
**Compte-rendu de la réunion publique du Mercredi 14 Décembre 2011,
portant sur les premières orientations du D20,**

Café des Sciences, Cap Sciences

Ouverture de la rencontre par Serge Lamaison, Président du Sysdau

Le SCoT est le fruit d'un véritable travail d'équipe,

Travail entre élus,
Travail avec les partenaires,
Travail avec les habitants de l'aire métropolitaine bordelaise,

La réunion du jour a pour objet de présenter les premières orientations du document d'orientation et d'objectifs, aussi appelé D20,

Le D20 est l'un des documents qui composera le dossier de SCoT, et non des moindres, puisqu'il est le document opposable du SCoT.

Il fixe les orientations qui permettront la mise en œuvre du PADD, Projet d'aménagement et de développement durable, qui avait d'ailleurs fait l'objet d'une réunion publique le 4 novembre 2010.

Les étapes se succèdent ainsi pour s'enrichir mutuellement dans une construction itérative du projet,

Raison pour laquelle le Sysdau souhaite un débat continu au sein de ses instances.

Monsieur LAMAISON tient d'ailleurs à saluer la grosse mobilisation des élus du Sysdau qui se réunissent tous les 10 à 15 jours pour travailler... Ce sont des heures de réunions, de visites sur le terrain, de rencontres entre acteurs, de séminaires etc... et des temps d'échanges avec le public,

Depuis le Grenelle de l'Environnement, des changements ont eu lieu dans la manière d'aborder l'aménagement et l'urbanisme,

Le travail du Sysdau s'inscrit volontairement dans ce mouvement,

Le SCoT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise est l'un des 12 SCoT Grenelle retenus par l'Etat,

Concernant le calendrier, la présentation des premières orientations du D20 a lieu ce soir,

Puis, le projet sera à priori arrêté en mars, les personnes publiques associées seront consultées de façon officielle jusqu'en juin puis lancement de l'enquête publique après l'été.

Approbation du SCoT fin 2012/début 2013.

Le travail n'est pas encore abouti ; souhait d'élaborer ce projet avec le public,

Annnonce du programme de la soirée :

En introduction : présentation du parti d'aménagement du SCoT par Serge Lamaison puis, Pierre Hurmic, Pierre Ducout, Michel Duchêne et Daniel Christiany présenteront les 4 grandes orientations stratégiques qui fondent le projet de SCoT.

Enfin, Jean Marie Darmian présentera les lieux de projet stratégiques.

Un temps sera ensuite consacré aux questions et aux débats avec la salle.

Puis, invitation à prolonger les discussions autour d'un cocktail en fin de rencontre.

Précision : le diaporama présenté et toutes les informations sont disponibles sur le site internet du Sysdau : www.sysdau.fr / Rubrique Révision

Intervention de Jean-Bernard Gilles, journaliste à Sud-Ouest et animateur de la rencontre

Il rappelle l'objectif de la soirée : présentation des premières orientations du D2O par les élus du Sysdau.

Il souligne le travail et l'investissement des élus du Sysdau qui ont travaillé en profondeur sur ce projet.

Il appelle à des échanges constructifs pour la soirée.

Présentation des premières orientations du D2O

Le parti d'aménagement,
Serge LAMAISSON

Un parti d'aménagement qui organise une véritable métropole des qualités de vie

L'aire métropolitaine bordelaise offre le cadre d'une ville agréable, d'une ville du temps de vivre, des beaux espaces dans laquelle les vues sur le ciel, le fleuve et la nature sont imprenables.

Dans le contexte actuel d'inquiétudes liées à la crise économique et aux tensions internationales, préserver ces qualités de vie, comme autant d'atouts et d'attraits indiscutables devient une nécessité, un besoin, une aspiration, un mode de vie traçant ainsi des pistes positives pour l'avenir !

Faire de l'aire métropolitaine bordelaise un lieu unique où la qualité de vie est le moteur des interventions publiques, où la douceur de vivre fonde les valeurs d'une vie agréable et durable partagée par tous, constitue la marque de la fabrique urbaine dont le projet de territoire veut se doter.

Dans cette perspective, 3 grands axes fondent aujourd'hui le parti d'aménagement du D2O du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, guidant ainsi l'organisation et l'aménagement des espaces et définissant les équilibres des territoires entre eux :

1. Un projet de paysage comme socle du projet d'aménagement

Au-delà de la préservation du cadre de vie, il s'agit de faire de la nature, le lien, le concept unificateur, fédérateur et intégrateur du territoire métropolitain.

A ce titre, nous le projet de paysage a été conçu comme le véritable socle de l'organisation urbaine.

Il combine « charpente paysagère » et « espaces protégés », deux notions complémentaires.

Il révèle les différents éléments fondateurs du territoire, anticipe leurs évolutions et développe leurs potentiels.

Enfin, il cherche à mettre en réseau l'ensemble des espaces de nature.

2. Une organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée à l'échelle métropolitaine

Afin de donner les conditions d'un développement urbain maîtrisé et équilibré à l'échelle métropolitaine, le projet a retenu un modèle d'organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée qui repose sur plusieurs principes fondateurs, définit les équilibres et implique des évolutions différenciées entre les territoires, en particulier en terme de perspectives démographiques.

3. Une offre urbaine de qualité, entre dynamisme métropolitain et douceur locale

Enfin, un axe fondamental de notre projet est d'être en capacité de proposer une offre urbaine de qualité, entre dynamisme métropolitain et douceur locale.

Pour cela, la promotion d'une polarisation et d'une mise en réseau des centralités à double échelle apparaît comme un fondement essentiel du projet.

**L'Aire Métropolitaine Bordelaise,
un territoire grandeur nature,
Pierre HURMIC**

Structurer le territoire à partir de la trame bleue

En révélant la trame bleue du territoire à l'échelle des bassins versants, la charpente paysagère place l'eau et ses dynamiques au cœur du projet d'aménagement.

Elle interroge le développement de l'urbanisation au regard des nécessaires espaces de dilatation dont l'eau a besoin et contribue à répondre à la question de l'inondabilité des territoires, ainsi qu'à leur valeur et leur statut.

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

- Renforcer les lignes directrices du paysage afin d'orienter le développement urbain au regard des dynamiques naturelles du territoire,
- Améliorer le fonctionnement hydraulique du territoire et contribuer à l'atteinte du bon état des masses d'eau superficielles,
- Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens vis-à-vis du risque inondation en préservant les champs d'expansion des crues,
- Préserver et restaurer la trame bleue du territoire, espaces importants pour la biodiversité, zones humides et corridors écologiques.

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

En jouant sur la mise en relation d'espaces ouverts, depuis les vastes espaces naturels et agricoles jusqu'aux espaces de nature urbains, la charpente paysagère conforte le réseau écologique du territoire et contribue à en préserver la biodiversité, même la plus ordinaire.

En intégrant les modes de gestion et de valorisation existants, le projet de charpente paysagère concilie les fonctions écologiques, environnementales et économiques nécessaires à la pérennité de ces espaces.

Ainsi, la préservation de la trame verte des paysages permet de préserver et de valoriser le socle des espaces de nature et d'agriculture et, par là même, de :

- Conforter les équilibres entre espaces urbanisés, espaces agricoles et espaces de « nature ordinaire » qui font le caractère et la qualité de nos paysages,
- Prendre en compte les fonctionnalités écologiques existantes et potentielles des espaces agro-naturels pour compléter la trame verte du territoire par la mise en réseau de l'ensemble des espaces de nature remarquables et ordinaires,
- Concilier cadres de vie, pratiques, usages et enjeux agricoles et écologiques du paysage.

Constituer un chapelet de sites de projets de nature et d'agriculture

La structuration et la planification d'un réseau d'itinérances et d'espaces ouverts a pour objet de :

- Pérenniser la présence des espaces naturels, agricoles et sylvicoles dans le tissu péri-urbain en mettant en place les conditions nécessaires pour y développer et y maintenir des modes de valorisations agricoles, sylvicoles et récréatifs adaptés à leur situation périurbaine et en faire de véritables sites de projet.
- Poursuivre le développement des usages et pratiques des espaces de nature : espaces de loisirs et maillage de circulations douces,
- Renforcer les qualités du paysage et du cadre de vie par la présence d'une nature de proximité et l'amélioration de l'accessibilité aux grands espaces de nature périurbains.

Enfin, la volonté du projet est de contenir fortement les extensions urbaines afin de limiter la consommation des espaces agricoles et naturels, véritables joyaux de notre territoire.

L'Aire Métropolitaine Bordelaise, un territoire économe, Pierre DUCOUT

Notre ambition de construire un territoire économe apparaît comme une véritable nécessité.

Les défis qui se présentent au SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise sont les suivants :

- Concilier l'ambition métropolitaine millionnaire avec la limitation de la consommation d'espaces et la préservation des champs d'expansion des crues,
- Satisfaire les besoins futurs en eau potable sans peser davantage sur les nappes profondes localement déficitaires,
- Planifier une armature urbaine pour limiter la dépendance à la voiture et réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- Adapter les modes de développement urbain aux effets des changements climatiques en cours, en particulier l'aggravation des risques naturels et les tensions sur la ressource en eau,

Faire de l'économie des ressources un modèle de sobriété

En déclinant localement les ambitions portées par le Grenelle de l'environnement au niveau national, notre projet de SCoT porte l'ambition d'adapter le projet de développement et d'accueil au regard des ressources disponibles et de leur vulnérabilité.

Le modèle de développement que le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise souhaite proposer aujourd'hui est celui d'une ville qui consomme peu d'énergie, rejette peu de déchets

et les valorise au maximum, occupe le minimum d'espaces et économise l'eau au maximum, une ville qui se soucie de son environnement et de la qualité de vie de ses habitants, une ville bien plus attirante qu'une métropole fortement consommatrice de ressources.

Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

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

Ainsi, considérés comme patrimoine inaliénable, les espaces naturels, agricoles et forestiers doivent être préservés à long terme et leur consommation réduite.

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

Au-delà du risque de plus en plus prégnant de dégradation qualitative et quantitative des nappes profondes qui fournissent la totalité de l'eau potable aux habitants de l'aire métropolitaine, le territoire doit pouvoir répondre aux besoins en eau potable de la future métropole millionnaire tout en réduisant les prélèvements dans les nappes déficitaires et dans les zones à risque de dénoyage de l'Oligocène en périphérie de l'agglomération.

Dans ce contexte et en compatibilité avec le SDAGE et le SAGE « Nappes profondes », 3 orientations sont retenues :

- Poursuivre et renforcer la protection de la ressource en eau,
- Promouvoir les économies d'eau et les usages des eaux « alternatives »,
- Coordonner le développement urbain avec la mise en œuvre des ressources de substitution.

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

Afin de préserver la qualité des eaux à l'échelle des bassins versants et de limiter les pressions sur l'écosystème estuarien rendu particulièrement sensible par l'aggravation du phénomène de bouchon vaseux, le projet de SAGE Estuaire, arrêté en septembre 2010, a fixé des objectifs de concentration en oxygène à l'aval des fleuve Garonne et Dordogne.

Il recommande que, durant la période à risque (1er juin au 30 septembre), les facteurs concourant à l'augmentation des contraintes sur l'oxygène à l'aval des fleuves (étiage, forte température et rejets de matière oxydables liées au pluvial) ne soient pas aggravés voire réduits. Sur le secteur de notre territoire, l'un des principaux facteurs concourant à ces pressions sont les rejets par temps de pluie.

Dans ce contexte, 3 orientations sont retenues par le projet de SCoT que nous vous présentons ce soir :

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

Rendre moins vulnérable l'aire métropolitaine bordelaise

Pour protéger notre territoire, nous nous devons de protéger les biens et les personnes contre les risques technologiques et industriels, de réduire l'exposition des personnes aux pollutions et au bruit, d'adapter la ville aux changements climatiques : îlots de chaleur, qualité de l'air etc. et d'anticiper les effets « d'îlots de chaleur urbain » liés au réchauffement climatique.

Nous nous y attachons, dans le projet de SCoT, à travers, notamment, la recommandation d'intégrer dès la conception des opérations d'aménagement, des espaces verts, la présence d'eau à ciel ouvert, la prévention des déchets, la valorisation de la fragmentation fermentescible des ordures ménagères ou bien encore, la valorisation, sous forme de biogaz, des boues des stations d'épuration.

Mobiliser massivement les énergies renouvelables pour les besoins du parc bâti

Face à l'ambition du « Facteur 4 », tous les gisements en énergies renouvelables présents localement doivent être mobilisés pour les besoins du parc bâti existant et futur sur l'aire du SCoT : énergie solaire thermique et photovoltaïque en toiture, biomasse, récupération des calories perdues (eaux usées, chaleur industrielle, etc.), géothermie superficielle et profonde, etc.

En parallèle, un effort considérable doit être réalisé en matière de maîtrise des consommations énergétiques, tant pour les besoins de chauffage que de climatisation.

Sa faisabilité technico-économique est largement favorisée par un certain nombre de paramètres relevant de l'aménagement urbain : niveau de densité, mixité fonctionnelle permettant de lisser sur la journée ou sur l'année les besoins de chaud et de froid entre habitat et activités / commerces / tertiaire ou bien encore, présence de grands équipements aux besoins énergétiques élevés.

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

Dans un contexte de raréfaction des ressources alluvionnaires locales, avec près de 60% des matériaux utilisés localement importés depuis les départements limitrophes et les secteurs de Langon et de Libourne, dont 90% transportés par voie routière, la réduction des importations en matériaux constitue un enjeu environnemental et économique majeur pour le développement métropolitain.

Quatre orientations sont proposées dans le SCoT pour répondre à cet enjeu :

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

Entre dynamisme métropolitain, proximité et douceur locale

Parce que créer de la cohérence territoriale, c'est avant tout proposer l'accès aux services urbains, à tout, pour tous et sur tous les territoires, le projet doit proposer les mêmes facilités à tous les métropolitains, les mêmes accessibilités aux emplois, aux services, à l'éducation et à la culture, aux loisirs, aux espaces de nature, à la santé, etc.

Pour autant, cette offre urbaine généreuse, ce haut niveau de services pour tous ne peut pas se concrétiser partout de la même manière.

D'abord, parce que face au changement climatique et à la raréfaction tant des ressources publiques que des ressources naturelles, l'obligation d'adopter une certaine sobriété conduit à faire de la mutualisation un principe essentiel de la gestion urbaine et de l'organisation territoriale. Cela devient ainsi une évidence qui s'impose, de toutes façons, tout naturellement.

Ensuite, parce que les résultats des enquêtes ménages ont montré que le pouvoir attracteur des transports en commun avait fait son effet mais sur une aire limitée du cœur d'agglomération, laissant, pour une grande part restante du territoire, une place dominante à la voiture.

Pour limiter cette dépendance à la voiture, il ne s'agit pas seulement de proposer des services alternatifs en transports sur les territoires aujourd'hui urbanisés, mais également d'organiser la ville en conséquence en s'appuyant sur les corridors de transports collectifs et les polarités de rabattement.

Une des réponses à apporter se trouve également dans la densité que l'aire métropolitaine bordelaise saura nouer dans ses réseaux, dans la qualité de ses interactions territoriales, dans une conception qui autorise un usage plus partagé des espaces et des équipements.

La construction d'une métropole « à haut niveau de services » par la fabrication de territoires plus accessibles, plus économes et plus attractifs suppose de renforcer le lien entre développement urbain et réseaux de transports collectifs.

Dès les années 2000, la mise en cohérence de la planification urbaine avec le développement du réseau de transports collectifs et la construction d'un système de transports au service du projet d'aménagement territorial étaient déjà affirmées avec force dans le Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise.

Pour autant, cette stratégie de cohérence urbanisme/transports, dont les effets en termes de recentrage, de renforcement des centralités et du cœur d'agglomération, d'attractivité et de nouvelle offre urbaine, sont réels, doit être poursuivie et élargie à l'ensemble de l'aire métropolitaine bordelaise.

Au moment où l'aire métropolitaine bordelaise aborde un nouveau cycle de développement et où de grandes ambitions sont exprimées sur le territoire, il est proposé, au travers du projet de SCoT, un processus d'organisation du territoire, déclinable à différentes échelles pour optimiser la fabrique métropolitaine à partir de l'offre en transport.

Les réponses à apporter en matière d'aménagement du territoire pour une ville à haut niveau de services supposent la prise en compte d'un fonctionnement à triple échelle : le niveau très local au plus près des habitants, le niveau des proximités au niveau des bassins de vie et des quartiers, et le niveau métropolitain d'accessibilité aux grandes fonctions urbaines.

Ainsi les orientations principales pour une ville à haut niveau de services se déclinent selon :

1. Une organisation urbaine qui différencie les perspectives démographiques des territoires

Selon le principe de recentrage du développement urbain et dans la perspective de porter des stratégies propres à chaque territoire, les objectifs démographiques retenus se déclinent à l'échelle des quatre grands territoires de la façon suivante :

+ 100 000 habitants dans l'hypercentre métropolitain pour insuffler une nouvelle attractivité par la concrétisation et le prolongement de projets fondateurs. Cet objectif est aujourd'hui permis par les importantes disponibilités foncières encore présentes. L'ambition des projets engagés, présente une triple vocation :

- poursuivre la revitalisation du centre ancien,
- accompagner l'opération Euratlantique
- et développer la rive droite pour conforter le changement d'échelle permis par la construction de deux nouveaux franchissements de la Garonne : Bacalan-Bastide et Jean-Jacques Bosc.

+ 150 000 habitants dans le cœur d'agglomération pour redonner une dynamique urbaine au service d'un territoire polarisé, performant et apaisé. Avec cette ambition, il s'agit de stopper la réduction du poids relatif de l'agglomération au sein du département et de permettre à un nombre croissant d'habitants d'accéder plus facilement aux emplois et aux aménités urbaines centrales.

Il s'agit de rentabiliser les investissements effectués ou programmés et de pouvoir améliorer davantage le système de déplacements métropolitain, en particulier le réseau de tramway en partie saturé.

+ 55 000 habitants pour conforter le réseau des centralités périphériques.

Dans un objectif d'optimisation des investissements, le parti est donc de privilégier le développement de la périphérie sur ce territoire de manière à pouvoir renforcer davantage les services urbains, et notamment les transports collectifs insuffisamment présents, au service des nouveaux habitants mais aussi des populations en place.

+ 25 000 habitants pour permettre un développement raisonné des bassins de vie périphériques centrés sur les centralités relais locales.

Couvrant une grande part de l'aire métropolitaine bordelaise, le territoire des bassins de vie est composé de communes plus lointaines, moins peuplées, qui s'organisent entre agglomération et centralités relais locales.

2. Assurer une production de logements à la hauteur de l'ambition démographique du projet

Chaque commune ne peut pas participer de manière homogène à la croissance. L'évolution démographique doit donc s'appréhender à l'échelle des territoires et s'équilibrer en fonction des potentialités de chacune des communes : contraintes physiques, risques, potentialités foncières, etc.

A ces objectifs démographiques doit répondre une production de logements qui tienne compte:

- du fait que la taille moyenne des ménages va se réduire progressivement, et ce, en dépit d'un accueil privilégié de familles,
- de la nécessité de renouveler en partie le tissu urbain existant, en particulier dans l'hypercentre et le cœur de l'agglomération.

Ce sont donc 10 à 11 000 nouveaux logements par an qu'il convient de produire, sur la base de la répartition suivante :

- Hypercentre : 3 300 logements par an
- Cœur d'agglomération : 5 000 logements par an
- Centralités de première couronne : 1 750 à 1 800 logements par an
- Bassins de vie périphériques : 950 à 1 000 logements par an

Il va aussi s'agir de répartir de façon hiérarchisée et équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires, de permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins, d'assurer une production de logements diversifiée permettant la réalisation des parcours résidentiels au sein de l'agglomération métropolitaine, de garantir la production de logements locatifs sociaux publics ou privés dans un souci d'équilibre territorial, de prendre en compte les besoins très sociaux, les besoins en logements d'urgence et en hébergement, de favoriser l'accession abordable, d'anticiper le vieillissement et d'améliorer l'accessibilité aux logements.

Il faut aussi prévoir l'accueil des gens du voyage. Les PLH doivent s'attacher aux besoins de sédentarisation des ménages locaux, s'ils existent. Ils définissent et localisent les terrains familiaux à aménager et/ou les opérations de logements adaptés. Les documents d'urbanisme locaux (PLU ou carte communale) doivent permettre la réalisation d'aires d'accueil, d'aires de grand passage et terrains familiaux, en référence avec les prescriptions et préconisations du schéma départemental.

3. Un réseau de déplacements métropolitains performant et express

Pour bien fonctionner, les territoires métropolitains ont besoin de transports rapides, performants, efficaces.

Dans l'objectif d'accéder rapidement à la métropole, plus particulièrement aux zones d'emplois, aux centralités principales, aux grands équipements, un réseau performant de liaisons rapides et hiérarchisées est proposé.

Ce réseau métropolitain suppose la création de lignes structurantes et performantes, des vitesses commerciales compétitives par rapport à la voiture particulière, des arrêts plus espacés que dans les lignes de desserte locale, et un développement de sites propres, selon les besoins et les contraintes.

Cette armature de réseau métropolitain s'organise doublement sur la mise en complémentarité de plusieurs réseaux et sur une logique de rabattement sur les lignes structurantes.

En outre, il est fondamental pour une métropole de la douceur de vie, de rendre accessibles et disponibles le maximum de services urbains. Cela nécessite plus de fluidité mais surtout plus de proximité.

4. Un réseau de proximité complémentaire

Afin de compléter le dispositif de desserte rapide, un réseau de transports collectifs de proximité se décline en fonction de la typologie des besoins.

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

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

5. Un réseau de circulations douces

Chaque habitant de l'aire métropolitaine bordelaise devrait avoir accès, en moins de 15 minutes en déplacement en mode doux, à pied ou en vélo, aux espaces de proximité et de services, en particulier dans le cadre d'un itinéraire logement/pôle multimodal/lieu de travail quotidiennement utilisé.

A ce titre, dans une logique de chaîne intermodale, les modes doux (marche, vélo) doivent être pleinement intégrés au dispositif dans la mesure où ils constituent une alternative de plus en plus crédible aujourd'hui sur une large partie du territoire au vue de l'évolution des pratiques des habitants de la métropole.

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

6. La géographie préférentielle de l'offre urbaine

Le développement de la métropole doit permettre à chacun de bénéficier d'un habitat adapté à ses conditions et modes de vie.

Il s'agit pour chaque habitant de l'aire métropolitaine de se loger mais plus largement de bénéficier d'une vie quotidienne facile, par une attention soutenue aux services de proximité, à son logement mais aussi à son lieu de travail, à sa formation, au pôle intermodal...

Ainsi, la production de logements, qui se doit d'être à la hauteur des ambitions démographiques, sa diversification ainsi que sa localisation restent des questions centrales sur l'aire métropolitaine.

7. Adapter l'offre commerciale au contexte des territoires

L'aire métropolitaine bordelaise est un territoire varié.

Il s'agit là d'adapter l'offre commerciale à la spécificité de chacun des territoires.

La fonction commerciale de l'hyper-centre métropolitain autour du centre-ville marchand de Bordeaux est renforcée dans une logique de complémentarité via des opérations de réaménagement ou de requalification ou bien encore par l'accueil de nouveaux acteurs commerciaux.

L'évolution des polarités commerciales du cœur d'agglomération est encadrée et la requalification urbaine des polarités commerciales d'échelles métropolitaine est stabilisée et favorisée : quelque soit leur nature, les projets doivent répondre à des exigences en terme d'insertion, de qualité urbaine, de mixité fonctionnelle...

Afin de pérenniser et de renforcer l'armature existante, les pôles commerciaux d'équilibre sont confortés tout en restant limités aux pôles existants ou à venir.

Au sein des territoires périphériques, notre volonté est de lier l'évolution commerciale au développement urbain, en encadrant le développement des pôles commerciaux structurants d'agglomération et en associant l'évolution démographique et l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre. L'objectif est de proposer une offre qualitative et complémentaire aux centralités urbaines.

8. Faire évoluer les infrastructures existantes vers une intensification et une diversification des usages et des services pour avoir un maillage de grands tracés urbains

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

Ainsi, dans un contexte peu enclin à créer de nouvelles grandes infrastructures routières, en raison notamment de la raréfaction des finances publiques, une réflexion particulière sur l'optimisation de la gestion des infrastructures actuelles vers une intensification et une diversification des usages et des services doit être menée.

9. Des équipements et grands projets d'agglomération

Enfin, de façon plus générale, la question des équipements, à toutes les échelles, ainsi que les grands projets d'agglomération est posée.

L'objectif est d'anticiper et de prévoir l'implantation des équipements de niveau métropolitain : projet de parc naturel touristique du Bourgailh à Pessac, cascades de Garonne

à Lormont, de l’Arena à Floirac, du Grand Stade, du Centre Culturel et Touristique du Vin à Bordeaux Nord et du FRAC à Bordeaux St Jean.

Tout nouvel équipement d’intérêt métropolitain est implanté en priorité dans l’hypercentre et doit être desservi par une ligne de transports collectifs en site propre ou performante.

Il s’agit aussi, pour notre métropole, de concevoir un programme de services et d’équipements urbains multi-usages et multi-publics. Une réflexion pourrait être engagée pour réfléchir à la création d’équipements « décloisonnés » utilisés toute la journée, toute l’année, lieux supports d’activités collectives et de la vie sociale locale, lieux d’accueil permanents, tour à tour pour toutes les catégories de personnes, démultipliant les occasions de rencontre, offrant de nouvelles activités et de nouveaux usages évolutifs jusqu’alors inexploités.

Situés au cœur des quartiers, à proximité des points de desserte principale de transports collectifs, accessibles par des cheminements doux : une conception nouvelle des équipements publics, plus rationnelle, plus économe et plus proche des habitants, ils deviennent ainsi de véritables lieux de centralité urbaine.

**L’Aire Métropolitaine Bordelaise,
un territoire en essor,
Daniel CHRISTIANY**

L’ambition économique et sociale pour l’aire métropolitaine bordelaise repose sur ces valeurs qui permettent de concilier la croissance économique avec la cohésion territoriale et l’équité sociale.

Les principales mesures de mise en œuvre sont celles de l’équilibre de l’armature des lieux de richesse et de développement et celles favorisant les conditions d’accessibilité aux emplois, à la formation, à la culture, aux loisirs.

Porter la dynamique économique métropolitaine sur l’hypercentre et le cœur d’agglomération

Afin de porter la dynamique économique métropolitaine sur l’hypercentre et le cœur d’agglomération, notre projet réaffirme le rayonnement et l’attractivité économique de l’hyper-centre.

Ceci passe notamment par le développement d’une programmation économique forte autour des grands projets urbains de l’arc tertiaire et éco-créatif qui s’étend de Bordeaux Nord à Euratlantique, de part et d’autre de la Garonne, et s’appuie sur les principaux projets urbains du territoire pour développer un tissu économique permettant de renforcer le premier bassin d’emplois girondin et de favoriser un rayonnement à l’échelle métropolitaine.

Pour accroître le dynamisme et le caractère innovant de l’arc tertiaire et écocréatif, les projets urbains doivent favoriser le développement d’une « économie créative » : implantation de pépinières, hôtels d’entreprises, résidences d’artistes, équipements culturels, etc.

Parallèlement, l’activité nautique liée au fleuve, déjà présente sur ce territoire, devient un axe de développement fort pour les projets urbains de Braza et Bassins à flot, notamment.

La concentration des fonctions administrative et institutionnelle générant une lisibilité à l’échelle extra-territoriale doit être maintenue, voire renforcée au sein de l’hypercentre.

En particulier, le quartier Mériadeck de Bordeaux doit faire l’objet d’une réflexion visant à favoriser son développement.

Notre projet de SCoT a aussi pour objectif de faire de la mixité fonctionnelle un facteur d’attractivité économique : intégration d’activités économiques en pieds d’immeubles, gestion des interfaces entre activité et habitat, mise en place de schéma de déplacements, organisation du transport de marchandises afin de limiter les nuisances liées aux flux d’activités, desserte en transport collectif...

Il s’agira aussi de renforcer la fonction économique et innovante du cœur d’agglomération autour de l’arc de la ville active et des clusters métropolitains.

Aéroparc, Bioparc, Cité de la photonique-Bersol, Ecoparc... ils doivent devenir la vitrine productive de notre agglomération : mise en place des conditions de désenclavement et fixation des capacités de rationalisation du foncier dans les documents d'urbanisme locaux pour Aéroparc et Bioparc, possibilité d'implantation d'entreprises industrielles sur la Cité de la photonique et Eco parc...

Les sites de rayonnement métropolitain du Campus et du Grand Port maritime de Bordeaux doivent être confortés.

L'emploi est intensifié autour des grands sites d'activités.

Dans une logique de complémentarité avec les clusters métropolitains, ceux-ci doivent être supports de l'activité économique d'agglomération nécessaire au bon fonctionnement du territoire.

Leur accessibilité doit être optimale.

Ainsi, la connexion à un réseau de transport en commun performant et l'offre de déplacements actifs sont indispensables.

Les entreprises désireuses de s'implanter sur ces sites doivent, de leur côté, s'engager à répondre à certaines exigences en matière environnementale, paysagère et architecturale.

Enfin, nous voulons, pour notre territoire, entamer une politique de requalification des grandes emprises économiques.

Les conditions permettant de favoriser la mixité des usages et d'intégrer les grands sites monofonctionnels au tissu urbain, d'optimiser les sites existants et de limiter en parallèle la création de nouvelles zones monofonctionnelles, de favoriser la qualité urbaine, architecturale et paysagère, devront ainsi être fixés dans les documents d'urbanisme locaux.

Développer et diversifier l'activité et l'emploi sur les territoires périphériques

Si nous voulons équilibrer l'offre économique de notre territoire, alors nous devons constituer un espace économique lisible, porteur de projet et créateur d'emplois, en première couronne.

Il s'agit notamment de renforcer la fonction métropolitaine de la technopole Bordeaux-Montesquieu, site économique de rayonnement métropolitain qui doit faire l'objet d'une réflexion particulière pour améliorer ses conditions d'accessibilité.

Il s'agit aussi de concentrer l'implantation d'activités économiques autour des pôles économiques locaux d'équilibre, bien desservis par le réseau autoroutier et le réseau ferré de fret.

L'objectif pour les territoires périphériques est d'accueillir de manière efficiente de nouveaux établissements et de permettre le développement des établissements existants, de prévoir les emprises foncières nécessaires à leur développement et de favoriser une occupation optimale des espaces afin d'éviter la sous-occupation et la création de nouveaux sites économiques.

Un bassin d'emplois à l'échelle des bassins de vie doit être développé.

Au-delà du pôle de Cestas qui s'inscrit dans le projet global d'organisation de la fonction logistique de l'agglomération, le pôle chimie, seul cluster métropolitain pouvant accueillir des établissements générateurs de nuisances et soumis aux risques technologique, doit être conforté.

Les nouvelles implantations doivent prioritairement être orientées vers le secteur de la chimie et chimie verte.

Constituer des espaces d'activité à l'échelle intercommunale autour des pôles économiques locaux d'équilibre est primordial.

Ceux-ci doivent proposer une offre foncière et immobilière répondant aux besoins locaux et liée au développement de centres de services à destination des salariés : crèches, restaurations, services de transports, etc.

Constituer une offre de proximité afin de répondre aux besoins locaux, notamment en terme d'implantation artisanale, tout comme valoriser l'économie présentielle afin d'en faire l'un des premiers vecteurs de développement économique font partie, en outre, des objectifs de notre projet.

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

Si nous souhaitons une métropole dynamique et rayonnante économiquement, alors, nous devons offrir une véritable qualité d'accueil à l'offre économique !

Il s'agit notamment de faire des espaces économiques de véritables lieux de vie qui doivent répondre à plusieurs impératifs :

- une offre de services territoriale pertinente,
- un cadre de vie répondant aux enjeux de développement durable,
- une visibilité des acteurs présents,
- et une stratégie foncière globale.

Promouvoir une offre de services aux entreprises et aux salariés sur les sites d'activités participera aussi à cette recherche d'offre qualitative.

L'offre en services et en équipements autour des sites économiques doit être favorisée pour répondre aux besoins des salariés, capter une part importante de salariés résidents et intégrer une logique de qualité de vie.

En particulier, dans les zones d'activités denses en terme d'emplois, l'implantation de services de proximité doit être recherchée : services de restauration, de garde d'enfants, d'hébergements, de distribution de courriers, services de gestion des déchets, lieux de réunion partagés, gardiennage, intégration des réseaux numériques haut-débits...

Notre projet souhaite aussi opter pour une politique volontariste en matière de foncier économique afin de garantir une gestion durable et économe de l'espace et d'anticiper les besoins futurs.

Toute extension est conditionnée à son taux d'occupation pour éviter une sous-exploitation du foncier trop importante.

Enfin, concevoir un cadre paysager de qualité nous apparaît essentiel.

Afin de favoriser une bonne insertion paysagère des zones d'activités, les documents d'urbanisme locaux doivent proposer des mesures paysagères et de gestion durable dans les zones d'activités.

Pour garantir cette intégration paysagère, une charte paysagère et architecturale peut être réalisée à une échelle intercommunale, de sites ou du Sysdau.

Cette charte pourrait notamment fixer des objectifs de mise en valeur des lisières et interfaces espaces naturels/espaces urbanisés, d'intégration des composantes naturelles, de promotion d'un cadre de travail agréable, de valorisation de l'impact de l'effet vitrine, de choix d'un traitement végétal des espaces non bâtis, d'harmonisation du traitement architectural, d'articulation des espaces publics et privés, d'implantation d'une signalétique commune et de réglementation de l'affichage publicitaire...

Organiser la fonction logistique de l'agglomération

La logistique est une activité créatrice d'emplois indispensable au fonctionnement d'une agglomération.

Elle participe à l'essor de l'aire métropolitaine bordelaise et doit, à ce titre, trouver une place à part entière sur le territoire.

Cependant, génératrice de flux et consommatrice d'espaces, elle n'est pas sans impact sur le territoire et doit donc être appréhendée de façon spécifique, à toutes les échelles (logistique de « corridor », logistique d'agglomération et logistique urbaine) en combinant stratégie d'implantation économique et rationalisation foncière.

Optimiser les richesses touristiques

Route des vins, chemin de Saint Jacques de Compostelle, navettes fluviales, parcours de randonnée sont autant d'itinéraires de découverte entre paysages et patrimoines, qui offrent un point de vue sur le territoire.

L'itinérance s'impose comme le principe sur lequel fonder les nouvelles pratiques touristiques, l'objectif étant de permettre à la métropole de se doter d'un réseau connectant l'ensemble des composantes qui fabriquent l'identité touristique du territoire, afin de pouvoir le parcourir pleinement, du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Si le territoire suit une logique d'itinéraires touristiques, Bordeaux reste quant à elle, le point de convergence des différentes formes de tourisme : urbain, fluvial, culturel, viticole, etc.

Sa notoriété, son association au vin et au patrimoine culturel, le classement UNESCO du site « Bordeaux Port de la Lune », lui permettent de prétendre à un positionnement touristique européen qu'il s'agit de conforter.

Bordeaux doit ainsi devenir « le produit d'appel phare » de l'aire urbaine et se positionner comme une capitale culturelle et touristique de rang européen.

Parallèlement, le fleuve reste un lien entre les différents parcours et territoires touristiques : un lien Nord-Sud permettant de traverser le territoire par un système de croisières et navettes fluviales proposant des escales le long du parcours, mais aussi un lien Est-Ouest pour connecter les deux rives et permettre la continuité des itinéraires touristiques et favoriser la complémentarité des différents modes de transports.

Le fleuve doit ainsi devenir le support d'un véritable réseau touristique, et participer à la mise en relation des sites et des parcours touristiques.

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

Des lieux de projet stratégiques,

Jean-Marie DARMIAN

A l'échelle du SCoT, certains secteurs présentent une diversité de composantes urbaines, naturelles et économiques structurées autour d'axes et pôles d'échange.

Des enjeux d'échelle métropolitaine spécifiques se dégagent de cette convergence entre des dynamiques liées à une pluralité d'espaces et des dynamiques liées à une logique de flux d'échanges et d'interactions entre sites.

Les caractéristiques de ces territoires et leurs positionnements stratégiques au sein de l'agglomération en font des lieux particulièrement sensibles et favorables à l'émergence ou à la poursuite de projets fondateurs, dans la concrétisation des orientations générales et des objectifs portés par le SCoT.

Ainsi, leur identification dans le SCoT comme « lieux de projet stratégiques » confirme la nécessité d'initier et d'accompagner des réflexions et des démarches à la hauteur des enjeux qu'ils présentent ou de conforter des projets déjà engagés.

Ces lieux de projet appellent généralement à mettre en œuvre, voire à imaginer des systèmes de gouvernance et d'animation de projet spécifiques et à décliner des outils variés pouvant notamment échapper au champ de la planification.

Ce sont ainsi près d'une quarantaine de lieux de projet qui sont identifiés

Au total, 40 lieux emblématiques ont ainsi été identifiés comme présentant un intérêt majeur à l'échelle du SCoT au regard des orientations du projet que nous vous présentons ce soir.

Tout en ayant des caractéristiques qui leur sont propres, ces lieux de projet partagent des problématiques communes :

- Ils présentent des enjeux d'image et d'attractivité à l'échelle du SCoT et marquent l'identité de l'aire métropolitaine bordelaise,

- Ils se situent généralement à une échelle intercommunale et bien souvent à l'interface de plusieurs territoires,
- Ils concentrent une superposition d'enjeux de structuration, de mixité des fonctions, voire de programmation qui nécessitent d'être appréhendés globalement pour que la cohérence et la qualité de l'aménagement soit assurées.

Le document d'orientation et d'objectifs présente un cadre général d'enjeux et d'objectifs d'aménagement relatifs à chacun des sites qu'il s'agira de prendre en compte dans les documents d'urbanisme, les opérations d'aménagement et de création ou modification des infrastructures principales.

Ainsi, toute évolution au sein d'un lieu de projet stratégique doit respecter ces orientations et ne pas porter atteinte à l'évolution future du site telle que prévue dans le SCoT.

Mais au-delà de la simple prise en compte des objectifs définis pour chacun d'entre eux, la volonté est de favoriser la poursuite de la réflexion intercommunale sur l'aménagement de ces secteurs et d'initier une démarche partenariale des acteurs du SCoT pour mener à bien leur aménagement.

Pour ce faire, tous les outils permettant d'atteindre les objectifs, notamment en matière de maîtrise foncière, pourront utilement être mis en œuvre sur ces sites.

Des typologies de lieux

Souvent à l'interface entre deux territoires, généralement complexes dans leur appréhension, les lieux de projet identifiés par le SCoT présentent une identité spécifique en fonction du territoire dans lesquels ils s'inscrivent.

L'hypercentre regroupe essentiellement des lieux de projet d'intérêt métropolitain, ancrés sur le fleuve, dont les enjeux résident dans la complémentarité des programmations et dans leur interface avec les tissus existants.

Bénéficiant d'une situation urbaine particulièrement attractive, ces grandes étendues caractérisées par un important potentiel foncier, font l'objet d'une attention toute particulière de la collectivité, constituant des sites de projets pour certains largement engagés.

Ce sont, par exemple, Euratlantique, Plaine de Garonne, Grand Projet de Ville, Bordeaux Nord ou PNRQAD / [Re]centres.

Le cœur d'agglomération, pour sa part, porte principalement des objectifs de projet en terme d'intensification urbaine, en lien avec les pôles d'échanges ou le renforcement de centralités, à l'image du projet des 50 000 logements.

Ces lieux de projet présentent des degrés de maturité très différents, entre projets engagés et projets révélés.

Ce sont, par exemple, Bruges Gare, Le Bouscat Libération, Porte Sud – Garonne, Porte Ouest – Pessac Alouette ou bien encore Le Campus ou Bordeaux Pellegrin.

Dans **la couronne des centralités métropolitaines**, les lieux de projets sont aux endroits même où se cristallisent les enjeux de structuration urbaine forts, dans un contexte d'accueil important de population et de création de nouvelles intermodalités.

Ce sont Ambarès et Lagrave – Gare de la Corp, Saint Loubès-Sainte Eulalie, Fargues St Hilaire, Latresnes – Camblanes et Meynac – Cénac, Saint Jean d'Illac – Martignas, Saint Médard en Jalles ou bien encore Blanquefort – Gare.

Enfin, dans **les bassins de vie**, les lieux de projet sont plus étendus et peuvent avoir un caractère plus rural en accord avec le territoire dans lequel ils s'inscrivent.

Ils portent essentiellement sur le renforcement, voire la revitalisation de certaines centralités relais locales qui jouent un rôle fondamental à l'échelle de ce territoire. Ils sont également concernés par des thématiques plus touristiques, agricoles ou naturelles.

Ces lieux de projet dépassent généralement le périmètre du SCoT, leur situation en faisant des charnières essentielles entre l'aire métropolitaine bordelaise et le reste du département. Ils sont, à ce titre, des sites particulièrement stratégiques.

Concernant l'enjeu de structuration autour de centralités relais locales, dans une logique intercommunale d'interrogation sur la gestion des déplacements ou la constitution de bassins d'emplois, notamment, il s'agit de Créon, Beautiran/Castres – Portets – Langoiran, La Brède – La Prade, Le Pian Médoc, Beychac et Caillau ou bien encore Montesquieu.

Concernant l'enjeu paysager et environnemental qui, s'appuyant sur les grands espaces naturels, permet de faire ressortir un projet « rural » pour des territoires ne se plaçant pas dans la même dynamique urbaine, économique et démographique que le cœur d'agglomération ou la première couronne et mettant en avant le potentiel touristique de ces lieux, ils se situent à la fois dans une logique de développement touristique et de préservation des qualités environnementales et paysagères. Il s'agit de la presqu'île d'Ambès, de Rions – Paillet – île Raymond, de Bouliac / Latresne, de Saucats – Gât Mort et de Médoc Estuaire.

Débat avec la salle

Dominique LESTYNEK (Fédération des Quartier de Pessac) : Souhaiterait entendre davantage la nature en ville que la ville nature...

Association MARTIGNAS ENVIRONNEMENT : Pensait qu'en venant, il entendrait juste des bonnes intentions mais non, il y a eu, ce soir, de vraies orientations concrètes et chiffrées ! Souhaiterait parler des tarifs incitatifs. Economiser l'eau, c'est bien sauf quand l'abonnement fait la moitié de la facture. Il faudrait diminuer le coût de l'abonnement avec un principe consommateur/payeur.

Hans KREMERS : Souhaite parler de la règle de solidarité territoriale. Lien avec le bassin d'Arcachon : le développement urbain doit se faire dans la continuité de l'existant.

Serge LAMAISON : dans la CUB, il n'y aura pas d'extensions des zones urbaines.

Didier MAU : Démarche du Sysdau reconnue comme un modèle notamment pour les espaces viticoles sanctuarisés. Les zones humides, comme les espaces forestiers qui eux sont protégés par le risque incendie sont autant d'espaces protégés pris en compte dans le SCoT. La difficulté réside principalement dans la gestion de l'espace mité existant.

Intervenant dans la salle : Comment seront cartographiés les espaces agricoles et de quels objectifs quantitatifs de protection feront-ils l'objet ?

Serge LAMAISON : L'agriculture est prise en compte par le biais des ENM mais aussi du Parc des Jalles et d'autres dispositifs de protection. Il revient notamment sur l'importance de l'accès à l'eau pour les agriculteurs.

Benoit AUSLANIER s'interroge sur le fait que l'outil PEAN ne soit pas plus utilisé.

Pierre DUCOUT : Il y a 40 ans on pouvait construire partout avec 1ha alors que les zones A (agricoles) actuelles sont très contraignantes. L'Ouest du territoire du SCoT, qui constitue les dernières terrasses de la Garonne fait l'objet d'une protection particulière. Les Landes ont fait l'objet d'évolution des usages et des occupations. Enfin pour revenir sur l'agriculture, M. Ducout donne l'exemple de Saucats où l'eau disponible, qui n'est pas forcément potable, constitue une ressource intéressante pour l'agriculture.

—

Christian MIGNOT s'interroge sur la cohérence de la gestion du risque inondation sur la Presqu'île d'Ambès où 600 logements seraient en construction en zone inondable, de même à Saint Louis de Montferrand on a construit en zone inondable.

La station d'épuration fonctionne à demi-charge alors qu'il reste des secteurs à raccorder. La presqu'île n'est pas qu'une zone industrielle, c'est aussi une zone naturelle et une zone habitée et tous ces aspects doivent être pris en compte.

Serge LAMAISON: Les PPRI font l'objet d'une attention toute particulière de la part du Sysdau de même que les espaces naturels de la Presqu'île.

Daniel MARIE-ANNE : Il faut doubler les ponts pour rallier le port de Bassens à la presqu'île, cela sera bénéfique en termes de qualité de vie.

Il souligne l'importance de préserver la qualité de l'air notamment pour les populations les plus vulnérables.

Enfin il rappelle l'intérêt de la ceinture ferroviaire.

Intervenante dans la salle : s'interroge sur le PEAN de 1000 ha prévu à Pessac et Mérignac et s'interroge sur le devenir du droit de propriété

Serge LAMAISON : affirme que les PEAN en cours sont bien intégrés dans les travaux du SCoT.

Association QUINSAC ENVIRONNEMENT : indique que le cadencement est inefficace et que les arrêts sont difficilement accessibles. Il faudrait aussi que les bus soient non polluants.

Michel DUCHENE : Les villes ont été cassées au profit de la voiture mais cela change progressivement.

Intervenant dans la salle : le développement de Martignas n'est pas générateur d'emplois localement. La localisation des emplois au sein de la CUB ne va-t-elle pas générer plus de déplacement ?

Serge LAMAISON : Le réseau de bus du CG33 sera à tarif unique mais il est vrai que cette problématique n'est pas propre à Martignas.

Dominique LESTYNEK : Il convient de prendre garde aux effets pervers du gel des terrains. Il faudrait un EPFL (Etablissement Public Foncier Local) sur le territoire.

La sanctuarisation des vignes n'a pas été totalement efficace.

Les grandes liaisons vers la péninsule ibérique et vers Toulouse sont essentielles au territoire. Il souhaite que le Bassin d'Arcachon soit relié en transport en communs aux bassins d'emplois de l'agglomération. Ce besoin démontre la nécessité de liaisons radiales sur le territoire du SCoT.

Clôture de la rencontre par Serge LAMAISON et prolongement des débats autour du cocktail.