

# COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

-----  
**EXTRAIT  
DU  
REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU  
CONSEIL DE COMMUNAUTE**  
-----

**Séance du 26 mars 2010  
(convocation du 15 mars 2010)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Six Mars Deux Mil Dix à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

## **ETAIENT PRESENTS :**

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAUZERE Jean-Marc, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, M. TURON Jean-Pierre, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, M. BOBET Patrick, Mme BONNEFOY Christine, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mlle DELTIMPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUICHOUX Jacques, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PAILLART Vincent, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SENE Malick, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

## **EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :**

M. JUPPE Alain à M. DUCHENE Michel à partir de 12h50  
M. DAVID Alain à M. EGRON Jean-François à partir de 10h30  
M. BENOIT Jean-Jacques à M. SAINTE-MARIE Michel  
M. CAZABONNE Didier à M. CAZABONNE Alain  
Mme CURVALE Laure à M. CHAUSSET Gérard à partir de 10h45  
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. GAUZERE à partir de 11h30  
M. FLORIAN Nicolas à M. GUICHEBAROU Jean-Claude  
M. FREYGEFOND Ludovic à M. LABISTE Bernard  
M. GELLE Thierry à M. GARNIER Jean-Paul  
M. HERITIE Michel à M. LAGOFUN Gérard à partir de 12h  
M. LAMAISON Serge à Mme BALLOT Chantal à partir de 10h15  
M. PIERRE Maurice à Mme. CARTRON Françoise  
M. SEUROT Bernard à M. LABARDIN Michel  
M. SOUBIRAN Claude à M. DUPRAT Christophe  
M. TOUZEAU Jean à Mme. FAORO Michèle  
Mme. LACUEY Conchita à M. COUTURIER Jean-Louis  
M. BONNIN Jean-Jacques à Mme. BONNEFOY Christine  
Mme. CAZALET Anne-Marie à M. SIBE Maxime  
M. CAZENAVE Charles à M. GUYOMARC'H Jean-Pierre  
Mlle. COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel  
M. DAVID Yohan à M. QUERON Robert

Mme DELATTRE Nathalie à Mme COLLET Brigitte à partir de 12h46  
M. DELAUX Stéphan à M. JOUBERT Jacques à partir de 11h55  
Mme DELTIMPLE Nathalie à M. DUBOS Gérard à partir de 10h45  
Mme DESSERTINE Laurence à Mme LIRE Marie-Françoise à partir de 12h15  
M. DUCASSOU Dominique à Mme. CHAVIGNER Michèle  
Mlle. EL KHADIR Samira à M. MOULINIER Maxime  
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. ANZIANI Alain  
M. JOANDET Franck à M. ROSSIGNOL Clément à partir de 10h50  
M. JUNCA Bernard à M. BOBET Patrick  
M. LOTHAIER Pierre à M. BRUGERE Nicolas  
M. MANGON Jacques à M. BOUSQUET Ludovic à partir de 10h25  
M. MILLET Thierry à M. QUANCARD Denis à partir de 12h15  
M. MOGA Alain à Mme PARCELIER Muriel à partir de 12h15  
Mme. PIAZZA Arielle à Mme. BREZILLON Anne  
M. POIGNONEC Michel à M. PUJOL Patrick  
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel  
M. REIFFERS Josy à M. SOLARI Joël  
M. RESPAUD Jacques à M. PEREZ Jean-Michel à partir de 10h10  
M. ROBERT Fabien à Mme LAURENT Wanda à partir de 10h25  
M. ROUVEYRE Matthieu à Mme. DIEZ Martine  
Mme TOUTON Elisabeth à Mme WALRYCK Anne à partir de 11h30

**LA SEANCE EST OUVERTE**

**Révision du SCOT - Les priorités de la CUB - Adoption**

MMonsieur LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Le Syndicat mixte du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise (SYSDAU) a engagé la révision du schéma de cohérence territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise le 24 octobre 2007. Le SYSDAU a souhaité prendre en compte la nouvelle donne issue du Grenelle de l'Environnement dans le document en cours d'élaboration. De ce fait, des réflexions complémentaires ont été engagées et expliquent un décalage dans le temps de l'élaboration de ce document stratégique essentiel pour la métropole. La mise au point du projet d'aménagement et de développement durable (PADD), document qui exprime les ambitions et les grandes options du schéma, est en cours ; ce document doit être approuvé au tout début de 2010, afin que les étapes suivantes du processus, l'élaboration du Document d'orientations et d'objectifs (DOO) puissent se dérouler convenablement, pour un arrêt du projet en décembre 2010. L'approbation du SCOT est prévue pour fin 2011.

Le SCOT est un enjeu majeur pour la CUB. En effet, il détermine les grandes orientations de développement et d'aménagement d'un territoire dont la CUB est le cœur. Elle couvre 33 % du territoire du SYSDAU, mais elle accueille 81 % de sa population et 88% de ses emplois. Il convient donc que notre établissement public fasse connaître ses orientations sur le devenir de l'ensemble de ce territoire. Il est proposé que le Conseil de communauté délibère en amont sur ces orientations, après avoir ouvert le dialogue avec les principaux partenaires. Par cette prise de position, la CUB entend assumer ses responsabilités au niveau de la planification, comme elle les assume en matière de grands équipements métropolitains, de participation au financement des infrastructures nationales qui desservent la région et bien sûr de financement des infrastructures de transport en commun dans le noyau central – réseau dont le bon fonctionnement contribue à faciliter la mobilité entre territoires périphériques.

Le présent rapport propose les orientations stratégiques qui pourront structurer la position de la CUB pour le projet d'aménagement et de développement durable du territoire du SYSDAU.

Il s'agit de consolider l'accueil démographique de la métropole (1), projet qui implique de gérer de manière optimale le foncier (2), de conforter une attractivité européenne au service de l'emploi (3), d'optimiser l'utilisation des infrastructures et des services de mobilité (4). Pour ce faire, il convient de proposer une nouvelle gouvernance, condition de réussite du projet (5).

## **1 – Renforcer la dynamique d'accueil démographique de la métropole**

La population de la CUB et du SYSDAU est en constante progression. Cependant, le poids de la CUB et du SYSDAU est en déclin dans la population régionale et la population girondine depuis 1999. Ainsi, en 2006, la population de la CUB représente 22 % de la population régionale et 50% de la population départementale.

Cette évolution résume le phénomène de l'étalement urbain qui s'est essentiellement développé hors du périmètre du SCOT depuis le début des années 2000. Elle traduit une perte d'attractivité du cœur de la métropole, de la CUB et du SYSDAU, révélant, pour ces 2 structures, une incapacité à offrir des logements à des conditions abordables aux jeunes ménages des classes moyennes qui partent s'installer de plus en plus loin. La poursuite de ce mouvement fragiliserait de plus en plus le cœur de la métropole dans de multiples dimensions : perte du dynamisme induit par les populations plus jeunes, les nouveaux résidents, sous utilisation des équipements existants, dilution des flux de déplacements, gaspillages fonciers. Cette évolution a aussi des coûts sociaux, supportés pour l'essentiel par les populations modestes.

Face à ce constat, le SCoT doit afficher un renversement des tendances, afin de redonner du poids à l'aire métropolitaine, notamment le cœur de l'agglomération, au sein du Département et de la Région.

L'hypothèse démographique à retenir pour la CUB est de tendre vers 1 000 000 d'habitants à l'horizon 2030, nécessitant de construire environ 225 000 logements sur 20 ans, représentant une moyenne de 9 000 logements/an.

Il s'agit d'une politique volontariste d'accueil de population qui permet de contribuer au renforcement de l'efficacité métropolitaine par une meilleure utilisation des équipements centraux. Elle suppose un relèvement significatif des objectifs de production de logements, desserrement des ménages et renouvellement du parc (pour mémoire, actuellement 5 000 logements construits en 2008 en fonction de la méthode de calcul actuelle).

Cette hypothèse devra être accompagnée de mesures volontaristes (densité, stratégie foncière) dans le respect notamment de la maîtrise de l'étalement urbain.

Quelle que soit l'hypothèse retenue, elle nécessite des orientations fortes au niveau du SCoT et des déclinaisons dans le PLU en terme de qualité urbaine, notamment :

- un projet d'accueil performant,
- une densification réfléchie,
- la limite franche aggro/espaces naturels,
- des stratégies de localisation des équipements et des services encourageant l'utilisation des modes doux et des transports en commun,
- la multifonctionnalité jusqu'au sein des quartiers,

- une réelle mixité sur l'ensemble de l'agglomération,
- un projet économique compétitif,

et ce, dans un objectif de maîtrise de l'étalement urbain sur et au-delà du territoire communautaire, qui sous-tend une gestion optimale du territoire.

## **2 – Les deux axes de la gestion optimale du foncier :**

- Stabiliser voire reconquérir et valoriser le patrimoine naturel, agricole et forestier

Le territoire du SYSDAU est riche de ses espaces agricoles, forestiers (environ 50 000 ha) et naturels, représentant globalement 66% du territoire (110 000 ha) et 50 % du territoire communautaire.

C'est un patrimoine important dont la valorisation reste très inégale. Ces espaces sont insuffisamment connus des habitants, bien que 78% d'entre eux résident à moins de 500 mètres d'un espace vert. Ces espaces naturels et agricoles sont encore trop souvent considérés comme des délaissés ou des réserves pour des aménagements futurs.

Le SCoT doit exprimer une stratégie volontariste de constitution d'un véritable canevas vert qui irriguera tout le territoire métropolitain, selon des trames adaptées aux urbanisations existantes. Appuyé sur une véritable ceinture verte, le canevas vert contribue à assurer les continuités des espaces naturels et agricoles et celles des corridors biologiques à toutes les échelles pertinentes pour les espèces présentes dans le périurbain et dans le tissu urbain. Il sert d'écrin à des itinéraires et des lieux de promenades et de loisirs desservant l'ensemble des quartiers.

Le SCoT donne des orientations pour chacune des grandes catégories d'espaces à vocation économique qui contribuent au canevas :

- La protection des espaces viticoles est un acquis qui doit être préservé, sans que ce principe empêche des ajustements des périmètres des terroirs protégés.
- Une stratégie de valorisation des espaces agricoles doit permettre de conforter l'approvisionnement en produits issus d'une agriculture péri-urbaine de qualité, participant à une stratégie claire de réduction de l'impact écologique et de sécurisation de l'approvisionnement de la métropole (stratégie de gestion du « grenier » métropolitain : productions, importations, gestion des flux...).
- L'importance de la forêt, malmenée par les événements climatiques, doit être soulignée. Elle contribue à l'identité du territoire ainsi qu'à son approvisionnement en bois, même si son poids est faible au regard d'une consommation de produits forestiers qui pourrait augmenter (développement de la construction en bois, chauffage...). Les dispositions de planification doivent accompagner la nécessaire évolution du massif tout en assurant une meilleure protection et en ouvrant la réflexion sur la valorisation touristique.

Pour ces trois espaces, le SCoT prend en compte un objectif ambitieux de contribution du territoire au développement des productions biologiques.

Parallèlement, l'articulation entre la protection et la valorisation des espaces naturels doit viser une amélioration de la qualité des réservoirs biologiques pour les espèces en danger,

la protection des milieux naturels rares, notamment les zones humides, l'intégration des itinéraires et lieux de découverte et d'activités de loisirs.

Une première réflexion devra identifier les composantes structurantes du canevas vert dont la protection à très long terme doit d'ores et déjà être assurée. Le SCoT proposera aussi une proportion limite des espaces naturels, agricoles et forestiers qui devrait être considérée comme un minimum à long terme.

- Repenser les conditions de développement et de consommation des différents espaces

Conciliant l'objectif ambitieux d'accueil et la maîtrise de l'étalement urbain, le SCoT doit favoriser la recomposition de la ville sur elle-même.

Si actuellement, les objectifs proposés s'appuient sur des estimations globales de constructibilité, ceux-ci seront déclinés plus précisément sur le territoire lors de la révision du PLU et ajustés si nécessaire dans le cadre des projets opérationnels futurs.

D'ores et déjà, le SCoT devrait identifier les grands sites de renouvellement urbain et donner les premiers principes permettant d'engager la réflexion. Il peut s'agir de sites monofonctionnels à faible densité de construction (grands espaces commerciaux, tissus pavillonnaires...) et d'espaces urbains ou industriels dont la dégradation justifie en tout état de cause l'engagement de stratégies volontaristes de reconquêtes. A moindre échelle, il peut s'agir de délaissés (nappes de stationnement, solde d'opérations d'infrastructures,...). Le cas échéant, les objectifs des sites en phase pré-opérationnelle pourront être réévalués dans le respect des équilibres économiques d'ores et déjà arrêtés.

Depuis longtemps, la stratégie de développement de la métropole a été définie en considérant que les éventuels problèmes de nuisances, de risques et d'équipement des espaces nécessaires pouvaient être traités par des solutions techniques, à des coûts qui pouvaient être supportés par l'aménagement. Ce contexte évolue. Il s'agit notamment de la réévaluation des risques naturels et technologiques, de la sensibilisation croissante des populations aux nuisances et des contraintes économiques croissantes. La mise en œuvre de politiques globales de développement durable invite à traiter en amont ces sujets.

Il convient donc que les avantages et inconvénients présentés par les grands sites du SCoT soient réévalués et pris en considération en amont des orientations et des objectifs.

A ce stade, trois thèmes nécessitent un examen sérieux.

#### *Risques naturels et technologiques*

L'évolution de l'occupation des espaces soumis à des risques naturels ou technologiques doit être réévaluée au regard de l'évolution des aléas, du contexte réglementaire et des coûts de réduction de la vulnérabilité.

Notamment, le SCoT devra :

- conditionner les ouvertures à l'urbanisation en zones inondables, moyennant des protections et compensations nouvelles et ce, à l'échelle de l'estuaire. L'évolution de l'aléa dans le nouveau contexte réglementaire européen (« risque maximal prévisible ») et les difficultés à financer et entretenir les équipements de protection (digues, relevages...) et leur impact écologique invitent à une réduction de ces espaces. Ainsi le développement de l'urbanisation ne devrait être possible que dans une zone devant être aménagée pour protéger l'existant ou si la forme d'urbanisation intègre la gestion du risque sans avoir à faire porter à la collectivité des aménagements ou dispositions spécifiques (dans le respect du cadre législatif ). De plus, il convient que le SCoT identifie précisément les espaces de compensation à mobiliser à l'aval.

- indiquer les orientations d'évolution de l'occupation dans les périmètres de risques industriels ou de fortes nuisances induites par les infrastructures. Ces orientations doivent permettre de consolider les sites capables d'accueillir des industries à risques, indispensables pour soutenir le tissu industriel métropolitain, ou des grandes infrastructures, en écartant les zones d'habitat de ces périmètres pour plus de « précaution » et de qualité de vie.

#### *Réduction de la consommation de foncier naturel, agricole ou forestier*

La réduction de la consommation de foncier naturel, agricole ou forestier est une orientation majeure des stratégies de développement durable (Article 7 de la Loi Grenelle 1 concernant la lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles). Le PLU communautaire a anticipé en réduisant les zones constructibles du POS et en fixant un équilibre 50/50 entre les espaces naturels et agricoles et les espaces urbains ou à urbaniser.

Il convient donc que le SCoT prenne en compte un objectif plus ambitieux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur l'ensemble du territoire du SYSDAU, notamment au regard de la préservation des zones humides et inondables. Les bases des étapes de réduction du rythme de consommation devront être posées.

#### *Protection et valorisation des ressources naturelles*

De la même façon, le ScoT intègre la protection des ressources en eau et la gestion durable des ressources naturelles (matériaux de construction, etc)

Pour cela, il doit esquisser les stratégies d'économie et d'approvisionnement à long terme en fixant des objectifs de réduction des ressources naturelles utilisées pour le développement urbain.

Il doit également modifier les concepts d'aménagement (compacité - énergies renouvelables - matériaux locaux ...) pour limiter l'impact des aménagements urbains sur les ressources naturelles.

### **3 - Conforter une attractivité européenne au service de l'emploi**

La capacité de la métropole à créer des richesses et offrir à chaque habitant des opportunités pour contribuer à la vie économique du territoire conditionne l'attractivité à long terme. Il convient pour ce faire d'articuler résolument une stratégie d'accueil et de développement des activités à haute valeur ajoutée et le développement de l'économie dite « présente », c'est-à-dire les services privés et publics aux habitants. En effet, la qualité des services offerts aux habitants est de plus en plus un élément d'attractivité pris en compte par les entreprises dans leurs choix de localisation. De même, la qualité des

services facilite la vie de l'ensemble des actifs et contribue à leur meilleure insertion dans la vie économique et sociale de la cité.

Par ses orientations et prescriptions, le SCoT doit donc faciliter l'implantation territoriale de ces deux orientations absolument complémentaires.

- L'attractivité et le rayonnement de la métropole doivent s'appuyer sur une économie de qualité à développer (filères – activités high tech – éco-labellisation – aggro campus) permettant d'améliorer la lisibilité de la dynamique économique de l'agglomération et d'offrir des emplois et des conditions de travail de qualité.

- L'économie présente

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

De plus la stratégie d'urbanisme commercial, désormais partie intégrante du SCoT, doit être harmonisée avec un haut niveau d'exigence intégrant le diagnostic de suréquipement constaté sur l'agglomération. Pour être efficace, elle devra être partagée par l'ensemble des acteurs du territoire du SYSDAU, moyennant les adaptations rendues nécessaires par la plus grande diversité des situations. Les principaux axes de cette stratégie seraient :

- refuser la création de nouveaux pôles commerciaux d'envergure (dont l'aire d'influence est au moins du niveau de l'agglomération), l'objectif sur la Communauté urbaine étant de ramener le nombre de m<sup>2</sup> commerciaux rapportés à la population dans la moyenne des agglomérations françaises au terme des 5 prochaines années (pour mémoire : Toulouse et Nantes 1000m<sup>2</sup>/habitant ; Bordeaux 1200m<sup>2</sup>/habitant),

- organiser la revitalisation des commerces de proximité, notamment dans les centres villes et centres bourgs,

- assurer une desserte des pôles commerciaux par l'ensemble des modes, encourageant l'utilisation des modes doux et des transports en commun,

- esquisser, voire engager, des orientations de renouvellement urbain des grands pôles commerciaux monofonctionnels périphériques (à emprise foncière quasi-constante),

- prendre en compte systématiquement les exigences du développement durable dans les projets commerciaux et la réalisation d'un bilan carbone explicitant l'empreinte environnementale de tout projet nouveau,

- permettre la création d'une offre nouvelle adaptée de pôles commerciaux liés au développement d'importantes concentrations de logements et d'emplois (sites de grands projets).

En complément, le SCoT doit organiser l'accueil des activités logistiques indispensables au bon approvisionnement des habitants et des entreprises de l'agglomération. Il s'agit de contribuer au niveau de l'organisation spatiale à la préservation et au développement des nouveaux services de logistique urbaine ainsi qu'à la maîtrise des coûts terminaux de livraison et d'enlèvement. Le SCoT doit donc organiser un réseau hiérarchisé d'implantations logistiques, convenablement connectées entre elles, ainsi qu'avec les grandes infrastructures.

Le travail en cours sur le schéma métropolitain de développement économique initié par la CUB permet de confirmer ces premières approches en identifiant les attentes, notamment de la part des acteurs économiques auxquelles le SCOT devra contribuer à donner des réponses.

Ainsi le SCOT devra permettre de mieux identifier les différents territoires économiques, qu'ils répondent à une logique de filière ou à une logique de grand projet territorial et aider à préciser comment ces différents sites participent d'une stratégie d'ensemble plus maîtrisée.

Sur ces bases, des principes d'articulation entre ces différents sites devront être posés en s'appuyant sur les éléments structurants à l'échelle du territoire du SCOT. Qu'ils s'agissent d'éléments nouveaux, autour d'infrastructures de transport ou de périmètres de projets tel Ecocité, ou d'éléments plus traditionnels à valoriser comme le fleuve.

Par ailleurs la question de leur capacité de développement devra être abordée avec un débat restant à structurer entre spécialisation des espaces, choix nécessaire pour certaines filières (industries polluantes par exemple) et développement souhaitable de la mixité correspondant à un rapprochement entre emploi et habitat.

La mise en œuvre de ces options passera notamment par la stratégie foncière globale, c'est-à-dire articulant les différents besoins du territoire, telle que déjà évoquée dans le point 2 du présent rapport.

La recherche de cohérence, l'objectif de fluidité des échanges économiques devront également s'appuyer sur une meilleure adéquation des conditions de desserte des secteurs d'emplois en analysant au plus près les besoins et en mixant les modes de transport.

Le SCOT doit ainsi assurer une meilleure lisibilité des dynamiques économiques présentes pour assurer leur véritable intégration au territoire et permettre leur émergence et leur développement dans le respect d'une stratégie globale maîtrisée.

#### **4 - Optimiser l'utilisation des infrastructures et des services de mobilité**

Le maillage et les points de desserte des différents réseaux de la mobilité, ainsi que les niveaux de service assurés, conditionnent fortement la structuration de l'espace métropolitain. L'étalement de l'agglomération constaté depuis 30 ans a été concomitant avec l'amélioration importante des réseaux de mobilité : développement du réseau de voiries rapides urbaines, amélioration du réseau de routes principales, déploiement d'un premier réseau de trains express régionaux (TER), réalisation des 2 premières phases du tramway...

Malgré les transferts modaux qui sont constatés depuis une dizaine d'années, le réseau de voies rapides et de routes principales reste fortement saturé dans certains secteurs. La poursuite de ce double mouvement qui se renforce n'est pas soutenable, tant en termes économiques que d'impacts sur l'environnement (CO2, consommation de l'espace...).

En s'appuyant sur des réseaux globalement de bonne qualité et en prenant en compte les opérations programmées d'amélioration, le SCoT doit viser à assurer le développement de l'agglomération sans programmer d'augmentation importante de nouvelles infrastructures routières. Pour ce faire, le SCoT doit chercher à orienter le développement en fonction des

capacités pouvant être dégagées sur ces infrastructures par l'amélioration des conditions d'exploitation et fixer des objectifs d'évolution de la demande de transport : transferts vers les modes doux, réduction des distances moyennes d'accès aux services et équipements, tant publics que privés... Il s'agit de tirer le meilleur parti des investissements consentis et programmés, notamment sur les branches périphériques de ces axes.

Le ScoT doit aussi proposer d'optimiser l'investissement et l'effort d'aménagement du territoire en augmentant le nombre d'habitants, d'emplois et d'utilisateurs dans les aires d'influence des transports collectifs, précisant le lien entre l'évolution des possibilités d'aménager (règlement des PLU), l'engagement des opérations d'aménagement et l'évolution des conditions de desserte. A ce titre, la valorisation des infrastructures lourdes de transport en commun (extension du tramway, amélioration de la desserte de certaines gares) fera l'objet de prescriptions précises : densification conséquente autour du tram et du réseau structurant conditionnant la réalisation des infrastructures au lancement d'opérations d'aménagement aux objectifs ambitieux en termes de logements, d'emplois,...). Ceci permettra que la métropole tire réellement parti des investissements considérables qu'elle engage. Ceux-ci sont réalisés grâce à l'appui des partenaires de la conférence permanente des autorités organisatrices de transport, puis de « Movable », association créée dans le but d'assurer la complémentarité et la coordination des réseaux.

De la même façon, la desserte de la métropole par les transports de longue distance sera fortement modifiée avec la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (Tours Bordeaux en 2016, lignes vers Toulouse et l'Espagne en 2020). Les orientations et objectifs devront permettre d'optimiser les bénéfices attendus de ces dessertes renouvelées, notamment par une bonne prise en compte de l'opération Bordeaux Euratlantique, mais aussi par les mesures d'accompagnement dans les territoires en interaction forte avec ce nouveau centre d'agglomération (compléments de programmes ne pouvant être accueillis dans le périmètre, par exemple en matière de logements). Il devra aussi veiller à une bonne interaction entre ces nouvelles dessertes, l'aéroport et les différentes installations portuaires (actuelles et futures).

De même, des orientations devraient être fixées pour les espaces bien desservis par le réseau autoroutier, par le réseau ferré de fret, et pour les espaces portuaires. L'amélioration de la valorisation de ces espaces se décline par :

- une utilisation réservée aux activités nécessitant un branchement à ces réseaux,
- une densification significative,
- une amélioration des liaisons avec les territoires proches pouvant accueillir les fonctions complémentaires. Il s'agit notamment des logements, exclus pour des raisons de nuisance liées à la proximité immédiate des grandes infrastructures).

Les programmes d'amélioration de la rocade (mise à deux fois trois voies, modalités d'exploitations nouvelles) sont engagés pour assurer le transit et la répartition du trafic autour du noyau central de l'agglomération sans pour autant que celle-ci soit calibrée pour assurer seule le passage de l'ensemble du transit dans l'agglomération (pas de mise à 2x4 voies à terme). Les mesures prises pour étendre au-delà de la rocade le réseau de TCSP (3<sup>ème</sup> phase) contribueront aussi à maîtriser l'évolution des trajets intramétropolitains utilisant cette voie stratégique. Cependant, le SCoT doit prendre en compte ces décisions et orienter de façon adéquate le développement pour maîtriser l'augmentation rapide de la demande de déplacement entre grands quadrants de la métropole, en fixant notamment des objectifs d'équilibre entre le développement des logements et des emplois.

Enfin, la définition du fuseau de passage du grand contournement ferroviaire n'est pas engagée. Il ne semble pas possible d'anticiper la réservation d'espaces pour la réalisation de cette infrastructure, en l'absence d'information sur ses points de raccordement et les localisations possibles des franchissements des fleuves en amont de la métropole. Mais il est nécessaire d'engager la démarche interpartenariale (SCoT/hors SCoT) pour arriver à définir des emprises à moyen terme.

## **5 – Une nouvelle gouvernance : condition de réussite du projet**

Travailler entre différents territoires du SYSDAU sur les thématiques transversales à l'instar des déplacements, des équilibres entre urbain/espaces naturels, densité,... conduit à l'émergence d'une nouvelle gouvernance pour la préparation du SCoT, puis sa mise en œuvre. A ce titre, il sera recherché une convergence de vues avec le Conseil Général.

Ainsi, pour mener à bien la démarche de révision du SCoT, il semble nécessaire de mettre en place des modalités d'élaboration et de concertation qui soient fondées sur la géographie des paysages et des usages. La question de l'organisation des instances territoriales au sein du SYSDAU devrait être ouverte dans ce sens. En effet, on voit bien que l'organisation actuelle fondée sur les structures institutionnelles ne permet pas le traitement convenable de sujets importants, tels que le traitement des franges de la zone agglomérée ou les déplacements radiaux. Le cas échéant, il s'agira aussi de mieux associer les territoires extérieurs au SCoT pour traiter les enjeux aux échelles appropriées.

Cette gouvernance de la préparation du SCoT en préfigurera la mise en œuvre. Au-delà de l'application réglementaire, des politiques contractuelles devront être développées de façon pragmatique avec les partenaires concernés. La coopération spécifique entre autorités organisatrices de transport (Conseil régional, Conseil général et Communauté urbaine) au sein de Movable illustre ce que pourraient être ces futures coopérations. D'autres configurations, impliquant notamment les communautés de communes voisines de la CUB devront être examinées pour chacun des enjeux clé qui le justifient.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le conseil de communauté,

Vu la loi n°2000-1208 du 13/12/2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains,  
Vu la loi n°2009-967 du 03/08/2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L122-1 et suivants,

Vu la délibération du SYSDAU en date du 24/10/2007 lançant la révision du SCoT,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE la Communauté Urbaine de Bordeaux doit apporter sa contribution à la révision du SCoT pour conduire un projet métropolitain ambitieux et partagé,

DECIDE :

Article 1 : la contribution communautaire apportée à la révision du SCoT est adoptée.

Article 2 : Monsieur le Président est autorisé à signer les actes participant à la prise en compte de cette contribution pendant toute la procédure de révision du SCoT.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

MM. FLORIAN, GUICHEBAROU, POIGNONEC et PUJOL s'abstiennent

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 26 mars 2010,

Pour expédition conforme,  
pour le Président  
par délégation,  
le Vice -Président,

REÇU EN PRÉFECTURE LE  
2 AVRIL 2010

PUBLIÉ LE : 2 AVRIL 2010

M. MICHEL LABARDIN