

Avis de la Cub sur le projet de SCOT arrêté le 11 juillet 2013

Annexe technique à la délibération du 25 octobre 2013

## Recueil des observations techniques

---

---

**Cette annexe est un document technique complémentaire à la délibération qui recense les interrogations et les remarques ponctuelles relevées au fil de la relecture des documents composant le dossier de SCOT. La Cub souhaite que l'ensemble de ces points soit analysé et pris en compte pour la finalisation du dossier de SCOT.**

### Sommaire

|   |   |
|---|---|
| Rappel du contexte de la révision du SCOT.....                            | 2 |
| Rappel de la composition du dossier.....                                  | 2 |
| Remarques techniques sur le projet de SCOT.....                           | 3 |
| 1 - Remarques d'ordre général.....  | 3 |
| 2 - Observations sur les différentes pièces du dossier.....               | 6 |
| 2-1- Sur le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)..... | 6 |
| 2-2-Sur le rapport de présentation.....                                   | 6 |
| 2-3- Sur le Document d'Orientation et d'Objectifs :.....                  | 8 |

*(le dossier de SCOT est consultable et téléchargeable sur le site « [www.sysdau.fr](http://www.sysdau.fr) /le SCoT/le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise», hormis les atlas des enveloppes urbaines et des espaces naturels, agricoles et forestiers à protéger)*

## Rappel du contexte de la révision du SCOT

Le Sysdau a lancé la révision du Schéma directeur le 24 octobre 2007 pour élaborer un Schéma de Cohérence territoriale.

Tout au long de la procédure, La Cub a pu être associée aux travaux et s'est exprimée à plusieurs reprises, enfin le 27 juin 2013 sur une version finalisée du dossier (version 3 du DOO) avant l'arrêt du projet par le Sysdau le 11 juillet 2013.

En tant que personne publique associée, la Cub peut émettre un avis avant le 1<sup>er</sup> novembre. Au-delà de cette date sans réponse de la Cub, notre avis serait réputé favorable.

## Rappel de la composition du dossier

Son contenu est défini par le code de l'urbanisme et comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et un document d'orientation et d'objectifs (DOO)

Le rapport de présentation est une pièce explicative et justificative du dossier. Il se décompose en différents chapitres qui répondent aux exigences du code de l'urbanisme, notamment :

- ✦ l'explication des choix retenus dans le PADD et le DOO en s'appuyant sur un diagnostic territorial,
- ✦ l'analyse de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers sur les 10 dernières années en justifiant les objectifs chiffrés de la limitation de cette consommation.
- ✦ Dans le cas du SCOT de l'agglomération bordelaise, l'évaluation environnementale du projet

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) est un document d'orientation qui fixe les objectifs des politiques publiques en matière d'urbanisme, de logement, de transports et déplacements, de développement économique, de protection et de mise en valeur des espaces naturels agricoles, et forestiers, des ressources naturelles... et notamment d'implantation commerciale et de lutte contre l'étalement urbain.

**Le Document d'orientation et d'objectifs (DOO) est le document « maître » du SCOT qui définit et détermine des dispositions prescriptives qui va s'imposer, en termes de compatibilité, aux différents projets d'aménagement communautaires, tels que le PLU 3.1, les grands projets d'aménagement, les implantations commerciales...**

Le DOO est composé du rapport principal complété par quatre cartes au 1/75 000, du Document d'aménagement commercial (DAC) et d'un atlas des enveloppes urbaines au 1/50 000 et de celui des espaces naturels, agricoles et forestiers protégés au 1/25 000

# Remarques techniques sur le projet de SCOT

## 1 - Remarques d'ordre général

### 1-1 - Concernant la Nature

Si le SCOT répond bien aux objectifs communautaires en ce qui concerne la Nature, il s'agit de ne pas faire de la Nature une contrainte, mais de la présenter plutôt comme un socle et un vivier d'espaces naturels, forestiers et agricoles qui organise le territoire, contribue et caractérise le développement et la qualité de vie sur l'aire du SCOT.

Il serait utile que le SCOT souligne que les milieux naturels en présence ont chacun des dynamiques naturelles particulières et que c'est seulement, après diagnostic écologique, paysager, ..., que l'on pourra déterminer certaines marges de recul par rapport au bâti pour protéger et mettre en valeur les milieux.

La volonté de réduire l'étalement urbain, notamment au niveau de la périphérie urbaine immédiate doit être plus affirmée dans le projet de SCOT pour être cohérent au niveau de l'aire métropolitaine.

### 1-2 - En matière de mobilité

Le volet déplacement du projet de SCOT arrêté le 11 juillet 2013 s'appuie notamment sur les principes fondamentaux d'une maîtrise qualitative du développement périphérique et une accessibilité intérieure et extérieure améliorée. Le PADD se décline selon différents axes et plus particulièrement pour la mobilité dans l'axe « *faire une métropole autrement* » via « *une métropole active* » et « *une métropole à haut niveau de services* ».

Les documents du SCOT se déclinant par thème, le lien déplacement/urbanisation aurait pu être un point fondateur du projet à l'échelle de la métropole.

Le SCOT arrêté a pris en compte les plans et schémas validés comme le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains de la Communauté Urbaine de Bordeaux (SDODM) et décline les conclusions du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise.

Ainsi le SCOT propose le nouveau modèle de mobilité au bénéfice de la performance économique et sociale retenue dans la démarche multi partenariale du Grenelle des mobilités.

#### **Le schéma métropolitain des mobilités du SCOT s'articule autour de 3 axes :**

- un réseau de transports en commun structurant métropolitain,
- une incitation aux pratiques de déplacements alternatives,
- des propositions pour l'optimisation du réseau routier existant.

Si ce schéma métropolitain est cohérent dans ses grands principes avec le rapport du Grenelle de Mobilités, il interroge plus particulièrement sur la traduction territoriale des axes 1 et 3 au regard de certaines précisions apportées dans les différents documents constitutifs du SCOT.

En outre, le périmètre de la métropole non défini clairement varie selon les cartographies (agglomération, cub, périmètre plus large) et les orientations sont parfois trop ciblées sur la CUB.

- Axe1 : Un réseau de transports en commun structurant métropolitain :

Le réseau de transports en commune structurant métropolitain se traduit par « *mettre en place un réseau collectif métropolitain unitaire* ». Cette notion devrait être précisée pour éviter les interprétations possibles.

Elle évolue selon les documents du Scot entre un réseau unitaire offrant différents services (structurant et maillage dans une même approche) ou un réseau hiérarchisé, interconnecté entre les

différentes AOT, offrant un bouquet de services de déplacements dans le PADD (page 48). Ou encore, elle est déclinée schématiquement dans le DOO (page 126) par des réseaux express, un principe de desserte en TC rapide sur infrastructure à caractère autoroutier, des principes de liaison express à étudier et un principe de liaison gare Saint Jean – aéroport.

L'enjeu est de créer ou d'optimiser les relations interconnexions des réseaux afin de répondre aux multiples besoins et attentes pour les déplacements de longues distances et de courtes distances, pour un réseau structurant de transport collectif et son maillage, et pour développer les pôles d'échanges. Un réseau unitaire ne peut répondre à cela. Par contre, ce réseau métropolitain pourrait se composer de plusieurs transports publics structurants et présenter une cohérence de maillage.

Ainsi le développement d'un réseau de transport collectif métropolitain demande à être précisé pour éviter les interprétations.

- Axe 3 : des propositions pour l'optimisation du réseau routier existant (Grandes allées métropolitaines).

A l'instar du réseau structurant de Transports collectifs, les Grandes Allées Métropolitaines mériteraient d'être précisées quand aux objectifs et/ ou fonctions assignées entre des objectifs de double fluidité, d'une définition évoluant selon les documents entre unicité d'un réseau et des aménagements à une dissociation et une hiérarchisation des flux et des réseaux.

A titre d'exemple, le PADD (page 49) projette d'éliminer les points de saturation en optimisant les capacités du réseau routier existant : régulation dynamique des vitesses, sens de circulation, taux d'occupation des véhicules, usage de la bande d'arrêt d'urgence. Dans le DOO (page 139), ces orientations préconisent de faire émerger un réseau de Grandes Allées Métropolitaines (GAM) dans une logique de double fluidité. Par ailleurs, l'approche expérimentale d'optimisation des voies existantes proposées est peu explicite quant à leur vocation, le choix des voies et la gestion des différents modes de déplacements.

De manière plus générale, La Cub attire l'attention sur la question du vocabulaire employé pour désigner les statuts et les rôles des voiries publiques communautaires.

En effet, le plan d'actions « Evolution des modalités d'aménagement des espaces publics » voté en conseil communautaire de décembre 2012 fait référence à trois catégories de voiries et à la façon de les aménager :

- voiries à dominante de déplacements
- voiries à vocation relationnelles et de proximité
- perméabilités vertes et douces »

Depuis, plusieurs documents sont en cours de rédaction ou d'actualisation. Citons ici pour la Communauté urbaine de Bordeaux : le PLU 3.1 (OAP mobilité), le Schéma intermodal de déplacements, le futur Plan de vocation des espaces publics, ainsi que les déclinaisons de principes d'aménagement qui figureront dans le « guide de conception des espaces publics de la Cub ».

**Aussi, pour poursuivre les efforts de « mise en cohérence », la formule « GAM » employée dans le projet de SCOT doit être clairement articulée à la catégorie de « voiries à vocation dominante de déplacements » pour ne pas introduire une catégorie supplémentaire.**

Aussi afin d'obtenir une cohérence entre l'OAP mobilité du PLU 3.1 en cours de finalisation et le projet de SCOT, une nouvelle rédaction est proposée dans le chapitre R du DOO (cf « 2-Observations sur les différentes pièces du dossier » ci-après)

#### **Autres éléments d'appréciation :**

Il est enfin rappeler que le schéma métropolitain des mobilités du SCOT ignore dans sa globalité la problématique du stationnement. Or il s'agit d'un levier important pour la politique de la mobilité. Il aurait pu y avoir des principes et des prescriptions pour définir des règles communes d'appréciation sur le périmètre Scot (Cub et hors Cub) tout en offrant une territorialisation des enjeux.

De même la sécurité, la préservation de la santé et de l'environnement au regard de la mobilité ne sont pas développées. C'est un enjeu de déplacement notamment dans la perspective d'une métropole responsable.

Un autre point est le choix des cartographies :

Le projet SCOT intègre différentes cartes pour expliciter la stratégie de mobilité. Or la traduction graphique territorialise de nombreux points et principes avec une différence selon les territoires, selon l'intra/extra Cub.

Une schématisation permettrait de mieux resituer les enjeux et d'explicitier le projet de mobilité et ce, sur l'ensemble du périmètre Scot (lien hiérarchisation viaire, densité, desserte TC, urbanisme, apaisement des quartiers...).

Une ambiguïté majeure subsiste dans la présentation des cartes (y compris leurs légendes parfois détaillées) et sur leur opposabilité ou leur caractère informatif. Ce point doit être nécessairement précisé.

Ainsi, quelques cartes du DOO (pages 127, 143 par exemple ) revêtent un caractère indicatif, alors que pour d'autres ( pages 133, 139) rien n'est mentionné ( cartes indicatives ? Cartes opposables?) et enfin des cartes présentées en annexe sont opposables (carte au 1/75000 « *la métropole à haut niveau de service* »).

#### **1-7 – A propos de la mise en œuvre du projet :**

Des interrogations sur le dispositif proposé

- Des outils de suivi à construire
- Le dispositif de suivi pourrait être précisé de façon à suivre la mise en oeuvre de ces orientations, ainsi que ses effets en matière de :
  - évolution démographique,
  - consommation foncière,
  - production de logements (indicateurs quantitatifs et qualitatifs),
  - densité,
  - production et répartition de l'offre sociale, publique et privée
  - production en accession abordable.
  -

Ce dispositif de suivi de la production de logements devrait être territorialisé, et étudié en lien avec la desserte en transports collectifs afin de pouvoir analyser les dynamiques des territoires.

Le dispositif de suivi présente un enjeu majeur pour ce projet de SCOT. Néanmoins l'état initial dit « état 0 » dans le document est trop partiellement renseigné. Un suivi du projet plus précis et territorialisé permettrait de s'assurer de l'équilibre entre les secteurs situés intra/extra CUB.

Une gouvernance à constituer pour la mise en œuvre du projet dans laquelle la Cub doit apparaître de manière explicite, au vu de son rôle prépondérant sur l'aire métropolitaine.

## **2 - Observations sur les différentes pièces du dossier**

### **2-1- Sur le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)**

La Cub a déjà exprimé son attachement au principe de fixer des conditions de desserte ou d'engagement de desserte préalablement à l'ouverture à l'urbanisation sur l'ensemble de l'aire métropolitaine. Ce point n'a pas véritablement évolué dans le Scot arrêté, et notamment dans le PADD.

Ainsi en page 9, le paragraphe « *Développer des stratégies différenciées et complémentaires dans les territoires* » déclinent les trois grands territoires : l'hypercentre métropolitain, le cœur d'agglomération et les territoires périphériques en précisant que : « *Les territoires périphériques participent aussi pleinement à la construction métropolitaine et s'organisent autour d'un réseau de centralités urbaines hiérarchisées et d'une armature paysagère structurante* ». La non prise en compte de la desserte en transport en commun pour le développement de ce territoire confortera la dépendance à la voiture et la saturation des axes de déplacements des 2 autres territoires.

Le paragraphe dédié à « construire des lieux d'intensité urbaine en lien avec les transports collectifs » en page 50 du PADD n'évoque pas de « lien fort » entre cette intensité et les TC.

Page 9 - Une mobilité à trois vitesses

Le titre évoque les différentes mobilités des personnes or le paragraphe parle aussi des transports de marchandises et le lien avec les 3 vitesses est alors relatif.

### **2-2-Sur le rapport de présentation**

#### **✦ 1/ présentation générale du dossier**

##### **page 32 :**

20 indicateurs de suivis ont été identifiés et notamment :

l'indicateur 14 : optimisation des déplacements en lien avec l'urbanisation

l'indicateur 18 : le réseau des grandes allées métropolitaines.

Les indicateurs de suivis correspondent à des objectifs mais ne proposent pas de modalité de suivi.

Pour mémoire ces indicateurs sont à nouveau listés dans le DOO en pages 186 et 187 sans aucune précision complémentaire.

##### **Page 33 :**

Pour la mise en œuvre du SCOT il est annoncé la mise en place de différentes commissions thématiques dont une dédiée aux « centralités et mobilités » pour une métropole à haut niveau de service. La composition de cette commission est précisée dans le DOO en page 172, mais pas explicité quant à son mode de fonctionnement.

##### **page 43 et 44 :**

Le glossaire présente des définitions propres au projet . Celles concernant « *l'aire métropolitaine bordelaise, un territoire à bien vivre pour une métropole à haut niveau de services* » sont à intervertir. La liste des équipements métropolitain correspond aux équipements et services de proximité et inversement.

### 3/ diagnostic territorial et enjeux

**page 64: Un réseau d'infrastructures ferroviaires national en complète évolution.**

Cette page pourra être actualisée conformément aux dernières décisions gouvernementales sur la LGV.

**Page 65 :** Une situation de saturation des grandes infrastructures routières

Dans le premier paragraphe il conviendrait de supprimer « malgré de nombreux projets routiers complémentaires jamais aboutis ». en effet il faut mettre en exergue que la rocade constitue bien la colonne vertébrale du système, et le début de la première phrase du paragraphe est claire.

**Page 66 :** Des difficultés à accéder au cœur d'agglomération

il est mentionné : « Le réseau de transport collectif urbain s'inscrivant largement dans cette zone de congestion, l'accès aux pôles d'échanges en voiture particulière reste particulièrement difficile et peut même s'avérer dissuasif pour le report modal ». Cette justification est illogique, d'une part la congestion routière en cœur d'agglomération favorise le report vers les modes de transports collectifs ou doux et d'autre part les pôles d'échanges et notamment les P+R fonctionnent bien.

**Page 67 :** Des évolutions dans les pratiques de déplacements

Il pourrait être ajouté que les modalités de déplacements évoluent selon les territoires.

**Page 69 –** Une demande de déplacements plus complexe

La carte cible les enjeux de la CUB, rocade et extra-intra rocade mais pourrait être complété par une vision élargie reprenant les mêmes enjeux sur l'ensemble de la métropole.

**Page 69 :** Une demande de déplacements plus complexe - une offre de transports collectifs peu adaptée

Dans ce paragraphe il est évoqué les TC sur le cœur de l'agglomération et le titre « une offre de transports collectifs peu adaptée » est à reformuler. En effet l'étude relative à l'interconnexion des réseaux montre que la majorité des flux sont en bassin versant et la desserte en TC en radiale répond bien à cette demande. Un certain nombre de déplacements sont circulaires et l'enjeu est d'optimiser notre offre en TC par l'interconnexion des différents réseaux.

**Page 70 -** Garantir l'accessibilité aux zones d'emplois et aux grands équipements métropolitains

Le développement de TC dans les zones économiques est à relier avec l'aménagement et la densification de ces zones et donc une possible augmentation de la demande.

**Pages 70 et 71 –** Refonder une régulation transports/urbanisme pour une métropole de proximité et améliorer les accessibilités au territoire

Il manque des éléments sur le stationnement qui est un levier fort pour une politique de mobilité.

### 4/ Evaluation environnementale du projet de SCOT

**page 146 :** 4.1.2 Perspectives d'évolution au fil de l'eau

Les enjeux du report modal, de l'amélioration du matériel roulant (voitures et TC) et de la mobilité électrique pourraient être un peu plus développés.

**page 148 :** indicateurs

Les indicateurs de « l'état O » devront être renseignés.

Les indicateurs d'analyse des résultats du SCOT pourraient distinguer les territoires hors CUB et CUB.

L'indicateur « état d'avancement de la réalisation de parking de rabattement » pourrait être reformulé par « nombre de parkings de rabattement et nombre de places ».

Les fournisseurs de la donnée pour le nombre de km de lignes de TC et le nombre de km de cheminement doux sont l'Aurba/sysdau et CG33. La Cub n'est pas mentionnée.

### 5/ Explication des choix retenus

**page 58** :axe 1 - développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire  
Le réseau unitaire devient un double réseau structurant express et de desserte fine : insister sur leur complémentarité et leur maillage.

**Page 59 : axe 1 - développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaires**  
« Le SCOT incite à étudier le principe de liaison circulaire périphérique reliant les principales zones d'emplois de l'aire métropolitaine ... ». Cette incitation ne précise pas si cette liaison circulaire est à réserver exclusivement aux transports collectifs ou à tous les véhicules motorisés.

En effet le DOO présente ce « principe de liaison express complémentaire à étudier pour construire un réseau de transports collectifs à l'échelle de la métropole » sur la carte en page 128. Néanmoins le DOO précise en page 130 que cette liaison circulaire périphérique à l'ouest de la rocade pourra être étudiée dans le but d'améliorer la qualité de la desserte par l'automobile et les transports en commun ... et de soulager la rocade. Cette ambiguïté doit être supprimée.

Le SCOT précise qu'« une liaison rapide et performante entre le centre de Bordeaux et la plateforme aéroportuaire est nécessaire ». Alors que la carte dans le DOO en page 127 présente un principe de liaison gare- aéroport et justifie cette liaison par l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire à la gare Saint Jean en page 130. La « liaison gare-aéroport » sera à privilégier dans tous les documents du SCOT en substitution de la « liaison centre de Bordeaux-aéroport ». Cette liaison est en cours d'étude et intégré dans les études de faisabilité du SDODM mentionnées dans le dernier paragraphe de la page 130 du DOO .

### 2-3- Sur le Document d'Orientation et d'Objectifs :

#### ⚡ Concernant la métropole Nature (p33-64)

Il est proposé de modifier ainsi :

**p 15** : « La nature et le ~~projet de~~ paysage comme socle du projet d'aménagement »

**p 16** : « La nature et le ~~projet de~~ paysage, socle ~~de l'organisation du projet urbain~~ » comme 1<sup>er</sup> titre, et au 5<sup>ème</sup> paragraphe « Ils constituent ainsi un vaste territoire ~~ouvert~~ »

**p 18** : Il est proposé de revoir tout le paragraphe concernant le « projet de paysage qui met en réseau l'ensemble des espaces de nature », pour le remplacer par :

« Constituer une trame verte et bleue métropolitaine

La constitution d'une trame verte et bleue sur le territoire métropolitain offre dans la construction du projet urbain la possibilité de privilégier le maintien d'un espace de nature à une structure bâtie, et de considérer la trame naturelle comme un élément fondateur et fédérateur. Ainsi, l'affirmation de la charpente naturelle permet de :

- donner une assise aux espaces agricoles, naturels et forestiers pour qu'ils puissent structurer l'organisation du territoire
- maintenir voire améliorer la qualité écologique de ces espaces, ce qui nécessite des continuités écologiques efficaces. »

**p 35** : Il est proposé de supprimer « .En mettant en relation les espaces de nature. » et de le remplacer par « en constituant des continuités écologiques et paysagères,... »

De même, il est proposé de supprimer « un chapelet de sites de projet de nature et d'agriculture périurbaines » pour le remplacer par « des sites de projets de nature et d'agriculture urbains et périurbains », ainsi que supprimer « la structuration et la planification d'une ceinture périurbaine autour d'un chapelet de... » et de le remplacer par « Les sites de nature et d'agriculture font l'objet... »

**p 45** : Au chapitre A7, à la fin du 1<sup>er</sup> paragraphe, il est utile de rajouter : « Elle doit également se développer au bénéfice direct du bassin de vie de l'aire du SCOT (circuits courts de commercialisation). »

**p 49 et p51** : A plusieurs reprises en B1 sur les affluents majeurs, en B2 concernant les lagunes d'intérêt patrimonial, il est indiqué : « l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation préalable d'une étude d'impact... ». Le sens du terme « ouverture à l'urbanisation » demande à être précisé. En effet, une étude d'impact ne peut porter que sur un projet concret laissant supposer que cette condition ne s'appliquerait pas au moment de la définition du zonage dans les PLU mais lors de la mise en œuvre de projets d'aménagement, ce que contredit l'indication « ces mesures doivent être intégrées dans le zonage et le règlement » qui est à supprimer.

**P 55** : Il est proposé de modifier ainsi le sous titre : « Maintenir et préserver la [perméabilité qualité](#) écologique des continuités naturelles majeures »

**p 55-56** : Certaines liaisons écologiques et paysagères seront à ajuster, notamment en cohérence avec les trames reportées dans le PLU 3.1.

**p 56** : dans le chapitre C3, il est indiqué « lors de l'ouverture à l'urbanisation d'une zone, 30% de sa superficie doit être maintenue ou aménagée en espace vert ». Il convient de nuancer cette prescription qui peut compromettre la faisabilité de certaines opérations, notamment sur de petites superficies et aller à l'encontre du renouvellement de la ville sur elle-même et du développement maîtrisé. Ce ratio doit pouvoir être modulé selon le site après une étude paysagère situant le projet dans la trame verte du secteur.

**P 63** : Il peut être précisé au 4<sup>ème</sup> paragraphe : ZAD = zone d'aménagement différé.

#### ✧ **Concernant la métropole responsable (p 65-94)**

**p 70** : Concernant les limites des enveloppes urbaines, l'appréciation de la compatibilité reste ambiguë selon la lecture que l'on peut faire dans le chapitre E1 : « les documents d'urbanisme locaux ont en charge d'en préciser les limites » ou dans le chapitre E2 : « les extensions urbaines doivent être **strictement** contenues dans les emprises définies par les enveloppes urbaines ». Il convient d'indiquer une seule règle claire afin d'éviter tout malentendu.

#### ✧ **Concernant la métropole active (p 95-122)**

##### **Chapitre L :**

**p.97** : le texte du paragraphe sur l'économie présentielle évoque l'amélioration de la qualité des zones d'activités (ce qui n'est pas le sujet à cet endroit) sans aborder les enjeux liés à l'économie présentielle. A savoir :

- la satisfaction des besoins des habitants et des entreprises, en forte augmentation compte tenu de la croissance démographique et du vieillissement de la population ;

- le développement de l'emploi (cette économie présentielle étant le principal pourvoyeur d'emplois du territoire) ;
- la promotion de nouvelles formes d'entrepreneuriat issues de l'innovation sociale et solidaire ;
- l'optimisation des flux de marchandises et de services sur le territoire.

Tout cela plaide pour le développement d'une économie présentielle maillant le territoire au plus près des développements urbains, nécessitant une offre foncière adaptée et une bonne gestion de la cohabitation entre ces activités et les autres fonctions du territoire.

**P 100** : Dans « Accompagner les grands projets ferroviaires engagés », il est proposé de compléter le dernier paragraphe ainsi : « Les études d'impact relatives aux nuisances sonores, en particulier dans les tissus urbains constitués, doivent être engagées et les aménagements nécessaires (murs anti bruit, etc.) mis en œuvre, » par : « dans le cadre des projets. La prise en compte du bruit, par un expert, doit être privilégiée le plus en amont possible des projets (maîtrise d'œuvre) afin d'adapter l'implantation et le type de projets aux nuisances sonores existantes. »

### Chapitre M :

D'un point de vue formel, il conviendrait de placer la chapitre M1 sur les filières émergentes après le chapitre M3 sur les pôles économiques d'excellence

**p.108** : le tertiaire supérieur mériterait un point dédié (au même titre que l'économie créative), qui pourrait être rédigé comme suit : *"Fort de ses 112 000 emplois, le tertiaire supérieur rassemble des activités stratégiques pour la métropole bordelaise, autour de sièges sociaux, de centres de décisions, mais également de très nombreuses entreprises de services à valeur ajoutée (conseil, ingénierie, gestion, recherche, commerce...), dans de multiples domaines d'activités (assurance, banque, audit, informatique, centres de R&D...) Avec l'arrivée en 2017 de la LGV - qui place Bordeaux à 2 heures de Paris - la métropole affiche une nouvelle ambition qui prend appui sur la création d'un nouveau quartier d'affaires d'envergure européenne, Euratlantique. A travers son offre immobilière de 450 000 m<sup>2</sup> de bureaux et les services offerts par le futur World Trade Center, Euratlantique sera la vitrine européenne et le lieu d'accueil privilégié des fonctions de décision de la métropole. "*

**p. 108** : l'usage du terme de "pôles d'excellence métropolitains" nécessite de le définir. Par exemple : "les Pôles d'Excellence Métropolitains" sont des parcs d'activités ou des ensembles immobiliers qui concentrent en un même lieu les acteurs économiques et académiques d'une filière stratégique pour l'agglomération et qui leur proposent des services de haute qualité."

La description de ces pôles d'excellence métropolitains mériterait de partir de la filière qui est leur raison d'être :

- ▲ **p.109 : Aéroparc** (remplacer par "développer la filière Aéronautique-Spatial-Défense (ASD) sur l'Aéroparc") : *"La filière Aéronautique-spatial-défense est une filière d'excellence de la région Aquitaine qui s'est engagée, aux côtés de la région Midi-Pyrénées, dans la constitution du pôle de compétitivité Aerospace Valley, premier pôle de compétitivité français de niveau mondial, spécialisé dans les domaines de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués. Le quadrant ouest de la métropole bordelaise constitue un des sites majeurs des activités industrielles et de services consacrées à l'aéronautique en Aquitaine. Les plus importants donneurs d'ordres (Dassault Aviation, EADS, Héralès, Thalès, Sabena Technics y sont installés). Il se caractérise également par la grande diversité des activités : drones, construction aéronautique, aménagement intérieur, matériaux, services, soutien aux activités de la défense, maintenance aéronautique, systèmes embarqués. La filière ASD représente aujourd'hui une filière industrielle de tout premier plan pour la métropole bordelaise avec plus de 30 entreprises dont sept grands donneurs d'ordres ; 20 000 emplois ; 2 Mds € de chiffres d'affaires. »*

**P 109** : : Il est proposé de rajouter à la fin du paragraphe sur Aéroparc : « Une attention particulière doit être portée sur la qualité écologique des sites liée à la présence de Zones Humides pouvant abriter des espèces rares. »

- ✧ **p. 110 : Bioparc** (remplacer par « développer la filière santé-Biotechnologies sur le Bioparc ») : « Organisée autour d'un des premiers Centres Hospitaliers Universitaires de France, cette filière compte de nombreux établissements de groupes d'envergure internationale et des Instituts de recherche d'excellence en neurosciences, cardiologie, oncologie ou encore bio-imagerie. Le Bioparc, parc technologique de 17 Ha en cours d'aménagement par la CUB sur les villes de Pessac et Mérignac, et son pôle d'Innovation Biogalien constituent le lieu d'accueil privilégié des entreprises relevant de cette filière, avec la technopole Bordeaux Unitec comme outil d'animation. »

**P 110** : Concernant le Bioparc : Il est proposé de rajouter après « ..principes de mutualisation et de densification, » la phrase « et ce dans le respect de la qualité écologique du secteur (Zone Humide notamment). »

- ✧ **p.110 : Cité de la Photonique** (remplacer par « développer la filière Optique-laser sur la Route des Lasers et notamment la Cité de la Photonique ») : « L'Aquitaine regroupe la plus grande filière industrielle du Laser en France. C'est environ une centaine d'entreprises qui génèrent 1 400 emplois directs et 10 000 emplois induits. Adossé à ce tissu productif, existe un véritable écosystème constitué d'offres de formations, de laboratoires de recherches, de cellules de transferts de technologies, de plateaux techniques (Ecole supérieure SupOptique, Centre de recherche Alphanov, Institut d'Optique d'Aquitaine, plateforme Pyla). Cette filière est animée et coordonnée par le pôle de compétitivité Alpha – Route des Lasers. Le projet Route des Lasers est la spatialisation géographique de cette filière sur un axe qui part du campus universitaire et qui va jusqu'au site du Laser Mégajoule au Barp en passant par la Cité de la Photonique à Pessac et les parcs d'activités Laseris 1 et 2 au Barp. La Cité de la Photonique, située en visibilité immédiate de l'A63, est le site vitrine de cette filière. »

- ✧ **p. 110 : Cité Numérique** (remplacer par : « développer la filière numérique sur la Cité Numérique ») : « Forte de 2 000 entreprises et plus de 15 000 emplois directs sur la Cub, la filière numérique revêt un intérêt stratégique pour le développement économique du territoire métropolitain. Figure de proue de la filière et du territoire candidat au label national Quartiers Numériques, le projet de Cité Numérique offrira sur 27 000 m<sup>2</sup> les locaux, les équipements technologiques et les services aux entreprises en quête de visibilité internationale et de synergies avec l'écosystème local et régional.

- ✧ **p.110 : Ecoparc** (remplacer par : « développer les filières de la croissance verte sur l'Ecoparc et le Parc de l'Intelligence Environnementale ») : « Les clusters éoliens et photovoltaïques qui se sont constitués ces dernières années témoignent de l'émergence de véritables filières économiques adossées à des compétences académiques de haut niveau en particulier sur le photovoltaïque. Le secteur de la construction durable est également en cours de structuration et peut s'appuyer sur le cluster CREAHD, l'institut FCBA et l'Institut National Facteur, récemment labellisé Institut d'excellence des énergies décarbonées . L'Ecoparc de Blanquefort est le site privilégié d'accueil de ces entreprises. Une équipe d'animation a été mise en place sur le site et un centre d'affaires d'envergure (1000 m<sup>2</sup>) a été développé, intégrant un incubateur et une pépinière d'entreprises. Le Parc de l'Intelligence Environnementale est un complément à ce projet. Il viendra proposer prochainement des solutions immobilières à des entreprises souhaitant se situer dans un environnement plus urbain ».

Concernant Ecoparc, il est proposé de modifier ainsi : « Le site étant ~~contraint par~~ inscrit dans son environnement urbain et naturel ....La qualité environnementale du site ~~qui~~ participe pleinement au rôle de vitrine de l'aire métropolitaine ~~doit être préservée et valorisée.~~

De manière générale , il ne doit pas être fait mention de nature ni de taille d'établissements pour aucun des pôles d'excellence (comme c'est par exemple le cas p.110 pour le Bioparc). En effet, ces pôles ont vocation à accueillir tous types d'entreprises dès lors qu'elles relèvent de la filière concernée, petites et grandes, bureaux, laboratoires ou établissements industriels.

#### ✧ **Concernant la métropole à haut niveau de services (p 123-164)**

**Pages 128 et suivantes** – les références des légendes de la carte « La métropole autour d'un réseau de transports collectifs métropolitain »

Les détails des légendes demandent la réalisation de différentes études de faisabilité mettant en exergue une mise en œuvre territoriale complexe du réseau structurant métropolitain :  
Chapitre P1 :

- une étude permettant de déterminer l'ensemble des systèmes d'exploitation ferroviaires envisageables pour développer un réseau métropolitain express ( tram/train, train),
- **une** étude pour la mise en œuvre d'un TC performant sur la voie de ceinture,
- des études pour la mise en œuvre d'un réseau de TC à haut niveau de services à l'échelle métropolitaine sur voirie existante,
- des études de faisabilité pour la mutualisation des couloirs dédiés aux TC urbaines et interurbains, pour les conditions d'intermodalité entres les différents réseaux régionaux, interurbain et urbain, et sur les conditions de rabattements,

Chapitre P3 :

- des études de faisabilité pour développer des TC rapides sur infrastructures de type autoroutier ,
- une étude de faisabilité pour créer une liaison TC rapide circulaire périphérique à l'ouest de la rocade,
- des études pour relier rapidement le centre de Bordeaux à l'aéroport ,

Chapitre P4 :

- les études de faisabilité sur les axes du SDODM.

**Page 130** - Compléter le réseau métropolitain par un maillage de transports collectifs de desserte fine

Corriger la coquille en transformant « *200 millions de voyageurs par an* » par « *200 millions de voyages par an* ».

**Page 131** – organiser le rabattement autour des lieux privilégiés de desserte

« *Les haltes et gares périphériques bénéficiant d'une offre de transports en commun à haut niveau service doivent mettre en place les conditions pour le développement de parcs de rabattements à forte capacité d'accueil* » et notamment sur le territoire de la CUB à Artigues, Martignas, Saint Médard en Jalles, le Taillan et Blanquefort.

Afin de prendre en compte les démarches en cours à la Cub pour définir une politique stratégique de stationnement, la formulation pourrait être complétée de la façon suivante :

*Les haltes et gares périphériques bénéficiant d'une offre de transports en commun à haut niveau service doivent mettre en place les conditions pour le développement de parcs de rabattements à*

*forte capacité d'accueil : - entre deux mers ...Blanquefort. L'implantation et le nombre de ces parcs de rabattement pourront être modifiés et adaptés au regard des études plus précises le justifiant ».*

**Page 133** – construire un schéma métropolitain des mobilités : La métropole autour d'un réseau de modes alternatifs et complémentaires

**Le réseau express vélo structurant à l'échelle de l'agglomération reprend graphiquement en partie le réseau REVE et le réseau structurant retenu dans le plan vélo de la CUB adopté en octobre 2012.**

La présentation du réseau REVE en page 134 sera à revoir afin d'avoir une formulation cohérente avec ce plan vélo : cible-t-on le réseau REVE et le réseau structurant ou bien que le réseau REVE ? Aussi, les itinéraires vélos étant incomplets sur le territoire communautaire, il conviendrait soit de compléter les tracés et itinéraires, soit de schématiser davantage afin d'explicitier la stratégie. La carte en page 133 est-elle indicative ou opposable ?

**Page 139** - Construire un réseau de grandes allées métropolitaines

La carte « **La métropole autour d'un réseau de voirie optimisé** » doit rester « indicative ». Par ailleurs elle ne mentionne pas de tracé « de périphérie à périphérie » en référence au premier alinéa du chapitre R2. Globalement, il conviendrait de mettre en cohérence cette carte avec la carte « Schématisation de la mobilité » de l'OAP Mobilité du PLU 3.1.

D'autant que la représentation graphique de cette prescription pose question en territorialisant précisément les voies considérées comme de grandes allées métropolitaines (notamment sur les principaux axes d'entrée de l'agglomération extra et intra rocade y compris sur les boulevards de ceinture, soit très fortement sur le périmètre Cub).

La cartographie employée montre une différenciation des prescriptions selon les territoires sans expliquer l'objectif. La discordance entre les orientations écrites très stratégiques et schématiques et la cartographie trop précise de ses allées interroge fortement. Une schématisation serait plus pertinente.

De même sur ces cartes, la justification de ces choix cartographiques n'est pas présentée. La définition de ces voies est peu lisible dans la mesure où il est mélangé des questions d'aménagement (zone apaisée et volume de déplacements) et des questions de fonctionnalité (double fluidité) sans répondre à un enjeu de hiérarchisation des voies comme pourtant le montre la carte de la page 139. Ainsi, aujourd'hui dans le PLU3.1, l'A'urba et la Cub travaillent à expliciter ce concept et à le relier avec les démarches de l'aménagement des espaces publics, avec le schéma multimodal de déplacements (les grandes allées métropolitaines visant à la fluidité rapide avec une segmentation de l'aménagement de la voirie pour fiabiliser et sécuriser les modes, à l'inverse des voies à dominante de proximité où l'apaisement est recherché). Ces deux notions sont mélangées dans les GAM.

Les études en cours comme le schéma multimodal de l'agglomération préciseront la hiérarchisation fonctionnelle et une régulation des flux de déplacements. Cette étude permettra par la suite d'affiner la faisabilité des GAM leurs modalités de mise en œuvre et leurs localisations.

**Ainsi, en référence à l'OAP mobilité du PLU3.1 (version 0 de juillet 2013) :**

Dans la « mesure action » A7, paragraphe 1.2.2. qui s'intitule « *expérimenter et proposer des aménagements selon les Grandes Allées Métropolitaines* », il est indiqué :

« Les voies à vocation dominante des déplacements sont porteuses d'une image et d'une cohérence d'agglomération. Elles pourront être aménagées (expérimentations) selon le principe de Grandes

*allées Métropolitaines, c'est-à-dire un aménagement qui permette la fluidité de déplacement de tous les usagers, que leur mode de déplacement soit rapide ou lent. L'environnement urbain permet à chaque mode de circuler confortablement, tout en maintenant une attention aux autres usagers. Le traitement préférentiel de la voirie est en segmentation modale en privilégiant une approche par itinéraire et garantissant sécurité et confort des modes actifs, ainsi que l'efficacité des transports en commun. Si nécessaire, notamment dans les centralités traversées, le principe de segmentation peut s'adapter au contexte. »*

Cette formulation met en avant la catégorie « dominante de déplacements » et le concept des GAM apparaît comme **une précision « qualitative »**. Ceci nous semble plus juste et plus clair notamment au regard du dernier alinéa du chapitre R2 du projet de SCOT, lequel, en l'état, mélange les deux catégories « dominante de déplacements » et « voiries relationnelles de proximité ».

Il est important de revoir la rédaction du chapitre R2 sous cet angle et, en particulier, d'enlever le dernier alinéa (« Ces derniers ne reposent pas forcément sur des élargissements de gabarit ... lisibilité du réseau »)

De même, **le titre du chapitre R2** doit se rattacher plus explicitement à la catégorie de « voiries à dominante de déplacements ». Par exemple : « Faire émerger un réseau d'espaces publics « à dominante de déplacements » selon le principe de Grandes Allées Métropolitaines ».

**La rédaction du chapitre R3** pose également question. En effet, la terminologie « voies de liaisons et de distribution qui assurent une desserte plus locale » ne se rattache à aucune catégorie de voirie communautaire. A l'échelle du SCOT, la « desserte locale » renvoie à la grande échelle de l'agglomération (centres villes et quartiers) et met en jeu le réseau principal de voirie, alors que dans le vocabulaire communautaire, la « desserte locale » renvoie à la catégorie « vocation relationnelle et de proximité » (zones 30, 20, zones de rencontres). Il y a risque de confusion.

**P 141**: dans le chapitre R4, au 5ème paragraphe, il est proposé de modifier ainsi :

- ✦ maintien des continuités ~~naturelles-écologiques~~ majeures ~~de la plaine alluviale de la Garonne,~~
- ✦ préservation de la ~~perméabilité~~ **qualité** écologique des espaces impactés
- ✦ et de rajouter :
- ✦ conserver les habitats d'espèces protégés.

**Chapitre V** : le document est clair, à l'exception du tableau de synthèse des implantations préférentielles du commerce dont la première ligne pose problème.

En effet, il convient de distinguer :

- ✦ d'une part le coeur marchand et les secteurs de projets où les implantations de tous les formats sont privilégiées ;
- ✦ d'autre part le reste de l'hypercentre métropolitain où en-dehors des pôles commerciaux les implantations de format intermédiaire et de grand format doivent être rendues possibles mais sous les conditions [1], [2] et [3].

**p 160** : Il est indiqué : « dans le cadre d'opérations « tiroirs »..., ce terme ne paraît pas correct, il s'agit plutôt d'opérations de relocalisation ou de transfert...

✧ **Concernant la mise en œuvre du projet**

**Pages 171 et 172- élaboration d'un cahier de mise en œuvre des centralités et de mobilités**

Le Scot préconise la mise en place d'un cahier « *afin que l'autorité organisatrice de transports ...* » est à modifier par « *afin que les autorités organisatrices de transports ...* ».

Les outils de mise en œuvre du SCOT présentée en page 171 du DOO proposent de développer des GAM depuis la périphérie de l'agglomération jusqu'à l'hypercentre avec une cohabitation des différents modes dont les véhicules motorisés. Cette précision est à supprimer et non cohérente avec l'objectif d'apaiser l'hypercentre envisagée dans l'OAP mobilité du PLU3.1.

Ce cahier de mise en œuvre sera effectué à travers la mise en place de contrats de partenariat autour de projets plus précis. Il est précisé que « *l'engagement d'un de ces contrats est un préalable nécessaire à l'ouverture à l'urbanisation d'un nouveau territoire avec pour priorité la densité autour des axes de transports collectifs* ». L'application de cette prescription mérite d'être développé : s'appliquera – t- elle uniquement lors des révisions des PLU et pour la création de nouvelles zones à urbaniser ? De manière générale, cette prescription n'apparaît pas suffisante pour la Cub

**Page 172 - Mise en place d'une commission thématique Scot dédiée centralités et mobilités**

Si les membres de cette commission sont précisés, ses missions ne l'ont pas été (alors que pour d'autres commissions les missions sont indiquées) et le lien avec le cahier centralités et mobilités n'est pas établi.

Sur l'ensemble du chapitre concernant les outils de mise en œuvre, la Cub n'est jamais citée comme membre des commissions.

✧ **Concernant les cartes opposables au 1/75 000**

**Carte – La métropole à haut niveau de service (au 1/75000)**

La liaison aéroport bénéficie toujours d'un formalisme particulier alors que cette liaison a toujours été intégrée aux études de faisabilité du SDODM citées en page 130 du DOO .

La légende de la carte mentionne « *compléter à moyen et long terme le réseau de tramway par un réseau structurant de transport en commun en site propre (P4)* ». Il faut supprimer « *en site propre* » conformément à la description du P4 en page 130 du DOO. En effet le pointillé de la carte au 1/ 75 000 ème avec sa légende, laisse sous entendre que le TC structurant en site propre sera mise en œuvre sur les boulevards, les cours, la voie ferrée de ceinture et différents axes.

La légende comporte des anomalies et notamment, les navettes fluviales sont dessinées sur la carte mais ne sont pas mentionnées dans la légende.

**Carte – La métropole active (au 1/75 000)**

La légende comporte des anomalies et notamment :

- enlever la légende « *principe de liaison gare -aéroport* » car elle n'est plus dessinée sur la carte avec ce formalisme,
- les navettes fluviales sont dessinées sur la carte mais ne sont pas mentionnées dans la légende.

La légende de la carte mentionne « *compléter à moyen et long terme le réseau de tramway par un réseau structurant de transport en commun en site propre (P4)* ». Il faut supprimer « *en site propre* » conformément à la description du P4 en page 130 du DOO. En effet le pointillé de la carte au 1/ 75 000 ème avec sa légende, laisse sous entendre que le TC structurant en site propre sera mise en œuvre sur les boulevards, les cours, la voie ferrée de ceinture et différents axes (pour mémoire : cette observation est identique pour la carte à haut niveau de service).

La Cub a demandé que figure sur la carte le principe d'îlots consacrés aux activités artisanales de proximité (parcs d'activités urbains) dans les secteurs de projets urbains et de part et d'autre de la rocade. En l'état, le projet de SCOT qui préconise la mixité fonctionnelle sur tout l'hypercentre métropolitain ne doit pas contrarier la faisabilité de ces projets (Floirac-Canon, Eysines-Balan, Ecoparc+,... pour ne citer que quelques exemples).

### ✧ **Concernant les atlas opposables**

#### Atlas des enveloppes urbaines :

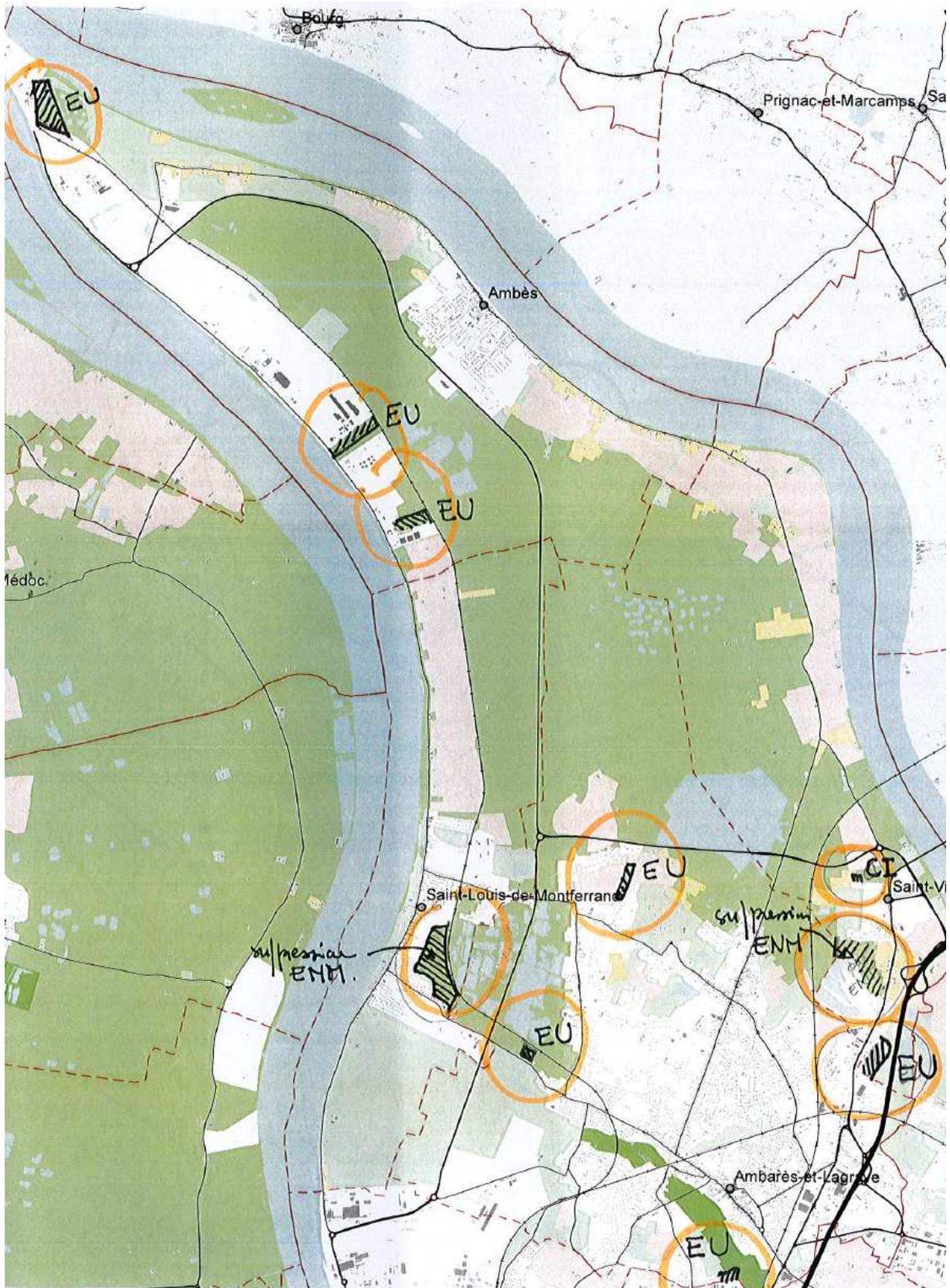
Des modifications apparaissent importantes, au titre du développement économique, dont notamment :

- Sur la commune d'Ambès, une partie significative des terrains situés à l'est de la zone d'activités d'Ambès aujourd'hui classés en zone 1 AU UE au PLU fait l'objet d'un classement en zone naturelle. Or, ce secteur a vocation à accueillir un projet structurant pour la filière chimie verte.
- Sur la commune d'Ambès, le poste électrique du Marquis a été classé en zone naturelle. Cela interroge pour le poste proprement dit, mais aussi pour les terrains attenants au sud, car cela gèle toute possibilité d'extension du poste à des fins de renforcement de l'alimentation électrique.
- Sur la commune d'Ambès, deux enclaves de faible intérêt écologique (comme en témoigne leur exclusion du nouveau périmètre de la zone Natura 2000) ont été exclues de l'enveloppe urbaine. Au regard de cet intérêt écologique limité, il nous paraîtrait intéressant de les conserver dans l'enveloppe urbaine (voir extraits ci-après).
- Sur la commune de Saint-Vincent-de-Paul, le site des anciennes gravières est identifié comme "espace en eaux", alors que les gravières ont été de fait remblayées. Est-il pertinent de conserver ce qualificatif ?

De plus, des ajustements ont été apportés lors des échanges avec les communes sur le calage des zonages du PLU 3.1. Ils permettent essentiellement le développement économique, la réalisation ou l'extension d'équipements ou la prise en compte de secteurs habités. Ils sont repérés sur les extraits de planches jointes ci-après.

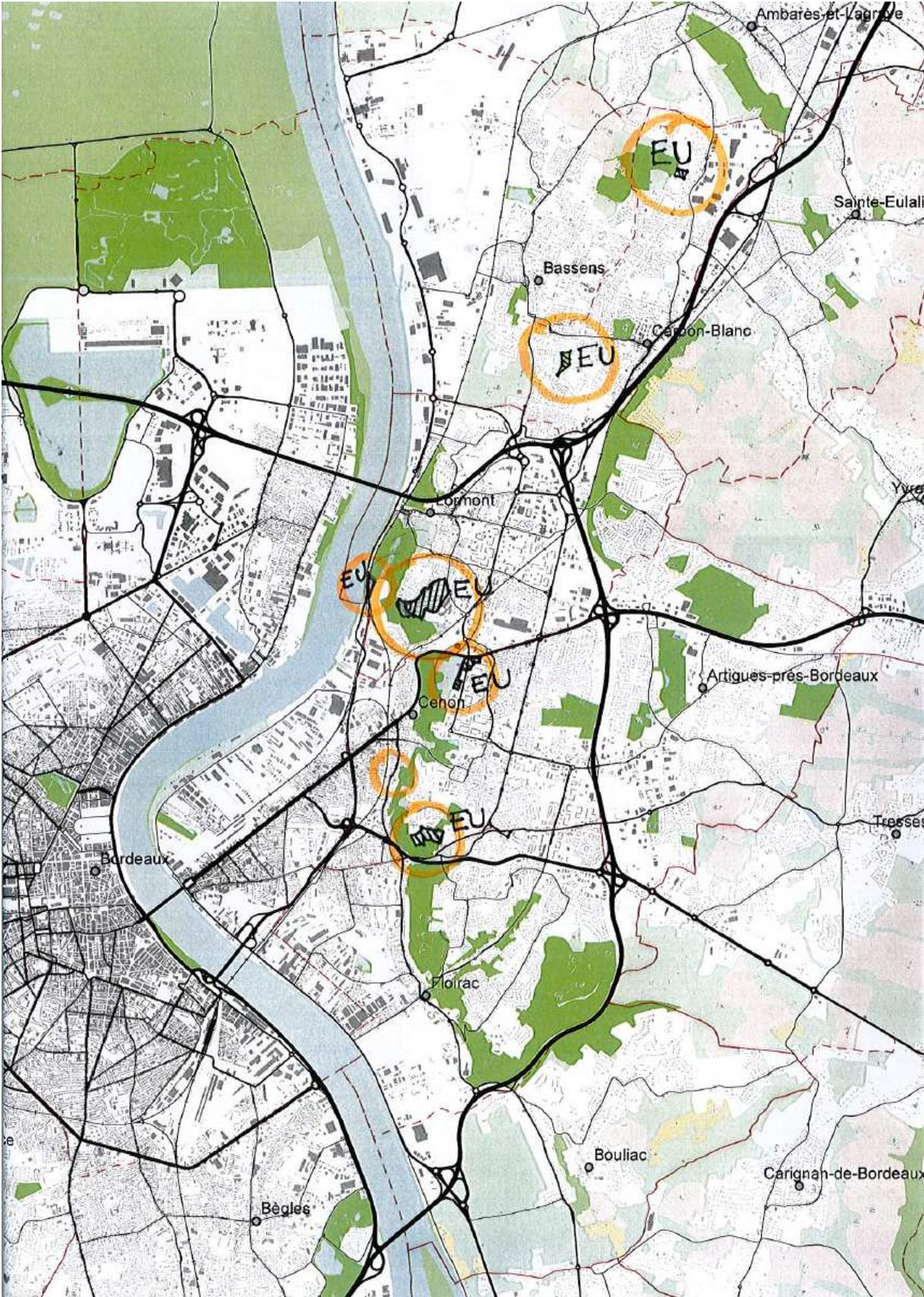
### ✧ **Concernant le Document d'Aménagement Commercial**

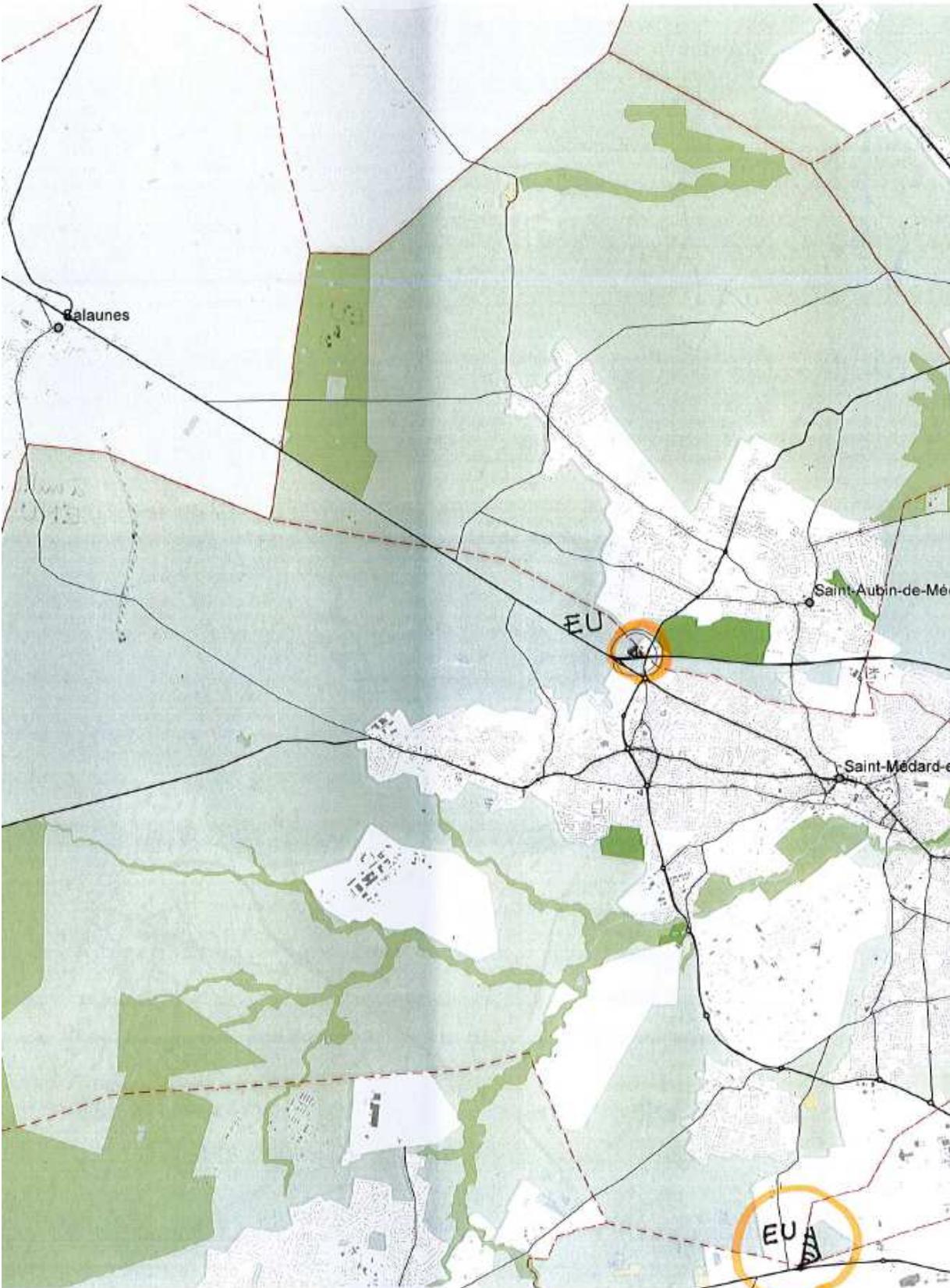
Le périmètre de la ZACom de Villenave-Géant n'est pas cohérent, puisqu'il coupe le parc de stationnement. Pour des raisons tant techniques que juridiques, il conviendrait de le modifier de telle sorte qu'il comprenne l'intégralité du centre commercial Géant Casino, du magasin Jardiland et des parcs de stationnement qui les desservent.



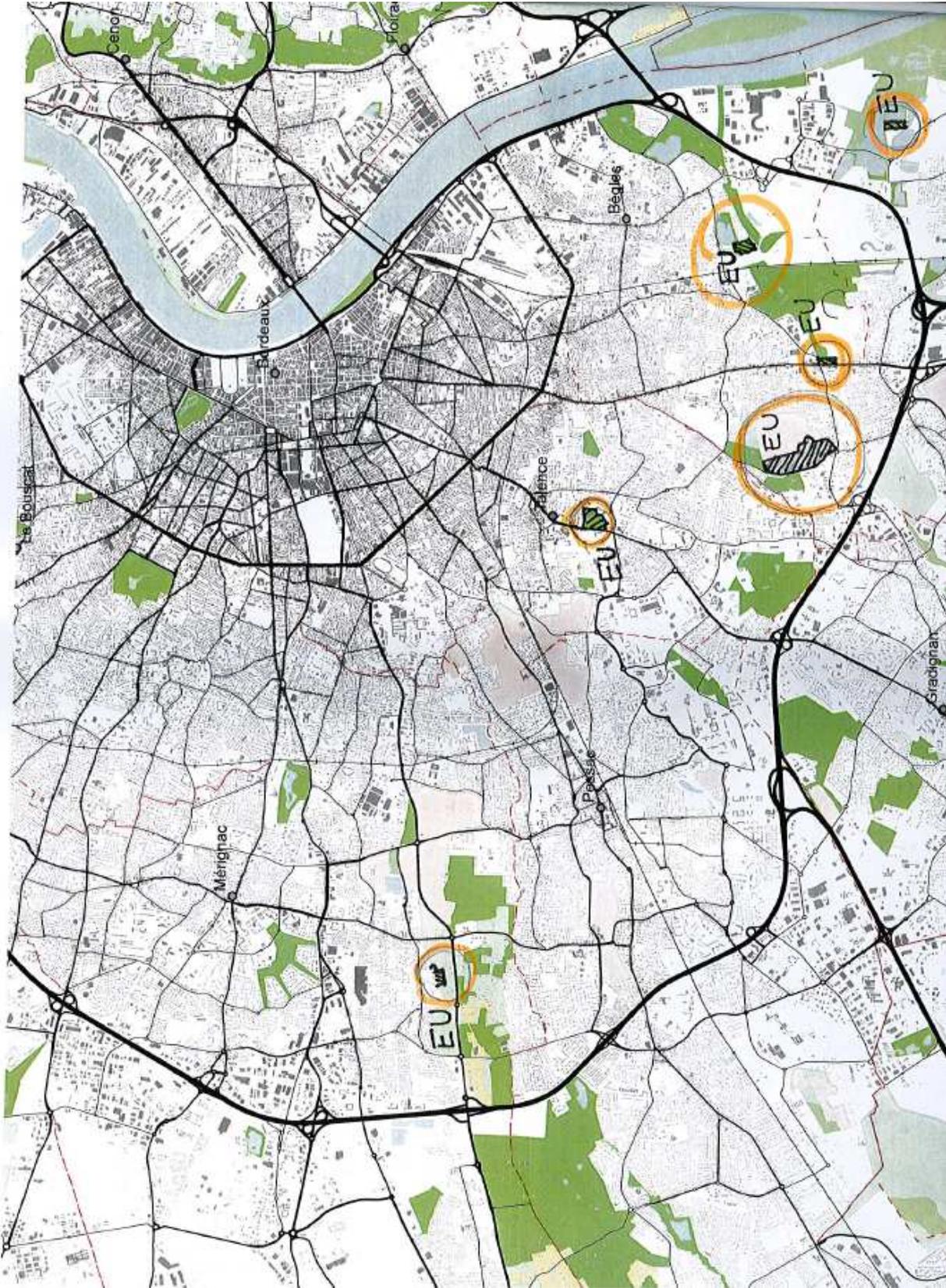
EU : enveloppe urbaine à rajouter  
ENM : Espace naturel majeur

CI : secteur de constructions isolées  
ENU : Espace de nature urbain











**Annexe 2**

**Recueil**

**des avis des Communes**



Liste des communes ayant répondu :

\* \* \*

Ambarès et Lagrave

Ambès

Bègles

Blanquefort

Cenon

Le Haillan

Lormont

Mérignac

Parempuyre

Pessac

Saint Louis de Montferrand

Saint-Vincent-de-Paul

Talence

Villeneuve d'Ornon



Ambarès et Lagrave, le 16 septembre 2013

Le Maire d'AMBARES et LAGRAVE

à

Monsieur le Président  
Communauté Urbaine de Bordeaux  
Esplanade Charles de Gaulle  
33076 BORDEAUX Cedex

A l'attention de la Direction de l'Urbanisme - Madame LE GUERN

Affaire suivie par Émilie LAURENT

Pôle Aménagement Urbain et Proximité

Service urbanisme et foncier

Tél. : 05 56 77 34 50

Nos réf. : EL

Objet : SCOT - observations de la commune d'Ambarès et Lagrave sur le projet arrêté

Monsieur le Président,

Suite à l'arrêt du projet de Schéma de Cohérence Territoriale, je me permets de vous transmettre les observations de la commune d'Ambarès et Lagrave.

Je sollicite l'incorporation aux enveloppes urbaines des secteurs suivants, leur occupation actuelle me semblant être plus conforme à ce classement :

- secteur BAROT. Le long de la rue de Barot, il convient de permettre l'évolution des habitations existantes situées le long de la rue de Barot. ( CA52 / 53 / 55 / 56 / 57 / 184 / 226 / 227)
- Secteur JOURDANNE. Il convient de permettre à l'activité présente sur le site de se développer (BY26).
- Secteur Le Tillac. L'objectif est de permettre la construction d'habitation le long de la rue de la Mouline, l'arrière de la parcelle étant affectée aux enveloppes naturelles (BH18).

Sachant pouvoir compter sur votre soutien dans ce dossier, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

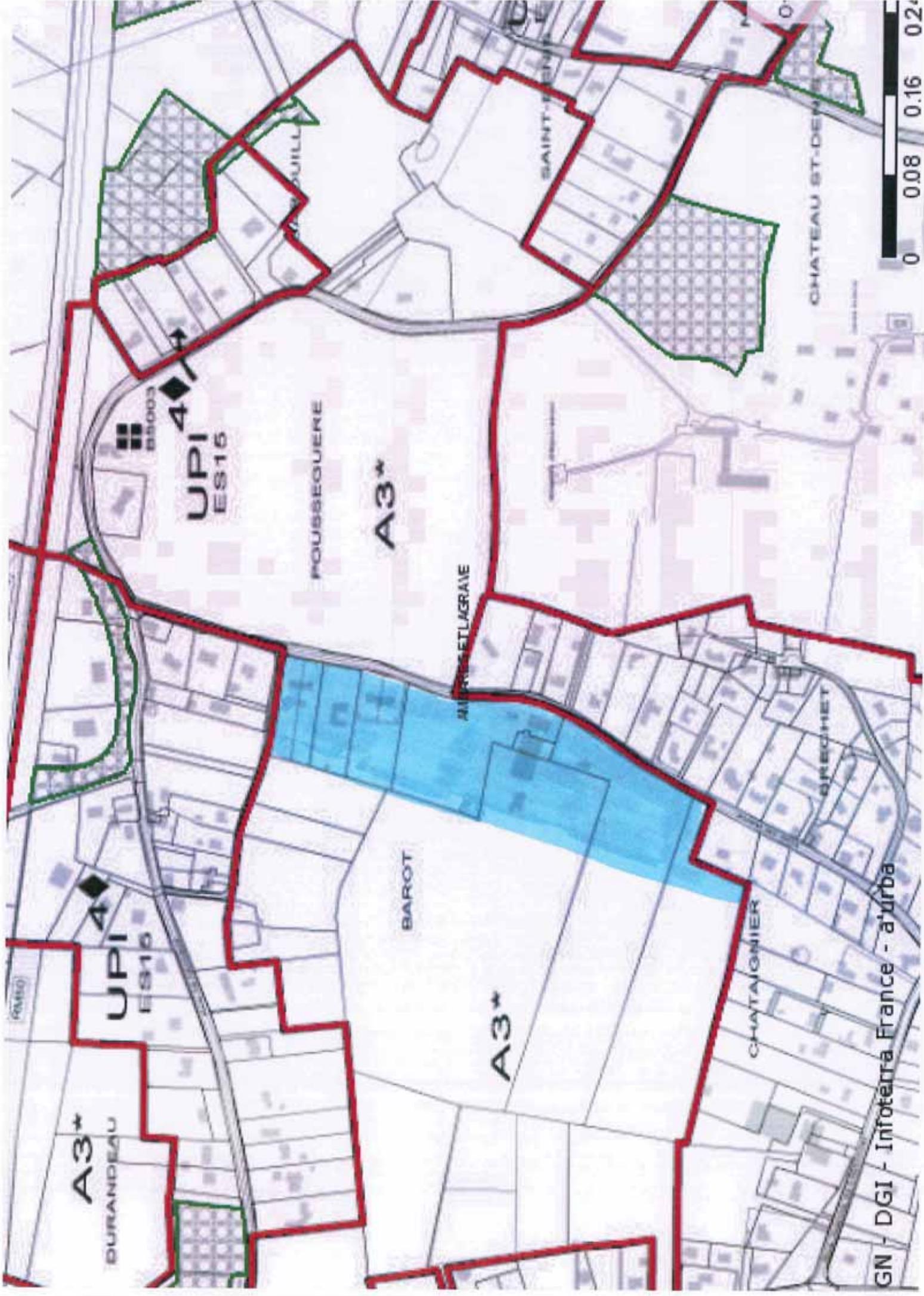
Le Maire,  
Vice-Président de la CUB,

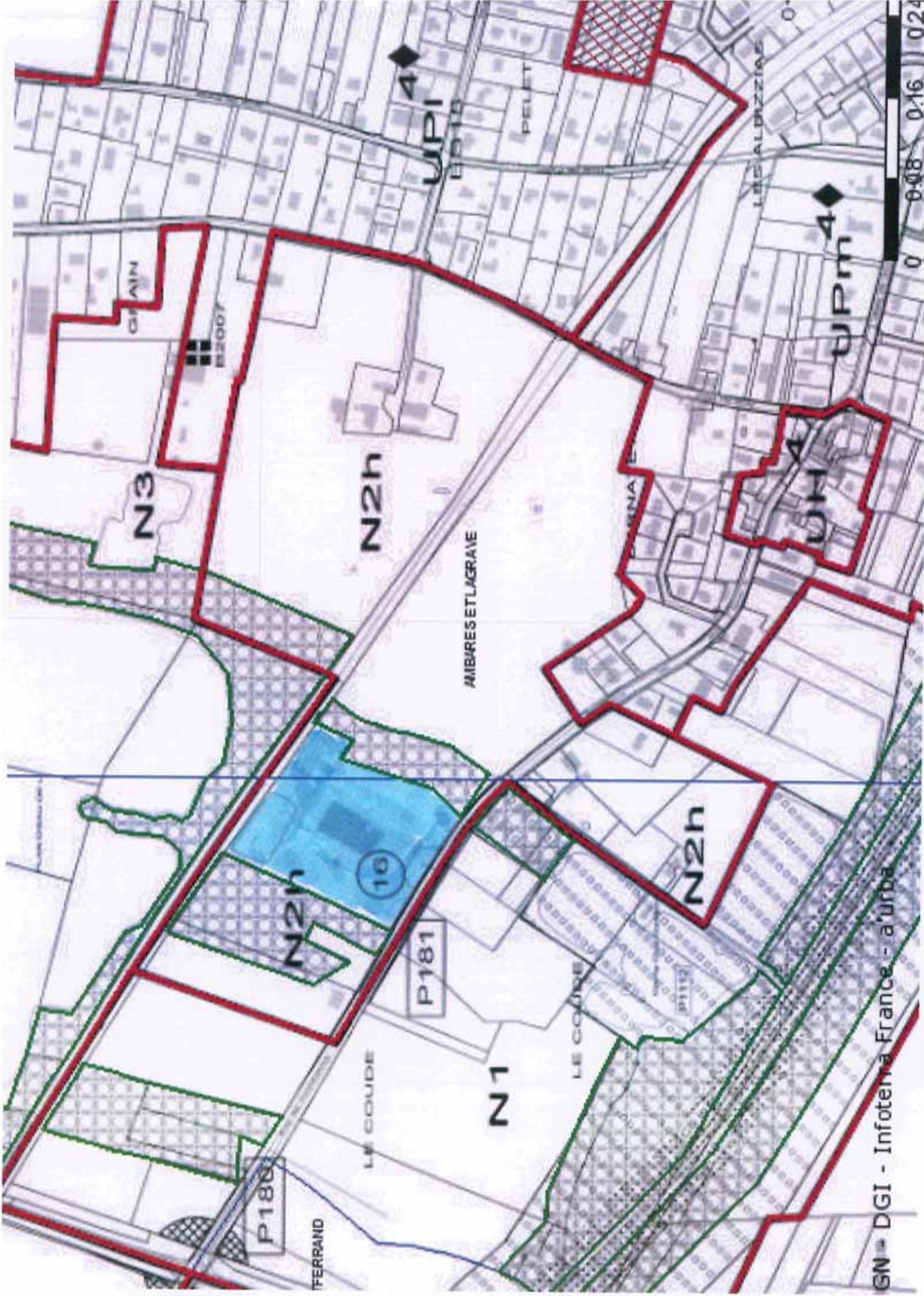


Michel HERITIE

Visa du Responsable de Service :

Visa du Directeur Général des Services :





N3

N2h

N2h

LE COUDE

N1

P181

P180

FERRAND

AMBRES ET LAGRAVE

LE COUJON

N2h

UPIh

UPI

UPIh

LES ALDIZIANS

16

GN - DGI - Infotema France - a'urba

0 0.08 0.16 0.24



Fait à Ambès le, 07 octobre 2013

**MAIRIE D'AMBES**  
place du XI Novembre  
BP n°1  
AMBES  
33562 Carbon-Blanc Cedex  
Tél. 05 56 77 11 35  
Fax 05 56 77 03 92  
contact@mairie-ambes.fr  
http://www.mairie-ambes.fr

**Monsieur Maurice PIERRE**  
**Maire D'AMBES**

à **Communauté Urbaine de Bordeaux**  
**Direction de l'Urbanisme**  
**Esplanade Charles De Gaulle**  
**33076 BORDEAUX CEDEX**

Dossier suivi par Anne MERY  
Tél : 05.56.77.11.35

**Objet : Projet de SCOT – observations des communes**

Madame, Monsieur,

En réponse à votre courriel du 11 septembre 2013 relatif au projet de SCOT, je vous prie de bien vouloir prendre en considération les observations suivantes.



Je souhaite supprimer le périmètre présent sur les parcelles cadastrées AA 42 et 43, zone industrielle du Bec d'Ambès. La mise en place d'une zone de protection au titre des espaces naturels sur ce secteur à vocation économique risquerait de compromettre le projet de centrale photovoltaïque engagé sur lesdites parcelles.

Par ailleurs, il serait pertinent de réduire la coulée verte au lieudit La Gragnodère. Au vue des modifications apportées sur le périmètre Natura 2000, il apparaît opportun de limiter cette zone à la stricte emprise de la jalle (parcelle cadastrée AY 57).

Concernant le périmètre impactant le foncier de la Financière Bernard, route du Burck, je souhaite également exclure la parcelle cadastrée AX 41 de la zone classée en espace naturel.

Il apparaît vital pour le développement de ces sociétés de maintenir l'ensemble de leur foncier en zone industrielle.

Pour plus de clarté, je joins à mon courrier un plan recensant les modifications à apporter.

**Mairie D'AMBES**  
place du XI Novembre  
BP n°1  
AMBES  
33562 Carbon-Blanc Cedex  
Tél. 05 56 77 11 35  
Fax 05 56 77 03 92  
contact@mairie-ambes.fr  
http://www.mairie-ambes.fr

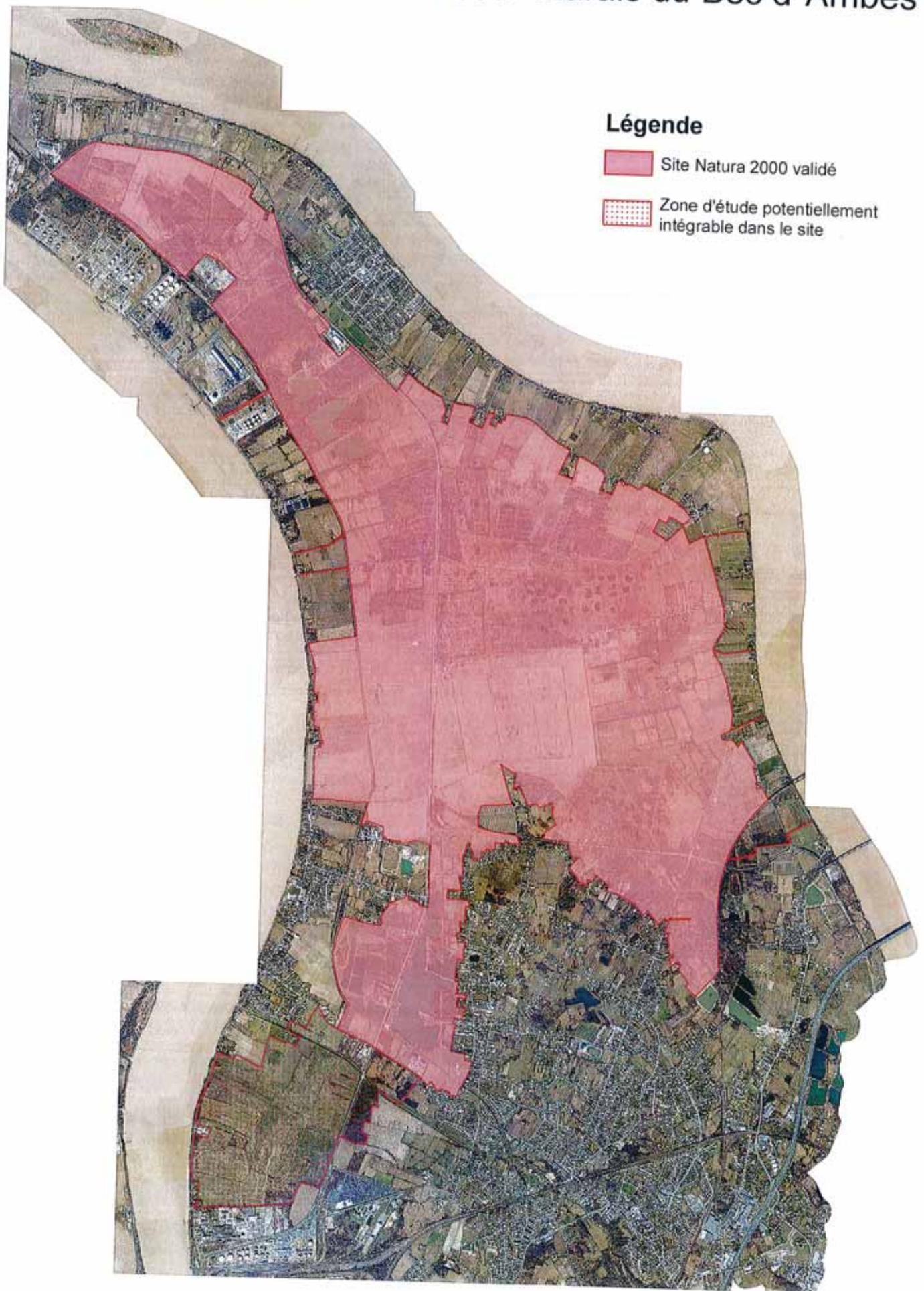
Je vous saurai gré de bien vouloir transmettre ces observations au SYSDAU en vue de corriger lesdits périmètres.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

**Maurice PIERRE**  
**Maire d'Ambès**



# Périmètre du site Natura 2000 "Marais du Bec d'Ambès"



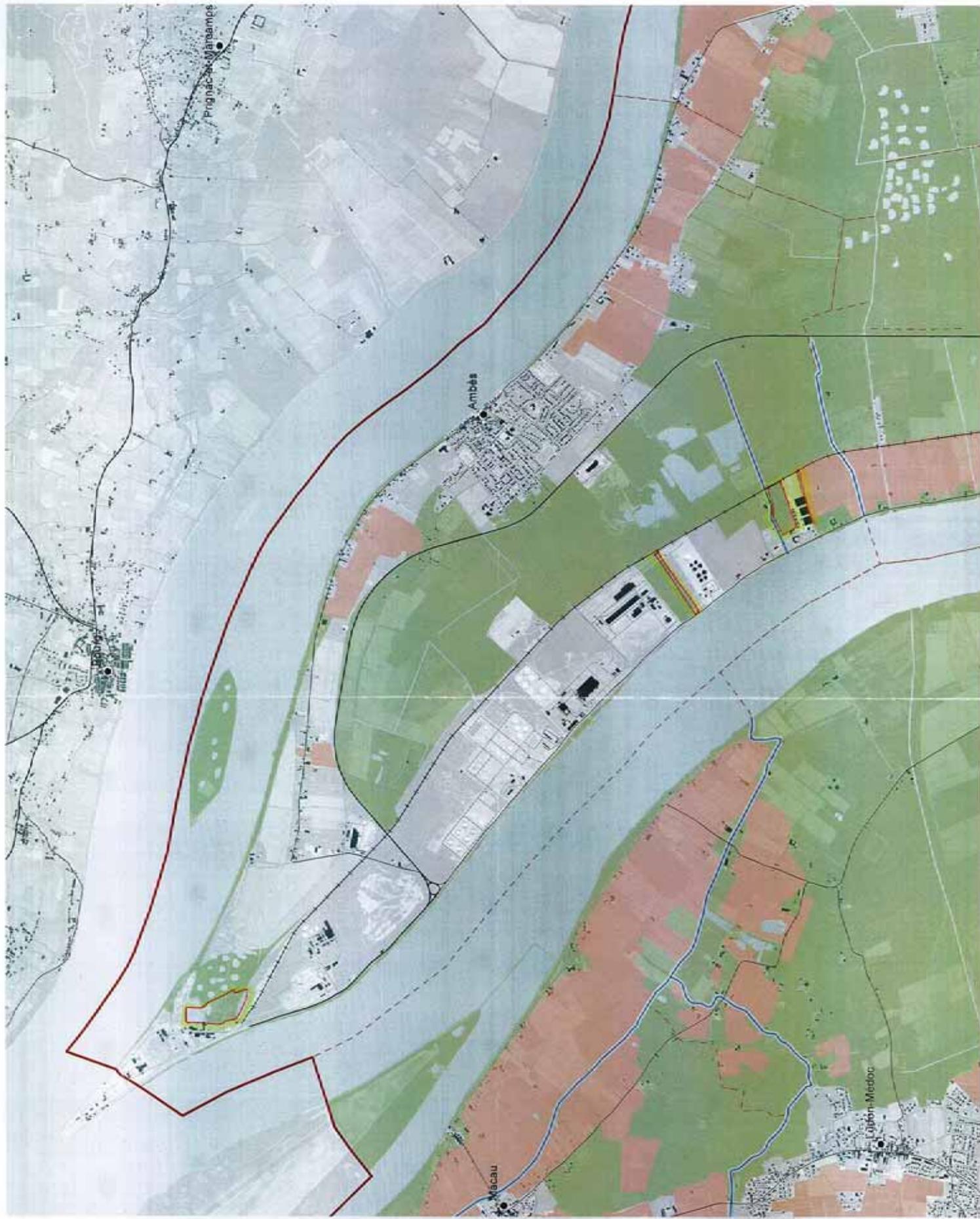
Les espaces agricoles, naturels et forestiers protégés du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

Communauté urbaine de Bordeaux

12



Ambès



Parc de modifications

**Non communs**

**Non à titre:**  
La main;  
DAPC;  
Situations;

Demande de modification et remaniements associés

**Espace agricole, naturel et forestier majeur**

**Espace de nature urbain**

**Terroir viticole protégé**

**Affluent majeur**

**Fil de l'eau (hors affluent majeur)**

Source: © IGN, Orthophoto 2010 - © IGN Infoparc2010 - © a urba

Version 3 - 30 mai 2013

**a urba**  
Bordeaux Métropole

0 275 550 1100 m

N



Pôle Développement Urbain

URO/MGO

Affaire suivie par M. Rodrigo

Téléphone : 05 56 49 91 67

u.rodrido@mairie-begles.fr

| POLE DYNAMIQUES URBAINES |                          |                                     |                          |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| N° :                     | COPIE                    | ORIGINAL                            | Pour réponse             |
| 1261                     |                          |                                     |                          |
| DATE :                   |                          |                                     |                          |
| 16/10/13                 |                          |                                     |                          |
| Dir Habitat              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| Dir Foncier              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| Dir Nature               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| Mis Urba Culture         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| Dir Aménagement          | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dir Info Geog.           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| Dir Coord Appui          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| Mis Qual Innov. Urba     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| Autre :                  |                          |                                     |                          |

COMMUNAUTE URBAINE  
DE BORDEAUX  
16 OCT. 2013  
DEPARTEMENT COURRIER

Bègles le 30 septembre 2013

Communauté Urbaine de Bordeaux  
Monsieur le Président  
Esplanade Charles de Gaulle  
33076 BORDEAUX CEDEX

COMMUNAUTE URBAINE  
DE BORDEAUX  
15 OCT. 2013  
DEPARTEMENT COURRIER

**Objet : Projet de Scot – avis de la Ville**

Monsieur le Président,

Suite à l'arrêt du projet de SCOT le 11 juillet 2013 par le comité syndical du Sysdau, votre établissement a été officiellement saisi en vue d'émettre un avis en tant que personne publique associée.

Compte tenu des enjeux que recouvre ce document et eu égard aux évolutions incluses dans la V3, je souhaite vous faire part de l'avis de la Ville de Bègles.

S'agissant des éléments génériques, j'attire votre attention sur les droits à construire le long des fils d'eau (DOO - page 57, 76 et 80). Si ce positionnement répond manifestement aux obligations réglementaires liées au risque inondation, il pourrait cependant exclure la conception de nouvelles formes urbaines plus respectueuses des contraintes naturelles et en adéquation avec les spécificités de notre environnement (projet des îles habitées sur le secteur Terres Sud et projet Paty par exemple). D'autre part, le classement en zone naturelle du secteur sud du Dorat (actuel terrain de sport) est incompatible avec le projet Euratlantique et le plan guide développé par Alexandre Chemetoff.

Les ratios de densification exprimés dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (page 72) sont ambigus et ne me paraissent pas circonstanciés. La situation de Bègles ne remplit en effet pas ces hypothèses, et la programmation très majoritaire de logements collectifs dans le projet est incompatible avec l'objectif communal.

S'agissant des éléments concernant Bègles, la représentation des polarités économiques est insuffisante (pages 92 et 96). Il conviendra par conséquent d'intégrer le parc de l'intelligence environnementale.

Le positionnement de Bègles au sein de l'hyper centre métropolitain implique une vision très volontariste de la mutation de la commune avec un objectif de renouveau urbain estimé à 80% et une extension à 20%. Avec près de 45% de son territoire en mutation, la commune contribue déjà largement à l'effort communautaire d'accueil de nouvelles populations tout en veillant à conserver son identité et sa qualité de vie. Cet effort apparaît donc démesuré compte tenu de la situation actuelle et des potentiels restants.

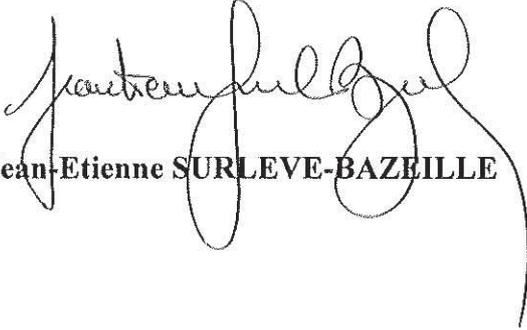
Il conviendra enfin d'être vigilant sur la structuration de la trame viaire de la commune dont les représentations sont incomplètes. Le réseau de dessertes fines n'est pas satisfaisant et le projet de requalification de la rocade n'est pas intégré. Je vous rappelle que la Ville souhaite que la façade de Garonne soit requalifiée comme des voies sur berges doublées d'une esplanade piétonne. Dans ce sens la liaison cyclable des rives d'Arcins doit également être représentée.

Enfin et s'agissant plus particulièrement de l'armature paysagère du futur Scot, je partage les ambitions affirmées d'intensifier la place et le rôle de la nature. Pour autant, il conviendra de ne pas geler des espaces susceptibles d'accueillir à terme de nouveaux équipements et ouvrir par conséquent une possible constructibilité même limitée.

Mes services restent à votre disposition pour tout renseignement que vous jugeriez utile.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

**Pour le Maire,  
L'adjoint délégué à l'urbanisme  
et à la planification urbaine,**



**Jean-Etienne SURLEVE-BAZILLE**



VILLE DE BLANQUEFORT

Blanquefort, le 11 OCT. 2013

Objet : avis de la commune de Blanquefort sur le projet SCOT  
arrêté le 11 juillet 2013

Pièces jointes : 4 plans du projet SCOT  
Nos réf : DAD/FB/CB -

Communauté Urbaine de Bordeaux  
Direction de l'urbanisme  
A l'attention de Françoise LE GUERN

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la préparation de l'avis de la CUB, en tant que personne associée, sur le projet du SCOT arrêté le 11 juillet dernier, vous donnez la possibilité aux communes d'exprimer leurs observations.

A la lecture des documents transmis par le SYSDAU, nous constatons une contradiction forte sur la commune du Pian-Médoc qui nous semble important de porter à votre connaissance:

Dans le SCOT, l'orientation de la métropole responsable qui vise à « réduire la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers » (E) est un enjeu essentiel qui amène logiquement les communes à contenir leur urbanisation au bénéfice des continuités vertes et bleues.

Or, ce projet de SCOT intègre dans son enveloppe urbaine définie, sur la commune du Pian-Médoc, un boisement d'environ 40ha, limitrophe à une zone agricole (au PLU) de la commune de Blanquefort. Aujourd'hui la zone commerciale du Pian (ZACOM) est isolée dans un écrin végétal, et même si elle est desservie par un axe routier, elle n'est pas pour autant intégrée au sein de secteurs résidentiels en développement comme cela est présenté dans le document d'objectifs et d'orientations.

Au regard des plans du projet de SCOT (ZACOM et enveloppe urbaine définie) joints à cette présente observation, il est évident que l'économie du sol n'est pas garantie sur ce secteur de la commune du Pian-Médoc. Nous sommes opposés à ce que ce boisement aussi structurant à l'échelle de l'aire urbaine soit menacé à moyen terme par une urbanisation future fondée sur un effet d'aubaine aux portes de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Ur la commune nous souhaiterions que soient pris en compte deux adaptations des plans (voir plans joints).

- Sur le plan enveloppe urbaine et secteurs de constructions isolées : intégration de deux petites poches d'espaces naturels dans l'enveloppe urbaine.
- Sur le plan des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés : création d'une bande « espaces de nature urbaine à valoriser » le long des lacs de Ford et Padouens avec une largeur de 75m par rapport au bord de la rue Saint Exupéry. Les berges accessibles depuis l'Ecoparc pourraient être aménagées pour accueillir des activités diverses.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Affaire suivie par Franck Bouillon  
Directeur de l'Aménagement Développement et Stratégie Urbaine  
05.56.95.57.88  
Courriel : [nathalie.david@ville-blanquefort.fr](mailto:nathalie.david@ville-blanquefort.fr)

Chantal Bulteau  
Adjointe déléguée à l'urbanisme et à  
l'habitat



CARTE DES ENVELOPPES URBAINES



Le Pian-Médoc

Espace boisé aujourn'hui

ZACOM du Pian

Le Pian-Médoc

Le Taillan-Médoc

Blanquefort

Parempuyre

Bassens

St-Louis-de-Montferri

Ambarac-et-Lagrèzes

Lormont

Bruges

Eysines

Le Haillan

n-de-Médoc

## 11. Le Pian Médoc

Porté par un hypermarché, le site bénéficie d'une dynamique de projet importante. Au sein de secteurs résidentiels en développement, il est situé sur un axe de communication desservant le Médoc, à égale distance des centralités des communes du Pian Médoc ou de Parentignac.



Document d'aménagement commercial

Projet de loi n° 146 sur la modification de la loi relative à la commercialisation des biens immobiliers

Source : © IGN (Orthophoto 2010) © IGN, IGN 2010 - D. L. 2010-1210  
Fond cartographique IGN 145E

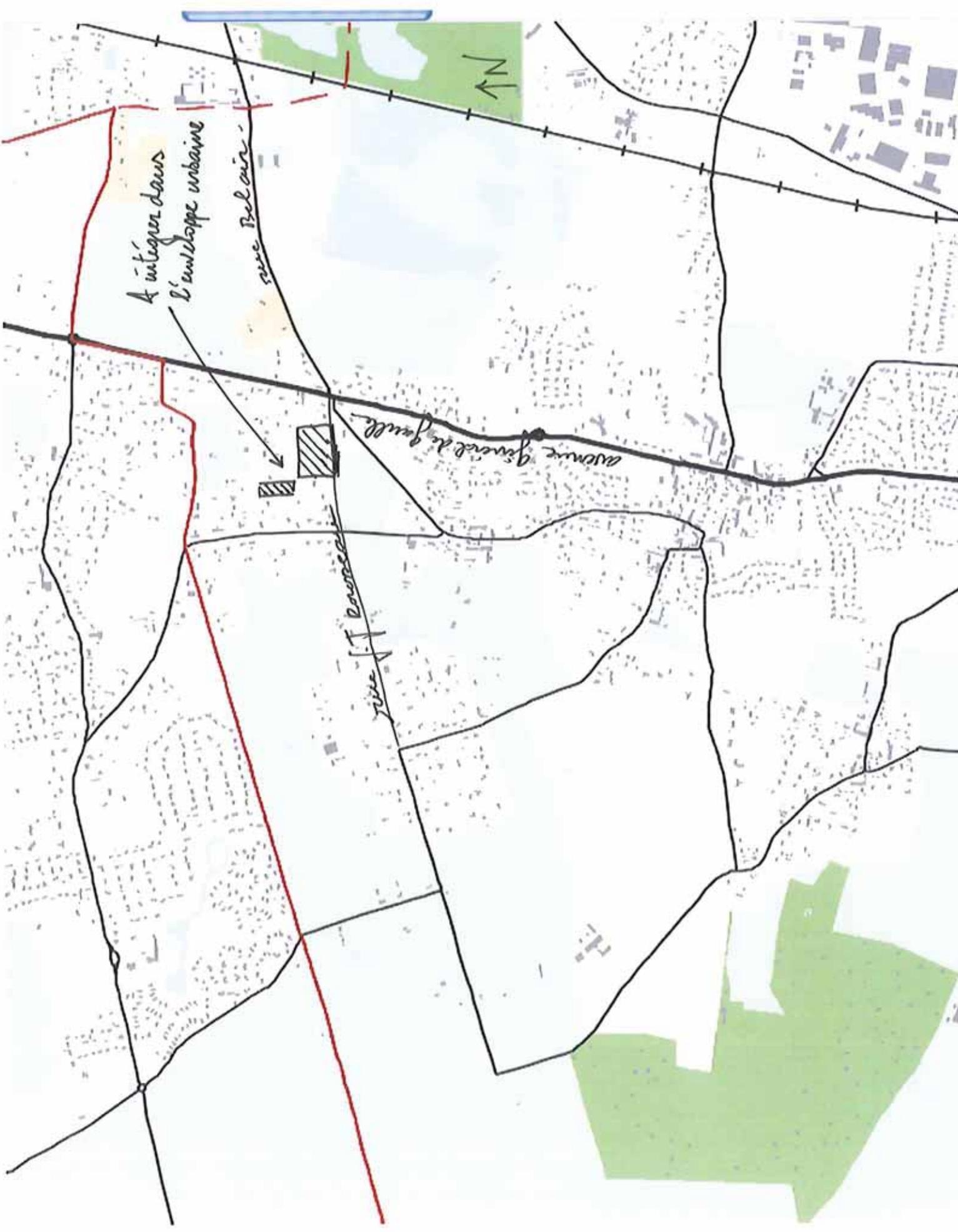
11

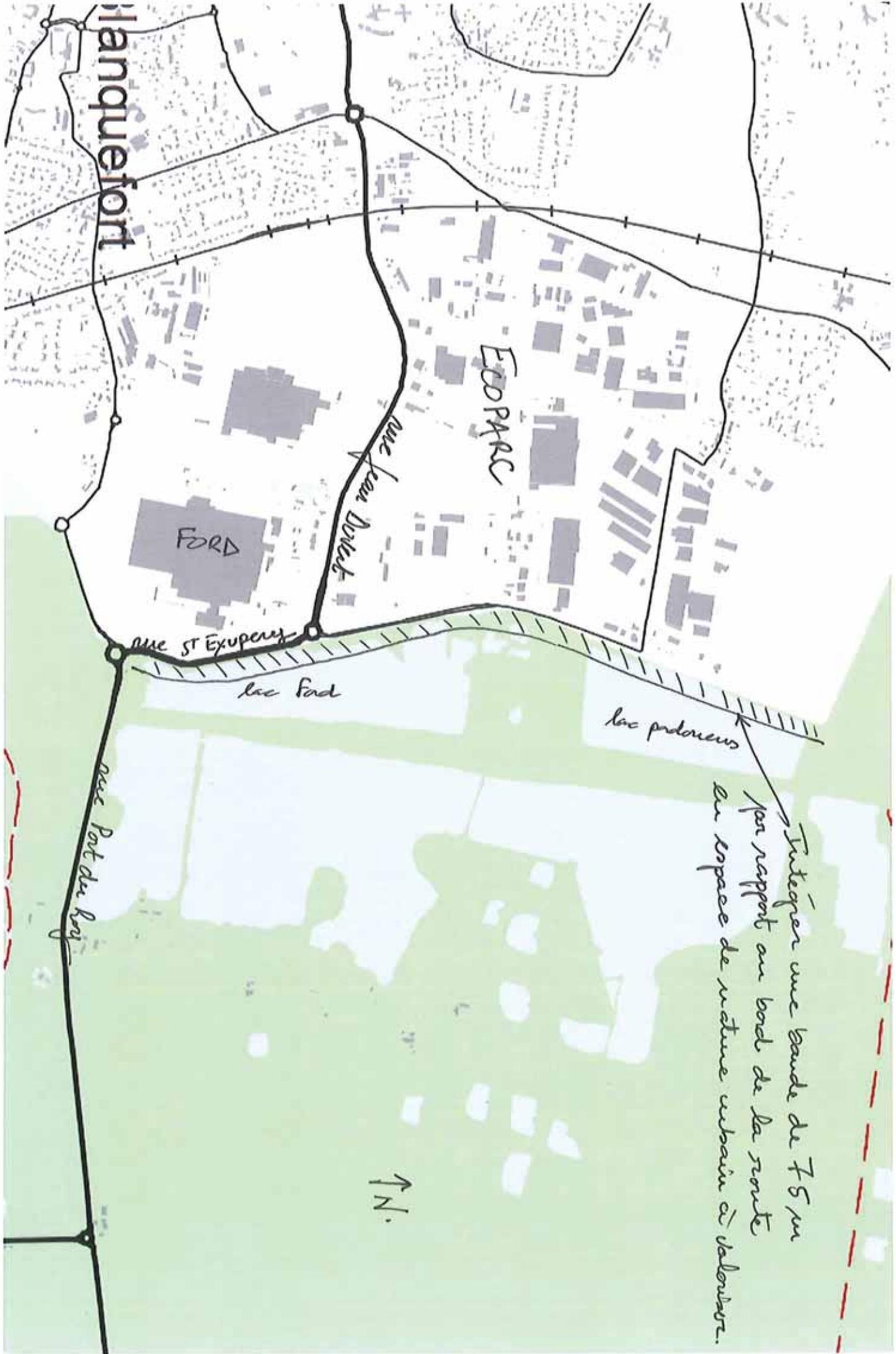
A intégrer dans  
l'enveloppe urbaine

rue Bel air

avenue générale de Gaulle

rue J. T. Rousseau





Blanquefort

EODPARC

FORD

Ave St Exupery

Ave Jean Doulat

lac Ford

lac poldreux

Ave Port du Roy

↑ N.

Intégrer une bande de 75 m par rapport au bord de la route en espace de nature urbain à valeur.



AVIS de CENON

---

**De :** Aurélie Monery [mailto:aurelie.monery@ville-cenon.fr]  
**Envoyé :** mardi 1 octobre 2013 18:22  
**À :** LE GUERN Françoise; RIGAUDY Jean-Baptiste  
**Objet :** TR: Projet de SCOT arrêté : recueil des observations des communes

Bonsoir,

Dans le cadre des cartographies transmises, une seule appelle une interrogation de la part de la Commune de CENON. A la demande de Monsieur le Maire, je me permets ce courriel pour gérer la date limite du 1er octobre.

En effet, Monsieur le Maire avait expressément demandé que l'enveloppe urbaine soit redéfinie au niveau du Parc Palmer, ce qui ne semble pas avoir été pris en compte sur la carte 4 telle qu'envoyée. Deux émergences sont identifiées en socle naturel à préserver, ce qui n'est pas conforme aux souhaits de Cenon (carte en pièce jointe), sachant que ces deux petits sites sont partiellement urbanisés et n'offrent pas de plus-value dans les espaces de nature du Parc Palmer.

De même, au niveau du Cypressat, un secteur est identifié en socle de nature à préserver, alors qu'il est partiellement bâti, occupé par un Centre médico-psycho-pédagogique du Conseil Général. Le laisser dans ce zonage nous pose question quant à l'évolutivité du site, qui, si nous protégeons les espaces boisés plus au sud, pourrait relever de l'enveloppe urbaine.

Si vous souhaitez que je formalise d'une façon particulière ces éléments, n'hésitez pas à m'en faire part par retour de mail. Le courrier est à la signature de Monsieur DELPECH, mais je peux le modifier rapidement.

Restant attentive,

Cordialement,

**Aurélie MONERY**

Directrice

*Direction Urbanisme Economie Insertion Professionnelle*

**MAIRIE DE CENON**

Tél. : 05 57 80 70 61

Fax : 05 57 80 80 33

---

**De :** SIVIERO Carole [mailto:csiviero@cu-bordeaux.fr] **De la part de** MEUNIER Jean-Yves  
**Envoyé :** mercredi 11 septembre 2013 09:40  
**À :** Ambares - Emilie Laurent; Ambes - Assistance DGS ; Artigues - DST - ; Bassens - Herbaut Florence; Bègles - Mauela Gouéran; Begles Ulrich Rodrigo; Blanquefort - Caroline Abalain; Blanquefort - Corinne Bogaert; Blanquefort - Franck Bouillon; Bordeaux - Céline Vendé; Bordeaux - Stéphane Caze; Bouliac - Laurent Cluzel; Bruges - Dominique Pilon; Carbon-Blanc - Jean-Marc Grasseau; Cenon - Jérôme Passicos; Eysines - Corinne Arens; Eysines - Karine Rouzier; Floirac - Serein Marie; Gradignan - Jean-Philippe Labourse; Le Bouscat - Fenouillat Cécile; le Haillan - Gille Capot; le Taillan - Jean Brun-Roudier; Lormont - Sandrine

09/10/2013

Petit; Merignac - Nathalie Bouchain; Mérignac aménagement Urbain; Parempuyre - Lydie Richard; Pessac - Mélanie Magoga; Pessac Stéphane Caillaud; Saint-Aubin - Charlotte Lacroix; St-Louis de Montferrand - Valérie Libert; St-Medard en Jalles - Jean-Michel Gleyze; St-Vincent de Paul; Talence - Menaldo Muriel; Talence - Olivier Caley; Villenave d'Ornon - Mélanie Dumareau-Crepu; ANCELE Kitterie (k.ancele@mairie-begles.fr); BENIGNO David (dgs@saintaubindemedoc.fr); BOUTIGUE Carole (mairie.svp@orange.fr); CARBO Philippe (pcarbo@talence.fr); CHAUVET Alain (alain.chauvet@ville-lormont.fr); CONGIU Denis; CORNEIL Laurent (laurent.corneil@ville-ambaresetlagrave.fr); CROCHEMORE philippe (philippe.crochemore@mairie-ambes.fr); Daniel BOUCAU (daniel.boucau@ville-blancuefort.fr); DE BOUTEILLER Alain (a.debouteiller@mairie-bordeaux.fr); DE OLIVEIRA Alcino (dgs@artigues-pres-bordeaux.fr); DEL SOCORRO Philippe (pdelsocorro@mairie-bruges.fr); LABOUYRIE Alain (dgs@ville-florac33.fr); LARQUIER Jérôme (dg@mairie-parempuyre.fr); LARROUS Serge (s.larrous@saint-medard-en-jalles.fr); LAWNICZAK Michel (michel.lawniczak@ville-cenon.fr); LUNVEN-GEAY Sylvie (dgs@mairie-villenedornon.fr); MAZELIÉ Alain (a.mazelie@ville-martignas.fr); MINJON Patrick (patrick.minjon@ville-eyssines.fr); OLAYA Jérôme (jerome.olaya@ville-bassens.fr); PASTUREAU Alain (dgs@carbon-blanc.fr); PECCABIN Gérard (g.peccabin@merignac.com); ROBALO DIAS David (david.robaldias@ville-lehaillan.fr); SAUVÉ Claude (claude.sauve@mairie-pessac.fr); UHEL Yannick (y.uhel@mairie-le-bouscat.fr); VIELOTTE Eric (evielotte@ville-gradignan.fr); VOIZARD tristan (dgs@ville-bouliac.fr)

**Cc :** LE GUERN Françoise; RIGAUDY Jean-Baptiste; MEUNIER Jean-Yves

**Objet :** Projet de SCOT arrêté :recueil des observations des communes

Bonjour,

Le projet de SCOT a été arrêté par le comité syndical du Sysdau le 11 juillet dernier. Début août, le Sysdau a diffusé le document, d'une part à la Cub pour avis, en tant que personne publique associée, et d'autre part à l'ensemble des communes du Sysdau pour simple information. A ce titre, votre commune a donc reçu le projet de SCOT, mais sans avoir la possibilité de s'exprimer officiellement dans le cadre de la procédure.

La Cub est en train de formaliser son avis qui fera l'objet d'une délibération au Conseil Communautaire du 25 octobre notre établissement devant communiquer son avis au Sysdau dans les 3 mois suivant la réception du dossier.

Cet avis se décomposera en deux volets :

- Un rapport général sur le respect des grandes orientations communautaires, leur prise en compte dans le document prescriptif et la démarche de mise en œuvre, rapport qui constituera le corps de la délibération.
- Une annexe à la délibération regroupant des remarques et observations sur les prescriptions techniques et de leur faisabilité .

Même si ce dossier a fait l'objet déjà de nombreuses réunions dans différents formats qui ont permis d'ajuster les documents, il nous est apparu important, à ce stade du dossier, que les communes de la Cub, si elles le jugent utiles, puissent faire part de leurs remarques sur le contenu du dossier finalisé par le Sysdau. Aussi La Cub a prévu que ces observations éventuelles formulées par les communes soient présentes dans le document annexé à la délibération.

Dans ce sens et si les documents transmis par le SYSDAU appellent de votre part des remarques techniques il vous est demandé de les transmettre sans tarder à la Direction de l'urbanisme de la CUB :

- Jean Baptiste Rigaudy ([jbrigaudy@cu-bordeaux.fr](mailto:jbrigaudy@cu-bordeaux.fr))
- Françoise Le Guern ([flequern@cu-bordeaux.fr](mailto:flequern@cu-bordeaux.fr))

et ce au plus tard le 1er octobre, .

Restant à votre disposition pour toutes précisions et vous remerciant dès à présent de votre collaboration,

Cordialement

Jean - Yves Meunier  
directeur Général adjoint  
responsable du pôle Dynamiques urbaines  
Tél : 05.56.93.67.54  
[jymeunier@cu-bordeaux.fr](mailto:jymeunier@cu-bordeaux.fr)



Communauté urbaine de Bordeaux  
Esplanade Charles - de - Gaulle  
33076 Bordeaux cedex

---

*La Cub a choisi la suite bureautique LibreOffice. Afin de faciliter vos échanges avec les services communautaires, nous vous prions de bien vouloir observer les règles suivantes lors des transferts de fichiers :*

*Les échanges de documents bureautiques révisables en provenance ou à destination de La Cub se feront au format ODF (Open Document Format) dans sa version 1.2. Cette exigence porte sur les documents issus d'un traitement de texte, d'un tableur ou d'un logiciel de présentation.*

*Les échanges de documents bureautiques non révisables en provenance ou à destination de La Cub se feront quant à eux au format PDF.*

Ce courrier électronique et ses fichiers attachés proviennent de La Cub .

Ils ne constituent pas un document officiel. Ils sont confidentiels et à l'usage exclusif du destinataire. Toute divulgation, copie, utilisation ou communication non autorisée de ce courrier électronique ou de tout fichier attaché est strictement interdite et peut être illégale.

Si vous recevez ce courrier électronique par erreur, nous vous prions d'en informer l'expéditeur et d'effacer ce courrier électronique de votre système informatique.

---

---

**Les enveloppes urbaines et secteurs de constructions isolées du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise**

**4**



- CUB**  
 Artigues-près-Bordeaux  
 Bassens  
 Boulliac  
 Cenon  
 Carbon-Blanc  
 Floirac  
 Lormont

- Enveloppe urbaine
- Secteur de constructions isolées
- Espaces agricoles, naturels et forestiers protégés
- Espace agricole, naturel et forestier majeur protégé
- Espace de nature urbaine à valoriser
- Terrain agricole, naturel et forestier à préserver
- Terrain agricole, naturel et forestier à préserver

Sources :  
 © IGN Orthophoto 2010  
 © IGN BdTopo2010  
 © a'urba  
 Version 3 - 30 mai 2013



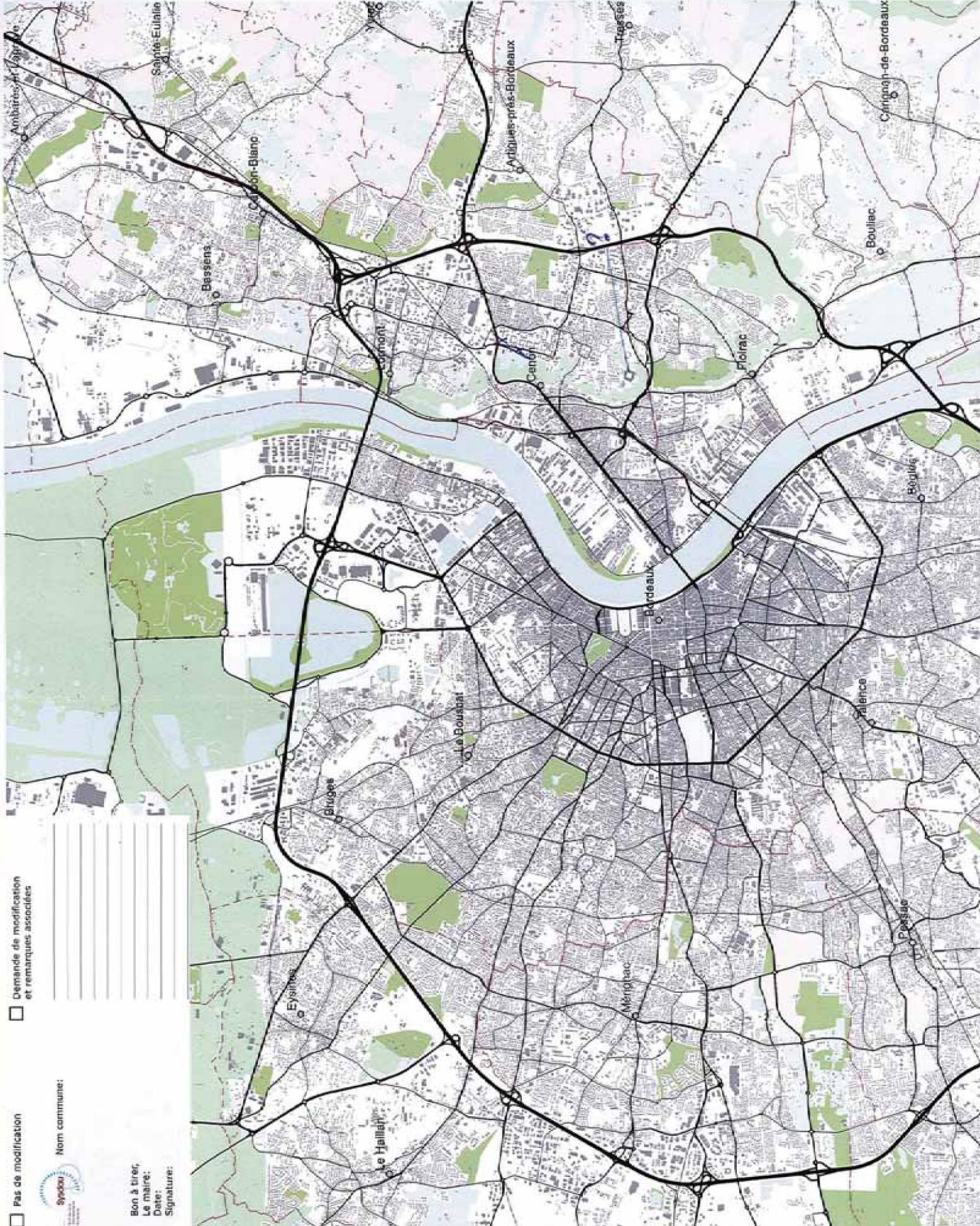
0 250 500 1 000 m

Pas de modification

Demande de modification et remarques associées

Nom commune: \_\_\_\_\_

Bon à tirer,  
 Le maire:  
 Date: \_\_\_\_\_  
 Signature: \_\_\_\_\_



**AVIS DE LA COMMUNE DU HAILLAN**

**De :** gilles capot [mailto:gilles.capot@ville-lehaillan.fr]

**Envoyé :** vendredi 11 octobre 2013 14:22

**À :** LE GUERN Francoise

**Objet :** Revision PLU.

Bonjour Madame,

nous avons fortuitement découvert que le site "Girondins de Bordeaux" sis avenue MDassault au Haillan est inscrit en zone verte du SCOT.

Or il se trouve que dans le cadre de la procédure de révision du PLU ce club omnisport, à ne pas confondre avec le club professionnel de football , nous avait saisi d'une demande de zonage à laquelle le Maire du Haillan avait donné son accord.

Décrite sommairement la demande réside dans le maintien d'un zonage naturel à vocation sportive ,type n3 ,pour les deux tiers du site , et de la modification de la partie la plus à l'ouest de l'entité foncière en zone de développement économique(parcelle ba23). Nous avons rendez-vous aujourd'hui même avec Monsieur Alibert pour définir la meilleure traduction possible de cette demande dans les nouveaux zonage d'activité. Je vous remercie de tenir compte de cette demande en cours qui a été reçue par la Cub le 29 08 2012.

Cordialement ,  
Gilles Capot.



**gilles.capot**

SERVICE A MODIFIER

Ville du Haillan

137 avenue Pasteur - 33186 Le Haillan cedex

Tél : A MODIFIER

Fax : 05 57 93 11 12

**>> Agissons au quotidien pour préserver notre environnement. N'imprimez ce courrier et les documents joints que si nécessaire.**

Bordeaux, le 14 AOUT 2012

COMMUNAUTÉ  
URBAINE DE BORDEAUX

**LACUB**

DÉPLACEMENTS  
ENVIRONNEMENT  
URBANISME  
DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE

Monsieur Bernard Labiste

Maire du Haillan  
Hôtel de Ville  
137 avenue Pasteur

33185 Le Haillan

Vu BL -> URBA 31/08/12

|                     |  |   |  |
|---------------------|--|---|--|
| Ville du Haillan    |  | Courrier arrivé                                     |  |
| Direction Générale  |  | Communication                                       |  |
| Cabinet             |  | Agenda 21   |  |
| 29 AOUT 2012        |  |   |  |
| Police Municipale   |  | Pôle des Services à la population                   |  |
| Pôle des Ressources |  | Pôle Technique du Développement et de l'Aménagement |  |

objet : Le Haillan - Révision du PLU - Demande de modification de zonage (parcelle BA 23)

nos références : DU/SPU/FV/FR / UB10/2012/0319

vos références : votre courrier du 4 juillet 2012

Monsieur le Maire,

J'ai bien reçu votre courrier, cité en référence, relatif à la demande du Club Omnisports « les Girondins de Bordeaux » pour modification du zonage de N3 en UE sur une partie de la parcelle BA 23 du domaine de Rocquevielle

Il m'appartient de vous indiquer que cette demande sera examinée, en concertation avec la commune, dans le cadre de la procédure de révision du PLU en cours.

Je vous invite à consulter régulièrement le site Internet [www.lacub.com](http://www.lacub.com) pour vous tenir informé de la mise en œuvre de cette procédure.

Dans cette attente,

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs. *cordiaux*

**Michel Vayssié**  
Directeur Général

Affaire suivie par : Frédéric Vignolles  
Tél. 05 56 99 89 54  
Fax : 05 56 99 87 89  
e-mail : [fvignolles@cu-bordeaux.fr](mailto:fvignolles@cu-bordeaux.fr)

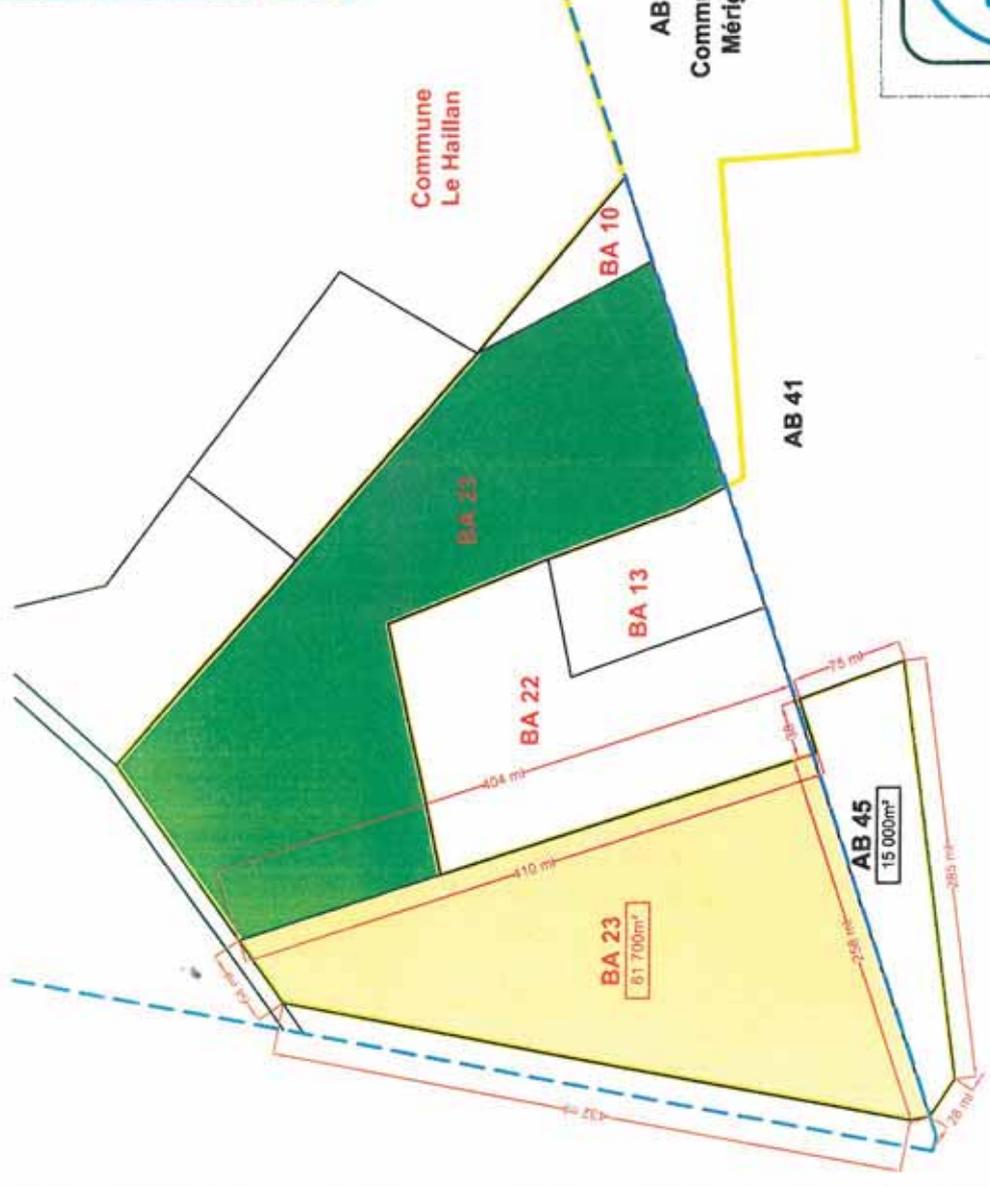
Direction de l'Urbanisme  
Service Planification Urbaine

correspondance  
à adresser au Président

Communauté urbaine de Bordeaux  
Esplanade Charles-de-Gaulle  
33076 Bordeaux cedex

Tél. 05 56 99 84 84  
Fax 05 56 96 19 40

[www.lacub.com](http://www.lacub.com)



- Limite de propriété
- Limite de communes
- ZONE BOISEE
- ZONE A RECLASSER

### Girondins de Bordeaux Omnisports

Domaine de Rocquevielle  
 107, avenue Marcel Dassault  
 33700 MERIGNAC  
 Tél ; 05.56.34.41.94  
 Fax ; 05.56.34.77.00



**Plan Cadastre - Commune Le Haillan (33185)**  
**Dans le cadre de l'AEROPARC**





Lormont, le lundi 16 septembre 2013

→ FLG

Direction des Services Techniques et de l'Urbanisme

Affaire suivie par : EM/Sandrine PETIT  
Tél. 05 57 77 63 40  
Fax. 05 57 77 63 77  
E. mail : services.techniques@ville-lormont.fr

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX  
MONSIEUR LE PRESIDENT  
ESPLANADE CHARLES DE GAULLE  
33076 BORDEAUX CEDEX



A l'attention de Madame LEGUERN – Direction de l'urbanisme

Objet : révision du SCOT – avis sur le dossier du SCOT présenté pour l'arrêt du projet le 11 juillet dernier.

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
| POLE DYNAMIQUES URBAINES<br>DIRECTION DE L'URBANISME |                                  |
| N° 1131  | DATE : 21/09/13                  |
| Appui administratif                                  | <input type="checkbox"/>         |
| Service Planification Urbaine                        | <input type="checkbox"/>         |
| Service Programmation et Aménagement                 | <input type="checkbox"/>         |
| Autre : FLG  |                                  |
| <input type="checkbox"/> Réponse                     | <input type="checkbox"/> Avis    |
| <input checked="" type="checkbox"/> Attribution      | <input type="checkbox"/> Réunion |

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le courrier adressé ce jour à Monsieur le Président du SYSDAU, concernant notre avis sur le dossier SCOT présenté pour l'arrêt du projet.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations les meilleures.



Le Maire,  
J. TOUZEAU

|                 |     |
|-----------------|-----|
| DGS             | d   |
| JURIDIQUE       | so  |
| USTU            |     |
| CHEF DE SERVICE | FLG |

Tout courrier doit être adressé impersonnellement à Monsieur le Maire  
Mairie de Lormont, rue André Dupin - BP N°1 33305 Lormont cedex  
Tél. 05 57 77 63 27 - Fax 05 57 77 63 28 - E.mail : mairie@ville-lormont.fr - Internet : lormont.fr



Services Techniques et d'Urbanisme

Lormont, le vendredi 6 septembre 2013

REÇU 20 SEP. 2013

Affaire suivie par : S. PETIT  
Tél. 05 57 77 63 40  
Fax. 05 57 77 63 47  
e.mail : sandrine.petit@ville-lormont.fr

Monsieur le Président  
SYSDAU – Hangar G2  
Quai Armand Lalande  
BP 88 – 33041 BORDEAUX cedex

**Objet : révision du SCOT – avis sur le dossier de SCOT présenté pour l'arrêt du projet – 11 juillet 2013**

Monsieur le Président,

Afin de finaliser l'ensemble des échanges que nous avons pu avoir concernant le classement des espaces agricoles, naturels et forestiers du SCOT, et au vu des dernières évolutions des éléments de doctrine, il me semble que de petites adaptations sont à réaliser concernant 4 propriétés privées sur la commune de Lormont.

En effet, tout en respectant les objectifs de notre projet de ville quant à la préservation de ce patrimoine vert, il s'agit également de prendre en compte la difficulté pour les propriétaires privés de subvenir aux frais d'entretien de leur patrimoine. Je souhaiterai donc que les domaines du Chalet, du Manoir du Moulin, de Lacroix, de Rouffiac (cf plans ci-joint) soient classés dans le socle Agricole Naturel et Forestier, ce qui permettra aux propriétaires de pouvoir faire évoluer leur patrimoine dans le respect de la vocation naturelle de ces sites.

De plus, comme demandé par ailleurs, vous trouverez ci-joint la clé USB.

Vous remerciant de bien vouloir prendre en compte notre demande dans le cadre de la finalisation du document réglementaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes salutations les meilleures.

*Bien à vous,*

Le Maire,  
Jean TOUZEAU



|                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| DOS             | <i>[Signature]</i> |
| JURIDIQUE       |                    |
| DSTU            | <i>[Signature]</i> |
| CHEF DE SERVICE | <i>[Signature]</i> |

*Tout courrier doit être adressé impersonnellement à Monsieur le Maire  
Mairie de Lormont, rue André Dupin - BP N°1 33305 Lormont cedex*

*Tél. 05 57 77 63 27 - Fax 05 57 77 63 28 - E.mail : mairie@ville-lormont.fr - Internet : lormont.fr*

**Les enveloppes urbaines et secteurs de constructions isolées du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise**

**4**



- CUB**  
 Artigues-près-Bordeaux  
 Bassens  
 Bordeaux  
 Bouliac  
 Cenon  
 Carbon-Blanc  
 Floirac  
 Lormont

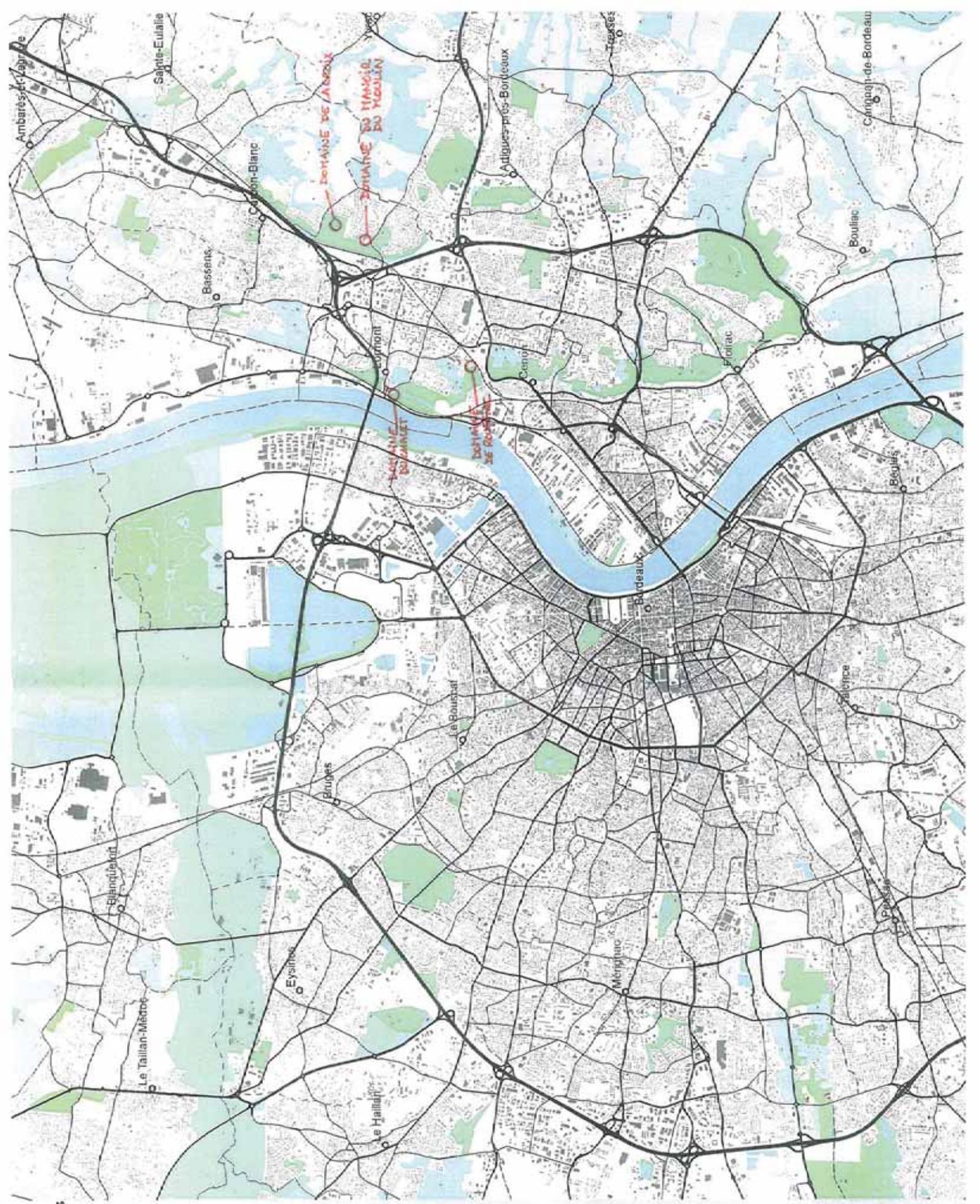
- Enveloppe urbaine
- Secteur de constructions isolées
- Espaces agricoles, naturels et forestiers protégés
- Espace agricole, naturel et forestier majeur protégé
- Espace de nature urbain à valoriser
- Terrain viticole à préserver
- Soile agricole, naturel et forestier à préserver

Sources :  
 © IGN Orthophoto 2010  
 © IGN Bédtopo 2010  
 © A'urba  
 Fond cartographique indicatif  
 Projet de SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise  
 Approuvé par le comité syndical de Syndau le 11 juillet 2013



**a'urba.**  
 Bureau d'Architecture Urbaine

0 250-500 1 000  
 m



**Les espaces agricoles, naturels et forestiers protégés du SCOT bordelaise de l'aire métropolitaine bordelaise**

**10**

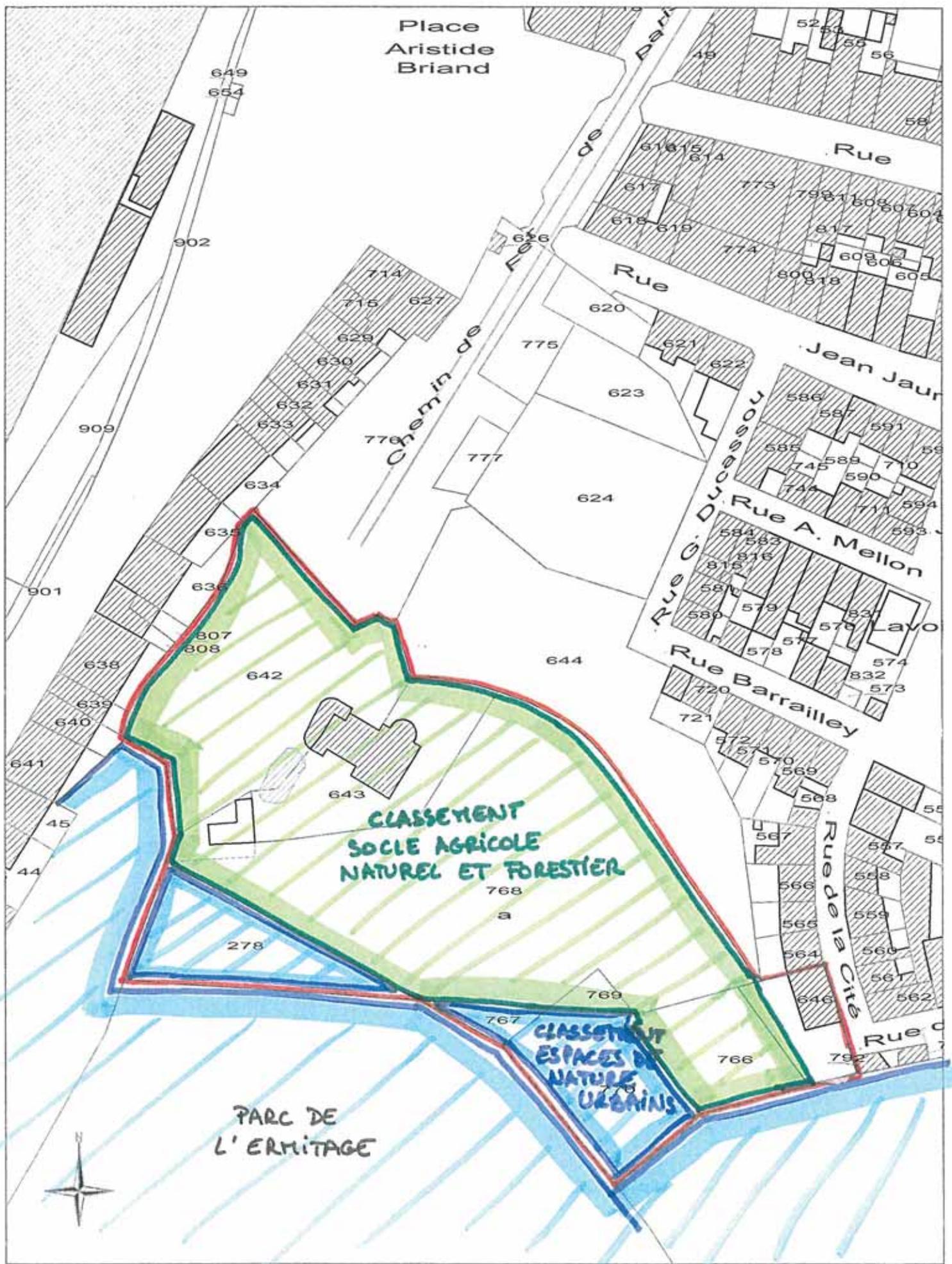
|    |    |    |    |
|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  |
| 5  | 6  | 9  | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 |    |    |

-  Espaces agricoles, naturel et forestier majeur
-  Espace de nature urbain
-  Terrain viticole protégé
-  Affluent majeur
-  Fil de l'eau (hors affluent majeur)

Sources :  
 © IGN Orthophoto 2010  
 © IGN Bd topo 2010  
 © a'urba  
 Fond cartographique inconnu

Projet de SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise arrêté par le comité syndical du Syctau le 11 juillet 2013



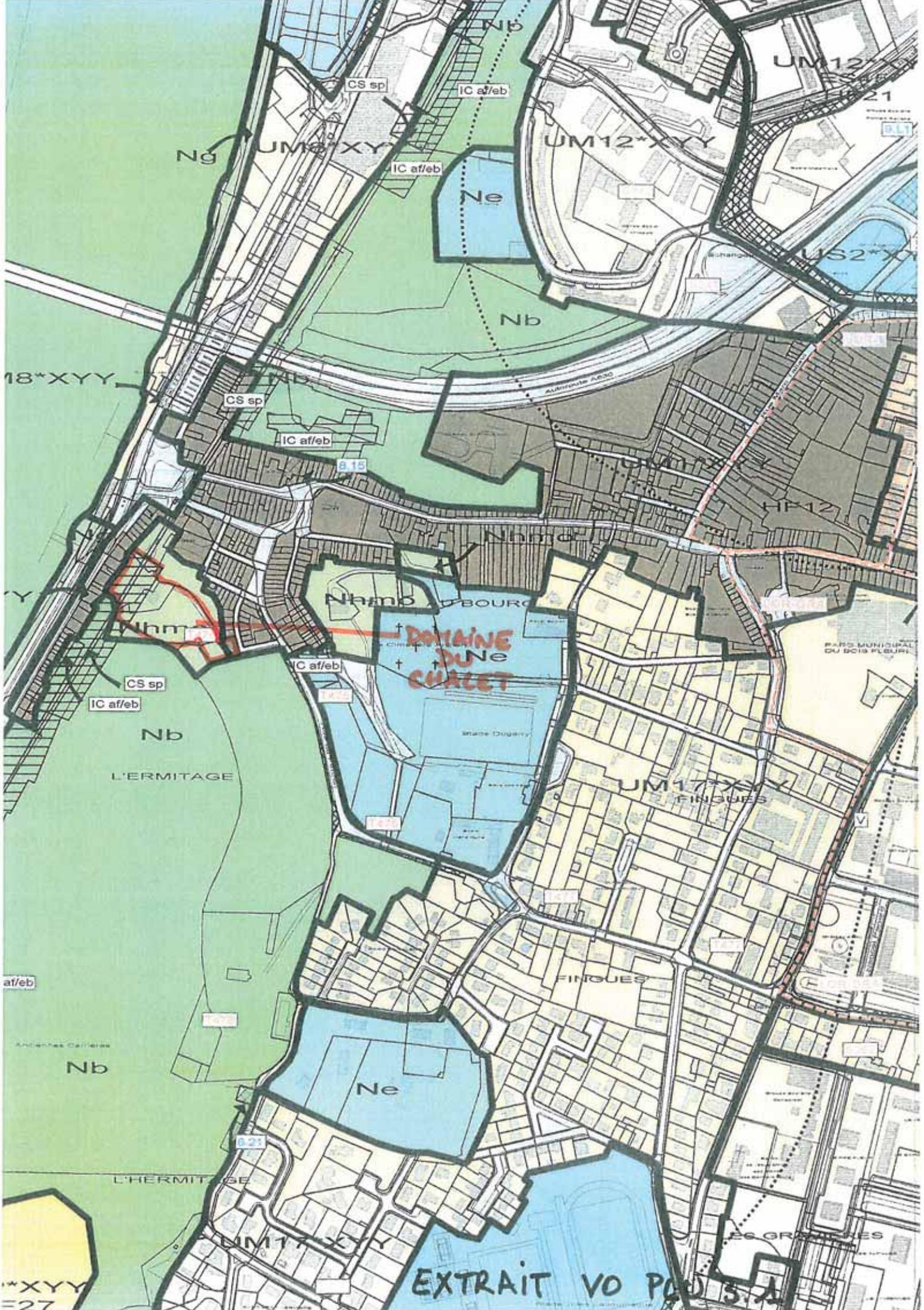


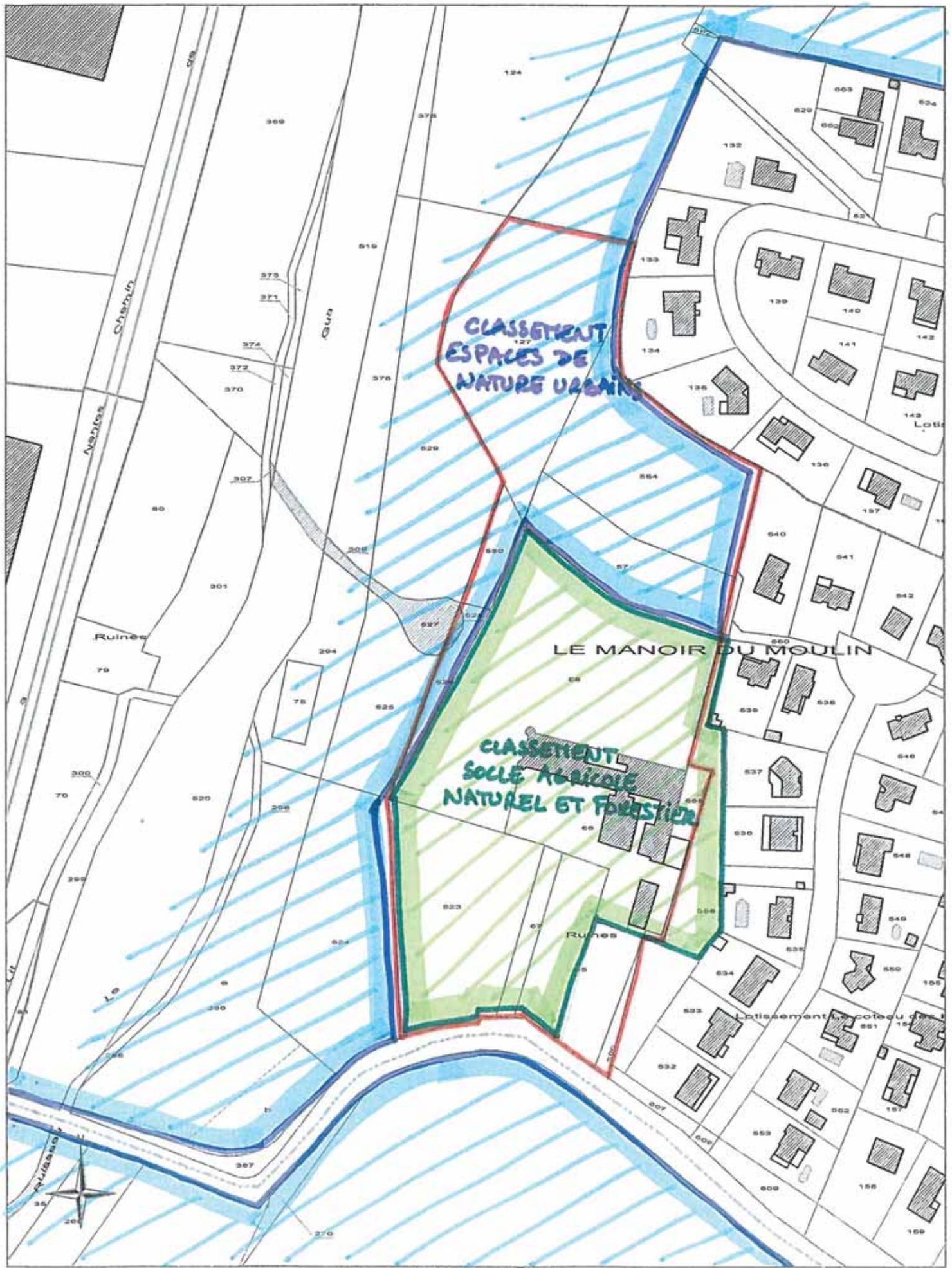
PARC DE L'ERMITAGE

**CLASSEMENT SCOT**

- DOMAINE DU CHALET
- ESPACES DE NATURE URBAIN
- SOLLE AGRICOLE NATUREL ET FORESTIER

SECTION AX  
 Echelle : 1/1000  
 27/08/2013





**CLASSEMENT SCOT**

- **DOMAINE DU MANOIR DU MOULIN**
- ▨ **ESPACES DE NATURE URBAINS**
- ▨ **SOLLE AGRICOLE NATUREL ET FORESTIER**

Echelle : 1/2000

28/08/2013

UPZ\*XY

Ng

LA CROIX

Nhmo

LE

Ng

UM17\*XY

Nhmo

LE MANOIR DU MOULIN

LE MANOIR DU MOULIN

LA CROIX

Parcours Botanique

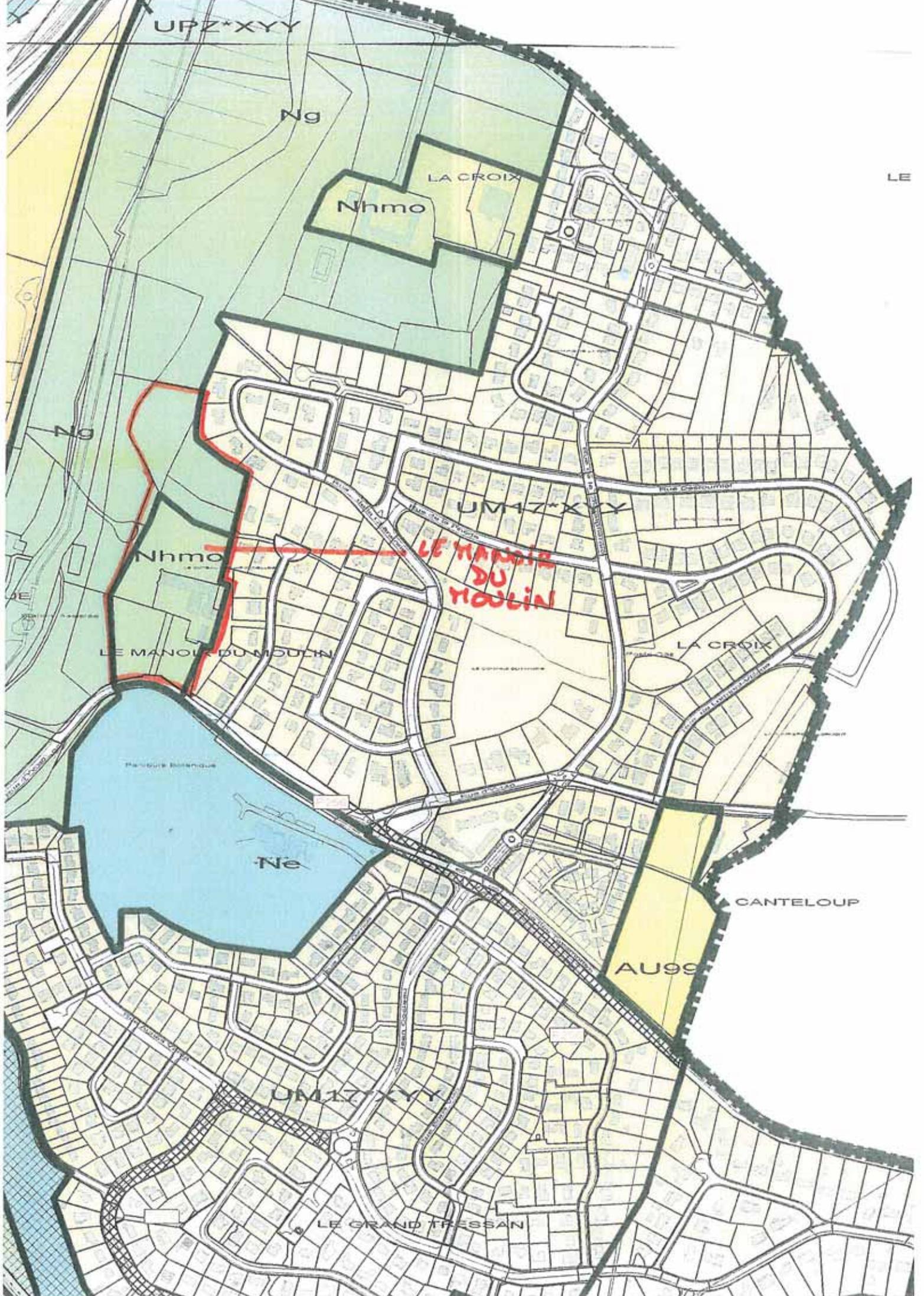
Ne

CANTELOUP

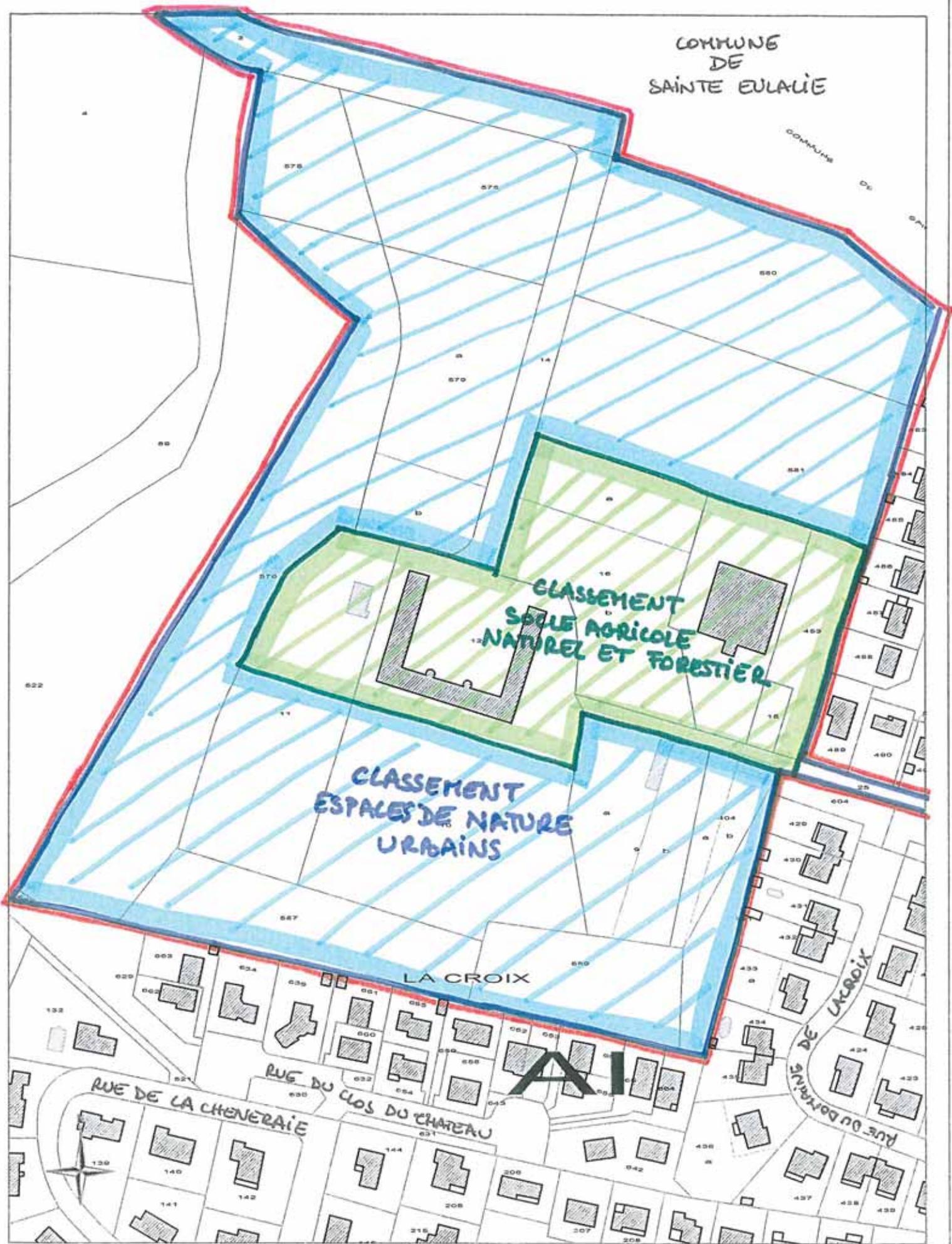
AU99

UM17\*XY

LE GRAND TRESSAN



COMMUNE  
DE  
SAINTE EULALIE



SECTION AI

Echelle : 1/2000

27/08/2013

-  CLASSEMENT SCOT
-  DOMAINE DE LA CROIX
-  ESPACES DE NATURE URBAINS
-  SOCLE AGRICOLE NATUREL ET FORESTIER

GRAND SALAZARD

E CBI

LE BOURG

MOUSSE

E CBI

LA GRAVE

LES FLANDRES

BELLASSISE

Ng

UPZ\*XYX

DOMAINE DE LA CROIX

Ng

LA CROIX

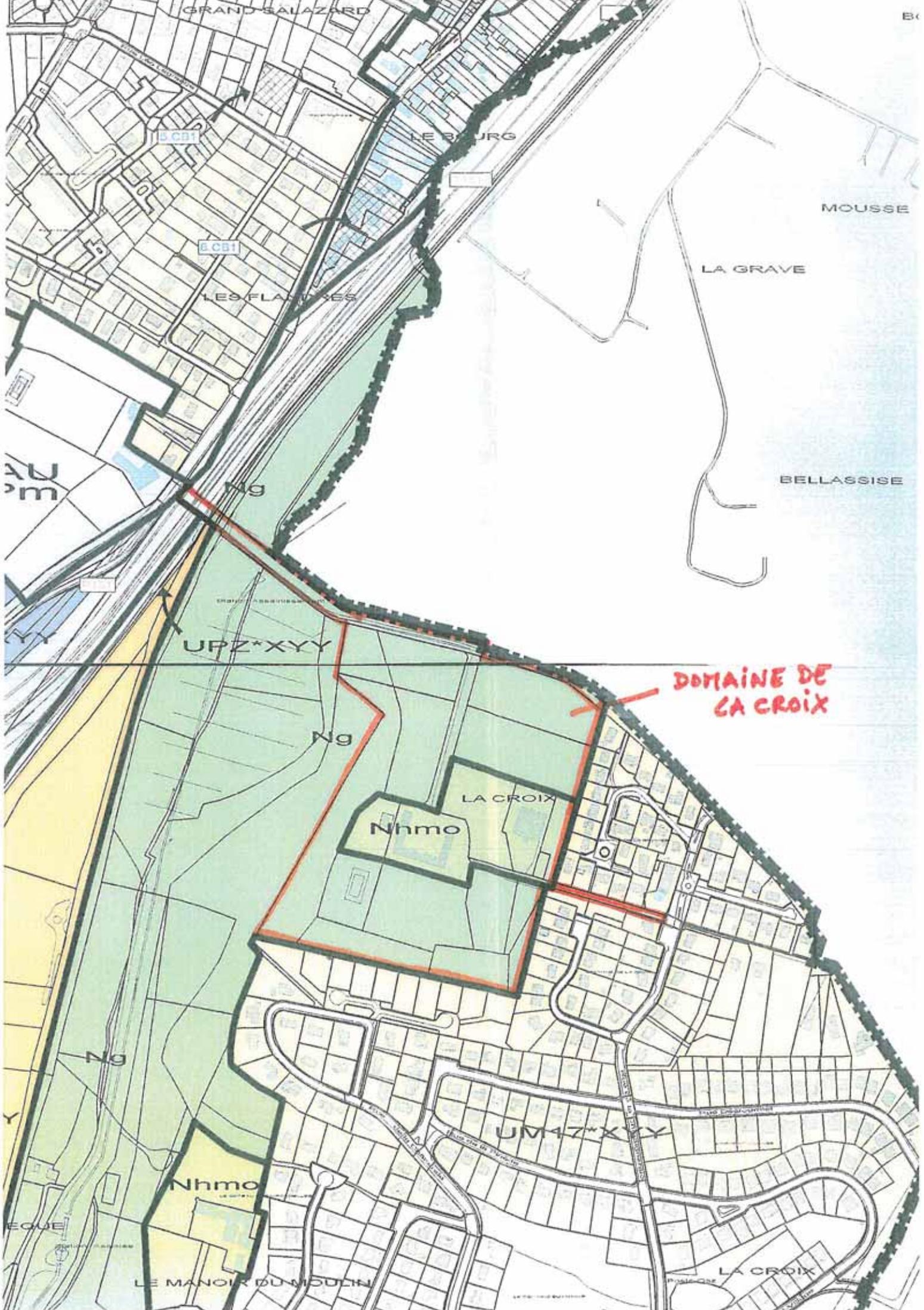
Nhmo

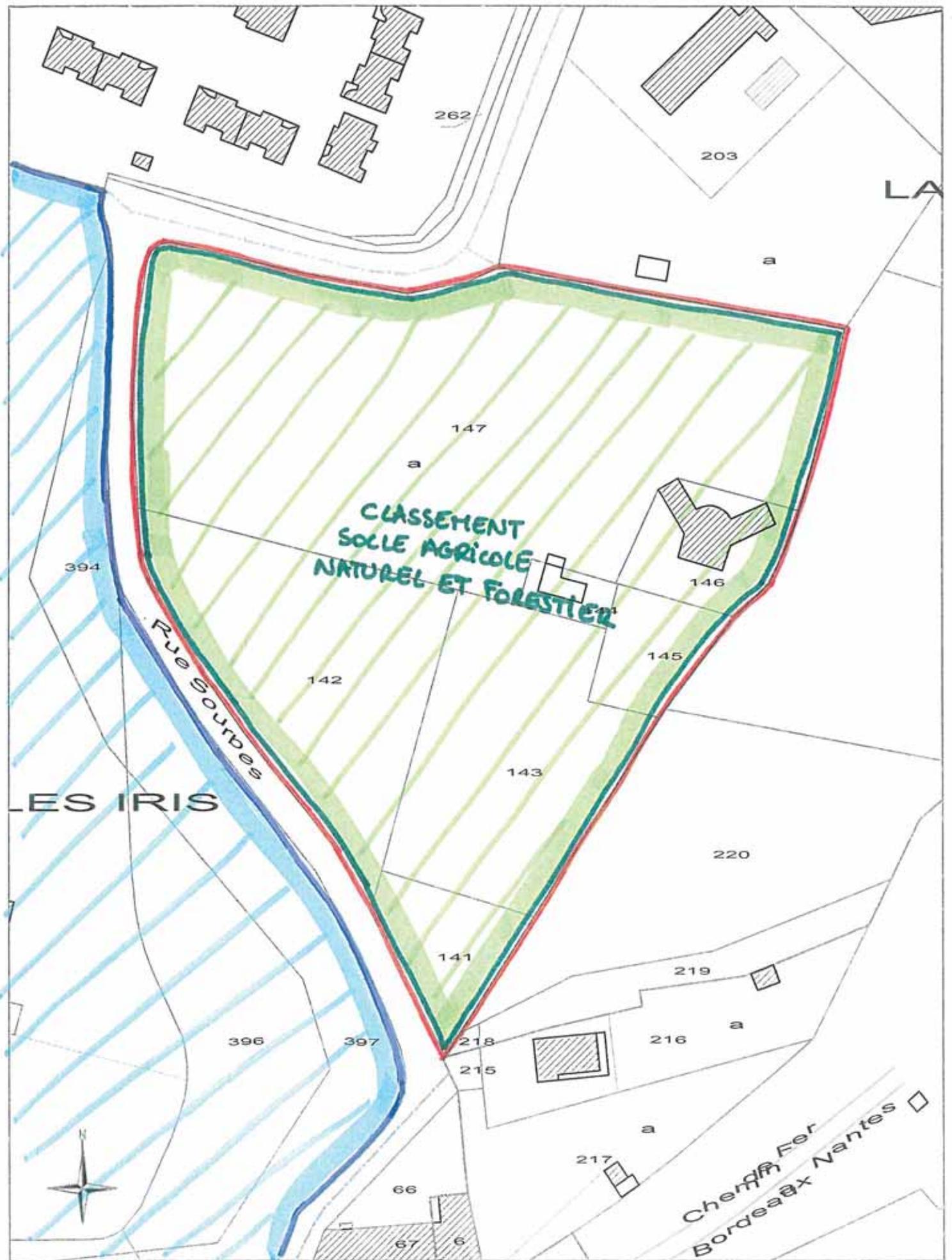
UM17\*XYX

Nhmo

LE MANOIR DU MOULIN

LA CROIX





CLASSEMENT  
SOLLE AGRICOLE  
NATUREL ET FORESTIER

LES IRIS

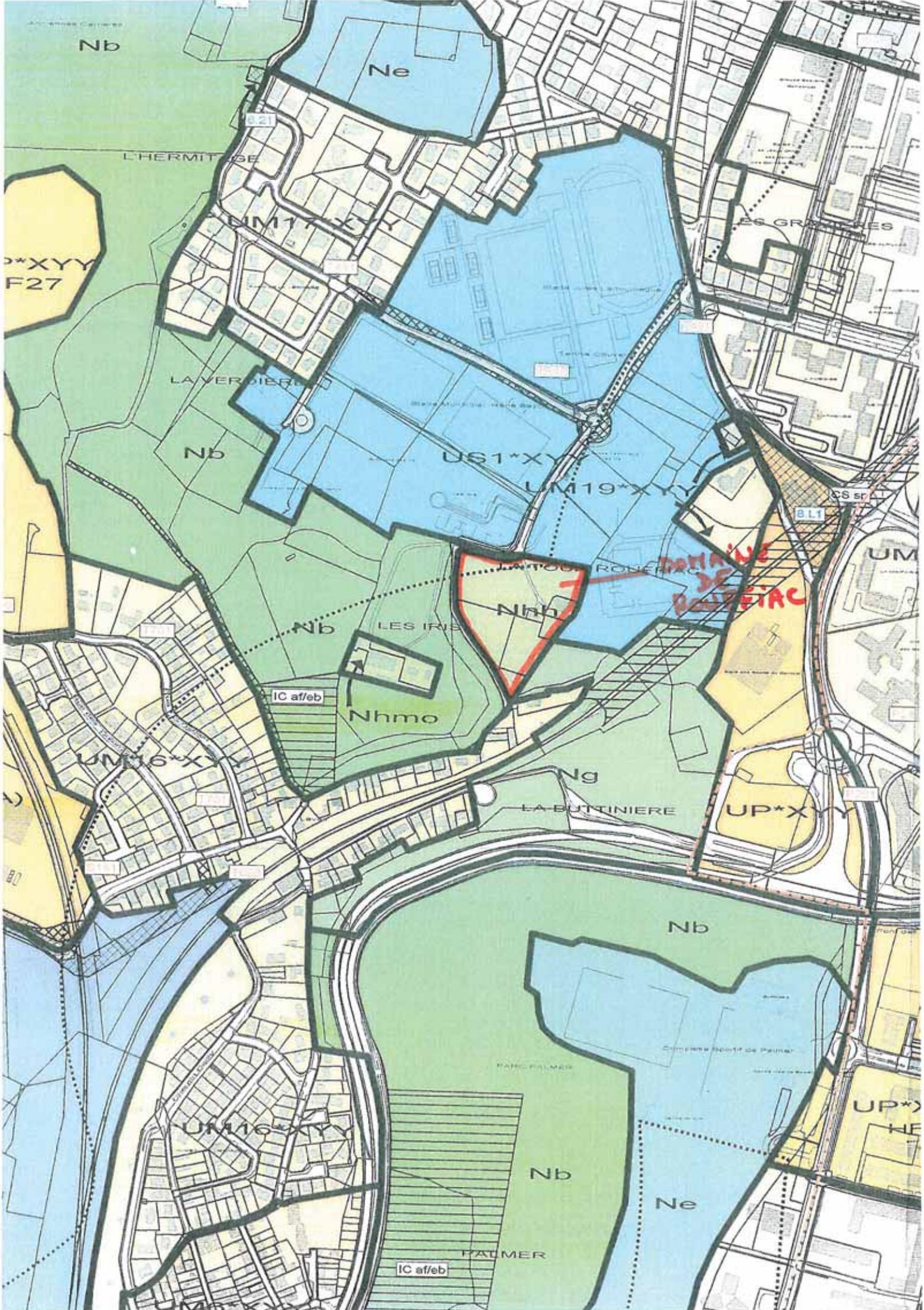
Rue Sourbes

Chem. Fer  
Bordeaux Nantes

CLASSEMENT SCOT

- DOMAINE DE ROUFFIAC
- ESPACES DE NATURE URBAINS
- SOLLE AGRICOLE NATUREL ET FORESTIER

SECTION AT  
Echelle : 1/1000  
27/03/2013



MERIGNAC, le 26 septembre 2013



Le Maire

**Monsieur Vincent FELTESSE**  
Président Communauté Urbaine de  
Bordeaux  
Esplanade Charles de Gaulle  
33076 BORDEAUX CEDEX

**POLE DEVELOPPEMENT DURABLE**

*Direction Aménagement Urbain*

*Nos références :*

*MB/SM/1309/MSM/7294*

**OBJET : MERIGNAC – Projet d'arrêt de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**

*Affaire suivie par Mathieu BERNARD*

*Tél. : 05.56.18.88.02*

Monsieur le Président,

Suite à l'arrêt du projet de SCOT révisé le 11 juillet dernier, vous sollicitez nos remarques éventuelles sur le contenu du dossier finalisé par le Sysdau.

La ville de Mérignac a déjà eu l'occasion de transmettre ses observations lors de réunions techniques.

A la suite, les thématiques les plus impactantes ont été traitées, notamment concernant la préservation de la Coulée verte, le projet de ZACOM ou encore l'inscription de la liaison en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) Aéroport - Cœur d'agglomération – gare St Jean par Mérignac.

Un dernier courrier de requêtes, ci-joint, a été envoyé au SYSDAU le 27 juin.

Ces dernières ont bien été prises en compte dans le projet de Document d'Orientations et d'Objectifs (D2O) arrêté le 11 juillet et transmis à la ville les jours suivants.

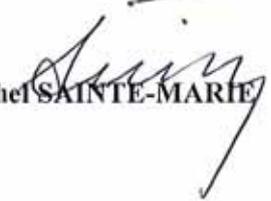
En retour, je demeure en attente du rapport de vos services, tel qu'il sera proposé aux élus communautaires, afin d'en vérifier l'adéquation avec les objectifs de la ville.

Dans cette attente,

Je vous prie de recevoir, Monsieur le

Président, mes sincères salutations.



  
**Michel SAINTE-MARIE**

MERIGNAC, le 1er juillet 2013

Le Maire

**Monsieur Serge LAMAISON**  
Président du SYSDAU  
Hangar G2  
Quai Armand Lalande  
BP88  
33041 BORDEAUX CEDEX

**POLE DEVELOPPEMENT DURABLE**

*Direction Aménagement Urbain*

*Nos références :*

*MB/SM/1306/MSM/5175*

**OBJET : MERIGNAC – SCOT – Révision**

**Document d'Orientation et d'Objectifs – Demandes d'amendement**

*Affaire suivie par Mathieu BERNARD*

*Tél. : 05.56.18.88.02*

Monsieur le Président

Je vous prie de trouver ci-joint les demandes d'amendements de la ville de Mérignac, concernant la version 3 du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

Dans l'attente de votre retour,

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, mes sincères salutations.

*Amis Liés,*  




**Michel SAINTE-MARIE**

## Schéma de Cohérence Territoriale

### Demandes d'amendements sur le DOO Version 3 avant arrêt du projet de SCoT

#### 1. Amendements et corrections de texte demandés

##### p115

Concernant l'ouverture à l'urbanisation de la zone économique à urbaniser à long terme dans le secteur des Deux Poteaux, le SCoT ne doit pas limiter l'implantation d'une grande entreprise dans le cas d'une opportunité soudaine. **Supprimer le passage ci-dessous**, tout en en maintenant le principe d'un projet économique global qualitatif à réaliser en cas d'implantation.

~~« Leur ouverture est soumise à plusieurs conditions, distinguées suivant les cas: dans le cas d'extension de sites d'activités, leur ouverture à l'urbanisation ne peut se faire que si le foncier existant ou de court / moyen terme ne présente plus de potentiel d'accueil, conformément aux dispositions du point « Optimiser les sites économiques et limiter la création de friches » »~~

##### p161, l.18

~~« Une parcelle à vocation économique (le commerce n'étant pas ici pris en compte) ne peut donc muter en faveur d'une destination commerciale. »~~

**Cette phrase doit être supprimée (l18, p161)**, car elle conditionne l'arrivée d'un commerce en dehors de la Zacom (même dans la zone des 500 m) à une affectation déjà commerçante de la parcelle d'accueil. Ceci ne va pas dans le sens de la diversification des fonctions des sites économiques et commerciaux.

##### P118, chapitre O2, l.1-2

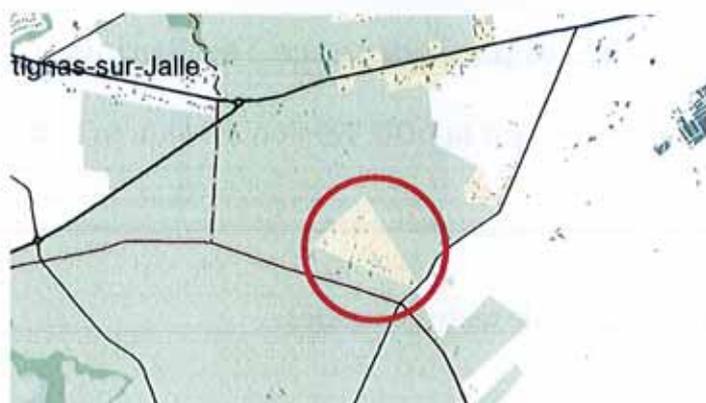
~~« Dans le but de favoriser le rayonnement de Bordeaux, l'offre culturelle d'échelle métropolitaine doit rester concentrée sur la ville de Bordeaux, de part et d'autre de la Garonne. »~~

Supprimer cette phrase, la compétence Culturelle étant une compétence communale. De plus, l'offre culturelle métropolitaine tire, au contraire, sa richesse de la complémentarité entre les équipements culturels des différentes Villes de la métropole (Partenariat Pin Galant de Mérignac avec l'Entrepôt du Haillan par exemple).

## 2. Amendements et corrections cartographiques demandés

### Atlas des territoires, planche 14.

Suite aux nouveaux arbitrages, inscrire le secteur de Bellevue en dehors des enveloppes urbaines, en secteur « Socle naturel et forestier à préserver » compte tenu du caractère illégal de la majorité des implantations, afin de ne pas générer de régularisation ou de nouveaux droits à construire.



### P59 et p61

Modifier la localisation du centre aéré de Marchegay (n°12 à mettre au niveau du n°11).



#### Préserver et valoriser des sites de projets du plateau landais

Définition préalable et lien avec la cartographie :

En s'appuyant sur les aires et exploitations existantes d'une part, et sur les sites potentiels d'autre part, le SCoT propose la localisation de sites de « projets naturels, agricoles ou sylvicoles » à vocation pédagogique, touristique ou de loisirs sur l'ouest de l'agglomération.

Les sites de projets du plateau landais identifiés sont les suivants :

5. Parc de Tansil (Blanquefort)
6. Bois du Tallan-Médoc
7. Zone de loisirs du Heu et de Marcaton (St-Aubin-de-Médoc)
8. Espace boisé de la Jalle et Poudrière (St-Médard-en-Jalles)
9. Plaine Colette-Benson (Martignas-sur-Jalle)
10. Bois de Nigis (Martignas-sur-Jalle)
11. Espace de loisirs et de découverte du domaine Lauzey de Mongran
12. Centre aéré de Marchegay (Mérignac)
13. Grandes cultures (St-Jean-d'Ilac) dans la continuité du PIANP de la coulée verte de Mérignac
14. Bois de la Princesse / Plaine des sports (Pessac)
15. Parc de Montsalut / Forêt des Sources (Cestas)
17. Lande de Malores (Canignac) et domaine du Ch. Lestonnat (Canignac/Gradignan)
18. Parc de Catoy (Gradignan)
18. Domaine du Ch. Olivier (Béognac)

Afin de garantir sur le long terme la faisabilité et la cohérence de cette couronne verte :  
- les PLU doivent préserver de l'urbanisation les espaces naturels, sylvicoles et agricoles situés en dehors des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées et inscrits dans les sites de projet et préciser les modalités de gestion des constructions

### p127

Conserver les deux principes de liaison rapide entre la gare St Jean et la plateforme aéroportuaire, par Arlac et le tramway linge A en priorité, et par la gare de l'Alouette dans un second temps.



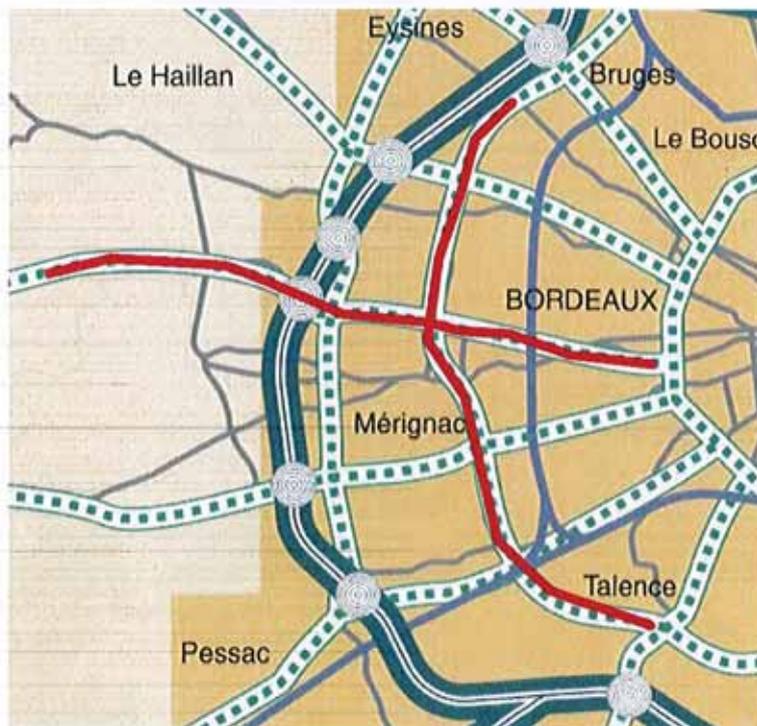
**p127 et autres pages avec la cartographie du « Réseau express » (p105, etc.).**

Faire passer le « réseau express » TCSP par l'avenue F. Mitterrand et non par l'avenue de Beutre, aujourd'hui inscrit en « quartier apaisé », et qui n'a pas vocation à se densifier.



**p138**

Suppression du principe de « Grande Allée métropolitaine » sur l'ancienne voie des Mairies, et sur l'axe Boulevards-Centre Ville-Pichey-Avenue Dassault.





**Service Développement Territorial**

**Monsieur le Président  
Direction de l'urbanisme  
Communauté urbaine de Bordeaux  
Esplanade Charles de Gaulle  
33 076 Bordeaux cedex**

Nos Réf : DT/LG/BdF/  
Affaire suivie par : Lydie GUERINEAU  
☎ : 05 56 95 56 14  
@ : [developpement-territorial@mairie-parempuyre.fr](mailto:developpement-territorial@mairie-parempuyre.fr)

Le 1er octobre 2013

Objet : Remarque de la commune de Parempuyre sur le projet de SCOT dans sa version arrêté

Monsieur le Président,

La Communauté Urbaine de bordeaux détenant la compétence SCOT, les communes n'ont pas été, en tant que telles, sollicitées pour émettre un avis réglementaire sur le projet. Vous nous avez informé de la possibilité d'annexer nos remarques à l'avis de la CUB. Les voici :

Le projet est globalement qualitatif et un certain nombre des remarques de la commune de Parempuyre ont été prises en compte dans le cadre de la concertation. Le projet SCOT ne comporte d'ailleurs pas d'éléments en désaccord profond avec le projet de PLU 3.1 sur ma commune.

Je note toutefois des éléments qui nous paraissent potentiellement dommageables au développement du territoire sur le long terme et qui pourrait entraver les volontés des prochaines équipes municipales à l'horizon 2030 qui verra peut-être plus d'une révision du PLU communautaire.

L'expérience démontre que les procédures de révision des SCOT demeurent toujours délicates à engager bien que ceux-ci soient conçus, du point de vue réglementaire, pour être modifiés ou révisés aisément, avec une évaluation périodique tous les 6 ans.

Je maintiens donc un point d'ordre général que j'ai abordé dans le cadre de la concertation et qui n'a pas abouti à une évolution substantielle. Il porte sur la détermination des contours des enveloppes urbaines.

### Enveloppes urbaines

Le principe de cartographie retenu, à une échelle relativement grossière 1/50000°, mais avec des contours précisés par des repères significatifs tels que les voies, les bâtis et les limites communales, n'est réellement adapté que lorsque les espaces adjacents relèvent d'une protection à un titre particulier.

Le très léger floutage du contour dont bénéficient les lisières avec des secteurs de nature banale ne pourra en aucun cas apporter une marge de manœuvre qui permettra, devant un tribunal administratif, de moduler ce contour, compte tenu de la rédaction des protections relatives aux espaces naturels exprimées dans le D.O.O.

Cette approche rigide de la mesure de la consommation des sols risque d'être un frein à la gestion des rétentions foncières. Le même problème pourra se poser en cas d'émergence de nouvelles contraintes environnementales sur des espaces actuellement dans l'enveloppe urbaine. Pour compenser des espaces non bâtis soustraits de l'enveloppe urbanisable, soit par de nouveaux diagnostics, soit par des évolutions réglementaires, une marge d'appréciation suffisante pour un horizon tel que 2030 est nécessaire.

Afin de répondre à cette problématique, sans modifier les contours proposés ni la surface de l'enveloppe urbaine accordée par le projet de SCOT, une solution simple est envisageable. Les contours qui sont au contact d'une nature ordinaire pourraient être modifiés sur la base d'un ajout de surface urbanisable compensée par un retrait équivalent pris sur l'enveloppe urbaine.

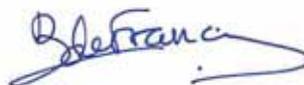
Je vous propose l'ajout de paragraphes pouvant être rédigés comme suit :

« Les limites de l'enveloppe urbaine au contact d'espaces naturels banals pourront faire l'objet d'une adaptation dans les PLU. Elle se fera sous réserve que les espaces urbanisables ajoutés le soient en continuité de l'enveloppe urbaine existante, qu'elle ne porte pas atteinte à des espaces de nature relevant d'une protection particulière, qu'elle ne provoque pas de rupture de corridors écologiques et qu'ils soient strictement compensés, en termes de surface, par l'extraction d'une zone urbanisable non bâtie de l'enveloppe urbaine en vigueur dans le cadre d'une même révision du PLU. Le PLU devra justifier de ces critères dans son rapport de présentation. »

« Pour permettre le suivi dans le temps de ces espaces rendus à la nature, ils devront être indicés Nx ou Ax dans les PLU afin d'être aisément identifiés comme secteur de compensation à l'intérieur des enveloppes urbaines du SCOT. Ils ne pourront être reconsumés au fil des révisions successives des PLU.

Dans l'hypothèse où une évolution de la règle concernant les limites de l'enveloppe urbaine au contact avec les espaces banals ne pourrait aboutir. Je demande pour la commune de Parempuyre une évolution de cette enveloppe au contact de la commune du Pian Médoc, notamment rue de l'Usine. Il apparaît en effet dans le projet arrêté que l'effort de limitation de la consommation des espaces naturels sur ce secteur stratégique est porté par la seule commune de Parempuyre. Un rééquilibrage me paraît nécessaire. Le déplacement vers l'est de la limite de l'enveloppe urbaine le long de cette voie permettant à la commune de bénéficier à proximité de son pôle multimodal d'une marge de développement ne doit pas être exclu à un horizon 2030 dans le cadre d'une révision du PLU 3.1 et si la commune du Pian opte pour l'usage de son potentiel sur l'autre côté de la voirie.

Comptant sur un examen bienveillant de la présente, je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



**Béatrice de FRANÇOIS**  
**Maire de Parempuyre**  
**Vice-présidente de la Communauté Urbaine**  
**de Bordeaux**



**Direction Générale Aménagement et Cadre de Vie**

**DIRECTION AMENAGEMENT URBAIN**

Service : Aménagement et Habitat

Affaire suivie par **Stéphane CAILLAUD**

☎ : 05.57.93.65.91 - 📠 : 05.57.93.66.68

Email : [amenagement@mairie-pessac.fr](mailto:amenagement@mairie-pessac.fr)

**Monsieur le Président**  
**Communauté Urbaine de Bordeaux**

Esplanade Charles de Gaulle  
**33076 BORDEAUX Cedex**

Aménagement Urbain/Etudes&Projets/SCOT/2013/Avis sur projet arrêté  
réf. : SC/IA n°2013- 2764

C.S. :  DIR  Adj :

Pessac, le 27 Septembre 2013

**Objet : Avis sur la version arrêtée du dossier de SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise**

Monsieur le Président,

Suite à la transmission de la version arrêtée du SCOT, je souhaite rappeler des observations que j'ai déjà pu formuler et qui n'ont pas été reprises, notamment sur le Document d'Orientation et d'Objectifs.

Tout d'abord, en matière de grande infrastructure, comme signalé depuis le printemps 2012, je constate que dans le SCOT le grand contournement ferroviaire n'est toujours pas inscrit en tant que tel, seule son opportunité est mentionnée en terme de proposition d'étude. Il me semble que ce projet reste d'un intérêt majeur pour le développement cohérent de l'aire métropolitaine bordelaise dans les prochaines décennies, et doit trouver sa place dans le SCOT.

De même, dans le cadre du schéma métropolitain des mobilités, je suis très surpris de constater une totale absence de contournement autoroutier de l'agglomération métropolitaine, avec uniquement un report des flux de transit sur la rocade et également sur le maillage de grandes allées métropolitaines. J'insiste sur l'importance d'un tel réseau de contournement et l'intérêt que je porte sur la diversification des usages routiers.

Je reste en attente des compléments sur les conditions de la mise en œuvre d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire<sup>1</sup>.

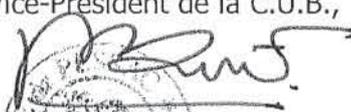
Sur la carte « Métropole nature », trois corridors (dont un pour l'extension d'un corridor existant) pour des liaisons écologiques et paysagères n'ont pas été repris, tel que demandé dans mes précédents envois.

<sup>1</sup> *D20 page 128 : Déterminer les conditions de mise en œuvre d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire. Afin de compléter le dispositif, la mise en œuvre et les conditions d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire, une étude doit être menée en cohérence et complémentarité avec l'offre de proximité développée par le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) de la CUB approuvé en 2011.*

Dans le D20, à deux reprises (page 61 et 181) est indiqué le bois de la Princesse, alors qu'il s'agit du Bois des Sources du Peugue.

Je vous remercie, par avance, pour la prise en compte de ces éléments dans la délibération à venir sur le projet arrêté du SCOT,  
et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sincères salutations.

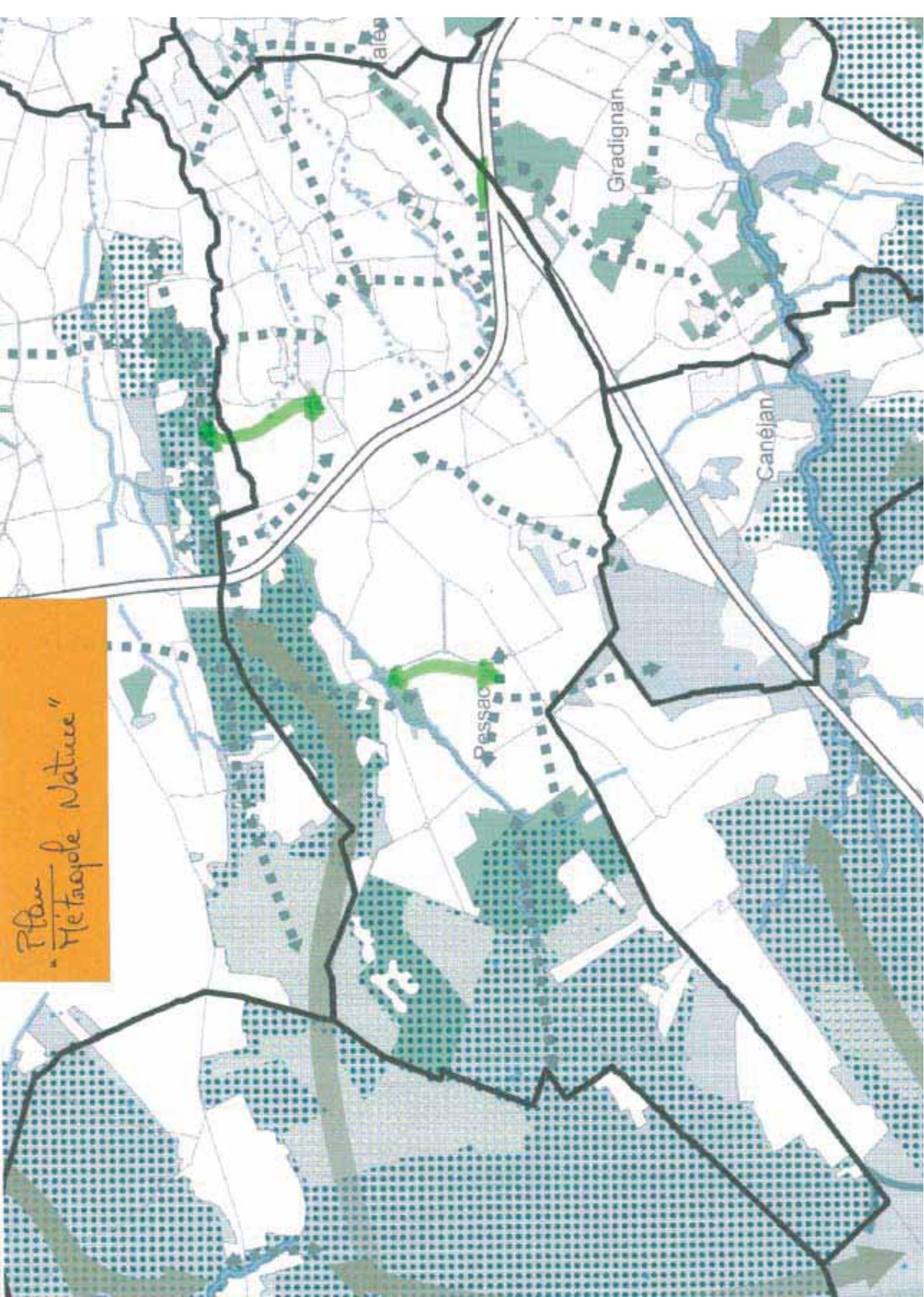
*Amities*

Le Maire,  
Conseiller Général,  
Vice-Président de la C.U.B.,  
  
  
**Jean-Jacques BENOÎT**

Copie : M. le Président du SYSDAU

pièce jointe : - planche cartographique « Métropole nature »

Plan  
"Hétraopie Nature"





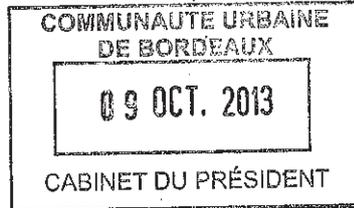


# MAIRIE DE SAINT-LOUIS-DE-MONTFERRAND

Le

9 octobre 2013

*Le Maire de Saint-Louis-de-Montferrand*



**Communauté Urbaine de Bordeaux**  
**Monsieur Le Président,**  
**Vincent FELTESSE**  
**Esplanade Charles de Gaulle**  
**33076 BORDEAUX CEDEX**

Nos Réf : PS/VL

Monsieur Le Président,

J'ai adressé, le 24 juin dernier à Monsieur Le Président du SYSDAU, un courrier concernant la version numérique V3 du dossier de SCOT de Saint Louis de Montferrand.

Quelle ne fut pas ma surprise de constater que nos remarques pertinentes et indispensables à la vie de nos concitoyens n'ont pas été retenues par les services du SYSDAU.

En effet, nous avons souhaité rattacher à l'enveloppe urbaine une partie du terrain, situé au n°26 rue Jean Sabourain et cadastré section AH n°111, propriété de M. Jean-Paul BARBUT (voir plan ci-joint).

Cette parcelle, initialement située dans l'enveloppe urbaine et proposée en socle agricole à préserver, se trouve sur un point stratégique pour notre développement local, à proximité de la RD 113 avec un accès direct à l'autoroute A10 et, de plus, en bordure de la voie ferrée Bordeaux – Ambès.

D'autre part, lors de la réunion de travail de la version 0 du PLU à l'A'URBA, le 8 octobre dernier, vos services de la nature nous ont informé que notre projet de déplacement du groupe scolaire sur la réserve foncière de la CUB du futur centre bourg n'a pas été retenu, bien que nos écoles soient actuellement situées en bord de Garonne sur la bande de précaution d'extrême danger.

Une telle décision vient à l'encontre de la mise en sécurité de nos petits écoliers et nous le regrettons vivement, sachant qu'aucune autre solution d'implantation n'est possible.

Adresser toute correspondance à :

Ville de SAINT LOUIS DE MONTFERRAND - B.P. 3 ST - LOUIS - DE - MONTFERRAND - 33561 CARBON BLANC CEDEX  
TEL. 05 56 77 43 11 - Fax 05 56 77 40 28 - mairie-st-louis-montferrand@wanadoo.fr

Nous souhaitons que nos deux requêtes soient étudiées avec la plus grande attention, considérant que les terrains d'assises se situent sur une zone d'aléa faible ou modéré.

Je vous demande, Monsieur le Président, de bien vouloir intervenir en notre faveur afin que ces deux projets essentiels au développement de notre commune puissent obtenir une suite favorable.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur Le Président, en l'expression de mes respectueuses distinguées.

Le Maire,

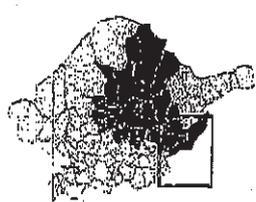
P. SOUBABERE



*Bien à toi mon cher Vincent*

Les environnements  
urbains et certains  
de construction font  
du sol de la  
montagne  
bénéfice.

3

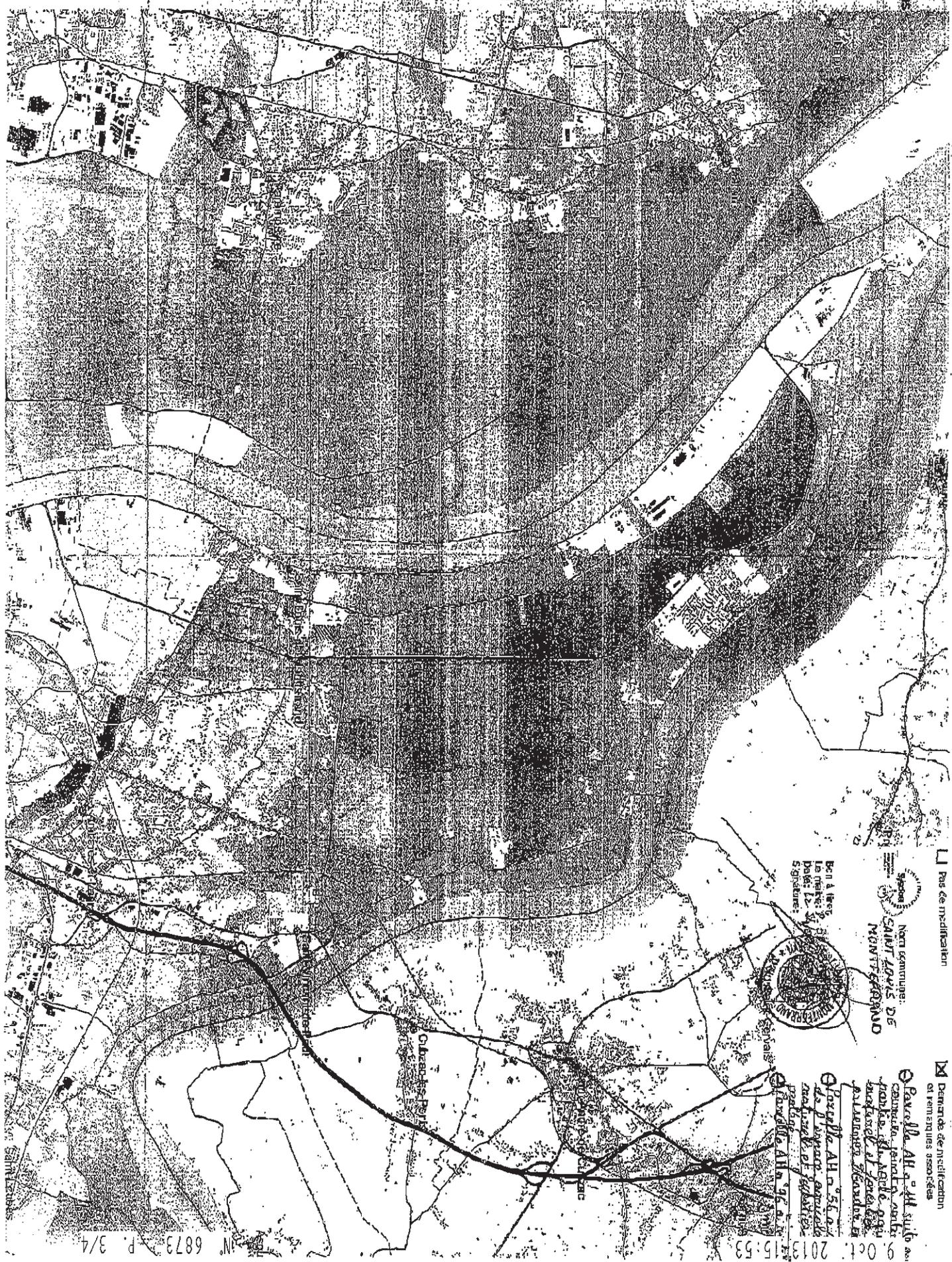


QUEBEC  
Administration  
Aménagement  
Santé et Sécurité  
Santé, Vieillesse et Famille

Source:  
© IGN Québec 2010  
© IGN 2010  
Version 3.00 (19/09/2010)

a'urbica

D 286-000 300  
m



Pas de modification

Non communiqué:  
SAINT LOUIS DE  
MONTFERRAND

Bien à lire:  
Le projet de  
Dossier de  
Signature:



Demande de modification  
et/ou autres assés

9 Oct. 2013 15:53  
Pavillon AH n° 56.07  
Les plans sont préparés  
en vertu de la Loi sur  
l'accès à l'information  
et/ou de la Loi sur  
la protection des renseignements  
personnels.





Département de la GIRONDE

**M A I R I E**  
**D E**  
**SAINT-VINCENT-DE-PAUL**  
**33440**

Tél. 05 56 77 56 60

Fax 05 56 38 85 56

St Vincent de Paul, le 4.10.2013

Monsieur le Président de la  
Communauté Urbaine de Bordeaux  
Esplanade Charles de Gaulle  
33076 BORDEAUX CEDEX

A l'attention de Mme Françoise LE GUERN

**Objet** : SCOT – modification de l'enveloppe urbaine

Monsieur le Président,

Pour suite à la réunion en date du 3 Octobre 2013, concernant la révision du PLU 3.1 et notamment dans sa version Vo, j'ai l'honneur de vous demander la possibilité de changer le zonage des parcelles situées en limite de commune d'AMBARES au droit de la rue de Canteranne (voir plan) et sa prise en considération au SCOT dans le cadre de la modification de l'enveloppe urbaine.

Ce changement de zonage en US4 permet d'homogénéiser ce secteur qui aurait une vocation de multi-activités commune avec AMBARES, à noter que :

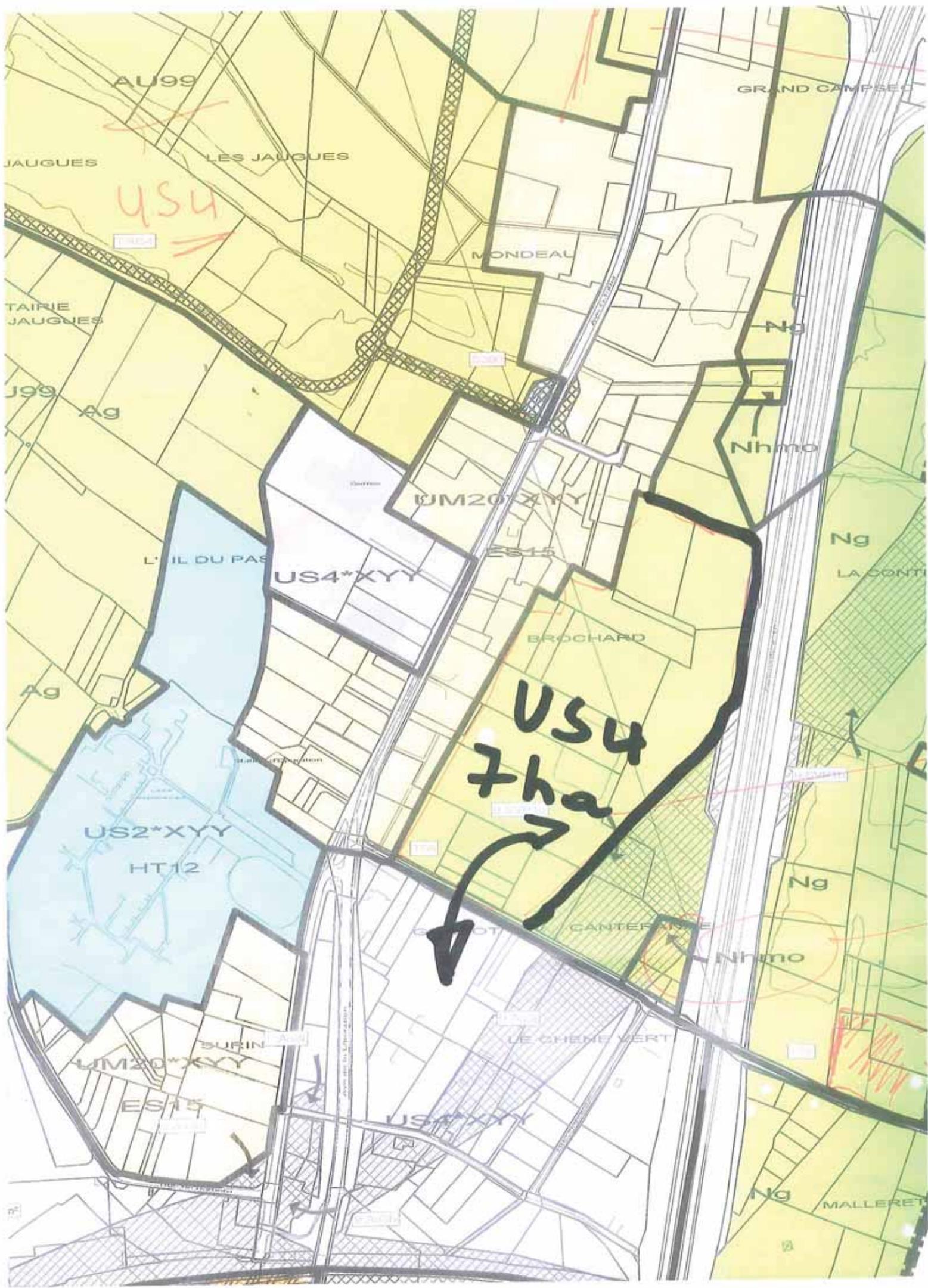
- La voirie commune de la rue de Canteranne suite aux travaux de la LGV a été confortée aux normes communautaires.

En espérant une prise en considération de ma demande,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le Maire Adjoint,

A. SCHMALTZ



AU99

GRAND CAMPSEE

JAUGUES

LES JAUGUES

US4

MONDEAU

TAIRIE  
JAUGUES

Nhmo

J99  
Ag

Nhmo

UM20\*XY

L'IL DU PAS

US4\*XY

Ng

LA CONTI

BROCHARD

US4  
Tha

Ag

US2\*XY

HT12

Ng

ES15

CANTER

Nhmo

SURIN

LE CHENE VERT

UM20\*XY

ES15

US4\*XY

Ng

MALLERET

lundi 7 octobre 2013

Monsieur le Président  
De la Communauté Urbaine de Bordeaux  
**A l'attention de Madame LE GUERN**  
Direction de l'Urbanisme  
Esplanade Charles de Gaulle  
33076 BORDEAUX cedex

**OBJET** : Projet de schéma de cohérence territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise.  
Bilan de la concertation – Espace naturel urbain.

Nos Références : PDUD/OC/MM

P.J. : 1plan.

**A l'attention de Madame LE GUERN**

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que la Ville de Talence ne souhaite pas voir intégrer l'enceinte de la totalité des parcs des Châteaux Peixotto et Margaut en espace naturel de nature urbain (A6).

Il sera demandé, à l'occasion de la révision du Plan Local d'Urbanisme, la conservation en zone urbaine de ces sites qui peuvent présenter éventuellement un intérêt pour le développement des services publics déjà présents.

La municipalité souhaite également le déclassement d'une parcelle inscrite en socle agricole, naturel et forestier à préserver (A3), sise 290, Cours Gallieni (voir plan ci-joint) en zone urbaine.

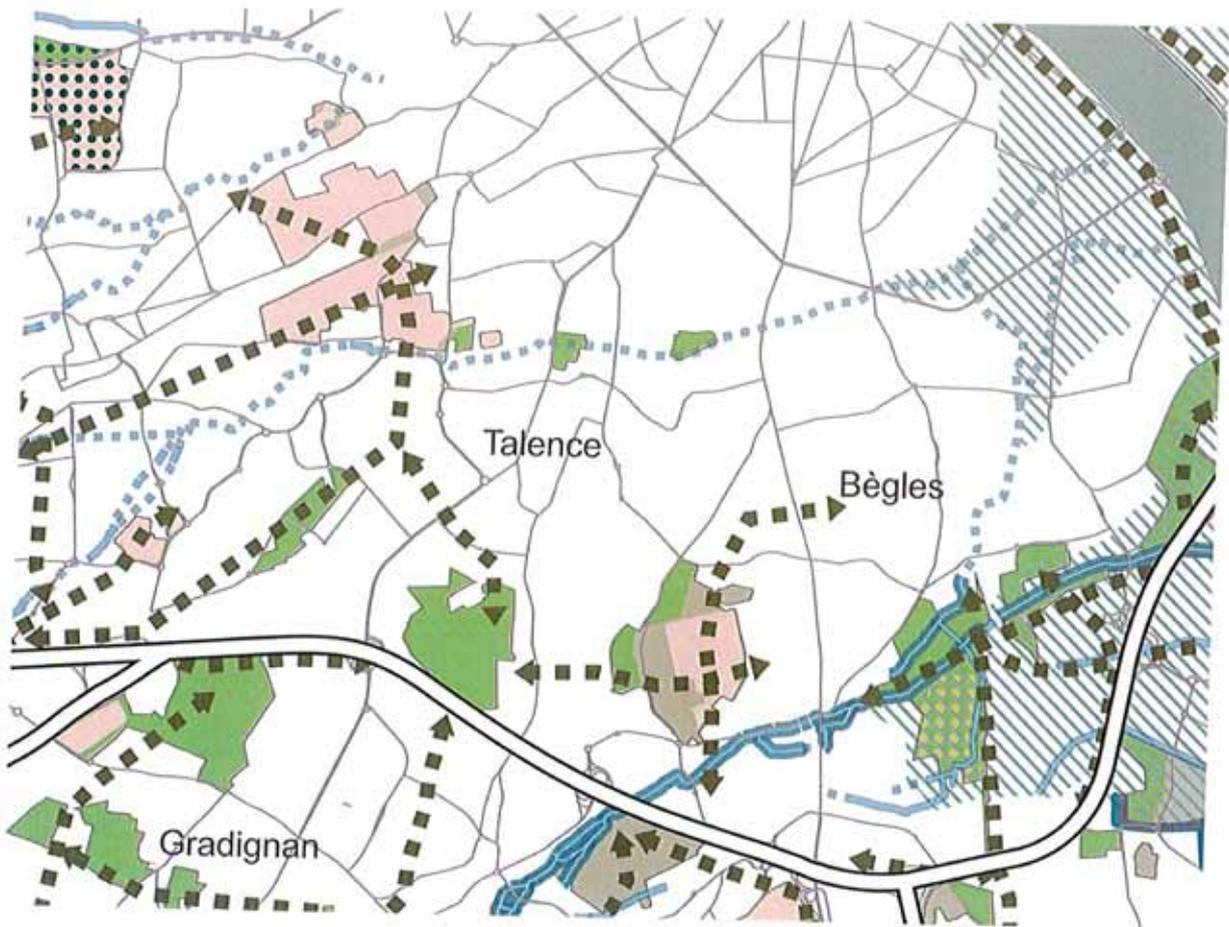
Je vous prie donc de bien vouloir transmettre notre demande au SYSDAU pour qu'elle soit intégrée dans la cartographie du SCOT afin que le classement en zone urbaine, voulu par la municipalité, soit compatible.

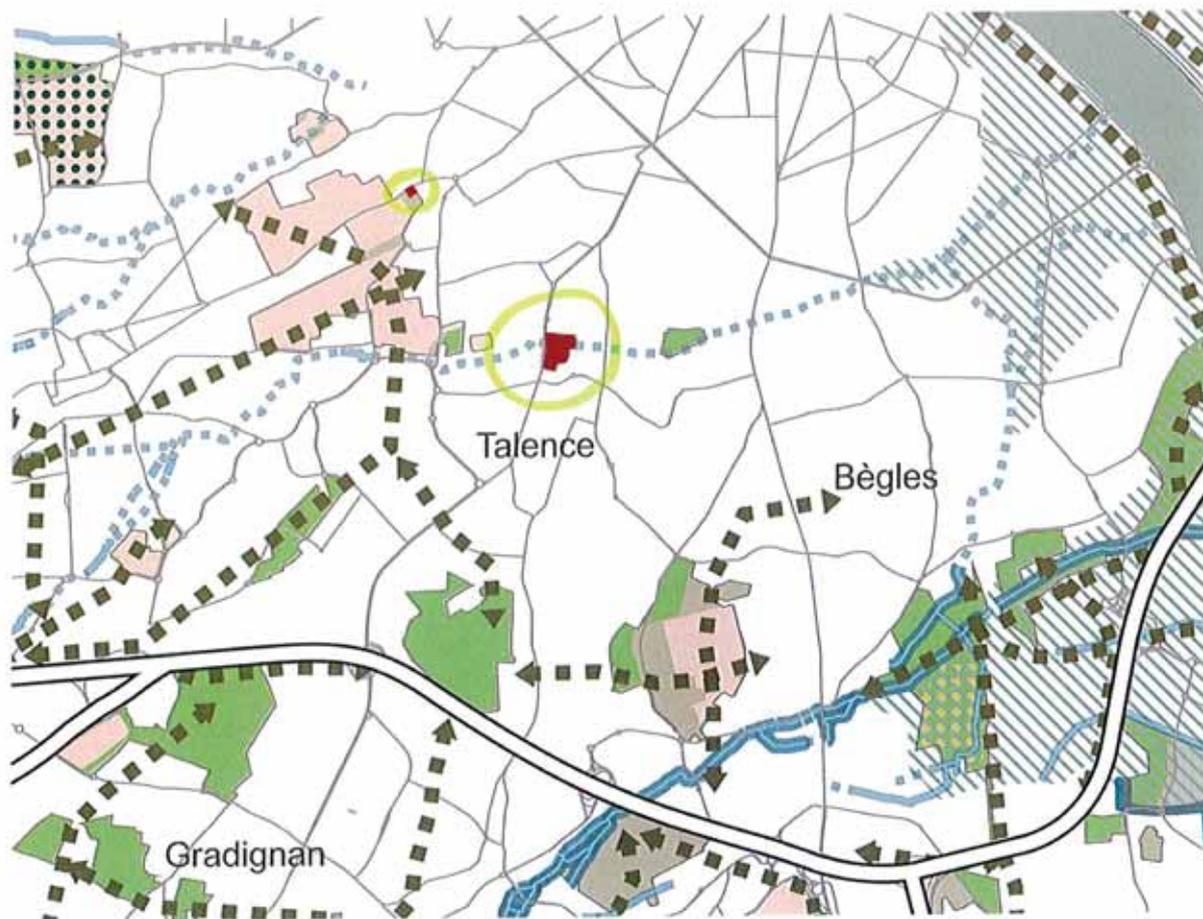
Et vous souhaitant bonne réception de la présente,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

**François JESTIN**  
Adjoint au Maire,  
Délégué à l'Urbanisme

EXISTANT





 Zone à déclasser ( à réintégrer dans l'espace urbain )



**Pôle Services Techniques**

service Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme  
affaire suivie par Mélanie DUMAREAU CREPU  
adresse électronique :  
[aucher.linda@mairie-villenedornon.fr](mailto:aucher.linda@mairie-villenedornon.fr)  
téléphone : 05.56.75.69.63

→ **FLG**  
à haut niveau  
du SCOT  
VILLENAVE D'ORNON, le 11 Septembre 2013  
**6025 J411.**



CUB  
Direction de l'Urbanisme  
Esplanade Charles de Gaulle

33077 BORDEAUX

à l'attention de M. RIGAUDY & Mme LE GUERN

Objet : Projet de SCOT arrêté :  
recueil des observations des communes

Nos Réf. : MDC/LP/URBA/0407

Madame, Monsieur,

Suite au mail reçu par mes services le 11 Septembre courant, je vous prie de trouver ci-après les remarques et observations concernant le projet du SCOT :

|                                      |                                  |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| POLE D'Y... DES URBAINES             |                                  |
| DIRECTION DE L'URBANISME             |                                  |
| N° 1056                              | DATE : 17/09/13                  |
| Appui administratif                  | <input type="checkbox"/>         |
| Service Programmation et Aménagement | <input type="checkbox"/>         |
| Autre                                | <input type="checkbox"/>         |
| <input type="checkbox"/> Réponse     | <input type="checkbox"/> Avis    |
| <input type="checkbox"/> Attribution | <input type="checkbox"/> Réunion |

**Dans le D2O**

- Pour une « Métropole Active » : la formule « Golf VIZZION EUROPE (projet) » est à inscrire en légende.
- Page 130 : ce document n'a pas été mis à jour, suite à nos remarques de Juillet 2013. Il faut préciser que l'extension de la ligne C du tramway sera faite de Bègles Terres Sud jusqu'à Villenave d'Ornon, extra rocade.
- Page 145 : Je renouvelle ma demande au sujet de la gare de Villenave d'Ornon. Je souhaite que la légende de la carte « Pour une Métropole à Haut Niveau de Services » précise les gares traversées par la desserte ferroviaire, y compris dans le texte afférent « S2 ». Il est nécessaire d'identifier clairement ces pôles ferroviaires dans la question de la stratégie de la mise en réseau.
- Par ailleurs, que signifie la différenciation du graphisme de cette continuité ferroviaire vers Saint Médard d'Eyrans, ville considérée comme la sortie sud du projet GPSO ?

**Sur les 4 cartes thématiques**

- Carte Métropole Active : inscrire le long de la route de Toulouse jusqu'à la barrière de Toulouse la « complétude à long terme du réseau du Tramway par un réseau structurant de transport en commun en site propre (P4) »
- Carte Métropole à Haut Niveau de Services : Inscrire le long de la route de Toulouse jusqu'à la barrière de Toulouse un « réseau structurant de transport en commun en site propre ».

...



## Sur les 2 Atlas

- Atlas Enveloppes urbaines et secteur de constructions isolées (planche 8)
- Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés (planche 13)  
Il faut réduire la bande verte inscrite comme « espace agricole, naturel et forestier majeur protégé », le long de la gravière, à l'est de l'avenue Mirieu de Labarre (voir plans ci-joint) afin d'être en adéquation avec le périmètre du DOCOB qui se situe en limite de la berge de cette gravière.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Maire  
Vice Président de la CUB

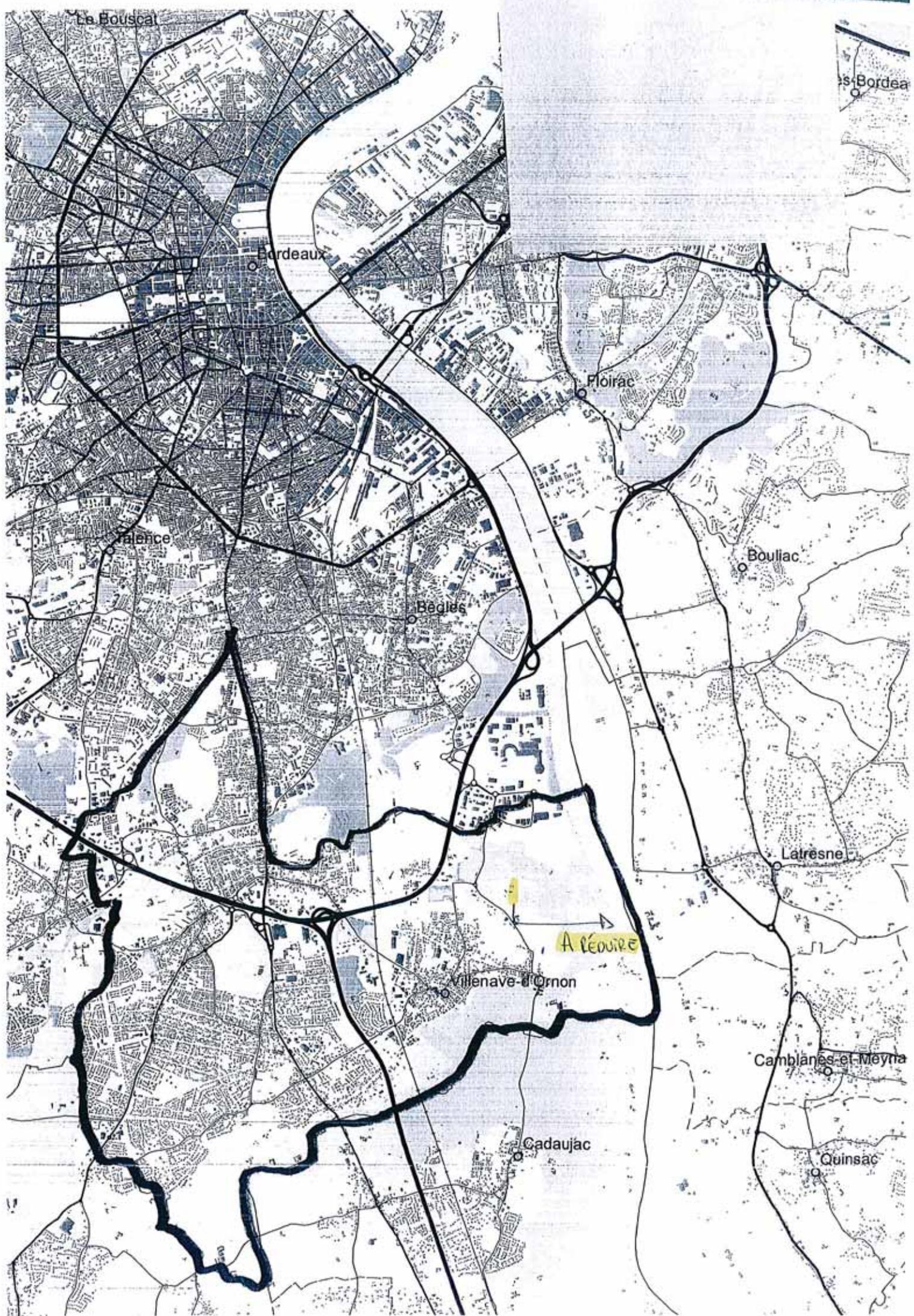


Patrick PUJOL

PJ : plans extraits des 2 atlas

Copie :

- chrono SU
- chrono SG
- Cabinet du Maire
- ST (M. VENEL)
- M. KLEINHENTZ
- dossier SCOT



La Bouscat

s. Bordea

Bordeaux

Floirac

Talence

Bouliac

Bègles

Latresne

A RÉQUIRE

Villenave-d'Ornon

Camblanes-et-Meyrie

Cadaujac

Quinsac

**Annexe complémentaire  
à l'annexe 2**

**Service de l'Urbanisme**

Tél. : 05.56.84.78.64 Fax. : 05.56.84.78.67

jeudi 17 octobre 2013

Monsieur le Président  
De la Communauté Urbaine de Bordeaux  
**A l'attention de Madame LE GUERN**  
Direction de l'urbanisme  
Esplanade Charles de Gaulle  
33041 BORDEAUX cedex

**OBJET** : Projet de schéma de cohérence territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise.  
Bilan de la concertation – Espace viticole

Nos Références : PDUD/OC/MM

P.J. :3 plans.

**A l'attention de Madame LE GUERN**

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que la Ville de Talence souhaite voir intégrer dans l'enveloppe urbaine, l'intégralité de l'îlot situé au nord de la rue Marc Sangnier, parcelles cadastrées AE 42, AE 88, AE 112 et AE 116 (voir plans ci-joint) actuellement classées en zone viticole dans le projet du SCOT.

Il sera demandé, à l'occasion de la révision du Plan Local d'Urbanisme, le classement de cet îlot en zone urbaine (équivalent de la zone #Upc 3 actuelle - hauteur façade 6m50 )

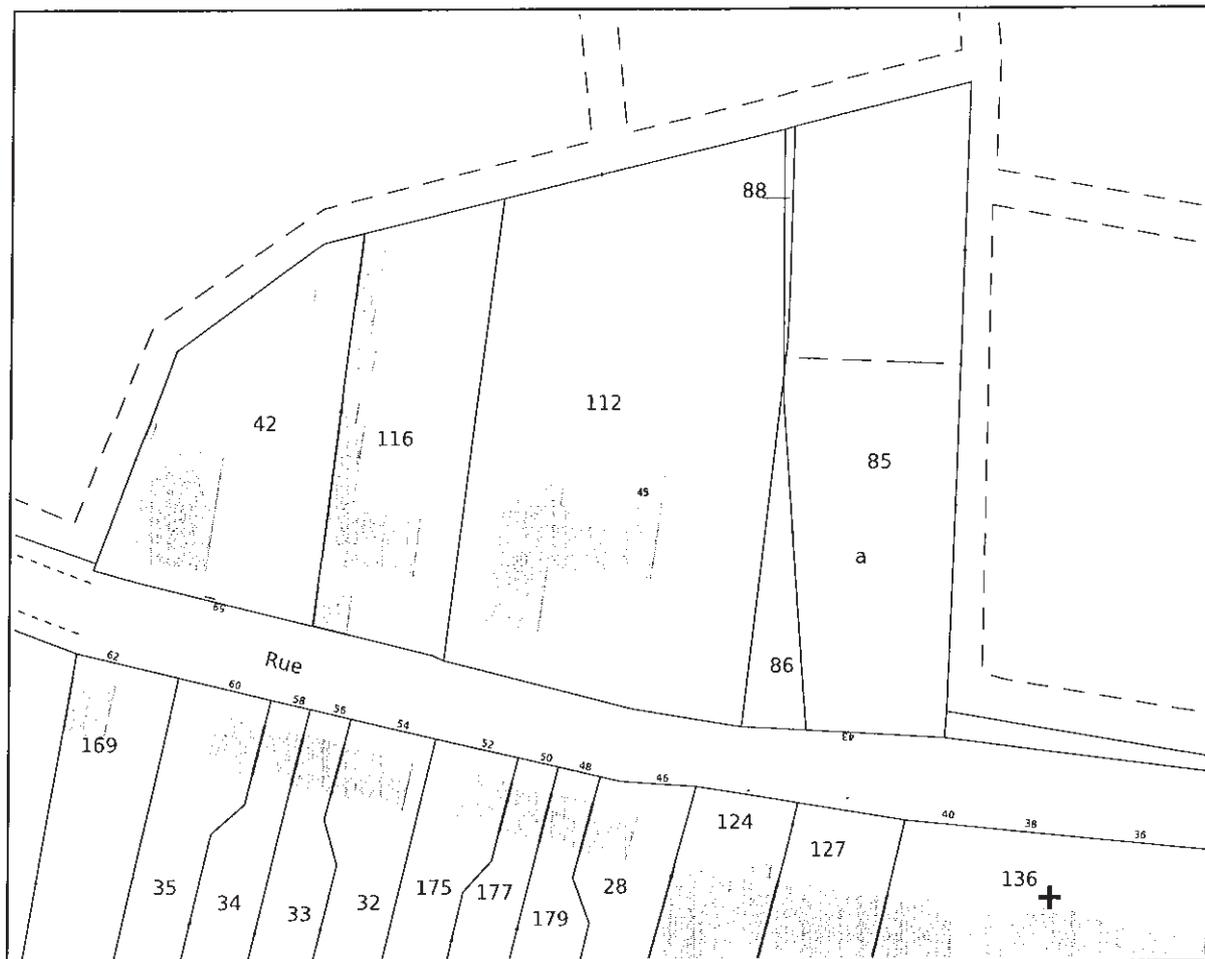
Je vous prie donc de bien vouloir transmettre notre demande au SYSDAU pour qu'elle soit intégrée dans la cartographie du SCOT afin que le classement en zone urbaine, voulu par la municipalité soit compatible.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire connaître très rapidement vos réactions.

Dans cette attente, vous souhaitant bonne réception de la présente,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

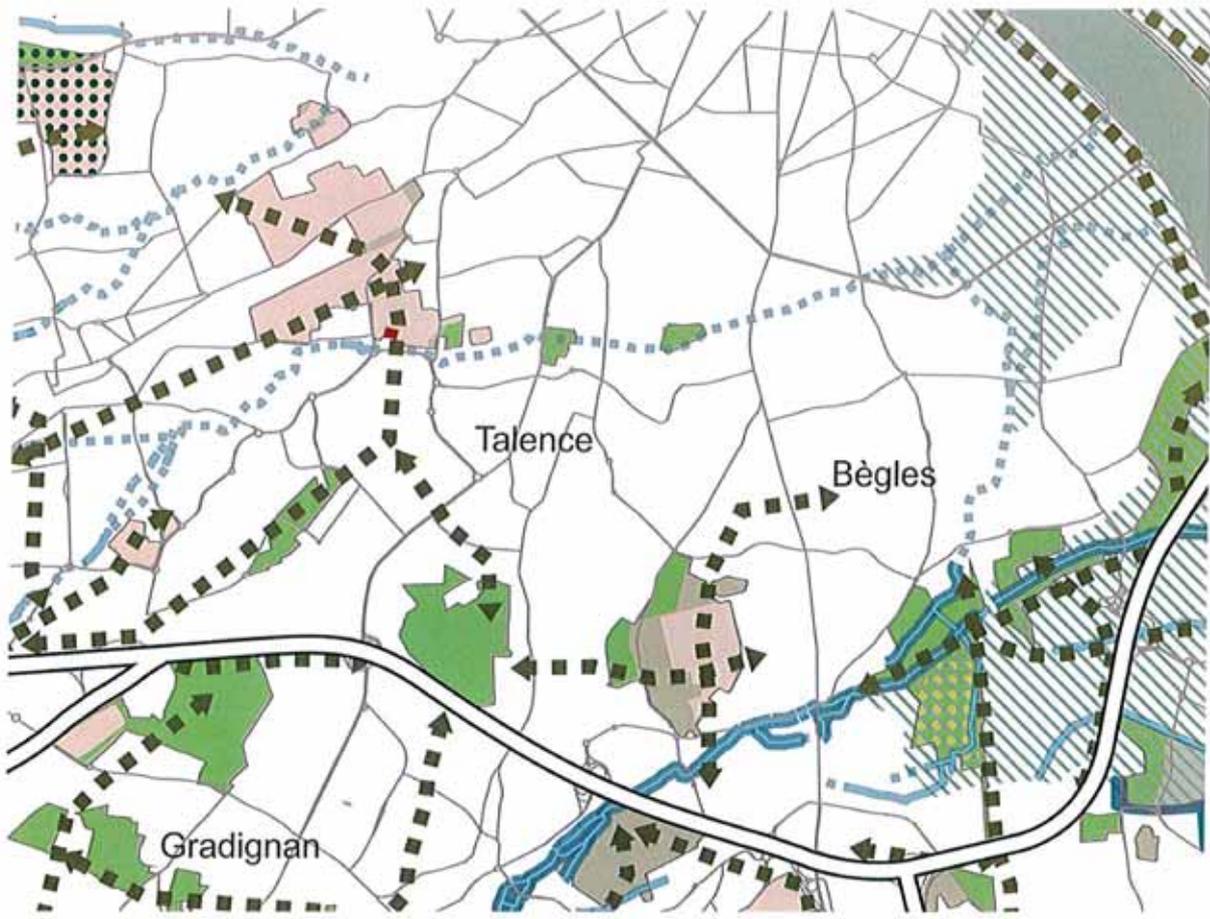
  
**Alain CAZABONNE**  
Maire de Talence,  
Vice-Président de la Communauté Urbaine  
de Bordeaux



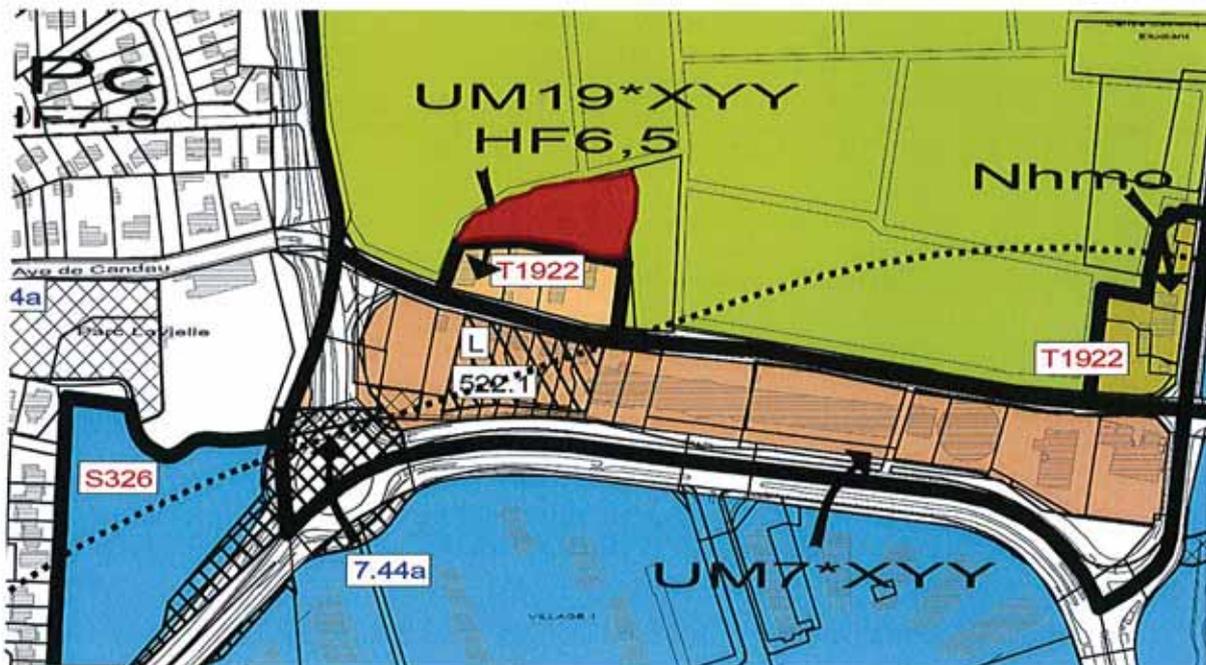
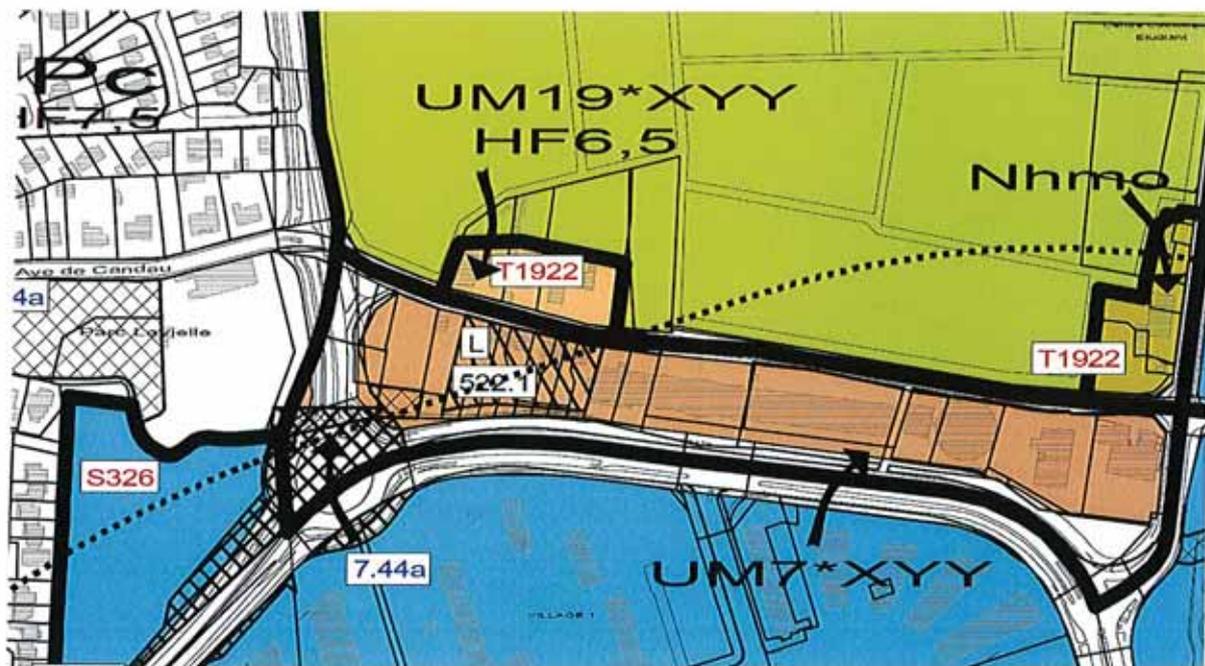
Service de la Documentation Nationale du Cadastre  
82, rue du Maréchal Lyautey - 78103 Saint-Germain-en-Laye Cedex  
SIRET 16000001400011

©2012 Ministère de l'Économie et des Finances

Impression non normalisée du plan cadastral



 Zone à déclasser ( à intégrer dans l'espace urbain )



 Zone à déclasser ( à intégrer dans l'espace urbain )