



SCoT

de l'aire
métropolitaine
bordelaise

2CoT



Rapport de présentation

Présentation générale du dossier

Articulation du SCoT avec les autres documents
d'urbanisme et d'environnement

Diagnostic territorial et enjeux

Évaluation environnementale du projet de SCoT

5

Explication des choix retenus

Analyse de la consommation des espaces

Résumé non technique

**Projet de SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise
arrêté par le comité syndical du Sysdau le 11 juillet 2013**

Ambarès-et-Lagrave
Ambès
Arcins
Arsac
Artigues-près-Bordeaux
Ayguemorte-les-Graves
Bassens
Baurech
Beautiran
Bègles
Beychac-et-Caillau
Blanquefort
Bonnetan
Bordeaux
Bouliac
Bruges
Cabanac-et-Villagrains
Cadaujac
Camarsac
Cambes
Camblanes-et-Meynac
Canéjan
Cantenac
Capian
Carbon-Blanc
Cardan
Carignan-de-Bordeaux
Castres-Gironde
Cénac
Cenon
Cestas
Créon
Cursan
Cussac-Fort-Médoc
Eysines
Fargues-Saint-Hilaire
Floirac
Gradignan
Haux
Isle-Saint-Georges
La Brède
Labarde
Lamarque
Langoiran
Latresne
Le Bouscat
Le Haillan
Le Pian-Médoc
Le Pout
Le Taillan-Médoc
Le Tourne
Léognan
Lestiac-sur-Garonne
Lignan-de-Bordeaux
Lormont
Loupes
Ludon-Médoc
Macau
Madirac
Margaux
Martignas-sur-Jalle
Martillac
Mérignac
Montussan
Paillet
Parempuyre
Pessac
Pompignac
Quinsac
Rions
Sadirac
Saint-Aubin-de-Médoc
Saint-Caprais-de-Bordeaux
Saint-Genès-de-Lombaud
Saint-Jean-d'Ilac
Saint-Loubès
Saint-Louis-de-Montferrand
Saint-Médard-d'Eyrans
Saint-Médard-en-Jalles
Saint-Morillon
Saint-Selve
Saint-Sulpice-et-Cameyrac
Saint-Vincent-de-Paul
Sainte-Eulalie
Salleboeuf
Saucats
Soussans
Tabanac
Talence
Tresses
Villenave-d'Ornon
Villenave-de-Rions
Yvrac

Sommaire

Préambule

Opérer un saut quantitatif sans céder à l'exigence qualitative

1	Le choix d'un changement d'échelle	7
	La recherche d'un équilibre entre deux ambitions majeures	
	<hr/>	
	Une ambition métropolitaine maîtrisée	10
	Une exigence environnementale fondatrice.....	14
2	Le choix d'un modèle de développement innovant et créatif.....	17
	Une déclinaison en quatre grands axes de projet	
	<hr/>	
	Pour une métropole nature	20
	Pour une métropole responsable	30
	Pour une métropole active.....	46
	Pour une métropole à haut niveau de services.....	56

Préambule

Ce document constitue le cinquième volet du rapport de présentation, tel que prévu dans l'article L122-1-2 et R122-2 du code de l'urbanisme. Il explique « les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, des transports, d'équipements et de services ».

Au regard de la loi, l'explication des choix retenus se veut un document pédagogique, qui simplifie la lecture de l'ensemble des nombreux enjeux pris en compte dans le SCoT.

Dix années après l'approbation du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, les contextes environnementaux, économiques, sociaux ont évolué. Et parallèlement, les lois Grenelle, et en particulier la loi portant ENE, ont incontestablement placé de grandes ambitions portées dans le SCoT, confortant ce document de planification dans son rôle stratégique en termes d'aménagement et de développement durables des territoires. Elles ont ainsi élargi le champ d'intervention du SCoT sur des thématiques plus diversifiées mais surtout intégré une approche beaucoup plus environnementaliste (logements, transports, commerces, équipements, tourisme, culture, numérique, lutte contre l'étalement urbain, protection et mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, préservation des ressources naturelles, préservation et remise en bon état des continuités écologiques, etc.).

Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise s'inscrit pleinement dans ce renouveau de l'aménagement du territoire en portant des ambitions fortes pour les 20 années à venir, exposées dans son projet d'aménagement et de développement durables (PADD), pièce centrale du dossier. Ce PADD se base sur un choix fondamental qui a guidé l'ensemble des Orientations et objectifs déclinés sous forme de prescriptions et de recommandations dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO) : opérer un saut quantitatif sans céder à l'exigence qualitative.

Opérer un saut quantitatif...

Le SCoT marque ainsi une rupture en portant des ambitions métropolitaines nouvelles tout en poursuivant la démarche qualitative que s'est imposé depuis plus de 10 ans le territoire dans le cadre du précédent schéma directeur de 2001.

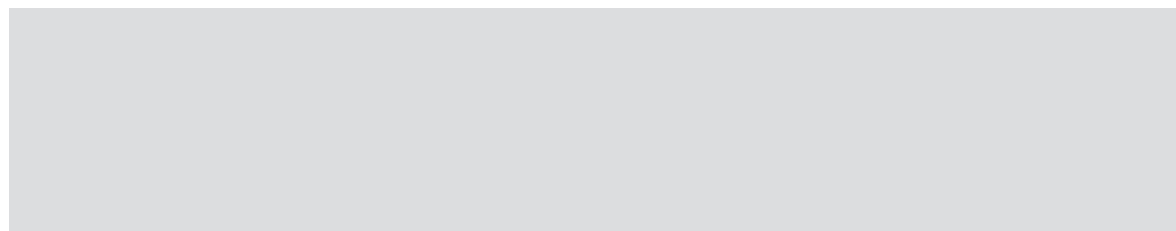
Ainsi, sur la base du diagnostic territorial réalisé mettant en évidence les nombreux atouts du territoire qui forgent son importante capacité d'attraction, le projet veut assurer un saut quantitatif afin de passer du statut d'agglomération à celui d'aire métropolitaine. Il cherche alors à trouver un équilibre, parfois difficile, entre deux ambitions fondatrices - une ambition métropolitaine et une exigence environnementale - qui fondent le parti d'aménagement et dessinent les grands principes d'organisation du territoire, condition nécessaire à faire de cet équilibre le plus stable, le plus juste et le plus durable pour tous et sur tout les territoires.

... sans céder à l'exigence qualitative

En conservant le prisme de ce parti d'aménagement, le projet veut également assurer un saut qualitatif en proposant un modèle de développement innovant et créatif. Ce modèle repense ainsi les conditions de développement de la métropole à la lumière des enjeux mis en évidence dans l'analyse du territoire, mais cherche aussi à soutenir un fonctionnement de la métropole à double échelle, entre dynamisme métropolitain et douceur locale. Il se décline alors en quatre grands axes :

- Un territoire grandeur nature, pour une métropole nature
- Un territoire économe, pour une métropole responsable
- Un territoire en essor, pour une métropole active
- Un territoire à bien vivre, pour une métropole à haut niveau de services

Le choix d'un changement d'échelle



*La recherche d'un équilibre
entre deux ambitions majeures*

La recherche d'un équilibre entre deux ambitions majeures

Pour faire métropole, le projet s'appuie avant tout sur la recherche d'un équilibre entre deux ambitions majeures : une ambition métropolitaine maîtrisée, associée à une exigence environnementale.

A première vue contradictoires, ces deux ambitions sont pourtant indissociables. En effet, elles s'inscrivent toutes deux dans la volonté de faire métropole, c'est-à-dire passer du statut d'agglomération à celui d'aire métropolitaine et répondent à l'enjeu mis en évidence de consolider l'armature urbaine pour faire accéder l'aire métropolitaine au rang de véritable métropole européenne.

Explicitement définies dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), elles trouvent une première traduction dans le parti d'aménagement du projet présenté en préambule du document d'orientation et d'objectifs (DOO). Ce dernier s'appuie ainsi sur ce cadre préalable pour décliner finement son projet dans ses orientations générales sous la forme de prescriptions et recommandations.

Une ambition métropolitaine maîtrisée

L'ambition métropolitaine définie dans le projet repose sur le choix de combiner une ambition démographique au service d'un projet commun et une ambition de rayonnement économique, scientifique et culturel à l'échelle européenne.

Elle prend naissance dans le constat que l'évolution de la croissance urbaine interroge la place de l'aire métropolitaine bordelaise dans l'armature départementale et dans l'enjeu de faire émerger un projet d'accueil à la hauteur des enjeux de croissance et d'attractivité de la métropole régionale. Elle prend également pour point de départ le fait qu'une métropole doit réunir a priori trois conditions essentielles : une "grande masse", des connexions plus aisées et plus fortes et une organisation urbaine plus polycentrique.

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

Néanmoins, cette ambition se doit de servir un projet commun rationnel et maîtrisé au risque de perdre de son intérêt et de sa force.

Une exigence environnementale fondatrice

Nécessaire pendant à la perspective métropolitaine, le choix d'une exigence environnementale s'est imposé comme une nécessité pour répondre aux multiples défis environnementaux auxquels est confrontée l'aire métropolitaine bordelaise mais aussi pour concilier l'ambition métropolitaine avec la limitation de la consommation d'espaces, la préservation des champs d'expansion des crues, la satisfaction des besoins futurs en eau potable sans peser davantage sur les nappes profondes localement déficitaires, etc.

Par cette ambition, il s'agit ainsi de faire de la nature le lien, le concept unificateur, fédérateur et intégrateur du territoire métropolitain et de mettre de cette façon la préservation des qualités de vie au centre des préoccupations du SCoT.

Le saut quantitatif doit s'intégrer à une exigence de qualité qui est la source de la richesse de notre territoire. En affichant la préservation de 120.000 ha d'espaces naturels, en s'appuyant sur la préservation de paysages exceptionnels, c'est un saut quantitatif et qualitatif qui est exprimé ici.

Une ambition métropolitaine maîtrisée

Faire métropole

La combinaison d'une ambition démographique et d'une ambition économique, culturelle et scientifique

Les données objectives des recensements de la population ces dernières années donnent toutes le même verdict : la Gironde est un territoire attractif qui attire une population toujours plus nombreuse, et l'agglomération centrale, bien que bénéficiaire de cette croissance, voit son poids de population relatif diminuer par rapport au reste du territoire. Un certain déséquilibre territorial s'est amorcé il y a quelques années, entraînant dans son sillage d'innombrables conséquences négatives aussi bien sur des points de vue sociaux, économiques et environnementaux.

La conséquence la plus visible est celle d'une certaine dispersion des populations sur le territoire qui peut être préjudiciable à certains points de vue. Si d'une part, elle est souvent associée à une consommation excessive des espaces naturels, agricoles et forestiers, elle permet rarement de rationaliser les coûts d'équipements (en particulier pour les transports collectifs), n'est pas étrangère à une hausse des gaz à effets de serre et pose des problèmes d'accès aux zones d'emploi, sans éluder les formes de ségrégation spatiale liées à des problèmes d'accessibilité au marché du logement qu'elle peut engendrer.

Dans ce contexte, rééquilibrer le développement démographique à toutes les échelles apparaît comme un enjeu fondamental qui nécessite à la fois :

- de porter une ambition forte sur l'agglomération centrale afin de redonner à l'aire métropolitaine bordelaise sa place naturelle au sein du département,
- de dessiner, à l'échelle de l'aire métropolitaine, une armature territoriale rationnelle qui répartit les hypothèses démographiques au regard des propres ressources et contraintes du territoire.

Ainsi, en portant à près 300 000 habitants nouveaux d'ici 2030, pour tendre vers 1,2 million d'habitants à échéance, hypothèse bien supérieure aux scénarios établis dans le diagnostic sur la base de poursuite de tendances, le SCoT fait ainsi le choix d'un accroissement démographique assumé au service du développement métropolitain qui s'inscrit lui-même dans les perspectives données par la Communauté urbaine de Bordeaux. Néanmoins, il associe ce choix à sa mise au service d'un projet urbain commun et rationnel qui passe par une nécessaire maîtrise du développement urbain.

Par ailleurs, à la mise en avant d'un accroissement démographique fort, répond nécessairement une ambition économique, culturelle et scientifique comme un deuxième saut quantitatif que le projet veut impulser. Plus de population, c'est plus de ressources humaines, plus de force, plus d'idées. L'ambition démographique implique donc que l'agglomération bordelaise opère concomitamment un changement de son statut d'agglomération régionale à celui de véritable métropole nationale et européenne. Attirer des entreprises, des investissements, pérenniser et développer les emplois, voilà la seconde face de la pièce de l'attractivité, l'attractivité économique.

Alors que la Communauté urbaine de Bordeaux affiche un objectif de 75000 emplois supplémentaires, en lien avec l'objectif démographique de centrage de la population sur le cœur de l'agglomération, l'ensemble du territoire n'est pas en reste et doit promouvoir ses atouts économiques afin de créer des emplois à hauteur de ses ambitions démographiques. Développer des emplois est certes un objectif, mais à ce saut quantitatif s'ajoute un saut qualitatif qui vise à donner plus de places aux industries à haute valeur ajoutée. Les activités high-tech, les pôles d'excellence métropolitains : tout est mis en place (accessibilité des pôles d'activités en transports en commun, intégration paysagère, mutualisation des services et équipements, etc.) pour accueillir dans les meilleures conditions les nouvelles entreprises sur le territoire.

De nécessaires équilibres à trouver

Afin d'accompagner ce niveau d'ambition important, le SCoT fait le choix d'y associer les conditions d'un développement urbain maîtrisé et équilibré à l'échelle métropolitaine et retient un modèle d'organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée qui repose sur trois principes fondateurs :

- le recentrage du développement urbain autour de l'agglomération bordelaise, afin de limiter la dispersion urbaine et rationaliser la consommation d'espace,
- la maîtrise et la structuration des territoires périphériques autour des centralités relais déjà bien équipées, bien desservies ou qui le sont potentiellement,
- le renforcement des centres bourgs et des coeurs de villages dans les bassins de vie.

Ainsi, sur cette base, le projet définit des équilibres entre les territoires qui impliquent inévitablement des évolutions différenciées entre les territoires, en particulier en terme de perspectives démographiques.

Ces équilibres reposent sur quatre grands espaces de cohérence qui se détachent de toute limite administrative ou institutionnelle - l'hypercentre, le cœur d'agglomération, la couronne des centralités et les bassins de vie - aux ambitions différenciées en fonction de la capacité de chacun à offrir les conditions de qualité de vie (logements, transports, etc.) et de proximité (d'emploi, de services, etc.).

Complémentaires dans la réussite de cette ambition, ils doivent tous être confortés autour de projets qui leur sont propres, de telle sorte qu'ils contribuent, en fonction de leur identité et de leur potentiel respectif, au développement global de l'aire métropolitaine bordelaise. Ainsi, ils poursuivent des objectifs différenciés, des stratégies singulières, et portent des orientations de développement qui leur sont propres, et notamment en matière de développement démographique et économique.

+ 120 000 habitants dans l'hypercentre métropolitain pour insuffler une nouvelle attractivité par la concrétisation et le prolongement de projets fondateurs

Au vu de l'importance de ce territoire dans l'organisation urbaine, le projet en fait un réceptacle privilégié de l'ambition démographique métropolitaine. Le projet y affiche ainsi naturellement une perspective en terme d'accueil de population ambitieux, de l'ordre de 100 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 (par rapport aux chiffres de population de 2009), ce qui revient à connaître une croissance démographique annuelle élevée (de l'ordre de 1,4% par an).

Cette hypothèse, aujourd'hui permise par les importantes disponibilités foncières encore présentes et l'ambition des projets engagés, a une triple vocation : poursuivre la revitalisation du centre ancien, accompagner l'opération Euratlantique et développer la rive droite pour conforter le changement d'échelle permis par la construction de deux nouveaux franchissements de la Garonne (Bacalan-Bastide et Jean-Jacques Bosc).

Il participe ainsi à la promotion d'une centralité d'agglomération d'échelle métropolitaine ancrée sur le fleuve accessible, lisible et rayonnante à différentes échelles du territoire (agglomération, départementale, régionale, grand sud-ouest, etc), centralité qui fédère l'ensemble des territoires.

+ 100 000 habitants dans le cœur d'agglomération pour redonner une dynamique urbaine au service d'un territoire polarisé, performant et apaisé

Tout comme pour l'hypercentre, le projet fait porter sur ce territoire un enjeu de recentrage urbain particulièrement fort. A ce titre, une perspective de 120 000 habitants supplémentaires environ entre 2009 et 2030 est retenue.

Par le biais de cette hypothèse, il s'agit bien de conforter le poids relatif de l'agglomération au sein du département, et permettre à un nombre croissant d'habitants d'accéder plus facilement aux emplois et aux aménités urbaines centrales. Il s'agit, ce faisant, avec l'accueil d'une large part des ambitions démographiques, de rentabiliser les investissements effectués ou

programmés et de pouvoir améliorer davantage le système de déplacement métropolitain, en particulier le réseau de tramway en partie saturé. Les importantes surfaces de friches de natures diverses autorisent à la fois l'intensification urbaine et la valorisation des trames vertes et bleues. Renforcer la dynamique urbaine du cœur d'agglomération au service d'un territoire polarisé, performant et apaisé participe ainsi pleinement aux objectifs de recentrage clairement affichés dans l'aire métropolitaine bordelaise.

+ 85 000 habitants pour conforter un réseau de centralités urbaines

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

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

Les 85 000 habitants supplémentaires prévus pour les vingt prochaines années s'inscrivent dans un objectif de maîtrise et de structuration du développement des territoires périphériques. Ils doivent ainsi être mobilisés au profit d'une organisation « raisonnée » des agencements périurbains, par un renforcement des polarités et des continuités, qui permettent d'envisager le développement à terme de « pratiques de proximité » sur un territoire jusqu'ici peu enclin à les mettre en oeuvre, en s'interrogeant en particulier sur les relations fonctionnelles que doivent offrir les nouveaux tissus urbains, et les politiques de déplacements alternatives à mettre en place sur ces territoires.

D'une part, considérée comme le visage le plus « urbain » des territoires périphériques, la première couronne, en limite d'agglomération, concentre aujourd'hui la population périurbaine et développe progressivement un niveau de commerces, services et équipements de plus en plus satisfaisant. Dans un objectif d'optimisation des investissements, le parti pris est donc de privilégier le développement de la périphérie sur ce territoire de manière à pouvoir renforcer davantage les services urbains, et notamment les transports collectifs insuffisamment présents, au service des nouveaux habitants mais aussi des populations en place. Ainsi, les perspectives démographiques de ce territoire est de l'ordre de 55 000 habitants supplémentaires environ entre 2009 et 2030, porté pour moitié par les communes de la CUB concernées, ce qui revient à un taux de croissance démographique annuel moyen légèrement inférieur au cœur d'agglomération, de l'ordre de 1,3% par an.

D'autre part, couvrant une grande part de l'aire métropolitaine bordelaise, le territoire des bassins de vie est composé de communes plus lointaines, moins peuplées, équipées de manière inégale, qui s'organisent entre agglomération et centralités relais locales. Il peut être regardé comme le visage rural de l'aire métropolitaine bordelaise. Pour ce territoire, les perspectives démographiques pour les vingt prochaines années s'inscrivent plutôt dans un objectif de maîtrise et de structuration du développement urbain, permettant de répondre aux besoins de développement et aux attentes des habitants actuels des secteurs tout en garantissant et en préservant la qualité et la diversité de leur environnement naturel mais aussi de mettre en réseau l'ensemble des territoires périphériques. La croissance démographique doit ainsi se focaliser en particulier sur les centralités relais locales qui jouent un rôle essentiel dans la structuration des bassins de vie : Parempuyre, Le Pian Médoc, La Brède, Beautiran / Ayguemorte Les Graves / Castres Gironde, Saint Médard d'Eyrans, Langoiran, Créon.

Une polarisation et une mise en réseau des centralités à double échelle

Au-delà de l'approche globale de l'organisation urbaine qui définit les équilibres entre les territoires, la polarisation du développement urbain et la mise en réseau des centralités constituent deux axes forts du projet porté par le SCoT. Cette orientation permet d'assurer, en limitant l'étalement urbain, une gestion économe de l'espace, de répondre aux besoins des habitants et d'optimiser les investissements publics en terme d'aménagement, de déplacements et d'équipements.

Un principe de polarisation du développement urbain

De manière prioritaire, le SCoT privilégie une logique de mixité fonctionnelle et d'intensification urbaine et non de spécialisation des espaces et d'extension urbaine. Cette logique implique une forte polarisation du développement urbain, dans et autour des espaces urbains existants, et en particulier à proximité de l'offre en transport collectif, services, commerces et équipements.

Cette polarisation du développement urbain sur les principaux pôles urbains du territoire a pour vertu à la fois de proposer une organisation globale cohérente du territoire, en favorisant prioritairement le développement des territoires urbains déjà structurés en termes de diversité et de mixité urbaine, mais aussi de permettre un développement et un renforcement des liens de proximité favorables aux déplacements doux sur des distances acceptables.

Un principe de mise en réseau des centralités, entre douceur locale et dynamisme métropolitain

Au-delà des efforts de polarisation du développement urbain, la mise en réseau des centralités selon une logique à double échelle, est une nécessité pour permettre aux populations d'accéder à l'ensemble des fonctions urbaines, qu'il s'agisse de l'offre de proximité ou des fonctions métropolitaines.

Ainsi, à l'échelle de la vie quotidienne, au sein d'un même bassin de vie, la qualité de l'offre urbaine repose principalement sur son accessibilité et son exhaustivité. C'est pourquoi la mise en réseau des centralités relais locales constitue un objectif fort dans la mesure où elles concentrent chacune partiellement l'offre de commerces, services et équipements. Cette mise en réseau, qui passe notamment par la recherche de complémentarités dans les offres urbaines et par la réalisation de maillages doux, permet ainsi de renforcer les rapports de proximité à l'échelle des bassins de vie et plus largement entre bassins de vie, et ainsi proposer une offre urbaine de plus grande qualité.

Parallèlement, à plus grande échelle, la mise en réseau des centralités doit permettre de garantir l'accessibilité aux grandes fonctions métropolitaines, qu'il s'agisse des équipements d'agglomération, des zones d'emploi ou des fonctions commerciales. Il s'agit ici principalement du renforcement des liens entre le cœur d'agglomération et les territoires périphériques, qui repose lui-même principalement sur la qualité de l'offre en transport collectif.

Ainsi, la structuration de l'aire métropolitaine bordelaise autour d'un réseau de centralités permet d'offrir une gamme plus étendue de services sur l'ensemble du territoire et d'assurer un niveau de qualités de vie à deux échelles, par la proximité de lieux lisibles et structurés proposant des fonctions urbaines diverses d'une part, et par l'accessibilité aux lieux de la vie métropolitaine d'autre part.

Une exigence environnementale fondatrice

Faire du projet de nature le socle du projet d'aménagement

Faire de la nature le lien, le concept unificateur, fédérateur et intégrateur du territoire métropolitain

La nature est là : dans l'aire métropolitaine bordelaise, dans son organisation, dans ses ressources, dans la richesse et la diversité de ses paysages, dans sa grande biodiversité, dans son rapport à l'eau, au climat, etc.

La priorité choisie par tous les élus de l'aire métropolitaine, celle des « qualités de vie » comme élément fondateur du SCoT, induit de placer la nature au départ du projet territorial comme le socle d'un modèle de développement économe du point de vue des ressources, des espaces, des énergies. Il s'agit alors d'intensifier la place et le rôle de la nature ou des natures dans la conception et la fabrication de la ville pour en faire une valeur fondatrice et structurante du projet de l'aire métropolitaine bordelaise.

Le projet de paysage, socle de l'organisation urbaine

A l'image et dans la continuité des nombreuses démarches engagées sur ce thème depuis de nombreuses années, le paysage reste une clé d'entrée majeure du projet dans l'aire métropolitaine bordelaise. Les objectifs exprimés dans le projet d'aménagement et de développement durables en témoignent, allant jusqu'à imaginer une symbiose ville – nature, portant à la fois la notion de protection mais aussi les idées de pérennité, d'usages, de fonctionnalités, de complémentarités, mais plus fondamentalement de projets.

Ainsi, au-delà de l'idée de renforcer fortement les relations entre ville et nature, voire d'en redéfinir leurs rapports, le projet d'aménagement et de développement durables donne comme objectif au projet de paysage, de définir le cadre du développement futur de l'aire métropolitaine. Il va même plus loin en lui conférant le rôle d'organiser le développement urbain en s'appuyant sur la géographie et les paysages. Les espaces de nature apparaissent ainsi comme l'élément structurant et prioritaire de l'organisation urbaine de l'aire métropolitaine bordelaise au service des espaces construits, des usages et du cadre de vie.

Un projet de paysage combinant « espaces protégés » et « charpente paysagère », deux notions complémentaires

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

La charpente paysagère correspond quant à elle à un projet de territoire. Elle a pour objectif de répondre à des questions d'organisation de l'espace. C'est un ensemble d'espaces dessiné comme pourrait l'être une infrastructure « verte ». Elle est effectivement constituée d'espaces agricoles, naturels et forestiers, mais leur statut de protection importe peu. C'est avant tout la situation ou la nature même de l'espace, au regard du contexte urbain qui en fait un élément de valeur. Et c'est en regard de cet élément que va être défini le niveau d'imbrication de la ville, avec la nature et son mode de développement.

Un projet de paysage qui révèle les éléments fondateurs du territoire, anticipe leurs évolutions et développe leurs potentiels

Chacun des grands paysages de l'aire métropolitaine s'identifie et se différencie par les contrastes qui existent dans ses reliefs, dans son occupation du sol et les types de cultures pratiquées, la présence ou l'absence d'eau, mais aussi par les différents modes d'implantation des villages et villes au sein de ces territoires.

La reconnaissance de cette diversité et la mise en évidence des éléments constitutifs des paysages permettent une meilleure appréhension des évolutions de l'aire métropolitaine, par la valorisation du cadre de vie des habitants notamment.

Les paysages sont en constante évolution, en particulier ceux proches de l'agglomération. Ainsi, c'est au regard des dynamiques des espaces naturels, agricoles et urbains, que la charpente paysagère propose d'orienter le projet d'aménagement et de développement durables du territoire.

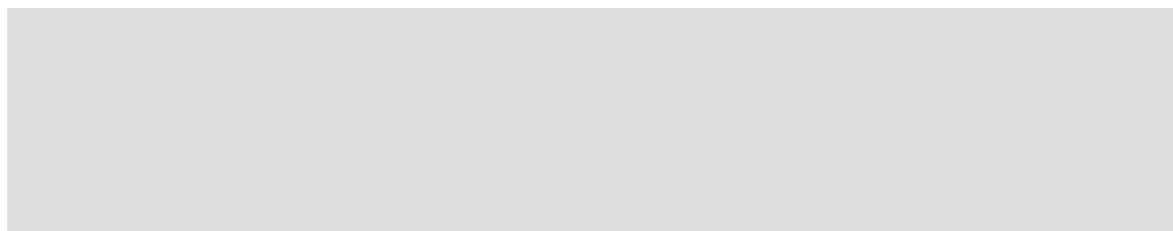
En insistant sur les éléments géographiques fondamentaux, l'objectif est de faire en sorte que tout projet naissant sur ces territoires agisse en révélateur de leur spécificité et face l'objet d'une attention particulière. Il s'agit également d'insister sur l'importance de ces grandes continuités naturelles majeures, vecteurs de biodiversité.

Un projet de paysage qui met en réseau l'ensemble des espaces de nature

La mise en réseau des espaces de nature sur l'ensemble du territoire, entre espaces protégés, espaces valorisés, espaces d'usages renouvelés, offre dans la construction du projet, la possibilité de privilégier une structure verte à une structure bâtie, et de considérer la trame d'espaces de nature comme un élément fondateur et fédérateur. Ainsi, la mise en réseau des espaces de nature permet de :

- donner une assise suffisante aux parcs, espaces agricoles, naturels et forestiers pour qu'ils puissent structurer l'organisation du territoire,
- relier la ville et la maintenir comme un ensemble urbain à l'échelle métropolitaine,
- agir comme levier pour concevoir les zones urbaines ou les territoires de renouvellement urbain,
- intégrer de nouveaux programmes urbains et une variété de typologies et de formes,
- offrir, par la diversité d'espaces et d'échelles existants et futurs, une partie d'espace public et accessible avec un cadre écologique souple et un réseau créatif,
- placer la nature à proximité,
- respecter l'écologie urbaine,
- soutenir une économie en évolution,
- proposer des espaces et des programmes aussi variés que possible : grands paysages, écologie, agriculture, économie, tourisme, récréation, loisirs.

Le choix d'un modèle de développement innovant et créatif



*Un modèle de développement
autour de quatre grandes priorités*

Un modèle de développement autour de quatre grandes priorités

Pour faire métropole autrement, le projet s'appuie sur quatre grands choix explicitement définis dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et déclinés précisément dans les orientations générales du document d'objectif et d'orientations (DOO) sous la forme de prescriptions et recommandations :

Le choix de la préservation (des espaces) : un territoire grandeur nature pour une métropole nature

Le choix de la protection (des biens et des personnes) : un territoire économe pour une métropole responsable

Le choix de l'attractivité (des entreprises) : un territoire en essor pour une métropole active

Le choix de la qualité (de vie) : un territoire à bien vivre pour une métropole à haut niveau de services

Pour une métropole nature

Un territoire grandeur nature

Un socle d'espaces agricoles, naturels et forestiers remarquables protégés par le SCoT

Tout d'abord, la charpente paysagère du SCoT s'appuie sur un socle composé d'espaces remarquables de part leur qualité agronomique ou naturelle exceptionnelle mais aussi d'espaces plus « ordinaires » particulièrement importants pour la biodiversité de part leur ampleur. A ce titre, le SCoT les protège de l'urbanisation et précise leurs conditions d'évolution au regard des enjeux qu'ils posent.

Ce socle représente 120 000 ha, soit près de 72 % du territoire. Il est cartographié au 1/75 000ème sur la carte « la métropole nature ». Au sein de ce socle, les espaces strictement protégés sont délimités au 1/25 000ème dans l' « atlas des territoires », et ce afin de répondre aux obligations de l'article R.122-3 du code de l'urbanisme.

>> A. Protéger le socle agricole, naturel et forestier

La trame des paysages de l'eau

En révélant la trame bleue du territoire à l'échelle des bassins versants, le SCoT place l'eau et ses dynamiques au coeur du projet d'aménagement et interroge le développement de l'urbanisation au regard des nécessaires espaces de dilatation dont l'eau a besoin.

En préservant la trame des paysages de l'eau, il s'agit tout à la fois de :

- renforcer les lignes directrices du paysage afin d'orienter le développement urbain au regard des dynamiques naturelles du territoire,
- prendre en compte le fonctionnement hydraulique du territoire et contribuer à l'atteinte du bon état des masses d'eau (objectif fixé par la Directive cadre sur l'eau),
- identifier, préserver voire remettre en bon état les continuités écologiques,
- réduire la vulnérabilité des personnes et des biens vis-à-vis du risque inondation en préservant les champs d'expansion des crues.

>> B. Structurer le territoire à partir de la trame bleue

La trame verte des paysages

En mettant en relation les espaces de nature, depuis les vastes espaces forestiers et agricoles jusqu'aux espaces de nature urbains, le SCoT conforte le réseau écologique du territoire et contribue à en préserver la biodiversité, même la plus ordinaire.

En intégrant les modes de gestion et de valorisation existants, la trame verte concilie les fonctions environnementales, sociales et économiques nécessaires à la pérennité de ces espaces.

En effet, ce « socle d'espaces de nature et d'agriculture(s) » permet au projet de :

- conforter les équilibres entre espaces urbanisés, espaces agricoles et espaces de « nature ordinaire » qui font le caractère et la qualité des paysages : les extensions urbaines doivent être contenues afin de limiter la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers,
- prendre en compte les fonctionnalités écologiques, existantes et potentielles, des espaces agro-naturels pour compléter la trame verte du territoire par la mise en réseau de l'ensemble des espaces de nature remarquables et ordinaires,
- améliorer le cadre de vie par la présence d'une nature de proximité et l'accessibilité aux grands espaces de nature périurbains lorsque que cela ne nuit pas à ces derniers,

- contribuer à la valorisation économique des espaces en permettant le développement des usages et pratiques adaptés à leur situation périurbaine (espaces de loisirs et maillage de circulations douces), et en mettant en place les conditions nécessaires pour développer et /ou maintenir des modes de valorisations agricoles, sylvicoles et récréatifs et en faire de la sorte de véritables sites de projet à vocation naturelles, agricoles ou sylvicoles.

>> C. Affirmer les qualités et fonctionnalités des paysages de l'aire métropolitaine bordelaise

Un chapelet de sites de projet de nature et d'agricultures périurbains

La structuration et la planification d'une ceinture périurbaine autour d'un chapelet de sites de projet de nature et d'agricultures a pour objet de :

- pérenniser la présence des espaces naturels, agricoles et sylvicoles (espaces de nature) dans le tissu urbain et périurbain, en mettant en place les conditions nécessaires pour y développer et / ou maintenir des modes de valorisations agricoles, sylvicoles et récréatifs adaptés à leur situation périurbaine et en faire de la sorte de véritables sites de projet à vocation naturelles, agricoles ou sylvicoles,
- poursuivre le développement des usages et pratiques (espaces de loisirs et maillage de circulations douces),
- renforcer les qualités du paysage et du cadre de vie par la présence d'une nature de proximité et l'amélioration de l'accessibilité aux grands espaces de nature périurbains lorsque cela ne nuit pas à ces derniers.

Ces sites de nature et d'agricultures constituent ainsi autant de points d'ancrage à la mise en œuvre de la métropole nature. L'émergence de démarches de projet spécifiques doit se faire à la lumière des spécificités géographiques et topographiques de chaque site, selon un périmètre à définir, pour garantir leur pertinence et leur pérennité.

>> D. Soutenir des agricultures de projets de nature au service des territoires

A. Protéger le socle agricole, naturel et forestier

Rappel du DIAGNOSTIC

1 / Une mosaïque de paysages remarquables et variés

La vallée de la Garonne, les paysages des Landes Girondines, les paysages de la confluence et de l'estuaire, les paysages des terrasses du Médoc et les paysages de la vallée de la Dordogne

2 / Une trame verte et bleue constituée d'écosystèmes remarquables et de nature ordinaire

Un socle de nature ordinaire agro-sylvicole et forestier caractéristique : le plateau landais, une grande continuité terrestre entre Landes et Médoc et les boisements et prairies du plateau de l'Entre-deux-Mers

Une large palette d'espaces protégés depuis 2001 : les espaces naturels majeurs, les espaces naturels urbains, les espaces naturels à protéger pour des raisons économiques, environnementales et paysagères, les espaces naturels de discontinuités, etc.

Des espaces remarquables déjà inventoriés : les réserves naturelles, les sites Natura 2000, les ZNIEFF de type 1, les espaces naturels sensibles, les ZPENS, ZICO, etc.

3/ Un équilibre fragile des activités agricoles dans un contexte péri-urbain peu favorable

Une diversité d'espaces agricoles, véritable richesse pour le territoire

Un secteur économique structurant mais contraint

Une pression foncière forte sur les terres agricoles

Des filières aux atouts et devenir différenciés

Des opportunités de développement et de diversification

ENJEUX associés

1 / Préserver les qualités des territoires et consolider la charpente paysagère

Reconnaître et préserver les éléments fondateurs du territoire

Constituer des réseaux de nature complémentaires en lien avec la ville

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

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

3 / Conforter la diversité des agricultures autour d'une trame d'espaces agricoles

Maintenir l'acquis de la protection des terroirs viticoles

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

Pour s'ancrer sur ses paysages, l'aire métropolitaine bordelaise fait le choix de compléter son patrimoine agricole, naturel et forestier pour asseoir le socle de son projet de paysage et poursuivre ainsi l'ambition déjà initiée en 2001. Protégés de l'urbanisation à la hauteur des enjeux qu'ils posent, ces espaces situés dans la ville et hors la ville vont ainsi être pérennisés dans leurs vocations et leurs fonctions.

UNE MÉTROPOLE ANCRÉE SUR SES PAYSAGES

Axes du PADD liés

Fonder le projet sur la géographie et les paysages

Faire des grands espaces naturels et agricoles l'écrin de la métropole

Réintroduire la nature en ville par le biais d'espaces de nature urbains

Pérenniser et compléter le patrimoine agricole, naturel et forestier de la métropole

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

Affirmer le rôle des agricultures au sein du projet

Préserver le potentiel agricole de l'aire métropolitaine et valoriser la dimension économique des agricultures

- A1. Protéger 120 000 hectares d'espaces agricoles, naturels et forestiers de l'urbanisation**
- A2. Préserver les grandes continuités naturelles à l'échelle de l'InterSCoT**
- A3. Préserver le socle agricole, naturel et forestier du territoire et limiter sa fragmentation**
- A4. Protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs**
- A5. Préserver et valoriser les terroirs viticoles**
- A6. Valoriser les espaces de nature urbains**
- A7. Maintenir et renforcer la protection des territoires agricoles : une mise en application des principes du développement durable**

La charpente paysagère du SCoT s'appuie sur un socle d'espaces agricoles, naturels et forestiers qu'il protège de l'urbanisation. Ce socle regroupe des espaces d'intérêt divers et représente près de 120 000 ha. **A1**

Il préserve en particulier la grande continuité terrestre du plateau landais composé d'espaces de production sylvicole et agricole. Ces espaces constituent une grande coupure d'urbanisation naturelle entre le Bassin d'Arcachon et l'aire métropolitaine bordelaise à préserver à l'échelle de l'InterSCoT. **A2**

Dédié aux productions sylvicoles et agricoles, ce socle généralement cultivé de « nature ordinaire » abrite néanmoins une biodiversité liée en premier lieu à l'ampleur des espaces, mais également aux effets de lisières (alternance dans le temps et dans l'espace de milieux ouverts et fermés) et au maintien de landes et prairies à côté du couvert forestier et dans les espaces interstitiels (pare feux, pistes, etc.). Le projet propose donc de reconnaître les qualités productives, écologiques et paysagères de cet ensemble et de favoriser des modes de gestion et de valorisation agro-forestiers équilibrés et diversifiés et de structurer les lisières à son contact. **A3**

Puis, de façon particulière, le SCoT protège strictement de l'urbanisation les espaces remarquables de part leur qualité agronomique ou naturelle exceptionnelle. Il s'agit des espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs, des terroirs viticoles protégés et des espaces de nature urbains. Ces espaces sont délimités lorsqu'ils font l'objet d'un niveau de connaissance suffisant. Dans ce cas, ils sont cartographiés non seulement au 1/75 000ème sur la carte « la métropole nature », mais également au 1/25 000ème dans l'« atlas des territoires », et ce afin de répondre aux obligations de l'article R.122-3 du Code de l'urbanisme. Cet atlas servira de référence notamment pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Les espaces naturels, forestiers et agricoles majeurs sont composés des principaux espaces importants pour la préservation de la biodiversité connus et recensés sur l'aire métropolitaine bordelaise. Ces réservoirs de biodiversité sont protégés pour leur valeur écologique et cartographiés à partir des principaux périmètres de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel (réserves naturelles, sites Natura 2000, ENS, ZP ENS, ZNIEFF de type 1, etc.). **A4**

Parallèlement, dans la continuité du schéma directeur de 2001 et en concertation avec les syndicats professionnels, le SCoT cartographie et protège strictement les espaces viticoles au titre de l'article R122-3 du Code de l'urbanisme. Des prescriptions particulières y sont rattachées afin de maintenir la protection de ces terroirs, de préserver leurs qualités agronomiques, de mettre en valeur les paysages associés, de limiter les nuisances liées à l'activité agricole et viticole et de limiter l'utilisation de produits phyto-sanitaires dans l'activité agricole afin de préserver la qualité de l'eau et de l'air. **A5**

Au contact de la ville agglomérée, le SCoT localise aussi un réseau d'espaces de nature urbains. Caractérisés par leur caractère végétal prédominant, ils sont dédiés aux usages récréatifs (loisirs, sports, culture, éducation, culte, etc.) et permettent l'accès à la nature de proximité dans les espaces urbanisés. **A6**

Enfin, sur certaines terres agricoles identifiées, le SCoT réaffirme le maintien et le renforcement de la protection des terres agricoles avec la mise en application des principes du développement durable. **A7**

B. Structurer le territoire à partir de la trame bleue

Rappel du DIAGNOSTIC

1 / Une mosaïque de paysages remarquables et variés

La vallée de la Garonne, les paysages des Landes Girondines, les paysages de la confluence et de l'estuaire, les paysages des terrasses du Médoc et les paysages de la vallée de la Dordogne

2 / Une trame verte et bleue constituée d'écosystèmes remarquables et de nature ordinaire

Une "trame verte et bleue" essentiellement structurée par l'eau : le système Garonne - Dordogne - Estuaire, les marais palus et bocages humides associés à la Garonne, Dordogne et à l'Estuaire, les cours d'eau secondaires et leurs milieux associés et les secteurs de landes humides et les lagunes du plateau landais

ENJEUX associés

1 / Préserver les qualités des territoires et consolider la charpente paysagère

Faire de l'eau un support de l'organisation urbaine : les fleuves, les vallées de la Dordogne et de la Garonne

Préserver les couloirs de l'eau et le réseau des vallons

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

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

Reconnaître les services rendus par la nature ordinaire et prendre en compte les corridors écologiques

Prendre en compte les continuités écologiques et substituer la notion de discontinuité urbaine par celle de continuité naturelle

Depuis le plateau landais jusqu'à la plaine alluviale de la Gironde, en remontant les nombreux vallons de l'Entre-deux-Mers, l'eau est omniprésente sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise. Cette spécificité se traduit localement par une abondance et une diversité de milieux humides et aquatiques, formant la « trame bleue » du territoire. En faisant le choix de révéler cette trame bleue de son territoire, l'aire métropolitaine bordelaise fait le choix de placer l'eau et ses dynamiques au coeur de son projet de paysage en interrogeant notamment le développement de l'urbanisation au regard des nécessaires espaces de dilatation dont l'eau a besoin.

UNE MÉTROPOLE ANCRÉE SUR SES PAYSAGES

Axes du PADD liés

Fonder le projet sur la géographie du paysage

Pérenniser et compléter le patrimoine agricole, naturel et forestier de la métropole

Prendre en compte les continuités écologiques et substituer la notion de discontinuité urbaine par celle de continuité naturelle

Reconnaître les fonctionnalités et services rendus par le socle naturel

Placer l'eau et ses dynamiques au coeur du projet d'aménagement

- B1. Préserver les espaces de liberté des cours d'eau et la continuité paysagère et écologique des vallées fluviales**
- B2. Valoriser les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du territoire**
- B3. Prendre en compte la présence potentielle de zones humides au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées**

Le projet de paysage du SCoT cherche à révéler la trame bleue du territoire à l'échelle des bassins versants en prenant en compte les nécessaires espaces de dilatation dont l'eau a besoin.

Ainsi, avant tout il préserve les grandes continuités paysagères et écologiques des vallées fluviales. **B1**

Cet objectif concerne en premier lieu les lits majeurs des cours d'eau. Localisés dans le SCoT à partir de critères topographiques, ils incluent non seulement les espaces importants pour la préservation de la biodiversité associés aux fleuves, affluents et zones humides associées, (déjà reconnus comme « espaces naturels majeurs »), également les espaces de nature plus ordinaires qui jouent notamment le rôle de zones tampons et de champs d'expansion des crues mais aussi des espaces urbanisés afin de réinscrire l'urbain dans sa géographie et de rendre lisibles les territoires de l'eau. A noter que ces derniers sont soumis par ailleurs aux risques inondation traités dans le chapitre suivant.

Cet objectif concerne également la continuité des « fils de l'eau » à retrouver et renforcer. Cette notion, introduite par le Schéma directeur de 2001, est ici généralisée et étendue à l'ensemble des cours d'eau, tronçons de cours d'eau et émissaires présentant un régime permanent ou intermittents à l'air libre, cartographiés au 1/25000^e à partir des données de l'IGN. Certains assurent des fonctions écologiques, paysagères et structurantes pour le développement urbain. Afin de s'adapter aux différents niveaux d'enjeux, le SCoT a fait le choix de distinguer, parmi l'ensemble des fils de l'eau, les cours d'eau plus structurants nommés « affluents majeurs ».

Enfin, le SCoT définit et illustre des principes de structuration et de valorisation des lisières urbaines au contact des paysages de l'eau.

Par ailleurs, le SCoT cherche à valoriser les fonctions hydrauliques et écologiques du territoire. **B2**

En compatibilité avec le SAGE Estuaire de la Gironde, et au regard des spécificités des différents milieux humides identifiés dans le diagnostic, le SCoT cherche à préserver les lagunes d'intérêt patrimonial du plateau landais et à améliorer la connaissance et la prise en compte des autres milieux humides d'intérêt patrimonial. En l'absence de cartographie précise de ces milieux, le SCoT recommande notamment aux documents d'urbanisme locaux de localiser ces milieux et de préciser les conditions de préservation adaptées.

De façon spécifique, le SCoT renforce ses prescriptions au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, c'est-à-dire sur des secteurs non protégés de l'urbanisation pourtant susceptibles de présenter ponctuellement des zones humides. **B3**

C. Affirmer les qualités et fonctionnalités des paysages de l'aire métropolitaine bordelaise

Rappel du DIAGNOSTIC

1 / Une mosaïque de paysages remarquables et variés

La vallée de la Garonne, les paysages des Landes Gironnines, les paysages de la confluence et de l'estuaire, les paysages des terrasses du Médoc et les paysages de la vallée de la Dordogne

2 / Une trame verte et bleue constituée d'écosystèmes remarquables et de nature ordinaire

Un socle de nature ordinaire agro-sylvicole et forestier caractéristique : le plateau landais, une grande continuité terrestre entre Landes et Médoc et les boisements et prairies du plateau de l'Entre-deux-Mers

Une large palette d'espaces protégés depuis 2001

Des espaces remarquables déjà inventoriés

ENJEUX associés

1 / Préserver les qualités des territoires et consolider la charpente paysagère

Préserver les éléments fondateurs du territoire et en particulier affirmer le plateau sylvicole et les couloirs de la forêt comme éléments essentiels de la charpente paysagère

Constituer des réseaux de nature complémentaires en lien avec la ville

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

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

Reconnaître les services rendus par la nature ordinaire et prendre en compte les corridors écologiques

Prendre en compte les continuités écologiques et substituer la notion de discontinuité urbaine par celle de continuité naturelle

En jouant sur la mise en relation d'espaces ouverts, depuis les vastes espaces naturels et agricoles jusqu'aux espaces de nature urbains, l'aire métropolitaine bordelaise fait le choix de conforter le réseau écologique du territoire et contribue ainsi à en préserver la biodiversité, même la plus ordinaire.

En effet, la préservation et/ou la remise en bon état des continuités écologiques constituent un moyen efficace de préserver les capacités d'adaptation des écosystèmes aux déplacements prévisibles des aires de répartition des espèces, et permettent également de pallier les effets négatifs de la fragmentation de l'espace par les infrastructures.

UNE MÉTROPOLE ANCRÉE SUR SES PAYSAGES

Axes du PADD liés

Fonder le projet sur la géographie du paysage

Pérenniser et compléter le patrimoine agricole, naturel et forestier de la métropole

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

Prendre en compte les continuités écologiques et substituer la notion de discontinuité urbaine par celle de continuité naturelle

Reconnaître les fonctionnalités et services rendus par le socle naturel

Conforter le réseau écologique du territoire et contribuer à en préserver la biodiversité, même la plus ordinaire

- C1. Consolider la trame verte associée aux coteaux et vallons de l'Entre-deux-Mers**
- C2. Préserver et renforcer les continuités écologiques et paysagères**
- C3. Renforcer la présence de la nature en ville**
- C4. Préserver des continuités paysagères et naturelles le long des infrastructures**
- C5. Structurer et planifier la mise en œuvre d'un réseau de circulations douces : les itinérances**

La projet de paysage du SCoT cherche également à conforter le réseau écologique du territoire et à contribuer à en préserver la biodiversité. Il met ainsi en relation les espaces de nature, depuis les vastes espaces forestiers et agricoles jusqu'aux espaces de nature urbains. Il conforte ainsi la nature, même la plus ordinaire.

Ce réseau passe notamment par la trame verte associée aux coteaux et vallons de l'Entre-deux-Mers qu'il s'agit de consolider. Le SCoT reconnaît ainsi les vallons comme des éléments structurants des paysages. Issus du creusement du plateau calcaire par le réseau hydrographique, ces entités de la charpente paysagère de l'Entre-deux-Mers sont localisés à partir de critères topographiques et incluent des espaces urbanisés, voire ponctuellement des espaces d'urbanisation future, afin de les rendre lisibles et d'adapter les formes urbaines aux contraintes naturelles (ruissellements, risque d'éboulements) et paysagères. Le SCoT préserve également les boisements de l'Entre-deux-Mers. Sous ce terme sont incluses les parties non urbanisées des ZNIEFF de type 1 associées aux vallons et coteaux, ainsi que les principaux ensembles boisés associés aux vallons de l'Entre-deux-Mers. Semi-naturels, composés de boisements feuillus et d'espaces prairiaux, ces espaces forment de grandes continuités intercommunales et constituent les principaux réservoirs de biodiversité de l'Entre-deux-Mers. **C1**

Parallèlement, le SCoT préserve et renforce les continuités écologiques et paysagères identifiées. Il distingue cependant les continuités naturelles majeures des liaisons écologiques et paysagères. Les « continuités naturelles majeures » correspondent aux grandes continuités écologiques existantes à préserver des risques de rupture, dans la mesure où elles permettent les connexions entre les principaux réservoirs de biodiversité sur l'ensemble de l'aire métropolitaine bordelaise. Les continuités écologiques et paysagères, pour leur part, sont plus fines et se trouvent au sein de secteurs partiellement urbanisés ainsi que dans des zones d'urbanisation future. Sans bloquer tout développement urbain, ces liaisons doivent constituer des supports de projet qui valorisent et structurent les extensions urbaines et offrir l'opportunité de renforcer le réseau de circulations douces et l'accessibilité aux grands espaces de nature. **C2**

De plus, la trame verte des paysages s'appuie également de façon plus subtile sur une présence renforcée de la nature en ville. Sans cartographier ces espaces, le SCoT encourage le maintien et à la réintroduction de la nature en ville, en particulier dans les secteurs les plus déficitaires en nature, pour permettre notamment une perméabilité biologique au sein des espaces urbanisés et à urbaniser. **C3**

Enfin, le SCoT cherche à préserver des continuités paysagères et naturelles le long des infrastructures par la définition notamment de seuils d'agglomération et d'espaces de respiration le long des infrastructures routières. **C4**

Pour finir, ces dernières mesures s'accompagnent d'un réseau de circulations douces qui contribuent au maillage de la trame verte. **C5**

D. Soutenir des agricultures de projets de nature au service des territoires

Rappel du DIAGNOSTIC

1 / Une mosaïque de paysages remarquables et variés

La vallée de la Garonne, les paysages des Landes Gironnines, les paysages de la confluence et de l'estuaire, les paysages des terrasses du Médoc et les paysages de la vallée de la Dordogne

2 / Une trame verte et bleue constituée d'écosystèmes remarquables et de nature ordinaire

Une diversité d'espaces agricoles, véritable richesse pour le territoire

Un secteur économique structurant mais contraint

Des espaces agricoles en recul

Une pression foncière forte sur les terres agricoles

Des filières aux atouts et devenir différenciés

Des opportunités de développement et de diversification

ENJEUX associés

1 / Préserver les qualités des territoires et consolider la charpente paysagère

Préserver les éléments fondateurs du territoire

Constituer des réseaux de nature complémentaires en lien avec la ville, en particulier un réseau de projets naturels, agricoles et sylvicoles

2 / Conforter la diversité des agricultures autour d'une trame d'espaces agricoles péri-urbains et urbains

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

Consolider l'agriculture comme composante de la fabrication de la ville nature

Maintenir l'acquis de la protection des terroirs viticoles

Les agricultures gèrent près de 70% des espaces ouverts du territoire du Sysdau. Et la diversité des « terroirs » (topographie, pédologie, hydrologies et culture) présents autour de l'agglomération offre une possibilité de développement de projets agricoles riches et distincts, en adéquation avec leur milieu.

Dans ce contexte, l'aire métropolitaine bordelaise fait le choix d'assurer le soutien et le développement des agricultures sous toutes leurs formes et en complémentarité, de manière à répondre à l'ensemble des situations géographiques et urbaines de l'aire métropolitaine. Ce choix passe ainsi par leur préservation et leur valorisation, en particulier sur les territoires périurbains qui sont sous pression de la ville agglomérée.

UNE MÉTROPOLE ANCRÉE SUR SES PAYSAGES

Axes du PADD liés

Affirmer le rôle des agricultures au sein du projet

Préserver le potentiel agricole de l'aire métropolitaine

Valoriser la dimension économique des agricultures

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

Faire des espaces agricoles des lieux de projet

D1. Constituer un chapelet de sites de projets agricoles**D2. Relier les sites de projet autour de la nature et des agricultures pour constituer une véritable ceinture verte métropolitaine****D3. Valoriser et favoriser le développement de l'activité agricole**

Le projet de paysage du SCoT cherche enfin à soutenir des agricultures de projets au service des territoires.

Pour ce faire, il structure et planifie un chapelet de sites de « projets naturels, agricoles ou sylvicoles » périurbains qui constituent autant de points d'ancrage à la mise en œuvre de la métropole nature.

Bien loin de la logique de protection défendue jusqu'ici, cet objectif a surtout pour but de favoriser l'émergence de démarches de projet spécifiques à la lumière des spécificités géographiques et topographiques de chaque site, selon un périmètre à définir, pour garantir leur pertinence et leur pérennité.

Ainsi, les sites de projet s'égrainent tout autour de la métropole, sur des secteurs particulièrement fragilisés par la pression urbaine, et selon des vocations liées à leurs occupations actuelles.

Tandis que ceux situés à l'ouest de l'agglomération, sur le plateau landais et autour des fleuves et des Jalles, ont plutôt vocation à accueillir des activités pédagogiques, touristiques ou de loisirs, ceux situés sur la rive droite sont plutôt destinés à constituer des sites de projets agricoles afin de donner une lisibilité foncière à moyen terme aux exploitations en place et permettre ainsi le maintien d'entités agricoles d'équilibre (entités agronomiques aux caractéristiques et dimensions viables et pérennes) à proximité des villes. La définition de ces derniers ensembles à fort enjeux agricoles, paysagers et environnementaux répond ainsi à la nécessité de les conforter dans leur espace et leurs fonctions (production de biens et services agricoles) tout en favorisant les loisirs et tourisme verts compatibles avec l'activité agricole et le fonctionnement écologique du territoire. **D1**

Parallèlement, le SCoT souhaite relier ces sites de projet pour constituer à terme une véritable ceinture verte métropolitaine au cœur de la couronne de centralités périphériques principales définie dans le PADD. **D2**

Enfin, de façon générale, le SCoT cherche à maintenir et favoriser le développement de l'activité agricole. En complément des secteurs identifiés déjà protégés (A7), il impose la réalisation d'un diagnostic spécifique préalable à la révision des documents d'urbanisme locaux et incite la mise en œuvre d'outils complémentaires, notamment fonciers. **D3**

Pour une métropole responsable

Un territoire économe

Assurer une sobriété foncière et énergétique

Le modèle de développement proposé est celui d'une métropole qui consomme peu d'énergie, les valorise au maximum et occupe le minimum d'espaces, celui d'une métropole qui met l'environnement au coeur de ses préoccupations.

La ressource en espaces naturels, agricoles et forestiers

Parce que les nouveaux modes de développement, générateurs de densité, conduisent à ne plus considérer les espaces agricoles, naturels et forestiers comme autant de réserves foncières en attente d'un aménagement urbain, la priorité se fixe désormais sur la réduction de la consommation foncière. Ainsi les espaces naturels, agricoles et forestiers doivent être préservés à long terme et leur consommation réduite.

>> E. Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

La ressource énergétique

Face à l'ambition du « Facteur 4 », le passage d'une société fondée sur la consommation abondante d'énergies fossiles, à une société plus sobre et plus écologique s'impose aujourd'hui. Pour pouvoir imaginer une transition énergétique dans de bonnes conditions, il s'agit donc de promouvoir à la fois la sobriété et la maîtrise de l'énergie et ainsi, au-delà de la nécessaire diminution des consommations, dans tous les domaines de la vie quotidienne, mobiliser tous les gisements en énergies renouvelables présents localement dans des conditions économiques soutenables.

>> F. Économiser l'énergie et amorcer la transition énergétique

Préserver et gérer durablement les ressources

Le modèle de développement proposé est aussi celui d'une métropole qui préserve et gère durablement ses ressources, une métropole qui se soucie fortement de la qualité de vie de ses habitants attachés de plus en plus au niveau optimal de santé environnementale, une métropole beaucoup plus attractive qu'une métropole fortement consommatrice de ressources.

La ressource en eau potable

Au-delà du risque de plus en plus prégnant de dégradation qualitative et quantitative des nappes profondes qui fournissent la totalité de l'eau potable aux habitants de l'aire métropolitaine, la réponse aux besoins en eau potable tout en réduisant les prélèvements dans les nappes déficitaires (Éocène, Crétacé) et dans les zones à risque de dénoyage de l'Oligocène s'impose fortement sur le territoire du Sysdau au vu du contexte actuel et des ambitions de développement affichés.

>> G. Anticiper et répondre aux besoins futurs en eau potable en préservant les nappes profondes

La qualité des eaux superficielles

Afin de préserver la qualité des eaux à l'échelle des bassins versants et de limiter les pressions sur l'écosystème estuarien rendu particulièrement sensible par l'aggravation du phénomène de bouchon vaseux, le projet de SAGE Estuaire (arrêté en septembre 2010) a fixé des objectifs de concentration en oxygène à l'aval des fleuves Garonne et Dordogne. Il recommande que durant la période à risque (1er juin au 30 septembre), les facteurs concourant à l'augmentation des contraintes sur l'oxygène à l'aval des fleuves (étiage, forte température et rejets de matière oxydables liées au pluvial) ne soient pas aggravés voire réduits (PAGD disposition Ox 1). Sur le secteur de l'agglomération bordelaise, l'un des principaux facteurs concourant à ces pressions sont les rejets par temps de pluie. Dans ce contexte et afin de contribuer à l'atteinte du bon

état des masses d'eau superficielles fixées par la Directive cadre sur l'eau et déclinés localement dans le SAGE Estuaire, trois orientations sont retenues par le SCoT :

- Limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser les ruissellements d'eau pluviale à l'échelle des bassins versants,
- Mettre en cohérence les capacités de collecte et de traitement avec les capacités d'accueil des nouvelles populations,
- Poursuivre l'amélioration des dispositifs d'assainissement collectifs et anticiper l'augmentation de la sensibilité des milieux récepteurs.

>> H. Prendre en compte le cycle de l'eau pour organiser le développement urbain

Les ressources en matériaux

Dans un contexte de raréfaction des ressources alluvionnaires locales, avec près de 60% des matériaux utilisés localement importés depuis les départements limitrophes et les secteurs de Langon et de Libourne (source UNICEM), dont 90% transportés par voie routière, la réduction des importations en matériaux constitue un enjeu environnemental et économique majeur pour le développement métropolitain. Quatre orientations sont proposées par le SCoT pour répondre à cet enjeu :

- Promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction,
- Développer le transport des matériaux par voie fluviale ou ferroviaire,
- Favoriser l'éco-construction pour réduire et stabiliser les besoins en matériaux non renouvelables,
- Établir un équilibre concerté entre la valorisation des gisements locaux et la préservation de l'environnement.

>> I. Réduire la dépendance de l'aire métropolitaine à l'importation de matériaux de construction

Réduire la vulnérabilité du territoire

Le modèle de développement proposé est enfin celui d'une métropole qui met la protection des biens et des personnes contre les risques et les nuisances au coeur de ses priorités.

Le risque inondation

En effet, l'aire métropolitaine bordelaise, soumise au régime fluvio-maritime, c'est-à-dire à la fois à l'influence de ses fleuves et à celle de l'océan lors d'un épisode de tempête, connaît des débordements des fleuves (Garonne et Dordogne) et de leurs principaux affluents particulièrement rapides et violents qui nécessitent une prise en compte toute particulière dans le SCoT, tant du point de vue de la protection des personnes que des biens. Dans un contexte d'évolution permanente de la connaissance sur ce sujet et dans l'attente de la mise en place d'outils réglementaires adaptés (futurs PPRL/PPRI), quatre grandes orientations sont proposées par le SCoT de façon transitoire.

>> J. Protéger les biens et les personnes contre le risque inondation

Les autres risques

Parallèlement, mouvements de terrains, risque de feux de forêts, risques industriels et technologiques, et bruits issus des infrastructures de transports impactent lourdement le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise. Afin de ne pas aggraver l'exposition des biens et des personnes à ces risques, le SCoT prend en compte l'ensemble des aléas dans les projets de développement et propose des mesures complémentaires afin réduire la vulnérabilité des secteurs déjà exposés

>> K. Rendre moins vulnérable l'aire métropolitaine bordelaise aux autres risques et nuisances

E. Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

Rappel du DIAGNOSTIC

4 / Une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers relativement maîtrisée ces dix dernières années

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

Des consommations foncières en baisse depuis 1999

Des consommations foncières inférieures aux hypothèses du schéma directeur de 2001

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

Des consommations liées aux formes urbaines réalisées

ENJEUX associés

4 / Construire un développement métropolitain plus économe en espaces

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

Faire évoluer les pratiques pour :

- favoriser la qualité urbaine,
- structurer les espaces urbains,
- diversifier l'offre d'habitat?

Après avoir vécu sur le postulat d'un sol abondant, la réduction de la consommation foncière est devenu un impératif du développement durable.

Pour ne pas mettre à mal le stock d'espaces naturels, forestiers et agricoles, l'aire métropolitaine bordelaise fait le nécessaire choix de maîtriser sa consommation d'espace et promouvoir une conception renouvelée de l'ordonnancement des espaces urbains, bourgs et villages.

Elle consacre à ce sujet une attention particulière et décline dans le SCoT un panel de prescriptions et de recommandations propices à une évolution des pratiques locales.

UNE MÉTROPOLE RESPONSABLE

Axes du PADD liés

Assurer une sobriété énergétique et foncière

Réduire la consommation d'espaces naturels, forestiers et agricoles en rationalisant le développement urbain

- E1. Contenir l'urbanisation dans des enveloppes urbaines définies pour une réduction de 40% la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers**
- E2. Fixer l'empreinte urbaine en s'inscrivant dans l'organisation urbaine proposée à l'échelle du SCoT**
- E3. Prendre en compte et valoriser les lisières ville-nature**
- E4. Rationaliser l'occupation des sols**
- E5. Donner les conditions d'un développement résidentiel économe en foncier**
- E6. Donner des conditions particulières d'un développement économique plus économe en foncier**

Dans un souci de respect de l'équilibre entre l'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces agricoles et forestiers, la protection des sites, milieux et paysages et le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, le SCoT a fait le choix de fixer une empreinte urbaine de la métropole à 2030 au regard des besoins estimés et en totale articulation avec l'armature urbaine du projet porté. Fondée sur l'analyse de la consommation des sols entre 1996 et 2010, elle a pour vertu de répondre à l'objectif de réduction et de déterminer un premier cadre formel dans lequel les projets locaux devront impérativement s'inscrire. Restituée au 1/50 000^{ème} dans un atlas dédié, cette empreinte se décline entre une enveloppe urbaine maximale destinée à accueillir le développement urbain futur et des secteurs de constructions isolées qui sont des secteurs déjà urbanisés, dispersés et de petite taille (dizaine d'habitations) sur lesquels la constructibilité est rendue limitée et fortement conditionnée. **E1 / E2**

Parallèlement, le SCoT détermine les conditions de valorisation des espaces de transition entre zones urbaines et espaces agricoles, naturelles et forestiers, qu'il s'agisse des lisières entre ville et forêt ou des fronts urbains au contact des espaces agricoles, ou des espaces naturels associés aux cours d'eau. En donnant un statut à ces lisières, ces lieux d'imbrication ville-nature doivent participer à l'amélioration du cadre de vie et faciliter les échanges entre nature et zone urbanisée. **E3**

Par ailleurs, au-delà de l'empreinte urbaine fixée à l'échelle du territoire, le SCoT décline des outils complémentaires pour limiter la consommation d'espaces. Tout d'abord, et de façon générale, il incite à mieux rationaliser l'occupation des sols tant d'un point de vue de l'utilisation des espaces déjà urbanisés, par la promotion de la densification ou du renouvellement urbain des extensions urbaines, que d'un meilleur équilibre entre renouvellement urbain et extension urbaine. **E4**

De façon plus fine, il fixe également des objectifs chiffrés de réduction de la consommation des sols pour les futurs logements à partir de l'analyse réalisée entre 2000 et 2009. Exprimés en m² par logement, ils sont restitués à l'échelle des 4 territoires de projet du SCoT (hypercentre, coeur d'agglomération, couronne de centralités, bassins de vie). Il détermine également, dans le but de promouvoir des formes urbaines plus compactes, des objectifs de répartition entre l'habitat individuel et l'habitat collectif. **E5**

Enfin, le SCoT fixe une stratégie de réduction des sols différente sur les espaces économiques, qui se veut à la fois plus stricte et plus adaptée et ce pour deux raisons : d'une part, car l'enveloppe de ces espaces s'est voulue volontairement confortable pour n'obérer aucune opportunité d'implantation à terme et d'autre part car les indicateurs mobilisés jusqu'alors pour fixer des objectifs chiffrés apparaissent inadaptés sur ce type d'occupation du sol. Ainsi, le choix s'est porté sur le fait de conditionner l'ouverture à l'urbanisation au fort taux d'occupation des espaces économiques existants. **E6**

F. Économiser l'énergie et amorcer la transition énergétique

Rappel du DIAGNOSTIC

5 / Des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre corrélées à la forte croissance de la métropole

Des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre principalement liées à l'habitat et aux transports

Des gisements en énergies renouvelables divers : l'énergie solaire, l'énergie éolienne, le bois et la biomasse, la géothermie, la récupération de chaleur, la distribution d'électricité

Des démarches locales engagées

ENJEUX associés

5 / Faire face aux préoccupations environnementales et optimiser les nouvelles potentialités énergétiques

Contribuer à l'atteinte des engagements européens d'ici 2020

Répondre au véritable défi du facteur 4 à l'échelle du territoire

Mettre en oeuvre des leviers d'action complémentaires

À l'image de la ressource foncière, l'énergie est devenue une ressource de plus en plus chère, rare et polluante, qu'il est nécessaire aujourd'hui de maîtriser. Au-delà de la nécessaire diminution des consommations, l'aire métropolitaine bordelaise fait le choix aujourd'hui, dans la limite de ses prérogatives, d'amorcer la transition énergétique vers le recours progressif aux énergies renouvelables et ce, dans des conditions économiques soutenables.

Pour faire face aux préoccupations environnementales mondiales et atteindre les objectifs définis à l'échelle européenne, les évolutions nécessaires sont profondes, car elles impliquent une transition comportementale mais aussi une modification de la politique énergétique. Mais les leviers d'action restent nombreux.

UNE MÉTROPOLE RESPONSABLE

Axes du PADD liés

Assurer une sobriété énergétique et foncière

Promouvoir la sobriété et la maîtrise de l'énergie

- F1. Favoriser la sobriété énergétique en maîtrisant les consommations énergétiques du parc bâti et en encourageant le recours aux énergies renouvelables et de récupération**
- F2. Favoriser la production décentralisée d'énergies renouvelables et de récupération**
- F3. Développer les réseaux de chaleur en zones denses**
- F4. Anticiper les impacts « énergie - GES » des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain**

De façon générale, le SCoT - dans la limite de ses prérogatives - contribue aux objectifs affirmés dans le SRCAE Aquitaine (Schéma Régional Air Climat Énergie) et les Plans Climat Énergie Territoriaux locaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les analyses réalisées dans le cadre de l'application de l'outil GES SCoT (développé par le CERTU et l'ADEME) sur l'aire du Sysdau ont montré la nécessité d'agir sur l'ensemble des leviers de réduction des GES, en particulier dans les secteurs des déplacements et du bâti.

En complément de l'ensemble des mesures du SCoT en terme d'armature territoriale ayant un effet direct sur la limitation de production de GES sur l'aire métropolitaine bordelaise (limitation de la consommation des sols, schéma des mobilités, facilitation de production d'électricité "verte", etc.), cette partie dédiée à la transition énergétique identifie les recommandations spécifiques en matière de mutation énergétique du parc bâti.

Au-delà des efforts considérables attendus en matière de maîtrise des consommations énergétiques, tant pour les besoins de chauffage que de climatisation, le SCoT appelle à mobiliser tous les gisements en énergies renouvelables présents localement, dans des conditions économiques soutenables, pour les besoins du parc bâti existant et futur sur son territoire : énergie solaire thermique et photovoltaïque, biomasse, récupération des calories perdues (UIOM, eaux usées, chaleur industrielle, etc.), géothermie superficielle et profonde, etc.

Ainsi, le SCoT encourage la maîtrise des consommations énergétiques du parc bâti et le recours aux énergies renouvelables et de récupération. Il impose ainsi aux documents d'urbanisme locaux de ne pas freiner le recours à des techniques ou dispositifs favorables aux objectifs énoncés et de promouvoir des formes urbaines économes en énergie. **F1**

De la même façon, il favorise la production décentralisée d'énergies renouvelables et de récupération, en particulier pour les acteurs fortement consommateurs de foncier. **F2**

Concernant la mutation énergétique du territoire, le SCoT encourage la création de réseaux de chaleur qui constituent certainement le meilleur moyen d'apporter « massivement » les énergies renouvelables en milieu urbain, sachant que la faisabilité technico-économique d'un tel réseau est largement favorisée par un certain nombre de paramètres relevant de l'aménagement urbain : niveau de densité, mixité fonctionnelle (permettant de lisser sur la journée ou sur l'année les besoins de chaud et de froid entre habitat et activités/commerces/tertiaire), présence de grands équipements avec des besoins énergétiques élevés. **F3**

Enfin, le SCoT encourage l'intégration, dans les études préalables aux opérations d'aménagement et de renouvellement urbain, d'un volet d'évaluation des impacts « énergie - GES » permettant d'éclairer les choix ou d'analyser des alternatives éventuelles. **F4**

G. Anticiper et répondre aux besoins futurs en eau potable en préservant les nappes profondes

Rappel du DIAGNOSTIC

6 / Des ressources naturelles indispensables au développement de l'aire métropolitaine

Des nappes profondes localement surexploitées

ENJEUX associés

6 / Respecter les principes de gestion équilibrée des ressources naturelles

Poursuivre et renforcer la protection de la ressource en eau

Préserver la qualité des eaux à l'échelle des bassins versants

Trouver des alternatives à l'importation de matériaux

La ressource en eau est une question fondamentale sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise. Au-delà du risque de plus en plus prégnant de dégradation qualitative et quantitative des nappes profondes qui fournissent la totalité de l'eau potable aux habitants du territoire du Sysdau, se pose la question des capacités à répondre aux besoins futurs en eau potable au vu du contexte actuel et des ambitions de développement affichées tout en réduisant les prélèvements dans les nappes déficitaires (Éocène, Crétacé) et dans les zones à risque de dénoyage de l'Oligocène.

Dans ce contexte, l'aire métropolitaine bordelaise fait le choix, dans la limite de ses prérogatives, de participer au renforcement de la politique de gestion rationnelle de la ressource en confortant les mesures mises en place dans les démarches engagées (SDAGE et SAGE Nappes profondes en particulier).

UNE MÉTROPOLE RESPONSABLE

Axes du PADD liés

Préserver durablement les autres ressources dans l'anticipation du changement climatique

Anticiper et répondre aux besoins en eau potable en préservant les nappes profondes

G1. Protéger les captages**G2. Protéger les ressources****G3. Restaurer et garantir le « bon état quantitatif » des nappes profondes**

De façon générale, le SCoT - dans la limite de ses prérogatives - contribue aux objectifs du SDAGE et du SAGE « Nappes profondes » de Gironde.

Ainsi, au-delà des mesures en faveur de la préservation de la trame bleue (partie B du DOO) qui contribuent non seulement à l'atteinte du bon état des masses d'eau superficielles (DCE) mais aussi, sur le plus long terme, à améliorer les potentialités de diversification des ressources pour l'alimentation en eau potable, le SCoT développe des mesures spécifiques permettant de préserver la ressource en eau. Pour ce faire, il prend deux orientations distinctes : la protection de la ressource en eau d'une part et la gestion rationnelle de cette ressource d'autre part.

Ainsi, tout d'abord, le SCoT relaie la nécessité de protéger les zones de captage des sources et met en particulier l'accent sur la nécessité d'améliorer la connaissance des sources potentielles de pollution et des connexions hydrauliques entre les eaux superficielles et les nappes profondes. **G1**

De plus, il relaie également la nécessité de protéger les ressources en invitant les PLU à prendre en compte de façon particulière les zones d'affleurement et à y associer des mesures adaptées (ouverture à l'urbanisation conditionnée à la réalisation d'une étude d'impact préalable, programme d'actions dans les secteurs les plus vulnérables, etc.) de façon à réduire les impacts des occupations et usages des sols sur les nappes. **G2**

Parallèlement, afin de restaurer et garantir le « bon état quantitatif » des nappes profondes, il s'attache à porter une politique d'optimisation des usages de l'eau (économie d'eau et maîtrise des consommations) et à accompagner la création de nouveaux pôles de production d'eau potable dans un souci de coordonner le développement urbain avec la disponibilité de la ressource. **G3**

H. Réduire la dépendance de l'aire métropolitaine à l'importation de matériaux de construction

Rappel du DIAGNOSTIC

6 / Des ressources naturelles indispensables au développement de l'aire métropolitaine

Des ressources en matériaux de construction majoritairement importées depuis l'extérieur du département

ENJEUX associés

6 / Respecter les principes de gestion équilibrée des ressources naturelles

Trouver des alternatives à l'importation de matériaux

Aujourd'hui, la production locale et départementale de matériaux ne permet pas de satisfaire les besoins locaux existants et nécessite de compenser ce déficit par l'importation de matériaux depuis les secteurs de Langon et Libourne et les départements limitrophes.

Face à une dépendance en matériaux de construction du territoire amenée à s'accroître à l'aune des grands projets (LGV, ponts, OIN Euratlantique, plaine rive droite, etc.), gros consommateurs en matériaux, et dans un contexte de diminution des potentialités d'extraction prévue à court et moyen terme, l'aire métropolitaine fait le choix de chercher un équilibre entre la préservation des ressources locales et la maîtrise des impacts environnementaux négatifs liés à l'importation de matériaux.

UNE MÉTROPOLE RESPONSABLE

Axes du PADD liés

Préserver durablement les autres ressources dans l'anticipation du changement climatique

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

- H1. Promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction**
- H2. Développer le transport des matériaux par voie fluviale ou ferroviaire**
- H3. Favoriser l'éco-construction pour réduire et stabiliser les besoins en matériaux non renouvelables**
- H4. Établir un équilibre concerté entre la valorisation des gisements locaux et la préservation de l'environnement**

Afin de pallier les insuffisances en termes de ressources en matériaux de construction, plusieurs opportunités s'offrent au territoire du SCoT pour assurer ses besoins existants et futurs. Envisagées de façon concomitante, elles permettraient de tendre vers une exploitation rationnelle et économe des matériaux de construction.

Tout d'abord, pour pallier la raréfaction des ressources alluvionnaires locales, le SCoT propose le développement de ressources alternatives aux granulats d'origine naturelle. Il fait ainsi la promotion du recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction et préconise à cet effet des mesures favorables. **H1**

Dans le même sens, pour réduire et stabiliser les besoins en matériaux non renouvelables, il favorise l'éco-construction, notamment autour de la filière bois-construction dont le potentiel est important sur le territoire. **H3**

Par ailleurs, pour répondre aux enjeux d'ordre environnemental mais aussi à la question du transport routier générateur de trafic et de pollution atmosphérique, il cherche à développer le transport des matériaux par voie fluviale ou ferroviaire. **H2**

Enfin, concernant les gisements locaux, le SCoT s'appuie sur le Schéma Départemental des Carrières de Gironde pour permettre d'établir un équilibre entre valorisation de ces ressources et préservation de l'environnement. Il impose notamment aux documents d'urbanisme de prendre en compte la présence de gisement de matériaux et de préserver les secteurs concernés par la présence de gisement de toute urbanisation. **H4**

I. Prendre en compte le cycle de l'eau pour organiser le développement urbain

Rappel du DIAGNOSTIC

6 / Des ressources naturelles indispensables au développement de l'aire métropolitaine

Des eaux superficielles de qualité médiocre et sous pression en période estivale
Une amélioration des dispositifs d'assainissement, mais un milieu récepteur de plus en plus sensible aux pollutions

7 / Un territoire vulnérable face aux risques et nuisances

Un territoire qui connaît trois autres risques inondation : inondations par débordements des cours d'eau secondaires, inondations par ruissellement d'eaux pluviales et remontées de nappes phréatiques

ENJEUX associés

6 / Respecter les principes de gestion équilibrée des ressources naturelles

Préserver la qualité des eaux à l'échelle des bassins versants

Globalement, sur le territoire du Sysdau, la qualité des eaux superficielles apparaît globalement médiocre, variant d'un état écologique moyen à mauvais, l'état chimique pouvant être qualifié de bon à mauvais également (source : AEAG). Parallèlement, malgré l'amélioration des dispositifs d'assainissement, le milieu récepteur est de plus en plus sensible aux pollutions.

Dans ce contexte, l'aire métropolitaine bordelaise fait le choix de préserver la qualité des eaux à l'échelle des bassins versants, et ce pour répondre en particulier à l'objectif d'atteinte du bon état global des masses d'eau superficielles fixé à 2015 par la Directive cadre sur l'eau (DCE).

UNE MÉTROPOLE RESPONSABLE

Axes du PADD liés

Préserver durablement les autres ressources dans l'anticipation du changement climatique

Préserver la qualité des eaux à l'échelle des bassins versants

- 11. Limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser les ruissellements d'eau pluviale à l'échelle des bassins versants**
- 12. Mettre en cohérence les capacités de collecte et de traitement des eaux avec le projet de développement**
- 13. Gérer le réseau de fossés**

Même si la question de la qualité des masses d'eau superficielles au sens du « bon état écologique » est fortement corrélée à la biodiversité sur le territoire de l'aire métropolitaine, et ce en raison de la prédominance des milieux aquatiques et humides dans les espaces qualifiés « d'importants pour le maintien de la biodiversité », elle fait l'objet d'un chapitre particulier dans le DOO qui vient compléter les mesures déjà mises en oeuvre au titre de la métropole nature.

Tout d'abord, afin de réduire les incidences résiduelles liées au développement urbain sur la qualité des eaux, le SCoT préconise de limiter l'imperméabilisation des sols et de maîtriser les ruissellements d'eau pluviale par la mise en oeuvre de dispositions adaptées à retranscrire dans les documents d'urbanisme locaux : privilégier l'infiltration dans le sol des eaux pluviales à la parcelle ou par opérations d'aménagement, mettre en oeuvre des solutions susceptibles de limiter et étaler les apports pluviaux, réalisation d'ouvrages de pré-traitement pour assurer une compatibilité entre les eaux pluviales et le milieu récepteur, etc. **I1**

Parallèlement, le SCoT fixe comme objectif de mettre en place les capacités d'assainissement suffisantes et adaptées au développement démographique prévu et de privilégier le développement urbain dans les centralités équipées en assainissement collectif. **I2**

Enfin, le SCoT s'intéresse au maintien ou à la restauration des réseaux de fossés, de ruisseaux et de crastes fonctionnels et « à ciel ouvert », indispensables à la gestion des ruissellements pluviaux, qui contribue à la gestion des eaux pluviales, à l'amélioration des capacités d'infiltration des sols et au maintien d'une trame verte et bleue urbaine. **I3**

J. Protéger les biens et les personnes contre le risque inondation

Rappel du DIAGNOSTIC

7 / Un territoire vulnérable face aux risques et nuisances

Un territoire fortement impacté par le risque inondation fluvio-maritime :

- une prise en compte du risque fluvio-maritime marquée par les tempêtes de 1999 et 2010
- un état de la connaissance et des outils en cours d'évolution
- des projets de développement réinterrogés à l'aune de la condition d'une gestion pérenne et solidaire des ouvrages de protection

Un territoire qui connaît trois autres risques inondation

ENJEUX associés

7 / Intégrer les contraintes du territoire dans son développement urbain

Intégrer les évolutions en matière de prise en compte du risque fluvio-maritime :

- appréhender le cadre national rénové et mettre en oeuvre localement de nouveaux outils
- prendre en compte le nouvel événement de référence et les effets du changement climatique

L'aire métropolitaine bordelaise, soumise au régime fluvio-maritime, connaît des débordements des fleuves (Garonne et Dordogne) et de leurs principaux affluents particulièrement rapides et violents qui nécessitent une prise en compte toute particulière dans le SCoT, tant du point de vue de la protection des personnes que des biens.

Dans le contexte actuel de rénovation du cadre national et d'amélioration continue des connaissances locales en matière d'aggravation de l'aléa de référence, l'aire métropolitaine fait le choix de prendre en compte ces évolutions et de les traduire dans l'attente de la mise en place des outils réglementaires adaptés (futurs PPRL/PPRI).

UNE MÉTROPOLE RESPONSABLE

Axes du PADD liés

Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques et nuisances

Prendre en compte les évolutions en matière de prise en compte du risque fluvio-maritime

Au-delà des mesures déjà prise pour limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser les ruissellements, et dans l'attente de l'approbation des documents opposables adaptés (PPRL et PPRI) qui, une fois approuvés, valent servitudes d'utilité publique et s'imposent aux documents d'urbanisme, le SCoT met en place des mesures transitoires sur le risque inondation qui tiennent compte à la fois des éléments issus des récentes circulaires et de l'évolution des connaissances locales en matière d'aggravation de l'aléa de référence.

Le SCoT a fait le choix de cartographier au 1/75 000^{ème} l'enveloppe des zones potentiellement inondables sur la base de l'état de la connaissance le plus récent (cf. carte « Métropole responsable »). Cette enveloppe assemble à la fois les PPRI en vigueur sur les communes hors Smiddest (événement de référence centennal) et les données du RIG sur les communes du Smiddest (phase 1 issue de l'événement Tempête 99 + 20 cm avec effacement des digues et phase 2 issue de l'événement Tempête 99 + 20 cm avec prise en compte des ouvrages pérennes). Néanmoins, compte tenu de l'hétérogénéité des données utilisées et de leur évolutivité potentielle liées à la réalisation d'études hydrauliques plus précises ou à la validation de nouveaux scénarios dans le cadre du RIG, cette cartographie ne peut avoir qu'une valeur informative.

J1. Réduire la vulnérabilité du territoire**J2. Prévoir des stratégies de développement et de valorisation de certains espaces en zone inondable**

De façon générale, le SCoT vise à réduire de manière durable les dommages aux personnes et aux biens consécutifs aux inondations par la mise en oeuvre d'une approche globale, coordonnée et intégrée de prévention des inondations. Pour cela, les dispositions prises se déclinent selon deux axes complémentaires : une stratégie de réduction de la vulnérabilité du territoire associée à une stratégie de valorisation du territoire, de préservation de l'environnement et d'aménagement du territoire.

Tout d'abord, le SCoT cherche à réduire la vulnérabilité du territoire en déclinant 4 grandes orientations : **J1**

- la protection stricte et la valorisation des zones de rétention temporaire des crues de l'estuaire et des fleuves Garonne et Dordogne, entendues comme les lieux privilégiés de compensation hydraulique sans enjeux humains (absence d'habitat),
- la préservation de l'urbanisation des espaces non urbanisés en zone inondable. De façon générale, le SCoT rappelle les principes généraux d'inconstructibilité qui s'appliquent. Cependant, compte tenu de l'état provisoire et de l'imprécision de la cartographie de la zone inondable au moment de l'élaboration du SCoT, certaines enveloppes urbaines ou secteurs de constructions isolées sont restés pour partie inscrits dans l'enveloppe des zones potentiellement inondables. Afin de respecter les principes généraux (en dehors des secteurs d'intérêts stratégiques) tout en tenant compte de l'état provisoire de la cartographie de l'aléa aujourd'hui disponible, le SCoT prescrit d'affiner la connaissance de l'aléa au sein des enveloppes urbaines dans l'attente des futurs PPRL et PPR avant toute ouverture à l'urbanisation.
- la prise en compte de l'état du système de protection et ses améliorations,
- la non augmentation de vulnérabilité des zones urbanisées soumises au risque, conformément aux orientations nationales, en distinguant les espaces urbanisés soumis à aléa faible à modéré par rapport à l'événement de référence (ainsi que les espaces urbanisés soumis à l'aléa 2100), des espaces urbanisés soumis à aléa fort (à l'exception des centres urbains denses existants protégés de manière pérenne et constituant des zones d'intérêt stratégique).

Parallèlement, dans une perspective à plus long terme, le SCoT prévoit des stratégies de développement et de valorisation de certains espaces en zone inondable. **J2**

Tout d'abord, il identifie le développement à terme de secteurs stratégiques pour la métropole en s'appuyant sur l'exception au principe d'inconstructibilité à l'arrière des ouvrages de protection donnée aux « zones physiquement urbanisées ou d'intérêt stratégique » si l'ensemble des conditions garantissant la sécurité des ouvrages de protection sont réunies au moment de l'approbation du PPR (circulaire du 27 juillet 2011). Peut être qualifiée d'intérêt stratégique « une zone comprise dans une opération d'intérêt national (...) ou une zone urbanisée ou en continuité d'une zone urbanisée, porteuse d'un projet structurant s'il est démontré qu'il n'existe pas d'alternative crédible à l'implantation dans la zone protégée par la digue à l'échelle du bassin de vie (qui peut être intercommunal), et si l'intérêt économique est prouvé, au regard de la vulnérabilité de l'aménagement au risque de submersion, et s'il existe des réseaux et des infrastructures structurants déjà en place ». En partant de cette définition, le SCoT identifie des secteurs stratégiques potentiellement éligibles aux principes d'inconstructibilité à l'arrière des ouvrages trois types de sites : les secteurs de développement portuaire et industriel, les secteurs de renouvellement urbain structurant de l'hypercentre métropolitain (dont OIN) et les bourgs et coeur de village.

Par ailleurs, le SCoT cherche à accompagner la mise en oeuvre d'une stratégie de valorisation de l'agriculture et de la nature dans les champs d'expansion des crues et à définir une stratégie Nature à partir du potentiel de valorisation nature de la Presqu'île et du Médoc.

K. Rendre moins vulnérable l'aire métropolitaine bordelaise aux autres risques et nuisances

Rappel du DIAGNOSTIC

7 / Un territoire vulnérable face aux risques et nuisances

Des risques de feux de forêt qui affectent l'ouest du territoire
Un aléa Mouvements de terrain omniprésent
D'autres risques qui conditionnent hautement le développement de l'aire métropolitaine
Une qualité de l'air globalement bonne mais des points noirs à proximité des axes routiers
Des nuisances non négligeables
Des déchets en hausse et des efforts réalisés en matière de valorisation

ENJEUX associés

7 / Intégrer les contraintes du territoire dans son développement urbain

Anticiper et réduire les risques naturels potentiellement amplifiés par le changement climatique
Assurer la gestion des risques industriels et technologiques
Limiter les nuisances
Poursuivre les efforts en matière de réduction et de valorisation des déchets

Mouvements de terrains, risque feux de forêts, risques industriels et technologiques, bruits issus des infrastructures de transports et pollution des sols et gestion des déchets sont autant de risques et nuisances qui impactent lourdement le territoire du Sysdau.

Dans ce contexte, l'aire métropolitaine bordelaise fait le choix de ne pas aggraver l'exposition des biens et des personnes à ces risques et à intégrer les contraintes dans le développement de son territoire par la prise en compte de l'ensemble des aléas et contraintes dans les projets de développement et la mise en place de mesures complémentaires afin réduire la vulnérabilité des secteurs déjà exposés.

UNE MÉTROPOLE RESPONSABLE

Axes du PADD liés

Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques et nuisances

Réduire l'exposition des biens et des personnes aux risques et nuisances

- K1. Protéger les biens et les personnes contre les risques naturels autres**
- K2. Assurer la gestion des risques technologiques et industriels**
- K3. Réduire l'exposition des personnes aux pollutions et au bruit**
- K4. Anticiper les effets « d'îlot de chaleur urbain » liés au réchauffement climatique**
- K5. Prendre en compte les objectifs en matière de gestion des déchets**

Au-delà du risque inondation, le SCoT décline 5 grands objectifs afin de réduire la vulnérabilité du territoire, qui s'articulent autour de la prise en compte des aléas dans les projets de développement et de la mise en place de mesures complémentaires dans les secteurs déjà exposés.

Dans un premier temps, il contribue à protéger les biens et les personnes contre les risques naturels autres que le risque inondation. Ainsi, au-delà de l'importance particulière donnée à la préservation du massif landais et de ses équilibres agro-sylvicoles, le SCoT décline plus particulièrement des mesures en faveur de la sécurité incendie dans les extensions urbaine (conditionnement de l'ouverture à l'urbanisation, maintien des aménagements et installations de DFCL, etc.). Par ailleurs, il impose une meilleure prise en compte du risque Mouvements de terrain, apportant ainsi une réponse à la fois rapide et intégrée. **K1**

Dans un deuxième temps, en complément des mesures déjà existantes par ailleurs, le SCoT cherche à assurer la gestion des risques technologiques et industriels. Il conforte notamment les sites existants en raison de leur situation favorable tout en tenant compte de la présence du risque inondation sur la presqu'île d'Ambès pour laquelle il est demandé de remédier prioritairement à toute surexposition du danger dans le cadre des futurs travaux à réaliser en matière de gestion du risque. **K2**

Par ailleurs, le SCoT s'attache à réduire l'exposition des personnes aux pollutions et au bruit. Ainsi, en complément de la démarche volontariste du SCoT en matière de déplacement, susceptible de diminuer la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports, le SCoT recommande aux documents d'urbanisme d'interdire l'implantation d'habitations à proximité des voies bruyantes et fixe des prescriptions adaptées par anticipation à l'aménagement de voies nouvelles. Par ailleurs, il préconise une prise en compte des anciens sites ou sols pollués et conditionne en particulier le changement de vocation des sols des sites concernés à la réalisation d'un diagnostic préalable visant à établir les recommandations d'actions relatives aux usages futurs des sites. **K3**

De plus, afin de pallier les épisodes caniculaires, le SCoT préconise des mesures en matière d'adaptation au changement climatique visant à anticiper les effets « d'îlot de chaleur urbain » **K4**

Enfin, pour finir, dans une perspective d'augmentation significative du volume de déchets produits par les ménages et par l'ensemble des activités économiques du territoire, y compris les chantiers de bâtiments et de travaux publics, le SCoT fixe une série d'orientations afin de limiter les incidences du développement urbain sur la production de déchets et de contribuer à la politique de réduction de la production des déchets et de leur valorisation. **K5**

Pour une métropole active

Un territoire en essor

Les échanges et la communication : l'économie des flux

La situation géographique et les efforts poursuivis en matière d'accessibilité à l'aire métropolitaine ont jusqu'à aujourd'hui garanti la place de l'agglomération dans le maillage national et européen. Il est nécessaire de poursuivre ces efforts et de conforter également sa place dans son contexte régional et métropolitain. A chaque niveau de territoire, correspond des réponses appropriées qu'il convient de développer.

La logistique est une activité créatrice d'emplois indispensable au fonctionnement d'une agglomération. Elle participe ainsi à l'essor de l'aire métropolitaine bordelaise, et doit à ce titre, trouver une place à part entière sur le territoire. Génératrice de flux et consommatrice d'espaces, cette activité n'est pas sans impact sur le territoire et doit donc être appréhendée de façon spécifique, à toutes les échelles (logistique de « corridor », logistique d'agglomération et logistique urbaine), en combinant stratégie économique d'implantation et rationalisation foncière. Aussi, pour réduire la part modale de la route dans les échanges, les plateformes logistiques multimodales (mer/fleuve/rail/route) doivent être privilégiées.

Le développement de l'économie numérique impose également d'avoir une vision prospective sur le développement de ces réseaux ou du moins d'en favoriser leur déploiement pour garantir l'accessibilité de demain au territoire de l'aire métropolitaine bordelaise.

>> L. Améliorer les échanges et la communication pour une meilleure attractivité économique

Des activités économiques dynamiques : l'économie productive

L'agglomération bordelaise s'apprête à franchir un cap. Les ambitions démographiques et l'arrivée de la LGV vont profondément modifier le positionnement du territoire. Afin de saisir au mieux l'opportunité qui se présente, le territoire doit être prêt à accueillir un développement économique à la hauteur de ces ambitions métropolitaines et adapté aux contextes territoriaux.

Pour y parvenir, il s'agit dans un premier temps de structurer un réseau de pôle économique d'excellence métropolitain dont le rayonnement permettra à l'aire métropolitaine de franchir le cap. Afin d'affirmer leur rayonnement, la composition du tissu économique et les sites majeurs liés, doivent être définis clairement. Une attention particulière doit être portée aux activités dites « productives » et aux clusters métropolitains qui sont les principaux vecteurs de ce rayonnement. L'accent est ici mis sur l'ensemble des activités qui se développent dans l'arc économique et créatif en lien avec les projets urbains de l'hypercentre (économie culturelle, numérique, de la connaissance), sur les fonctions économique et innovante qui s'appuient sur les clusters métropolitains, ainsi que les sites de rayonnement métropolitains qui se veulent les vitrines productives de l'aire métropolitaine.

En complément, les filières émergentes contribuent à l'émergence d'une « croissance verte », et constituent un gisement d'emplois qu'il convient de favoriser pour donner de nouvelles perspectives de croissance durable pour le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise. En outre, l'effet d'entraînement qu'elles sont à même de générer nécessite d'encourager leur développement. Le SCoT doit accompagner, dans le cadre des dispositions réglementaires qui encadrent son action, le développement de ces activités notamment du point de vue des emprises foncières et des infrastructures nécessaires.

Aussi, d'une manière générale, il est nécessaire de promouvoir l'activité économique au sein de tous les territoires en faisant de la mixité fonctionnelle au coeur de l'agglomération un vecteur d'attractivité en capacité d'intégrer une programmation économique ambitieuse à l'image de l'OIN Bordeaux-Euratlantique. Conforter les grands sites d'activités qui, dans l'ensemble des territoires de l'aire métropolitaine concentrent les emplois et les entreprises, constituent le deuxième axe stratégique de cette ambition économique. La mise en réseau des lieux de vie et des lieux d'emplois est ici une priorité, tout comme la constitution locale du tissu économique métropolitain, en lien avec les sites économiques majeurs.

Parallèlement, la mise en place d'un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques est également un objectif de premier ordre. Produire, travailler, échanger dans une optique de développement durable : les activités économiques doivent contribuer à l'effort collectif d'une gestion économe des espaces. La qualité environnementale, architecturale et paysagère des sites d'activités doit aussi être assurée. Afin de faciliter le fonctionnement de l'agglomération la question des déplacements doit également être au cœur de cette réflexion.

>> M. Renforcer la dynamique économique métropolitaine

La qualité d'accueil de l'offre économique

Les espaces économiques doivent évoluer pour se conformer aux nouvelles pratiques et attentes notamment en matière de services (intégration urbaine, tiers lieux, parcs d'activités urbains pour l'artisanat, ...).

La requalification des zones d'activités, tout comme l'ouverture de nouveaux espaces économiques, doit se réaliser avec un objectif de qualité pour répondre aux attentes diversifiées des acteurs économiques. Ces efforts constituent en outre une garantie supplémentaire pour l'attractivité de l'aire métropolitaine bordelaise.

>> N. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

Le tourisme

Routes des vins, chemin de Saint Jacques de Compostelle, navettes fluviales, parcours de randonnée sont autant d'itinéraires de découverte entre paysages et patrimoines, qui offrent un point de vue sur le territoire. L'itinérance s'impose ainsi comme le principe sur lequel fonder les nouvelles pratiques touristiques, l'objectif étant de permettre à la métropole de se doter d'un réseau connectant l'ensemble des composantes qui fabriquent l'identité touristique du territoire, afin de pouvoir le parcourir pleinement, du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Si le territoire suit une logique d'itinéraires touristiques, Bordeaux reste quant à lui le point de convergence des différentes formes de tourisme (urbain, fluvial, culturel, viticole, etc.). Sa notoriété, son association au vin et au patrimoine culturel, le classement UNESCO du site « Bordeaux – Port de la Lune », lui permettent de prétendre à un positionnement touristique européen qu'il s'agit de conforter. Bordeaux doit ainsi devenir « le produit d'appel Phare » de l'agglomération et se positionner comme une capitale culturelle et touristique de rang européen.

Parallèlement, si Bordeaux est un point de convergence à l'échelle de l'aire métropolitaine, confortant ainsi sa position de moteur en matière de développement touristique, le fleuve reste pour sa part un lien entre les différents parcours et territoires touristiques : un lien nord-sud permettant de traverser le territoire par un système de croisières et navettes fluviales proposant des escales le long du parcours, mais aussi un lien est-ouest pour connecter les deux rives, et permettre la continuité des itinéraires touristiques et favoriser la complémentarité des différents modes de transports. Le fleuve doit ainsi devenir le support d'un véritable réseau touristique, et participer à la mise en relation des sites et des parcours.

Enfin, en sortant de la logique purement touristique, qui a pour but d'attirer une population extérieure au territoire, il s'avère que l'aire métropolitaine recèle, grâce à ses caractéristiques naturelles et son large bassin de population, d'un potentiel en matière de loisirs et tourisme de proximité qu'il s'agit de mobiliser.

>> O. Optimiser les richesses touristiques et patrimoniales

L. Améliorer les échanges et la communication pour une meilleure attractivité économique

Rappel du DIAGNOSTIC

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

Des infrastructures routières, supports du développement économique et des espaces logistiques

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

Un réseau d'infrastructures ferroviaires national en complète évolution

Un aéroport en plein essor mais insuffisamment connecté au cœur d'agglomération

Le port de Bordeaux, un outil de report modal sous exploité

11 / Une offre en équipements et services structurante à l'échelle des territoires

Des initiatives nouvelles en matière d'équipement numérique à différentes échelles

ENJEUX associés

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

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

Optimiser les infrastructures existantes au bénéfice de la performance économique et sociale

11 / Garantir un niveau d'équipement à la hauteur des évolutions des territoires

Maintenir l'équilibre numérique entre les différents territoires

Prendre en compte les réseaux numériques comme un nouvel aspect de l'aménagement du territoire

Face au constat réalisé dans le diagnostic territorial et aux enjeux qui en découlent, le projet de SCoT fait le choix de placer la connectivité et l'accessibilité comme des conditions nécessaires au développement de l'attractivité économique du territoire. Ce choix pour une attractivité renforcée répond ainsi à l'ambition économique du territoire. Ici, le projet traite principalement de l'économie des flux : le réseau d'accessibilité externe, le réseau logistique et le réseau numérique.

UNE MÉTROPOLE ACTIVE

Axes du PADD liés

Développer la connectivité de l'aire métropolitaine pour une attractivité renforcée

Renforcer les capacités de développement des liaisons internationales, nationales et régionales

Améliorer l'accessibilité aux grands pôles d'emploi et pôles de transport de la métropole

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

Réussir le déploiement du Très Haut Débit sur l'ensemble des territoires

L1. Conforter un réseau d'accessibilité performant**L2. Développer la logistique pour être au coeur des échanges****L3. Réussir le déploiement du Très Haut Débit**

L'accessibilité « externe » à la métropole est l'une des principales conditions de son attractivité économique. Pour cela, le SCoT s'engage à accompagner les grands projets déjà engagés, à l'instar des projets LGV SEA et GPSO, et incite aussi à réfléchir à l'opportunité d'un contournement ferroviaire de l'agglomération afin de résoudre les problèmes liés au bouchon ferroviaire de Bordeaux.

Le SCoT propose aussi d'engager des réflexions sur le développement des services aéroportuaires, afin de rendre plus compétitif l'aéroport en plein essor.

A une échelle plus locale, celle de l'InterSCoT, des stratégies doivent être trouvées afin de renforcer l'accessibilité aux pôles d'activité métropolitains. S'il a été fait le choix de ne pas réaliser de nouvelles infrastructures routières supplémentaires (à part celles déjà programmées), le SCoT souligne la nécessité d'engager une réflexion prospective sur l'optimisation du réseau routier existant afin de faire face à l'augmentation de la demande de trafic sur l'aire métropolitaine au regard des ambitions démographiques. **L1**

Par sa position au coeur des échanges entre le nord et le sud de l'Europe, l'aire métropolitaine bordelaise doit engager une réflexion active sur la question de la logistique, afin de bénéficier des retombées positives de cette activité en voie de développement. S'il est nécessaire d'avoir une vision partagée avec les autres territoires, à l'échelle départementale, sur les échanges des grande distance, la nécessité d'engager un schéma directeur d'accessibilité logistique métropolitaine s'avère nécessaire à l'échelle du SCoT. En confortant les sites d'approvisionnement existants et en réfléchissant à des sites potentiels, l'accent sera mis sur l'intermodalité, afin de finir progressivement avec le modèle du "tout routier", et développant des solutions innovantes à plus long terme pour la logistique du dernier kilomètre. **L2**

Enfin, considérés comme le troisième pilier de l'économie des flux, les réseaux numériques ont une place importante dans le projet. A l'instar des réseaux en eau ou en électricité pris en compte dans le cadre d'opérations d'aménagement, le SCoT considère le numérique comme un réseau à part entière et cible les pôles économiques d'excellence comme espaces privilégiés de raccordement au Très Haut Débit, afin de renforcer, encore une fois, l'attractivité économique de l'aire métropolitaine. **L3**

M. Renforcer la dynamique économique métropolitaine

Rappel du DIAGNOSTIC

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

Une économie peu rayonnante malgré une grande notoriété internationale : une économie présente comme premier moteur de l'aire métropolitaine, un tissu entrepreneurial dense malgré une présence discrète des grands groupes, un tissu artisanal important souvent négligé

Une forte polarisation de l'emploi sur le cœur de l'agglomération

Des leviers potentiels pour développer l'économie de l'aire métropolitaine bordelaise : des éléments émergents pour une nouvelle donne économique, des pôles de compétitivité et des filières d'excellence à saisir pour plus de visibilité des atouts, des universités bordelaises reconnues en matière de recherche à l'échelle européenne

ENJEUX associés

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

Développer les potentialités économiques et diversifier la structure productive

Améliorer la visibilité de la dynamique économique

Générer une puissante attractivité économique à travers un projet novateur

Si un des premiers facteurs de l'attractivité économique passe par une accessibilité et une connectivité forte de l'aire métropolitaine (point L), la visibilité des atouts de l'aire métropolitaine est un deuxième axe visant à renforcer l'attractivité économique. La diversification de la structure productive, en soutenant aussi bien les filières émergentes à haute valeur ajoutée, que les filières plus historiques qui fondent le socle de l'économie bordelaise permet d'offrir des conditions d'emplois satisfaisantes pour tous et dans tous les territoires. La structuration de ces filières, aussi bien d'un point de vue organisationnel que territorial participe à la visibilité économique de la métropole.

UNE MÉTROPOLE ACTIVE

Axes du PADD liés

Soutenir les filières ayant un effet d'entraînement sur le socle économique local

Améliorer les liens entre la recherche et les industries pour une métropole innovante

Diversifier l'activité économique et développer l'emploi dans tous les territoires

Faire de la proximité et de la mixité un levier de développement

Maintenir la concentration des emplois autour des grands sites d'activité

Développer une économie présente de qualité

M1. Identifier et conforter les filières émergentes**M2. Développer les portes d'entrées économiques de l'aire métropolitaine bordelaise****M3. Structurer un réseau de pôles économiques d'excellence métropolitain****M4. Promouvoir l'activité économique au coeur des territoires**

Au vu des potentialités offertes par les filières émergentes identifiées (développement des énergies renouvelables et de récupération - solaire, éolienne, géothermie, valorisation biomasse, méthanisation, valorisation déchets - écologie industrielle, développement autour de l'écoconstruction et des éco matériaux, développement de la filière nautique ou de la chimie verte) en termes d'emplois et de valeur ajoutée sur l'économie locale, le SCoT doit prévoir leur développement pour qu'elles puissent s'installer au coeur du dispositif productif métropolitain, notamment en incitant les documents d'urbanisme locaux à prévoir des sites spécifiques. **M1**

Parallèlement au développement de ces nouvelles technologies, les grandes portes d'entrée de l'agglomération doivent, tout en conservant leurs fonctions primaires d'entrée des flux métropolitains (voir point précédent), intensifier leur fonction économique. C'est notamment le cas pour le port, l'aéroport et la gare LGV de Bordeaux Saint Jean. **M2**

La restructuration urbaine de l'hypercentre en route depuis plusieurs années, allée à celle à venir du coeur d'agglomération permet d'orienter, en s'appuyant sur la réhabilitation des friches et en réservant des espaces spécifiques, la structure productive future. Ce sont les fonctions de l'économie tertiaire éco-créative qui sont au coeur de ce dispositif, ainsi que les fonctions culturelles et administratives. En développant ces activités au coeur de l'agglomération, le SCoT permet d'opérer un rapprochement entre les lieux de vie et les lieux d'activités.

La structuration des pôles économiques d'excellence métropolitaine vise à renforcer l'attractivité de l'aire métropolitaine. Cette structuration s'entend aussi bien d'un point de vue organisationnelle, en renforçant les liens entre le monde de la recherche et le monde de l'entreprise, en identifiant des clusters métropolitains (Aéroparc, Bioparc, Cité de la Photonique, Cité Numérique) que d'un point de vue géographique, en les localisant dans la couronne dite de "l'arc de la ville active". Le SCoT vise, dans ces bassins d'activités et d'emplois, une amélioration de la desserte en transport en commun, un développement du raccordement très haut débit, la réalisation d'aménagements de qualité et une gestion adaptée et optimale des contraintes naturelles.

En plus de ces sites qui visent une activité productive à forte valeur ajoutée, le SCoT ne néglige pas non plus les sites de rayonnement métropolitains, indispensables au fonctionnement de la métropole, et propose de renforcer leur dimension métropolitaine en incitant les documents d'urbanisme locaux à mettre en place les conditions optimales pour l'accueil de nouvelles activités (grands groupes industriels, PME, activités innovantes). **M3**

Si la structuration de l'offre économique a pour but de renforcer la lisibilité et donc l'attractivité économique de l'aire métropolitaine, la question sous-jacente est bien celle de l'emploi. Le SCoT, en plus de mettre en place les conditions nécessaires pour un développement économique durable, incite au développement de l'emploi dans tous les territoires, afin de réduire les distances entre les lieux de vie et les lieux d'activités. La mixité fonctionnelle dans le coeur d'agglomération joue pleinement ce rôle. C'est également le cas pour les parcs d'activité artisanales et productives, ainsi que pour les pôles économiques d'équilibre pour lesquels le SCoT prévoit une amélioration de la desserte en transports en commun ou incite les documents d'urbanisme locaux à prévoir les emprises foncières nécessaires au développement d'activités. Enfin, principal moteur de l'aire métropolitaine, l'économie résidentielle doit devenir un vecteur de développement économique en se localisant préférentiellement au sein des centralités des communes afin de bénéficier d'un niveau de services et d'équipements satisfaisant. **M4**

N. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

Rappel du DIAGNOSTIC

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

Un maillage relativement complet mais des sites d'activités qualitativement inégaux :

- Une certaine obsolescence des sites d'activité, qui ne sont plus en mesure de répondre aux exigences des entreprises
- Une offre de bureaux dispersée et difficilement lisible à l'échelle de l'agglomération, car développée en fonction des opportunités, sans réelle stratégie de développement
- Des lieux de vie et d'emplois déconnectés (augmentation de la mobilité individuelle, faible desserte des sites d'activités par les transports en commun)

ENJEUX associés

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

Développer une véritable politique d'éco-aménagement des parcs économiques

Les parcs d'activités actuels ne répondent plus aux attentes des acteurs économiques, et un effort en matière d'équipements et de services offerts ainsi que des mesures paysagères doivent être prises

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

Si d'un point de vue quantitatif, l'aire métropolitaine se trouve depuis longtemps plutôt bien dotée en termes de parcs d'activités économiques, l'offre métropolitaine ne répond plus aux exigences des acteurs à l'heure où l'aire métropolitaine bordelaise vise le tableau de l'excellence économique.

Fort de ce constat, le projet de SCoT veut rendre lisibles et attractives les zones d'activités économiques en rationalisant leur occupation, en les adaptant aux exigences environnementales et en permettant de pérenniser l'offre métropolitaine à destination des entreprises.

UNE MÉTROPOLE ACTIVE

Axes du PADD liés

Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

Établir les conditions favorables pour une attractivité et une lisibilité renforcées des entreprises et des salariés

Renouveler et densifier les zones d'activités existantes

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

N1. Faire des espaces économiques de véritables lieux de vie

N2. Développer des lieux adaptés aux nouvelles pratiques

N3. Promouvoir une offre de services aux entreprises et aux salariés sur les sites d'activités

N4. Opter pour une politique volontariste en matière de foncier économique

N5. Concevoir un cadre environnemental et paysager de qualité

Pour faire de ces grands emprises souvent monofonctionnelles de véritables lieux de vie, le SCoT recommande la mise en place de schémas d'aménagement des sites d'activités à l'échelle intercommunale. Alors que très peu d'initiatives avaient jusqu'alors été expérimentées sur ces espaces, les schémas en question permettent de valoriser les sites existants par des aménagements de qualité, de programmer et d'anticiper les besoins en foncier économique, de gérer de façon économe les ressources et de générer une visibilité au tissu économique. Cela participe pleinement à l'amélioration du cadre économique. **N1**

Parallèlement à ces espaces déjà constitués, le SCoT incite à l'émergence de territoires capables d'accueillir les nouvelles pratiques créatives, en lien avec le développement des réseaux numériques. **N2**

Sur ces territoires à réhabiliter ou à faire émerger, le SCoT encourage les documents d'urbanisme locaux à y développer des services et des équipements mutualisés, ce qui, tout en offrant ces facilités aux travailleurs et aux entreprises, renforce l'attractivité des sites, et participe indirectement à la réduction des besoins de déplacement. **N3**

Au delà de ces incitations, le SCoT veut assurer de façon générale une gestion durable et cohérente des espaces économiques et anticiper les besoins futurs en termes de consommation d'espace. Il considère nécessaire d'adopter une stratégie pour le foncier économique à l'échelle du territoire. Cette stratégie s'explique par une politique de requalification des zones économiques existantes, par la réserve de grandes emprises économiques nécessaires au rayonnement métropolitain, par l'optimisation de l'occupation des grandes emprises existantes et enfin par l'ouverture des nouveaux espaces économiques. **N4**

Enfin, l'intégration paysagère des ces espaces apparaît comme un élément central du cadre de qualité. Le SCoT oblige les documents d'urbanisme locaux à proposer des mesures paysagères et de gestion durable dans les zones d'activités (recul, paysagement, intégration de la gestion de l'eau, parkings, logiques de desserte, etc.) qui peuvent se traduire par des orientations d'aménagement. Pour garantir cette intégration paysagère, une charte paysagère et architecturale peut être établie à l'échelle de sites, à l'échelle intercommunale ou à l'échelle du Sysdau. **N5**

O. Optimiser les richesses touristiques et patrimoniales

Rappel du DIAGNOSTIC

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

Un tourisme intimiste lié au territoire

Bordeaux bénéficie du potentiel pour devenir à terme une métropole culturelle de niveau européen et des potentialités encore sous exploitées (exemple de l'oenotourisme)

ENJEUX associés

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

Le tourisme comme vecteur de projet économique territorial : renforcer le rayonnement de la ville et de l'aire métropolitaine vers l'extérieur en se basant sur les atouts du territoire (le fleuve, la nature, le patrimoine, la vigne, etc.)

Partie intégrante de l'économie résidentielle, le tourisme est un des secteurs moteurs de l'aire métropolitaine bordelaise. Le projet de SCoT décide de s'appuyer sur les nombreux atouts du territoire pour faire de ce secteur économique un outil de développement économique fort et pérenne, notamment en développant des sous-secteurs encore peu exploités, à l'image de l'oenotourisme.

UNE MÉTROPOLE ACTIVE

Axes du PADD liés

Mettre en place une véritable politique touristique au service du territoire

Enrichir l'offre en grands équipements et services d'intérêt métropolitain dans une logique de complémentarité à l'échelle du grand Sud-Ouest

Affirmer le rôle fédérateur de Bordeaux - Port de la Lune

Réinvestir le lien avec le fleuve

Mettre l'oenotourisme au coeur de la politique touristique

Conforter l'itinérance comme support de pratiques touristiques

- O1. Enrichir l'offre en grands équipements métropolitains culturels, de loisirs et de tourisme**
- O2. Renforcer le rayonnement de Bordeaux**
- O3. Réinvestir le lien avec le fleuve**
- O4. Développer le potentiel oenotouristique des territoires de l'aire métropolitaine bordelaise**
- O5. Composer un réseau de parcours de découverte et de pratiques « d'itinérance »**
- O6. Exploiter le potentiel loisirs et tourisme de proximité**

Gage d'une attractivité culturelle en devenir, mais aussi pour renforcer le potentiel de loisir à destination des habitants, le SCoT incite en premier lieu les documents d'urbanisme locaux à effectuer les réservations foncières nécessaires à l'implantation de nouveaux équipements culturels, de loisirs et de tourisme d'intérêt métropolitain **O1**.

Le patrimoine, l'offre culturelle et événementielle de la ville centre de Bordeaux doit permettre de donner plus de poids au secteur du tourisme dans la structure économique future. Parallèlement, le tourisme d'affaire tend à se développer fortement. Le SCoT incite donc les documents d'urbanisme locaux à réfléchir à leur offre d'hébergement marchand, une offre large et diverse, cohérente avec la logique d'itinérance mise en place. **O2**

Les fleuves et l'estuaire, véritables liens entre les différents parcours et territoires touristiques, doivent être le support de projets importants dans une logique de développement touristique fluvial départemental afin de proposer une offre complémentaire. Le SCoT propose de réfléchir à des séquences, sur le fleuve, qui pourraient faire l'objet de démarches d'aménagement et de développement, dans le but de renforcer le potentiel touristique mais aussi de loisirs, en complémentarité des démarches déjà existantes. **O3**

La valorisation touristique de la viticulture doit être approfondie et travaillée dans une logique de mise en réseau des parcours existants. Si le territoire viticole s'affranchit des limites administratives, la mise en réseau doit être appréhendée à l'échelle de l'InterSCoT. Elle doit également faciliter les connexions avec les fleuves et l'estuaire, dans leur dimension « support de déplacement » et « parcours touristique ». **O4**

Cette mise en réseau vise à la création d'itinéraires touristiques ponctués d'équipements, de sites de tourisme, de nature et de loisirs. Le SCoT cherche à constituer un maillage cohérent et continu de balades touristiques **O5**

La découverte des richesses du territoire de l'aire métropolitaine est une aubaine pour les touristes venus de l'extérieur, mais aussi une source de loisirs pour les habitants métropolitains. Le SCoT, en s'appuyant sur les paysages et les potentialités du territoire esquisse un réseau de sites de projets de nature et d'agriculture qui ceinturent la ville agglomérée, et notamment les sites de l'ouest de l'agglomération qui peuvent devenir le support d'équipements et pratiques de loisirs, et les vallons et les bords des fleuves (et de l'estuaire) qui peuvent être également être valorisés dans ce même objectif, en renforçant le réseau des cheminements existants et l'offre d'hébergements marchands. **O6**

Pour une métropole à haut niveau de services

Un territoire à bien vivre

Un schéma métropolitain des mobilités

Dans un premier temps, pour bien fonctionner, les territoires métropolitains ont besoin de transports rapides, performants, efficaces organisés à l'échelle de la métropole. Dans l'objectif d'accéder rapidement au coeur d'agglomération, et plus particulièrement aux zones d'emplois, aux centralités principales, aux grands équipements, un réseau performant de liaisons rapides et hiérarchisées est proposé. Ce réseau métropolitain suppose la création de lignes structurantes et performantes, des vitesses commerciales compétitives par rapport à la voiture particulière, des arrêts plus espacés que dans les lignes de desserte locale, et un développement de sites propres, selon les besoins et les contraintes. Cette armature de réseau métropolitain s'organise doublement sur la mise en complémentarité de plusieurs réseaux et sur une logique de rabattement sur les lignes structurantes. En outre, il est fondamental pour une métropole de la douceur de vie, de rendre accessibles et disponibles le maximum de services urbains. Cela nécessite plus de fluidité mais surtout plus de proximité. Afin de compléter le dispositif de desserte rapide, un réseau de transports collectifs de proximité se décline en fonction de la typologie des besoins.

Dans la partie centrale de l'aire métropolitaine, le projet propose, sur la base du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) approuvé en 2011 par la CUB, de compléter le réseau de tramway par un maillage important de transports collectifs en site propre de desserte fine.

Dans les territoires périphériques plus vastes et moins peuplés, le réseau proposé s'articule autour d'une offre de transport de proximité et d'une offre de transport à la demande qui répondent aux besoins de proximité à l'échelle des bassins de vie, en connexion avec le réseau d'agglomération.

Parallèlement, organiser et encourager le développement des pratiques alternatives et complémentaires est un objectif fondamental afin d'élargir le spectre des solutions aux habitants. A ce titre, dans une logique de chaîne intermodale, les modes actifs (marche, vélo, etc.) doivent être pleinement intégrés au dispositif dans la mesure où ils constituent une alternative de plus en plus crédible aujourd'hui sur une large partie du territoire au vue de l'évolution des pratiques des habitants de la métropole.

Ainsi, le projet propose le développement d'un réseau doux complémentaire autour des polarités qui concentrent les principaux services urbains, et plus généralement les services du quotidien et les lieux de convivialité (petits commerces, lieux de culture, boutiques des artisans, écoles, espaces de loisirs, etc.).

Malgré le développement d'une offre alternative à la voiture automobile, subsisteront sans doute des difficultés de déplacements au sein de l'aire métropolitaine auquel le SCoT doit faire des propositions, et ce en tenant compte des évolutions à venir, tant d'un point de vue énergétique que démographique.

Ainsi, dans un contexte peu enclin à créer de nouvelles grandes infrastructures routières, une réflexion particulière sur l'optimisation de la gestion des infrastructures actuelles vers une intensification et une diversification des usages et des services doit être menée intégrant l'idée de faire émerger un nouveau réseau structuré autour des grandes allées métropolitaines.

Construire un schéma métropolitain des mobilités

>> P. Développer un réseau de transport collectif métropolitain unitaire

>> Q. Favoriser le développement de pratiques alternatives et complémentaires

>> R. Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines

La géographie préférentielle de l'offre urbaine autour de centralités

La Gironde est un territoire attractif qui attire une population toujours plus nombreuse, et l'agglomération centrale, bien que bénéficiaire de cette croissance, voit son poids de population relatif diminuer par rapport au reste du territoire. Un certain déséquilibre territorial s'est amorcé il y a quelques années, entraînant dans son sillage d'innombrables conséquences négatives aussi bien sur des points de vue sociaux, économiques et environnementaux.

Dans ce contexte, rééquilibrer le développement démographique à toutes les échelles apparaît comme un enjeu fondamental qui nécessite à la fois de porter une ambition forte en termes d'équipements, de services, d'"urbanité" sur l'agglomération centrale et de dessiner, à l'échelle de l'aire métropolitaine, une armature territoriale rationnelle qui répartit les hypothèses démographiques au regard des propres ressources et contraintes du territoire : intensification de la vie de proximité dans les centralités de première couronne et dans les centralités relais des bassins de vie, développement de nouvelles modalités de services et d'équipements autour des pôles d'interconnexion du réseau de transports en commun.

>> S. Intensifier l'offre urbaine dans les centralités

>> U. Mener à bien les grands projets d'équipements

La production de logements

Le développement de la métropole doit permettre à chacun de bénéficier d'un habitat adapté à ses conditions et modes de vie. Il s'agit pour chaque habitant de l'aire métropolitaine de « se loger » mais plus largement de bénéficier d'une vie quotidienne facile, par une attention soutenue aux services de proximité (équipements publics adaptés notamment), celle du logement mais aussi de son lieu de travail ou de formation, ou d'un pôle intermodal. Ainsi, la production de logements, qui se doit d'être à la hauteur des ambitions démographiques, sa diversification ainsi que sa localisation restent des questions centrales sur l'aire métropolitaine.

>> T. Assurer une production de logements suffisante et diversifiée

L'équipement commercial

Afin de faire du commerce un vecteur de qualité et de dynamisation, le développement commercial doit s'appuyer sur l'évolution démographique des territoires, se recentrer autour des centralités constitutives de l'armature urbaine et favoriser une exemplarité en matière environnementale.

Parallèlement, facteur essentiel pour répondre aux besoins des populations, le commerce a de réels impacts sur l'organisation des territoires et doit contribuer à l'attractivité de l'aire métropolitaine bordelaise.

Son développement est aujourd'hui soumis à de nouvelles exigences, en termes d'aménagement du territoire et de développement durable, et à de nouveaux modes de vie à l'origine d'une redéfinition de ses formats et modes de distribution.

>> V. Mettre l'équipement commercial au service du développement des territoires

P. Construire un schéma métropolitain des mobilités

Axe 1: Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaires

Rappel du DIAGNOSTIC

8 / Une forte polarisation de l'emploi sur le coeur de l'agglomération

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

- Des évolutions dans les pratiques de déplacements

Même si l'utilisation de la voiture reste prépondérante, on assiste à une diminution de sa part modale en faveur des autres moyens de transports, notamment des transports collectifs.

- Une demande de déplacements plus complexe

Face à la complexification et à l'augmentation de la demande de déplacements, l'offre de transports collectifs se retrouve peu adaptée.

Un besoin de structuration urbaine autour des axes de transports collectifs

10 / Une accélération de la croissance démographique depuis 1999, plus marquée hors SCoT et hors CUB.

Les évolutions de la population montrent une augmentation de la population dans les territoires périphériques, entraînant un besoin de déplacements accru vers le coeur d'agglomération et de périphéries à périphéries.

ENJEUX associés

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

- Garantir l'accessibilité aux zones d'emplois et aux grands équipements métropolitains : Poursuivre le développement des réseaux de transports collectifs afin de garantir l'accès aux zones d'emplois et aux grands équipements métropolitains

- Poursuivre les efforts en matière d'interconnexion au sein d'un réseau unitaire maillant l'ensemble du territoire : Développer un maillage plus intense du réseau de transports en commun en le hiérarchisant

10 / Assurer et renforcer le lien entre urbanisation et offre de transports

Une demande de déplacement croissante et en pleine évolution, un engouement pour les transports alternatifs à la voiture qui émerge, une inadéquation entre l'offre et la demande actuelle fondent le premier volet du projet de mobilité du SCoT. La volonté de développer sur l'ensemble de l'aire métropolitaine un véritable réseau de transport collectif est vive. Celle-ci passe dans un premier temps par l'articulation, au sein d'un réseau unitaire, des dessertes rapides à l'échelle de l'aire métropolitaine avec un réseau de desserte plus fin, à l'échelle du coeur d'agglomération.

UNE MÉTROPOLÉ À HAUT NIVEAU DE SERVICES

Axes du PADD liés

Définir une stratégie de développement d'un réseau des transports collectifs à l'échelle de la métropole

Cet axe du projet se décline en trois parties. La première met en avant la nécessité de développer un réseau de transport collectif unitaire qui articule un réseau de desserte express à l'échelle de la métropole et un réseau de desserte fine pour répondre à des demandes de proximité.

- P1. Construire un réseau de transport collectif express à l'échelle de la métropole**
- P2. Mettre en place un réseau métropolitain structurant de liaisons à haut niveau de services complémentaires en amont, à l'échelle de l'Inter-SCoT**
- P3. Étudier des principes de liaisons express complémentaires de desserte des principales zones d'emploi de l'agglomération**
- P4. Compléter le réseau métropolitain par un maillage de transports collectifs de desserte fine**
- P5. Organiser le rabattement autour des lieux privilégiés de desserte**

Le réseau de transport collectif express que propose le SCoT s'appuie sur toutes les ressources de déplacements à haut niveau de service, et ce, quel qu'en soit le mode. Il est ici question de réfléchir au réseau le plus à même de répondre à des demandes de déplacements à l'échelle du grand territoire métropolitain, afin de garantir prioritairement l'accessibilité aux zones d'emplois, mais aussi de rapprocher le coeur de l'agglomération aux centralités de première couronne. Il est donc ici question de fréquences rapprochées, de cadencements renforcés, en s'adaptant au mieux aux demandes horaires.

En cohérence avec différents documents des AOT, le SCoT propose que le réseau ferroviaire, qui dessine une étoile autour du coeur d'agglomération devienne l'épine dorsale de ce réseau à haute fréquence, et s'interroge sur les conditions de mise en oeuvre d'un réseau de transport collectif sur la ceinture ferroviaire. Le SCoT propose aussi de compléter ce réseau express par des liaisons à haut niveau de services sur emprise routière existantes. **P1**

En amont de ce réseau express à haut niveau de services, le réseau de transports périurbains structurant doit être conforté par un niveau de services attractifs. **P2**

Le SCoT, afin de répondre à la demande croissante de déplacement propose d'étudier le principe de desserte en transport collectif rapide sur les infrastructures à caractère autoroutier. Il s'agit là d'optimiser l'utilisation de la rocade et des autoroutes A62, A10 et la RN89. Le SCoT incite également à étudier le principe d'une liaison circulaire périphérique, reliant les principales zones d'emplois de l'aire métropolitaine, et reliant les futurs pôles d'excellence métropolitaine (voir chapitre M). Enfin, et tel que cela avait été pointé du doigt dans les chapitres précédents, une liaison rapide et performante entre le centre de Bordeaux et la plateforme aéroportuaire est nécessaire. Le SCoT, en cohérence avec les différentes options esquissées par les AOT, incite vivement à cette liaison nécessaire au développement et à l'attractivité de la métropole. **P3**

Ce réseau express métropolitain tel qu'envisagé par le SCoT doit se compléter avec le réseau de desserte fine en coeur d'agglomération. Si le développement du réseau de tramway à court et moyen termes est prévu dans le SCoT, ce dernier, en cohérence avec le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains propose de compléter le réseau à plus long terme afin d'assurer une bonne couverture du territoire communautaire, par des études de faisabilité de liaisons complémentaires en site propre. **P4**

Le réseau, tel qu'envisagé par le SCoT, ne répondrait que partiellement à son objectif si aucune indications concernant le rabattement n'étaient envisagées. Le SCoT propose un réseau de parcs de rabattements en amont des ces axes à haut niveau de service pour capter les flux automobiles nombreux en provenance de l'ensemble de l'aire métropolitaine, et au-delà, de l'ensemble du département. Un réseau de parcs de rabattements complémentaire est envisagé dans les centralités desservies par les axes de transports structurants. Autour de l'expérimentation envisagée sur la rocade, des parcs de rabattements sont aussi envisagés. **P5**

Q. Construire un schéma métropolitain des mobilités

Axe 2: Favoriser le développement de pratiques alternatives et complémentaires

Rappel du DIAGNOSTIC

5 / Des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre principalement liées à l'habitat et aux transports

Le trafic routier de la CUB représente 62% des émissions et le hors CUB 38% des émissions de l'aire métropolitaine

9 / Des évolutions dans les pratiques de déplacements

10 / Une accélération de la croissance démographique depuis 1999, plus marquée hors SCoT et hors CUB

Les évolutions de la population montrent une augmentation de la population dans les territoires périphériques, entraînant un besoin de déplacement accru vers le coeur d'agglomération et de périphéries en périphéries

ENJEUX associés

5 / Faire face aux préoccupations environnementales et optimiser les nouvelles potentialités énergétiques

Le SCoT dispose d'une grande marge de manoeuvre dans la mise en place du paquet "énergie / transports / urbanisme"

L'enjeu est également la réduction de la dépendance, notamment des populations précaires, face à l'augmentation des coûts des énergies fossiles

9 / Mettre en place une politique volontariste en matière de développement de la pratique des modes actifs

Face au risque accru de dépendance aux énergies fossiles, et à la faible rentabilité des transports collectifs ordinaires dans les bassins périphériques, le projet de SCoT vise, dans ce deuxième volet du schéma métropolitain des mobilités, à dresser l'ensemble des solutions de mobilités alternatives à prendre en compte dans les territoires moins denses, mais toujours plus attractifs, tout en répondant à ce besoin de mobilités des habitants.

UNE MÉTROPOLE À HAUT NIVEAU DE SERVICES

Axes du PADD liés

Promouvoir et faciliter les modes de déplacements alternatifs dans les territoires

Ce deuxième axe du projet vise à développer les pratiques de développement alternatifs afin de compléter le maillage en transports collectifs par un réseau de déplacements actifs, répondant à une demande de proximité, et des solutions innovantes adaptées aux territoires et aux habitants

Promouvoir la sobriété et la maîtrise de l'énergie

- Q1. Construire un maillage de modes actifs performants**
- Q2. Maîtriser le stationnement pour faire évoluer les pratiques de déplacements**
- Q3. Développer un réseau de proximité qui propose des réponses adaptées aux besoins de chaque bassin de vie**
- Q4. Développer le covoiturage par une offre de stationnement mutualisée**
- Q5. Mettre en oeuvre et aménager les points de contacts au service des pratiques alternatives et complémentaires**
- Q6. Accompagner les initiatives des entreprises en matière de gestion des déplacements domicile – travail**

En complément du Réseau Express Vélo développé par les services communautaire, le SCoT propose d'élargir ce réseau à l'ensemble du territoire métropolitain, en s'appuyant notamment sur les axes structurants de transports en commun. Sa vocation est de faciliter les déplacements rapides à vélo sur des distances relativement longues permettant une mise en liaison efficace par un mode actif des principales centralités de la métropole ainsi que les pôles d'accès aux principales lignes de transports en commun. Le SCoT encourage les documents d'urbanisme locaux à effectuer d'une part des réservations d'emprises nécessaires à la réalisation de pistes, et d'autre part les projets urbains à prendre en compte l'ensemble des déplacements doux (dont la marche) dans leur conception. **Q1**

Afin d'atteindre l'objectif d'un changement de comportement, le SCoT doit inciter les documents d'urbanisme locaux à faire évoluer les politiques de stationnement. **Q2**

Le SCoT impose aux documents d'urbanisme locaux de mettre en place les conditions de réalisation d'un réseau de proximité qui doit être déployé en s'appuyant sur des réponses ponctuelles adaptées à chaque situation territoriales. Le transport à la demande, ainsi que toutes les solutions envisageable d'optimisation des axes existantes (comme les pistes cyclables ou le fleuve) doivent être envisagées **Q3**

Les aires de covoiturage sont amenées à contribuer au développement de pratiques de mobilités alternatives. **Q4** Le SCoT envisage de manière plus large que les lieux d'interface entre les pratiques alternatives (parcs de covoiturage, parkings relais, plateformes intermodales) deviennent à termes de véritables sites stratégiques accueillant des fonctions tertiaires, en modifiant les habitudes de mobilités. **Q5**

Afin d'accompagner ces pratiques de mobilités alternatives, le SCoT incite les entreprises à engager initiatives qui viseront à modifier ou limiter les déplacements pendulaires. **Q6**

R. Construire un schéma métropolitain des mobilités

Axe 3: Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines

Rappel du DIAGNOSTIC

5 / Des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre principalement liées à l'habitat et aux transports

Le trafic routier de la CUB représente 62% des émissions et le hors CUB 38% des émissions de l'aire métropolitaine.

7 / Un territoire vulnérable face aux risques et aux nuisances

Une qualité de l'air globalement bonne mais des points noirs à proximité des axes routiers

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

Vers une amélioration du réseau routier

Des difficultés à accéder au coeur d'agglomération

Des évolutions dans les pratiques de déplacements

ENJEUX associés

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

Optimiser les infrastructures existantes au bénéfice de la performance économique et sociale

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

Organiser une urbanisation économie basée sur l'optimisation des infrastructures et équipements existants.

Troisième axe du projet de mobilité inscrit dans le SCoT, ce dernier vise les infrastructures routières qui irriguent le territoire métropolitain. S'il a été fait le choix de ne pas programmer de nouvelles infrastructures, autres que celles déjà approuvées, le SCoT doit proposer des solutions d'optimisation des axes existants pour faire face à l'augmentation prévue de la population et donc aux besoins de mobilités futurs.

UNE MÉTROPOLE À HAUT NIVEAU DE SERVICES

Axes du PADD liés

Redéfinir et optimiser les fonctions du réseau de voirie existant

Dans la perspective d'optimiser les investissements sur le réseau routier au bénéfice d'une réduction des déplacements métropolitains automobiles et d'organiser le report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière, il est ici question d'assurer la lisibilité des itinéraires, de limiter les créations de voirie et d'optimiser l'efficacité des infrastructures existantes par de nouvelles mesures d'exploitation.

Réduire l'exposition des biens et des personnes aux risques et nuisances

Prendre en compte les continuités écologiques et substituer la notion de discontinuité urbaine par celle de continuité naturelle

- R1. Permettre une diversification des usages routiers sur les voies à caractère autoroutier**
- R2. Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines dans une logique de double fluidité**
- R3. Permettre une évolution dans leurs usages des autres voies de liaisons principales dans une logique de maillage urbain**
- R4. Assurer la requalification paysagère du réseau de voirie principal et la reconquête urbaine de ses abords**

Les principales pénétrantes de l'aire métropolitaine et la rocade souffre d'une saturation toujours plus criante et, aux vues des ambitions démographiques, des mesures innovantes doivent être testées sur ces axes. Sur ces axes à grande capacité le SCoT propose la mise en place de solutions expérimentales qui visent à rationaliser la trafic à l'image de la réservation d'une voie dédiée aux transports collectifs et aux véhicules partagés. **R1**

L'objectif du projet d'aménagement et de développement durable exprime la volonté de trouver de nouvelles mesures d'exploitation des infrastructures existantes. Le SCoT propose d'expérimenter le concept de "grandes allées métropolitaines" sur les grands axes d'entrée de l'aire métropolitaine. Issues de la démarche participative du Grenelle des Mobilités, ces axes doivent faire l'objets d'expérimentations locales afin de répondre au plus près à la demande de mobilité (qui peut être multiple) sur chaque territoire. Elles répondent à l'exigence d'optimisation de la voirie au bénéfice de la performance économique et sociale en reliant les principaux pôles d'emplois de l'aire métropolitaine. **R2**

En complément, dans une logique de maillage et d'irrigation de l'ensemble du territoire, les voies de liaison et de distribution, assurent une desserte plus locale. Leur aménagement doit ainsi permettre à la fois l'apaisement de l'espace public et la régulation des flux automobiles. Le SCoT incite sur ces axes à la mise en place de transports en communs légers et à une politique en matière de stationnement incisive, notamment en intra-rocade. **R3**

L'optimisation des voies existantes passe nécessairement par une requalification paysagère de ces mêmes voies. Le SCoT impose une intégration paysagère des principales pénétrantes de l'aire métropolitaine en fonction des tissus traversés afin de ne pas endommager le cadre paysagers, mais aussi de répondre aux exigences environnementales par la préservation de bandes non aedificandi. **R4**

S. Intensifier l'offre urbaine dans les centralités

Rappel du DIAGNOSTIC

4 / Une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers relativement maîtrisée ces dix dernières années

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

Une accélération de la croissance démographique depuis 1999, plus marquée hors CUB et hors SCoT

11 / Une offre en équipements et services structurante à l'échelle des territoires

Une répartition des équipements et des services plus équilibrée à l'échelle des territoires

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

ENJEUX associés

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

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

11 / Garantir un niveau d'équipement à la hauteur des évolutions des territoires

L'axe principal du projet issu du diagnostic et des enjeux qui en sont liés est la nécessaire densification des centralités existantes, densification en termes d'équipements, de services, d'emploi et de logements. Les villes, villages et centres bourgs doivent être dotés de toutes les fonctionnalités urbaines nécessaires au maintien dans de bonnes conditions des populations. L'articulation avec des centralités avec les transports collectifs revêt, dans cet axe du projet un caractère des plus importants.

UNE MÉTROPOLE À HAUT NIVEAU DE SERVICES

Axes du PADD liés

Réduire la consommation d'espaces naturel, forestier et agricole en rationalisant le développement urbain

Optimiser l'investissement et l'effort d'aménagement au regard d'une géographie préférentielle

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

Construire des lieux d'intensité urbaine en lien avec les transports collectifs.

S1. Construire des lieux d'intensité urbaine autour des centralités**S2. Faire des nœuds d'interconnexion de nouveaux lieux de centralité**

Le développement urbain doit être organisé prioritairement autour des centralités qui constituent les lieux prioritaires de développement, à savoir dans le cœur d'agglomération qui constitue l'aire de resserrement des fonctions urbaines et dans les centralités périphériques, entendues comme les centres-ville et les centres-bourgs. La polarisation du développement résidentiel n'est souhaitable qu'à proximité d'une offre de transports, d'équipements, commerces et services. Cet axe du règlement répond ainsi à l'objectif du projet de construire des lieux d'intensité urbaine **S1**

Parallèlement à l'intensification de la vie de proximité dans le cœur de l'agglomération et des principales centralités, le SCoT identifie les nœuds d'interconnexion comme de nouveaux lieux de centralités pouvant offrir une gamme de services, équipements ou commerces. C'est particulièrement le cas pour les nœuds d'interconnexion liés au réseau ferroviaire (les gares et haltes) dans le cœur d'agglomération. Les points d'interconnexion périphériques peuvent, de plus, devenir de véritables pôles d'échanges intermodaux. Enfin, le SCoT souhaite que se développent des nœuds d'interconnexion complémentaires, afin de renforcer le maillage du réseau métropolitain de transport en commun et de voir émerger ainsi de nouveaux lieux de vie. **S2**

T. Assurer une production de logements suffisante et diversifiée

Rappel du DIAGNOSTIC

5 / Des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre principalement liées à l'habitat et aux transports

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

Une accélération de la croissance démographique depuis 1999, plus marquée hors CUB et hors SCoT

Une démographie marquée par la croissance des petits ménages et un niveau de ressources des ménages limité

Une structure du parc de logements qui conditionne le peuplement de l'aire métropolitaine

Un essor de la construction neuve depuis 2005

Une offre de logements à destination des personnes défavorisées et des publics spécifiques peu adaptée

ENJEUX associés

5 / Faire face aux préoccupations environnementales et optimiser les nouvelles potentialités énergétiques

Réhabilitations énergétiques du parc bâti et performances énergétiques élevées de la construction neuve

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

Permettre une construction ambitieuse pour faire face aux tensions du marché

Favoriser une diversification du parc de logements

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

Face à l'ambition démographique affichée par le projet et soumis aux exigences environnementales, l'axe du projet concernant le logement reflète le saut qualitatif et quantitatif exprimé dans le PADD. Il est ici question de mettre en place les conditions nécessaires à l'accueil des populations en matière de logements, pour toutes les populations, dans tous les territoires. La préoccupation environnementale est une des composantes de la stratégie, notamment en lien avec la ressource en matériaux de construction et les performances énergétiques du parc bâti existant et à venir.

UNE MÉTROPOLE À HAUT NIVEAU DE SERVICES

Axes du PADD liés

Assurer la solidarité par une production de logements suffisante et diversifiée

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

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

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

Améliorer les conditions de vie par la requalification du parc existant

Réduire la consommation d'espaces naturel, forestier et agricole en rationalisant le développement urbain

Promouvoir la sobriété et la maîtrise de l'énergie

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

- T1. Assurer une production de logements à la hauteur de l'ambition démographique du projet**
- T2. Répartir de façon hiérarchisée et équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires**
- T3. Intensifier les efforts de réhabilitation du parc ancien**
- T4. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins**
- T5. Prévoir l'accueil des gens du voyage**

Le SCoT a pour obligation de dresser les besoins en logements au regard des projections démographiques affichées dans le projet d'aménagement et de développement durable du territoire. S'il est prévu une moyenne de 9000 logements par an sur l'aire métropolitaine, le SCoT impose aux documents d'urbanisme locaux et au PLH de traduire ces objectifs dans le temps et dans l'espace et d'indiquer les moyens nécessaires à leur mise en oeuvre. **T1**

Toutefois, il oriente la répartition par grands territoires (CUB, Médoc, Landes et Graves, Entre-deux-Mers), en hiérarchisant les espaces d'accueil préférentiels. Aussi, afin de répondre à la préoccupation de l'articulation transports/urbanisme et celle de la géographie préférentielle de l'offre urbaine, les sites privilégiés sont les centralités et centres-bourgs, à proximité des nœuds d'interconnexion du réseau. Pour les bassins de vie périphériques, le SCoT recommande une croissance plus modérée. **T2**

Le SCoT, en renvoyant au document le plus opérationnel en la matière qu'est le PLH, incite à la réhabilitation du parc ancien, et ce, dans un souci multiple de résorption de l'habitat dégradé et indigne, public et privé, de maintien de la population dans les centres bourgs et de performance énergétique importante. **T3**

Le SCoT incite les collectivités à se doter de PLH afin de porter de manière opérationnel le projet qu'il dessine. Ces PLH ont pour but de coordonner, prévoir et mettre en oeuvre la production de logements afin de répondre aux demandes de toutes les populations.

Il s'agit dans un premier temps d'assurer une production de logements diversifiée permettant la réalisation des parcours résidentiels au sein de l'aire métropolitaine, répondant à l'évolutivité de la demande des ménages. Les PLH doivent aussi garantir la production de logements locatifs sociaux (publics ou privés) et ce, afin de contrer la forte augmentation des prix de l'immobilier, résultante pour partie de la forte pression démographique que connaît l'aire métropolitaine, conduit les ménages à s'éloigner du coeur de l'agglomération pour se loger dans des conditions abordables. Ces mêmes PLH doivent décliner par commune les objectifs de production (au regard des lois SRU et Duflot), dans un souci d'équilibre territorial, ainsi que les conditions de mise en oeuvre. Parallèlement à la production de logements sociaux (et très sociaux), le SCoT recommande aux PLH de s'attacher à promouvoir une accession à la propriété à coût maîtrisée et d'anticiper les besoins à venir en lien avec le vieillissement de la population. **T4**

Enfin, le SCoT impose aux documents d'urbanisme locaux de permettre la réalisation d'aires d'accueil, d'aires de grand passage et de terrains familiaux, en s'appuyant sur le schéma départemental d'accueil des gens du voyage de la Gironde. **T5**

U. Mener à bien les grands projets d'équipements

Rappel du DIAGNOSTIC

11 / Une offre en équipements et services structurante à l'échelle des territoires

- Des équipements métropolitains centrés sur le coeur d'agglomération
- Une répartition des équipements et services de niveau intermédiaire relativement homogènes
- Une répartition des équipements et des services de proximité plus équilibrée à l'échelle des territoires
- Des initiatives nouvelles en matière d'équipement numérique à différentes échelles

ENJEUX associés

11 / Garantir un niveau d'équipement à la hauteur des évolutions des territoires

- Poursuivre l'effort d'équipement et de développement des services dans le coeur d'agglomération
- Renforcer le niveau d'équipement dans les territoires qui le nécessitent, en particulier au sein des centralités relais locales
- Maintenir l'équilibre numérique dans les différents territoires, un objectif commun du SCoT et du SDTAN de la Gironde
- Prendre en compte les réseaux numériques, nouvel aspect de l'aménagement du territoire

En lien avec la géographie préférentielle, qui vise à faire des centralités de véritables lieux de vie, le projet de SCoT vise à une répartition juste et équitable des équipements métropolitains, intermédiaires et de proximité dans les territoires. La recherche d'une plus forte proximité avec les services, équipements et commerces, est garante d'une plus grande urbanité. C'est le point central de cet axe du projet.

UNE MÉTROPOLE À HAUT NIVEAU DE SERVICES

Axes du PADD liés

Favoriser une politique d'implantation d'équipements au plus près des habitants

La recherche de proximité est un objectif majeur afin de renforcer la qualité de vie sur le territoire. Les différents services, équipements et commerces, qu'ils soient quotidiens ou métropolitains devront être localisés au plus près des habitants, et aux points d'interconnexion des réseaux de transports en commun.

- U1. Enrichir l'offre en grands équipements métropolitains**
- U2. Développer des stratégies d'implantation des équipements à l'échelle des territoires en lien avec la géographie préférentielle de l'offre urbaine**
- U3. Développer et concevoir des équipements multi-usages et multi-publics et des formes nouvelles d'offre de services**
- U4. Prévoir l'implantation des équipements assurant la desserte en énergie électrique de l'aire métropolitaine bordelaise**
- U5. Réussir le déploiement du numérique**

Les grands équipements métropolitains, porteurs de « l'image métropolitaine » sont majoritairement localisés dans le coeur de l'agglomération et doivent voir leur position renforcée. (notamment par un desserte en transports en communs) Le SCoT incite les documents d'urbanisme locaux à prévoir des réservations foncières pour l'accueil des futurs grands projets dans le coeur d'agglomération. **U1**

Le SCoT recommande l'implantation des équipements et services de niveau intermédiaire au coeur des centralités déjà constituées. Importants facteurs d'urbanité, ils participent à l'émergence de véritables lieux de vie, tout en limitant le risque de disparité territoriale croissante entre les territoires. Au coeur des bassins de vie, le SCoT recommande la mise en oeuvre de coopérations entre les communes afin de développer une offre de qualité à la hauteur des attentes des habitants. **U2**

Le SCoT propose une nouvelle conception des équipements publics de proximité. Il suggère le développement d'une offre multi-usage et multi-public afin de rationaliser leurs usages, d'économiser les frais de fonctionnement et d'augmenter leur fréquentation. Ces équipements, principalement situés au coeur des tissus urbains peuvent aussi émerger autour des noeuds d'interconnexion du réseau de transport métropolitain, en mettant l'accent sur une nouvelle offre de services plus tertiaire. **U3**

Le SCoT porte aussi un regard sur les équipements d'intérêt général, comme ceux liés à la distribution d'électricité, en imposant aux documents d'urbanisme locaux de prendre les mesures nécessaire comme les réservations foncières nécessaires à la création et le renforcement des postes source **U4**

A l'instar des sites stratégiques d'activités économique qui font l'objet d'une connexion au réseau numérique, le SCoT recommande aux documents d'urbanisme locaux de prendre la réelle mesure de la révolution numérique en cours, notamment en étudiant la possibilité de desserte en réseaux de communications électroniques (notamment de type fibre optique) pour les logements situés dans les zones d'habitat dense ou les lieux prioritaires de développement identifiés et d'intégrer les mesures nécessaires à leur mise en oeuvre. **U5**

V. Mettre l'équipement commercial au service du développement des territoires

Rappel du DIAGNOSTIC

12 / Une offre commerciale conséquente, mais parfois découplée de l'organisation urbaine

Un appareil commercial répondant aux besoins des populations

- Un hypercentre métropolitain attractif
- De grands ensembles commerciaux polarisés le long des infrastructures routières
- Des pôles d'équilibres plus nombreux et dispersés

Les pôles de proximité qui irriguent progressivement l'ensemble du territoire

Un développement complémentaire de l'offre au travers des formats de proximité et des marchés

Un environnement dynamique et d'importants projets en perspective

Des espaces commerciaux vieillissants

Une profonde modification des comportements de consommation

ENJEUX associés

12 / Maintenir l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale

Rééquilibrer le maillage commercial en faveur des centralités urbaines de proximité

Affirmer le rayonnement commercial de l'hypercentre métropolitain

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

Encadrer l'évolution des grandes concentrations commerciales

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

Généraliser le respect des exigences de qualité urbaine durable

Si l'aire métropolitaine bordelaise semble, d'un point de vue quantitatif, l'une des mieux dotées à l'échelle nationale, la répartition et la qualité de l'offre ne répond plus nécessairement aux exigences des consommateurs. Face à l'augmentation prévue de la population, le projet de SCoT, plutôt que de permettre le développement de nouvelles surfaces commerciales, incarne fortement la volonté d'adapter l'offre commerciale existante aux besoins des populations, en la diversifiant et en la faisant évoluer vers un modèle plus durable.

UNE MÉTROPOLE À HAUT NIVEAU DE SERVICES

Axes du PADD liés

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

Adapter l'appareil commercial aux différents contextes territoriaux et à l'évolution démographique et des besoins des habitants

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

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

Composer des lieux commerciaux durables

Rapport principal

- V1 Favoriser le rayonnement de l'hypercentre métropolitain à partir du coeur marchand de Bordeaux et des grands sites de projets urbains
- V2. Encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie
- V3. Favoriser l'évolution des grands pôles commerciaux métropolitains dans un objectif de requalification urbaine
- V4. Limiter le développement du commerce en dehors des lieux prioritaires de développement et des pôles commerciaux

Document d'Aménagement Commercial (DAC)

Le volet urbanisme commercial du document d'orientations et d'objectifs (DOO) se compose de deux volets, l'un dans le rapport principal, l'autre dans le document d'aménagement commercial.

Conformément au code de l'urbanisme, le **rapport principal** précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial, afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il définit donc les localisations préférentielles des commerces permettant de répondre à ces exigences et aux objectifs portés dans le PADD, en premier lieu celui de redonner au commerce toute sa place au sein du processus de fabrication de la ville.

Ainsi l'accompagnement du développement de l'hypercentre, tant dans son attractivité métropolitaine que dans sa reconquête urbaine et démographique, se traduit par un renforcement de l'appareil commercial autour d'opération foncière ou immobilière visant la mixité fonctionnelle. Ce renforcement se fait au sein du coeur marchand de Bordeaux et en lien avec la programmation des grands projets urbains. **V1**

En parallèle, la fonction d'animateur urbain du commerce est favorisée par la recherche d'une implantation vectrice de proximité et de quotidienneté pour les habitants. En cohérence avec les perspectives démographiques des territoires, l'accent est mis dans le DOO sur une intensification autour des centralités constitutives de l'armature urbaine. **V2**

Outre les espaces urbains ici visés, les pôles commerciaux monofonctionnels font l'objet d'une attention particulière. Si les pôles d'équilibre sont confortés dans leur fonction de proximité **V2**, les grands pôles commerciaux métropolitains restent des espaces d'accueil privilégiés pour le grand commerce. Ils font l'objet de Zones d'Aménagement Commercial (ZACom) dans le **document d'aménagement commercial (DAC)**. Ils doivent également répondre à un objectif fort de requalification urbaine, voir de mixité fonctionnelle, et tendre vers de nouveaux quartiers urbains durables, plus vertueux en terme de gestion des déplacements ou de consommation foncière notamment. **V3**

Ces principes de recentrage du commerce autour de lieux propices à une vie urbaine intense et de proximité, s'accompagnent d'un encadrement plus strict du renforcement commercial en dehors de ces lieux. En conséquence, hors des localisations préférentielles, le commerce est limité à une notion de proximité à l'échelle du quartier pour répondre aux besoins de première nécessité des habitants. **V4**

En complément des dispositions du DOO, relatives aux conditions de requalification des grands pôles commerciaux métropolitains, le **DAC** délimite les zones d'aménagement commercial (ZACom) sur la base d'exigences en terme d'aménagement du territoire et de développement durable. Il détermine dans ces zones les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire..



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