

## Sommaire

	<b>Introduction</b>	<b>6</b>
<b>1</b>	<b>Les enjeux de développement durable et de qualité urbaine pour la Communauté urbaine de Bordeaux</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Vers un nouvel urbanisme communautaire</b>	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement du PADD</b>	<b>19</b>
	<b>Une ville de proximité, rappel des enjeux</b>	<b>22</b>
	Quatre propositions pour une ville de proximité :	
	<b>1.Encadrer l'évolution urbaine autour des centres et des pôles de transport</b>	<b>24</b>
	<b>2.Renforcer l'attractivité résidentielle des quartiers</b>	<b>26</b>
	<b>3.Assurer une plus grande diversité des fonctions urbaines dans les quartiers</b>	<b>28</b>
	<b>4.Diversifier l'offre en logement pour répondre aux besoins de tous les habitants</b>	<b>29</b>
	<b>Une qualité urbaine et patrimoniale affirmée, rappel des enjeux</b>	<b>32</b>
	Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée :	
	<b>1.Valoriser le patrimoine et le paysage urbain</b>	<b>34</b>
	<b>2.Préserver la diversité et la qualité de vie de nos quartiers</b>	<b>38</b>
	<b>3.Créer un maillage de lieux de centralités de qualité</b>	<b>40</b>
	<b>4.Améliorer la qualité architecturale et paysagère des parcs d'activités économiques</b>	<b>41</b>
	<b>Une mobilité maîtrisée, rappel des enjeux</b>	<b>44</b>
	Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée :	
	<b>1.Poursuivre le développement intermodal du réseau de transports collectifs</b>	<b>46</b>
	<b>2.Améliorer l'accessibilité des territoires en diversifiant les modes de transports alternatifs à la voiture</b>	<b>48</b>
	<b>3.Adapter la réglementation en matière de stationnement</b>	<b>52</b>
	<b>4.Améliorer les liaisons intercommunales et désenclaver les quartiers</b>	<b>53</b>
	<b>Un rayonnement économique renforcé, rappel des enjeux</b>	<b>56</b>
	Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé :	
	<b>1.Soutenir la dynamique économique autour des sites d'intérêt métropolitain</b>	<b>58</b>
	<b>2.Accroître le niveau des services de l'agglomération</b>	<b>61</b>
	<b>3.Optimiser l'environnement des entreprises</b>	<b>64</b>
	<b>4.Promouvoir l'intégration des commerces et de l'artisanat dans les centres et les quartiers</b>	<b>65</b>

**2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)****Sommaire**

<b>Une ville plus verte et plus viable, rappel des enjeux</b>	68
<b>Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable :</b>	
<b>1. Affirmer la présence de l'élément naturel dans le paysage urbain</b>	70
<b>2. Protéger les espaces naturels et les ambiances végétales</b>	74
<b>3. Préserver et gérer les ressources naturelles</b>	78
<b>4. Préserver les biens et les personnes contre les risques naturels, notamment le risque d'inondations</b>	80

**plu.**

**plan local d'urbanisme**

de la Communauté urbaine de Bordeaux

**Projet d'aménagement et de développement durable PADD**

## **Introduction**

## Introduction

### > Cadre méthodologique et portée du projet d'aménagement et de développement durable

En introduisant l'obligation d'élaborer dans le plan local d'urbanisme (PLU), un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) fait du plan local d'urbanisme (PLU) plus qu'un simple document administratif et réglementaire. La loi met la collectivité en situation de repenser, à travers son PADD, l'organisation urbaine et l'évolution de ses différents territoires ainsi que les paysages bâtis et naturels qui les constituent.

Le PADD fixe **les orientations du projet de développement à moyen terme, tout en traçant des perspectives pour le long terme**. Il implique une démarche prospective pour réfléchir aux profils et contours de l'agglomération bordelaise des prochaines années, héritage des générations futures.

Consciente de la portée fondatrice d'un tel document, la Communauté urbaine de Bordeaux, maître d'ouvrage de l'élaboration du PLU, a souhaité organiser un large débat politique et public, préalablement à l'approbation de ce document d'urbanisme stratégique, en prévoyant notamment :

- **Un premier débat d'orientations**, le 22 novembre 2002, **sur les grands axes des politiques communautaires engagées et les axes stratégiques du projet communautaire**.
- **Un second débat d'orientations** le 28 mars 2003, **sur l'avant-projet d'aménagement et de développement durable** prenant en compte :
  - les réflexions des groupes de travail thématiques réunis d'octobre 2002 à janvier 2003 ;
  - les conclusions des projets de territoire engagés par les communes au second semestre 2002 et finalisés au cours du premier semestre 2003 ;
  - les axes stratégiques issus des politiques communautaires déjà approuvées.
- **Une large concertation avec les acteurs économiques et sociaux, les associations, les citoyens**, mise en place dès l'élaboration des projets de territoires communaux, a enrichi progressivement les axes du projet global de l'agglomération bordelaise. Et réciproquement, le projet d'aménagement et de développement durable, que présente ce document, constitue l'indispensable cadre de cohérence aux différents projets des communes.

Ce document s'appuie sur les éléments fondamentaux du diagnostic, répond à l'ensemble des enjeux et besoins identifiés du plan local d'urbanisme et rassemble les grandes **orientations concernant l'organisation et l'aménagement du territoire communautaire** avant leur transcription spatiale et réglementaire dans le PLU . Il forme ainsi un véritable projet de ville pour l'avenir.



## Introduction

### > Les articles fondamentaux du Code de l'urbanisme relatifs au PADD

#### **Le PADD doit respecter les principes des articles fondateurs L.110 et L.121-1 du Code de l'urbanisme**

##### **Article L.110 du Code de l'urbanisme**

*Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences.*

*Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.*

##### **Article L. 121-1 du Code de l'urbanisme**

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

- 1. L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;*
- 2. La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;*
- 3. Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature (...).*

#### **Les nouveaux articles du Code de l'urbanisme concernant le projet d'aménagement et de développement durable des plans locaux d'urbanisme**

##### **L'article L.123-1 du Code de l'urbanisme fixe l'objet du PADD d'un PLU**

*Ils comportent un projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.*

##### **L'article R. 123-3 du Code de l'urbanisme précise le contenu du PADD d'un PLU**

*Le projet d'aménagement et de développement durable définit, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L.110 et L.121-1, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune.*



**plu.**

**plan local d'urbanisme**

de la Communauté urbaine de Bordeaux

**1.**

**Projet d'aménagement et de développement durable PADD**

**1. Les enjeux de développement durable et de qualité urbaine  
pour la Communauté urbaine de Bordeaux**

## Un véritable défi pour la métropole bordelaise...

### Les atouts du territoire

Avec environ 660 000 habitants et 300 000 emplois recensés en 1999, la Communauté urbaine de Bordeaux, capitale régionale en plein essor, appartient à une métropole de près de 760 000 habitants, au sens INSEE, qui la place au septième rang des agglomérations françaises.

Son économie, diversifiée et marquée par des filières traditionnelles industrielles reconnues (construction automobile, aéronautique et spatiale, chimie-pharmacie) évolue vers un tertiaire industriel de haut niveau, les nouvelles technologies, les services supérieurs, notamment la recherche scientifique et technique, les services marchands et non marchands.

Sa main-d'œuvre qualifiée et nombreuse, aux capacités réelles d'adaptation et de reconversion, lui offre la possibilité de faire face aux évolutions économiques et technologiques actuelles.

Son potentiel universitaire, de recherche et d'enseignement supérieur, reconnu et de grande valeur, lui permet d'anticiper les nouveaux domaines de développement scientifique et technologique.

Ses fonctions métropolitaines bien affirmées la placent au cœur d'une région urbaine qui, par son positionnement géographique sur l'axe européen de transit nord-sud et au confluent de l'arc Atlantique, par ses grands réseaux d'infrastructures routières, ferroviaires et aériennes, peut prétendre à un certain rang sur la scène européenne.

Ses nombreux atouts et sa notoriété internationale : productions de qualité, excellence de certaines de ses filières, savoir-faire viti-vinicole, richesses patrimoniales anciennes et contemporaines, son potentiel culturel, environnement naturel exceptionnel, lui permettent de se hisser au rang d'eurométropole.

Mais si Bordeaux est en situation d'affirmer ses ambitions de métropole, la dynamique urbaine à laquelle elle peut prétendre doit aussi :

- **contribuer à une plus grande équité territoriale ;**
- **reposer sur un souci d'amélioration constante du cadre de vie des habitants ;**
- **respecter la préservation des ressources naturelles et de l'environnement.**

### Les faiblesses du territoire

L'agglomération souffre, cependant, de déséquilibres liés, pour l'essentiel, à une consommation extensive du territoire à sa périphérie.

L'organisation de son territoire se caractérise, depuis l'après-guerre, par une répartition plus lâche de l'habitat et des activités, qui concerne le territoire communautaire lui-même mais plus largement l'espace métropolitain, du Bassin d'Arcachon à l'agglomération de Libourne.

Au cœur-même du territoire communautaire, l'accroissement démographique de ces 30 dernières années a principalement eu lieu dans les secteurs périurbains,

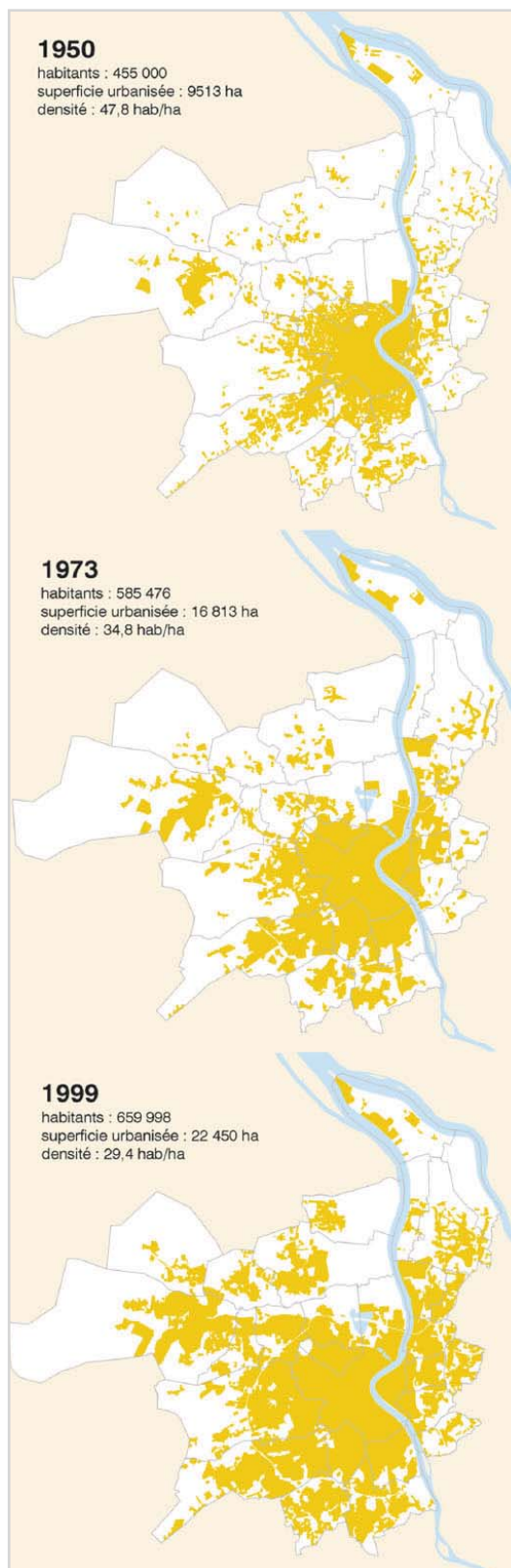


**...construire un modèle urbain renouvelé à l'horizon du PLU**

c'est-à-dire au-delà de Bordeaux et de la première couronne intra-rocade, tandis que le cœur de la métropole a peu progressé, et que la ville centre a perdu une part importante de sa population notamment à partir des années 60 et 70.

**Ainsi, aujourd'hui, parmi les grandes agglomérations françaises, Bordeaux est l'une des plus étalées.** Si cette spécificité contribue à donner l'image d'une agglomération tranquille, au cadre de vie agréable, cette organisation du territoire engendre un certain nombre de faiblesses qui, si elles ne sont pas corrigées, en particulier par une nouvelle organisation du développement urbain, pénaliseront, dans un futur proche, l'image, l'attractivité et l'équilibre global du territoire :

- une **surconsommation des sols**, disproportionnée par rapport à l'accroissement démographique, dont le **corollaire** est l'**allongement** progressif **des temps de déplacements** et des **distances** parcourues, ainsi que l'augmentation très conséquente du **nombre de déplacements et des échanges** ;
- une **congestion urbaine grandissante** qui **pénalise la vitalité économique, les relations sociales** et l'**accessibilité aux services** ;
- un **patrimoine naturel** (forêt, viticulture, zones humides...) **menacé** par les extensions urbaines, car soumis à de fortes pressions d'urbanisation qui remettent en cause son équilibre fragile alors que la proximité ville-nature est de plus en plus recherchée par les citoyens de l'agglomération ;
- des **quartiers anciens**, notamment dans le **centre de Bordeaux**, où l'habitat est devenu **obsolète et inadapté** aux modes de vie actuels ;
- un **tissu urbain insuffisamment structuré**, en première et deuxième couronne, souffrant souvent de **carences** en espaces collectifs de qualité et de **lieux véritablement attractifs**.



## Les enjeux de développement durable et de qualité urbaine

Ces **faiblesses** dans l'**organisation** et le **développement** de la ville **génèrent des dépenses publiques importantes**, du fait de la longueur des réseaux d'infrastructure à entretenir, qui se répercutent sur les impôts locaux, **ainsi qu'une efficacité urbaine très pénalisante** tant pour les habitants que pour les entreprises.

La collectivité communautaire est consciente de ses atouts mais aussi de ses handicaps, et des **risques** de voir à terme **régresser l'attractivité** de son territoire, face à la concurrence d'autres métropoles européennes.

Elle s'est ainsi **donné les moyens** depuis 1996, notamment avec l'adoption du projet du tramway et des projets urbains communautaires, de **repenser les politiques de développement de son territoire au bénéfice de ses habitants et des acteurs économiques**.



## ...pour la Communauté urbaine de Bordeaux

### > **Les principaux enjeux portés par le projet d'aménagement et de développement durable**

Les principaux enjeux exprimés dans le cadre du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise (plan 2010 - 2020), du plan des déplacements urbains, de sa nouvelle politique économique et du programme local de l'habitat entre autres, fondent les orientations exprimées dans le PADD :

- **Soutenir un développement urbain équilibré, en dynamisant le cœur de l'agglomération et en maîtrisant le développement urbain périphérique.** Cet enjeu s'inscrit parfaitement dans les principes de la loi SRU, qui prescrit de définir les grands équilibres entre renouvellement urbain et urbanisation nouvelle.
- **Structurer les première et deuxième couronnes**, en favorisant le regroupement d'activités commerciales, artisanales et de services urbains là où les flux se concentrent (pôles d'échanges).
- **Favoriser une plus grande équité sociale dans l'habitat par une politique de mixité spatiale et sociale.**
- **Maîtriser la mobilité**, en construisant une offre supérieure de transports publics autour du tramway communautaire, épine dorsale d'un nouveau plan mobilité et en favorisant l'urbanisation à proximité des axes de transports et des centres d'échanges.
- **Renforcer la vocation économique de la métropole, en particulier industrielle et technologique**, en aménageant des espaces d'accueil attractifs et bien localisés pour les entreprises et, en améliorant le niveau des services qui leur sont nécessaires.
- **Réduire les disparités sociales et économiques dans et entre les quartiers**, par une meilleure répartition de l'emploi et de l'habitat, et une dynamisation économique adaptée.
- **Valoriser la trame verte et les grands espaces naturels**, en créant des continuités vertes mieux accessibles au public.
- **Protéger les sites soumis aux risques industriels et naturels**, notamment le risque d'inondations.
- **Atteindre une plus grande qualité urbaine et architecturale dans tous les quartiers.**



**plu.**

**plan local d'urbanisme**

de la Communauté urbaine de Bordeaux

**2.**

**Vers un nouvel urbanisme communautaire**

## Inscrire le développement de l'agglomération dans la dynamique des grands projets communautaires

Désireuse d'agir de manière opérationnelle et transversale sur ces enjeux, la **Communauté urbaine** s'est engagée, depuis 1995, **sur un ensemble de grands projets concrétisant les choix politiques d'une vision nouvelle du développement urbain de la métropole.**

Le premier concerne le **projet emblématique de tramway avec ses aménagements urbains associés le long des corridors**, dans les territoires traversés. Ce projet global n'inclue pas uniquement le mode de transport, mais aussi le plan de déplacements associé.

De plus, **il favorise l'émergence de projets urbains locaux,** .

Le second porte sur la **politique de la ville** et le **programme local de l'habitat** qui traduisent également, de manière transversale et spatialisée, les efforts de la collectivité en faveur d'un plus grand équilibre dans la diversité de l'habitat, d'une meilleure intégration des habitants et d'un plus grand confort urbain dans les quartiers concernés : mise en oeuvre d'un **Grand Projet des Villes** sur les Hauts de Garonne et d'un **contrat de ville** sur 13 communes (dont hors CUB, Sainte-Eulalie).

En troisième lieu, il convient de citer des **projets urbains locaux** structurants pour la métropole, en matière d'aménagement de sites stratégiques de **renouvellement urbain** (centre ancien de Bordeaux, Bordeaux Nord, Bastide, Gare Saint-Jean-Belcier, centres de Pessac, Saint-Médard-en-Jalles, Mérignac, Bègles, Blanquefort, Ambarès-près-Bordeaux, Talence, Artigues, ainsi que le GPV Bassens - Cenon - Lormont - Floirac et plus récemment autour de l'aéroport de Mérignac...), ainsi que des grands espaces naturels à promouvoir (Plan Garonne, parc des Jalles, parc des Coteaux, le Bourgaill...).

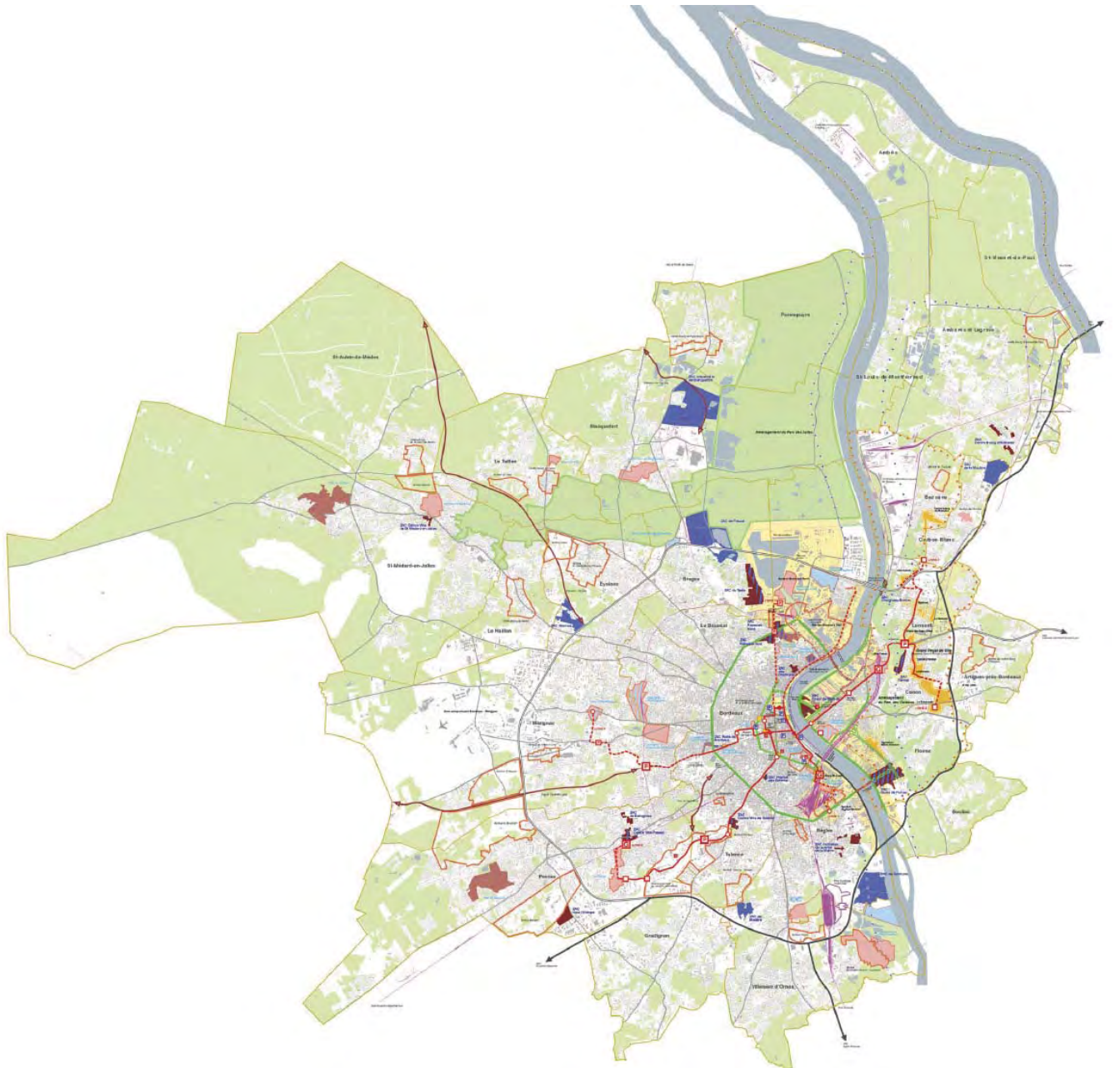
Enfin, la Communauté urbaine a validé dernièrement les grands axes de **sa politique de développement économique** : choix d'une dizaine de sites d'intérêt métropolitain à qualité d'accueil renforcée : amélioration du réseau d'infrastructures de transports et développement des réseaux de télécommunications à haut débit (NTIC), soutien accentué au tissu économique existant et à l'implantation d'entreprises nouvelles.

La programmation de ces grands projets est en général actée, mais il est nécessaire aujourd'hui de définir les conditions de leur traduction dans le PLU, avec une vision à court, moyen et long terme.

L'enjeu fondamental du projet d'aménagement et de développement durable communautaire est bien de **définir les conditions de développement et de renouvellement du territoire, en prenant appui sur les politiques communautaires en cours ainsi que sur les objectifs stratégiques définis par chacune des communes, dans leur démarche de projets de territoire.**

**Un autre enjeu, qui devra être porté par le PADD dans le PLU, réside dans la refondation de l'identité future de l'agglomération, à travers les grandes composantes qualitatives de son paysage tant urbain que naturel, de son bâti ancien, présent et futur et de ses espaces publics. Il s'agit ainsi de renforcer la cohérence, l'unité et la diversité dans l'agglomération.**

# Les projets urbains de la Communauté urbaine de Bordeaux



## Opérations d'aménagement publiques et privées

### Projets en cours de réalisation ou programmés à court terme

- ZAC à dominante **habitat**
- autre opération à dominante **habitat**
- ZAC à dominante **activités**
- ZAC à **programme mixte**
- autre opération à **programme mixte**

### Projets en cours de définition ou secteurs à l'étude

- projet à dominante **habitat**
- projet à dominante **activités**
- projet à **programme mixte**
- périmètre d'étude ou de prise en considération
- grands secteurs stratégiques

## Opérations GPV Hauts de Garonne

- limites GPV
- territoires de projets
- sites prioritaires GPV

## Espaces verts et espaces publics

- grandes continuités paysagères à l'étude
- percées végétales structurantes, grandes liaisons et fenêtres urbaines
- limites du Plan Garonne
- projets d'espaces publics liés au tramway
- autres projets d'espace public

## Transport et déplacement

- projet de tramway 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> phase

### Lieux d'intermodalité

- station de correspondance
- pôle d'échange tram / bus

### Autres pôles d'échange

- transport en commun urbain / VP
- P parcs relais en superstructure
- G transport en commun urbain / réseaux ferrés
- ↔ pôle logistique multimodal

- doublement de la voie SNCF, liaison TGV
- futur franchissement SNCF
- variantes pour le raccordement du pont L. Faure
- franchissements urbains en projet et prévus à terme
- élargissement de la rocade à 2 x 3 voies, mise aux normes autoroutières RN 89
- grandes voies structurantes créées
- P parcs publics de stationnement en projet







**plan local d'urbanisme**

de la Communauté urbaine de Bordeaux

### **3.**

#### **Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement du PADD**

- > Une ville de proximité**
- > Une qualité urbaine et patrimoniale affirmée**
- > Une mobilité maîtrisée**
- > Un rayonnement économique renforcé**
- > Une ville plus verte et plus viable**

## Rappel

Elles sont développées selon les **orientations transversales** proposées lors du **premier débat d'orientations du 22 novembre 2002 et du deuxième débat du 28 mars 2003**.

### Elles s'appuient sur :

- les documents cadres et les politiques communautaires arrêtées ;
- les travaux thématiques engagés depuis octobre 2002 par la CUB et ses partenaires institutionnels ;
- les résultats des projets de territoire communaux.

Elles ont été définies dans le cadre d'une large concertation organisée par la Communauté urbaine de Bordeaux à trois niveaux complémentaires :

- celui des communes, échelle de proximité et de contact privilégié avec les habitants ;
- celui des 7 secteurs du plan local d'urbanisme, rassemblant de trois à six communes, qui ont permis de débattre d'enjeux intercommunaux sur des territoires urbains homogènes, entre les élus des communes, la Communauté urbaine, les associations et personnes relais du secteur ;
- celui de la communauté dans son ensemble, où ont été débattus les grands enjeux d'agglomération avec les partenaires institutionnels, les communes, et le milieu associatif.

**Chacune de ces orientations regroupe un ensemble de principes et de mesures** qu'il est proposé de retenir pour le projet de plan local d'urbanisme communautaire dans ses composants graphiques et réglementaires.

### Elles se développent selon cinq orientations :

- **une ville de proximité ;**
- **une qualité urbaine et patrimoniale affirmée ;**
- **une mobilité maîtrisée ;**
- **un rayonnement économique renforcé ;**
- **une ville plus verte et plus viable.**

**Ces orientations ont toutes une dimension d'agglomération et constituent le fondement de la stratégie de développement et d'équilibre de la Communauté urbaine de Bordeaux.**

## Rappel

**Une ville de proximité**



Thomas Sanson © - Mairie de Bordeaux

**Une qualité urbaine et patrimoniale affirmée**



Paul Robin © a'urba

**Une mobilité maîtrisée**



Thomas Sanson © Mairie de Bordeaux

**Un rayonnement économique renforcé**



© Port autonome de Bordeaux

**Une ville plus verte et plus viable**



Paul Robin © a'urba 21



## Une ville de proximité, rappel des enjeux

**Quels équilibres entre renouvellement urbain et développement nouveau ?**

• **Définir une ossature prioritaire pour encadrer l'évolution urbaine, autour du concept de ville de proximité**

L'agglomération bordelaise se situe au septième rang des agglomérations françaises par le nombre de ses habitants et de ses emplois recensés. Pourtant depuis 30 ans, son centre ne cesse de perdre une part importante de sa population qui va habiter de plus en plus loin en périphérie. C'est aujourd'hui une des agglomérations françaises les plus étalées. Cet étalement de la ville, favorisé par le développement de la voiture, pénalisera dans un futur proche l'attractivité de l'agglomération : consommation d'espaces naturels, allongement des temps de déplacements, appauvrissement de la vie de quartier, accroissement des dépenses publiques (qui se répercute sur les impôts locaux) du fait notamment de la longueur des réseaux d'infrastructures à entretenir.

**La nécessité de mieux définir les priorités à l'urbanisation et à l'équipement des territoires conduit à retenir le concept de « ville de proximité », ligne directrice d'un modèle de développement plus adapté aux objectifs de développement durable et de qualité urbaine.**

**Comment maîtriser physiquement l'étalement urbain dans la CUB, et au-delà ?**

Déjà abordée dans les documents cadres de la planification urbaine, (schéma directeur 2000 - 2020, PLH, PDU), la limitation de l'étalement de la ville répond donc à plusieurs enjeux :

- développer la ville autour des équipements existants, afin de rentabiliser les investissements consentis par la collectivité ;
- reconquérir les espaces vacants ou en déshérence au sein de la ville, en renouvelant la ville sur elle-même ;
- préserver et valoriser les espaces naturels dans l'agglomération, en leur donnant une vocation propre ;
- mieux organiser la vie des citoyens autour des centres et des quartiers en privilégiant la proximité et en limitant l'éclatement de la ville. La ville, par sa forme et son organisation, doit être le lieu des rencontres et du lien social. Elle doit faciliter les échanges et la mixité ;
- maîtriser les dépenses publiques d'aménagement et d'équipement.

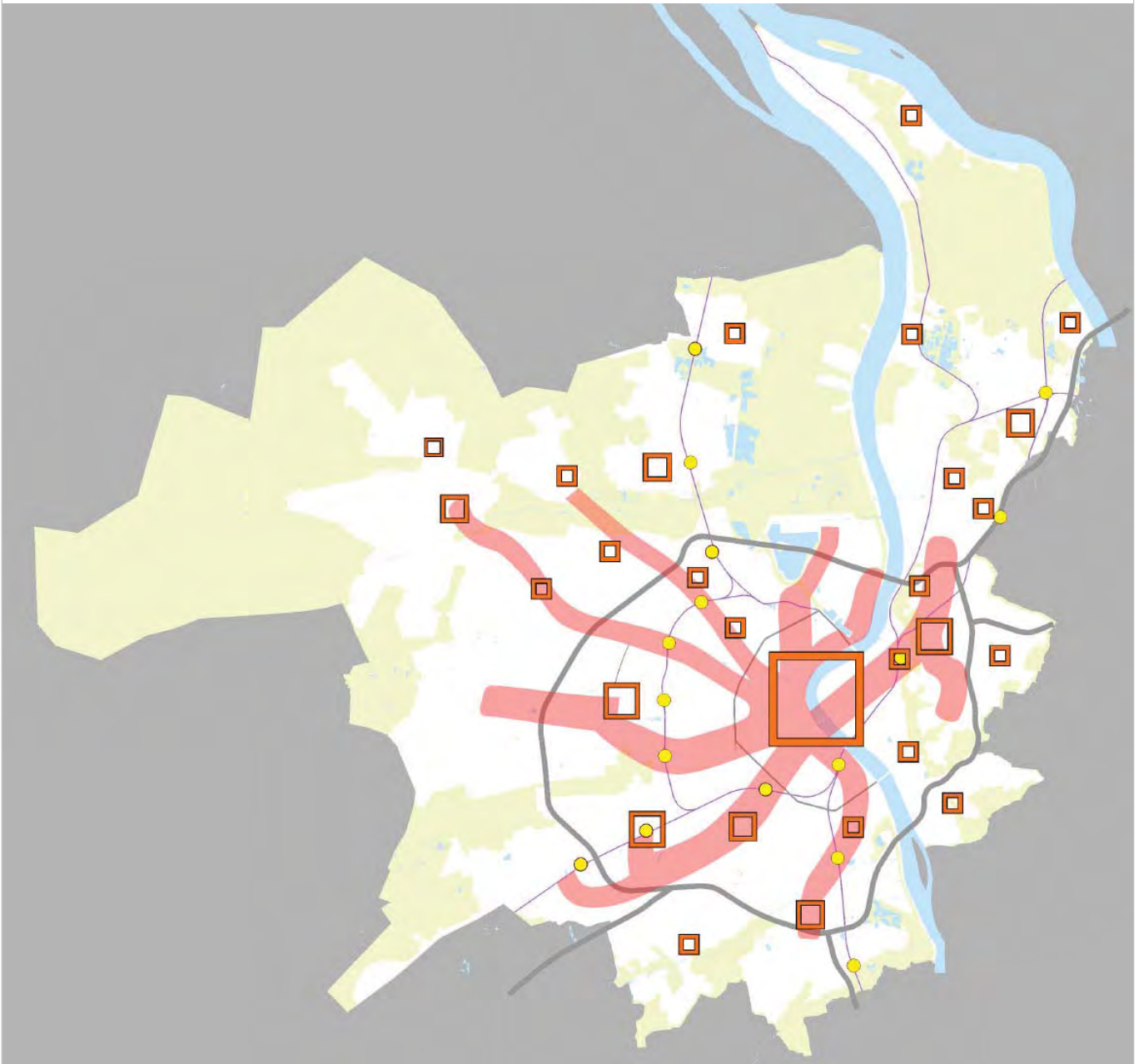
**Quelles formes urbaines pour mieux utiliser le territoire et répondre aux usages et attentes actuels des citoyens ?**




L'étalement urbain s'est traduit en terme de formes bâties par une prédominance en périphérie des lotissements pavillonnaires et de l'habitat diffus.

D'autres formes d'habitat peuvent cependant aussi bien répondre aux attentes actuelles d'une partie de la population, petits ensembles collectifs ou maisons de ville, par exemple.

Ces dernières présentent l'avantage de permettre une meilleure organisation de la ville autour des centres et des espaces publics, et de faciliter la mixité.

## Les principaux facteurs d'évolution urbaine



-  Centres urbains
-  Corridors de transport collectif
-  Pôles d'échange

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville de proximité

## 1 **Encadrer l'évolution urbaine autour des centres et des pôles de transport**

- **S'appuyer sur les centralités existantes ou en projet, lieux privilégiés de la mixité des fonctions, pour structurer le développement urbain de l'agglomération**

**L'ossature prioritaire du développement de l'agglomération s'établit à partir de trois notions :**

- **un développement périphérique maîtrisé**

La nécessité de maîtriser l'expansion urbaine périphérique fait partie des objectifs fondateurs du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise. Ce principe a été pris en compte dans une large mesure par les communes concernées dans leur projet de territoire. Il est renforcé dans le cadre du plan local d'urbanisme qui fixe le principe d'éviter tout mitage incontrôlé du territoire par de l'habitat dispersé, source de coûts publics élevés (assainissement voirie, collecte des déchets et transports publics).

- **une ville « polycentrique »**

Elle affirme le rôle structurant des polarités existantes, actuelles ou futures, à différentes échelles :

- le site central de Bordeaux, cœur de l'agglomération, dont l'attractivité et le rayonnement doivent être affirmés ;
- le centre intra rocade, favorisant un modèle de ville continue ;
- les quartiers et les communes, organisés autour de leurs centres.

- **une ville « à portée de main »**

Elle favorise l'investissement collectif autour des axes de transports, et optimise, à l'intérieur des corridors de desserte, l'utilisation de l'espace et la concentration des équipements.

**Le concept de ville de proximité se situe donc à la croisée de ces notions, et dessine l'ossature prioritaire du développement de la cité.**

- **Préparer l'arrivée de nouveaux habitants dans l'agglomération**

Pour atteindre les objectifs démographiques retenus par les élus de la Communauté urbaine de Bordeaux, et maintenir le rapport démographique CUB/agglomération stabilisé autour de 80%, selon l'hypothèse de recensement du développement retenue au schéma directeur/SCOT et au programme local de l'habitat, **la population de la Communauté urbaine de Bordeaux devrait atteindre environ 750 000 habitants en 2015, à l'horizon du plan local d'urbanisme.**

Ceci signifie l'arrivée de 6 500 habitants supplémentaires chaque année.

Pour répondre à l'accueil de ces nouveaux habitants, et satisfaire les besoins actuels, l'agglomération bordelaise doit poursuivre son effort de construction de logements.

Pour la période entre 2005 et 2015, environ 42 000 logements doivent être construits, soit 4 200 logements neufs par an, tout en poursuivant l'effort de remise sur le marché des logements vacants. Parmi ces 4 200 logements supplémentaires par an, il est à prévoir 1 000 logements locatifs conventionnés auxquels se rajoute pour le court terme (2004-2008) un besoin d'offre complémentaire pour reconstituer 760 logements démolis par an du parc locatif social.

**Ces nouveaux logements sont à répartir de manière équilibrée entre les différents quartiers où existent des possibilités de constructions nouvelles.**

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville de proximité

## 1 Encadrer l'évolution urbaine autour des centres et des pôles de transport

### • Recentrer la ville sur elle-même

L'agglomération bordelaise dispose de capacités de développement importantes à l'intérieur de la ville existante ou à proximité immédiate.

Son urbanisation dans les prochaines années sera donc renforcée dans les secteurs proches des axes de transports structurants (tramway, lignes de bus en site propre) et autour des principales centralités : centres-villes, centres bourgs, pôles d'échanges intermodaux situés dans des tissus constitués.

Elle se poursuivra également dans les secteurs déjà équipés où existent encore des possibilités de construire.

Le reste du territoire n'a pas vocation à s'urbaniser davantage et à accueillir de nouveaux habitants, il s'agit :

- de zones naturelles actuellement vierges de toute urbanisation et que l'on souhaite préserver (zones humides, prairies, forêts) ;
- de zones agricoles ayant vocation à accueillir exclusivement des bâtiments destinés à l'activité concernée (viticole, sylvicole, maraîchère, d'élevage) ;
- de zones mitées par une urbanisation diffuse, n'ayant pas vocation à s'urbaniser davantage car non équipées en réseaux d'assainissement eaux usées et non desservies par les transports en commun et sur lesquelles la Communauté urbaine ne souhaite pas réaliser d'investissements en terme de réseaux.

### • Favoriser des formes urbaines plus économes d'espace

Dans un souci d'utiliser l'espace de manière optimale et de préserver à la fois les espaces de respiration dans le tissu urbain (cœurs d'îlots végétalisés, squares, jardins publics, places, cours...) et les grandes continuités paysagères, le règlement du PLU cherche à promouvoir :

- **le retour vers des typologies plus urbaines offrant une certaine densité et compacité** (maisons de villes, petits immeubles sur rue, cités jardins, maisons multifamiliales, etc...) en associant de manière adaptée les usages et les attentes actuels des habitants ;
- **l'adaptation des formes urbaines en fonction de leur environnement urbain et paysager ;**
- **des réponses aux attentes des ménages, notamment des familles,** qui désirent vivre en ville, ce qui implique de nouvelles formes urbaines pour des logements de grande taille, véritables alternatives au logement en périphérie.



Rue de Tausia - Bordeaux



Boulevard Georges Pompidou - Bordeaux

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville de proximité

## 2 Renforcer l'attractivité résidentielle des quartiers



Les bassins à flot  
© Antoine Grumbach & Associés - 2004



Zac des quais de Floirac



Place Ravésies

### Il s'agit de façonner la ville de demain et plus particulièrement son urbanité.

La qualité résidentielle, recherchée dans le développement de l'agglomération, repose essentiellement sur le confort urbain offert aux habitants, sur la qualité de l'offre des équipements et services de proximité, sur l'accessibilité et les facilités de stationnement, sur les espaces publics et enfin sur l'équilibre des différentes fonctions que les quartiers accueillent.

Cette exigence s'exprime de manière différenciée selon les quartiers de la ville :

#### • Projeter de nouvelles polarités

Sur les secteurs de renouvellement, dont certains appellent la mise en œuvre de processus d'aménagement maîtrisés par la collectivité, sera recherchée une qualité urbaine qui allie plusieurs principes : utilisation rationnelle du foncier, promotion de nouvelles formes urbaines, compositions et hauteurs en rapport avec l'échelle de l'espace public ou du paysage, structuration du bâti, mixité urbaine et proximité des services et équipements, qualité architecturale et environnementale, valorisation des espaces extérieurs.

#### • Assurer l'évolution des secteurs résidentiels dans la continuité des quartiers centraux

Les besoins d'urbanisation nouvelle sont à satisfaire prioritairement dans la continuité des urbanisations existantes, proches des services urbains et des transports collectifs. Il s'agira, dans ces centralités élargies, d'offrir un habitat plus diversifié, de prolonger le maillage de voirie pour constituer des quartiers organisés non enclavés, et de promouvoir des formes urbaines plus compactes : immeubles de ville en alignement le long des espaces publics, commerces en rez-de-chaussée, cœurs d'îlots paysagers.



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville de proximité

## 2 Renforcer l'attractivité résidentielle des quartiers

### • Favoriser la régénération des quartiers anciens dans le respect de leur identité

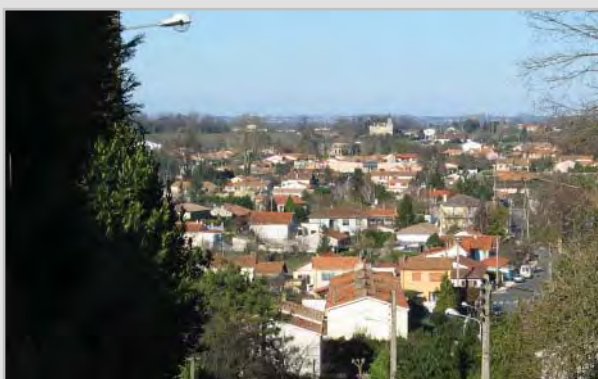
Dans les tissus constitués, il s'agit de préserver la qualité et l'identité des quartiers, le paysage des rues ainsi que la présence du végétal dans les cœurs d'îlots, qui sont autant de facteurs d'attractivité pour les fonctions résidentielles.

Des démarches d'aménagement d'ensemble des quartiers anciens sont à encourager pour remettre à niveau un parc de logements souvent inadapté et inconfortable, et pour traiter les sites d'habitat qui restent encore aujourd'hui précaires.

### • Restructurer les ensembles d'habitat collectif

Déjà amorcés par les programmes de la politique de la ville, puis par les projets de renouvellement urbain, il s'agira de renforcer les efforts de :

- requalification des espaces publics ;
- remodelage du bâti ;
- diversification de l'offre d'habitat ;
- implantation de petites activités économiques, services et commerces ;
- gestion des transitions bâties pour une meilleure structuration urbaine.



Bassens



Saige Formanoir - Pessac



Mérignac - Beaudésert

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville de proximité

## 3 Assurer une plus grande diversité des fonctions urbaines dans les quartiers



Place Pey Berland - Bordeaux



Le Bouscat



Pessac

### • Encourager une mixité des usages dans les espaces urbains du quotidien .

Le brassage des fonctions urbaines dans les quartiers contribue à retisser le lien social dans une logique de proximité et dans le sens d'une accessibilité facilitée. Partagé, et clairement énoncé dans les projets de territoire, cet objectif implique les dispositions suivantes :

• **Autoriser l'installation d'activités économiques** (commerces, services notamment) dans les quartiers à dominante d'habitat, à condition que ces activités ne soient pas nuisantes pour les habitants.

• **Encourager le développement des activités commerciales et artisanales** dans les quartiers en assurant un environnement et un confort urbain favorables à l'implantation d'activités : espaces publics de qualité, requalification résidentielle, réhabilitation des logements vacants, transports publics performants, développement de pôles d'échanges.

• **Permettre, dans les quartiers denses, de faire évoluer une partie du parc bâti résidentiel à des fins d'activités, non nuisantes.** Cela doit se traduire, notamment, par la créativité d'emplois dans les quartiers d'habitat social en difficulté, dont certains sont concernés par des opérations de démolition / reconstruction.

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville de proximité

## 4 **Diversifier l'offre en logement pour répondre aux besoins de tous les habitants**

Les orientations du PLU et du PLH s'accordent sur une même logique : diversification des types d'habitat pour répondre aux besoins de tous les habitants et répartition plus équilibrée des logements sociaux sur l'ensemble du territoire communautaire.

• **Constituer une offre d'habitat qui permette l'accueil des jeunes actifs et des familles et qui réponde aux besoins actuels et futurs liés au vieillissement de la population.**

Il est fixé dans les orientations générales, le principe d'organiser une offre en logements, suffisante et abordable, en tenant compte des diverses catégories de populations et de générations (célibataires, étudiants, jeunes ménages, personnes âgées, familles), des diverses formes d'habitat (individuel ou collectif), des catégories de logement (accession ou locatif) et des diverses situations géographiques (centre principal ou secondaire).

• **Rechercher une certaine équité sociale et spatiale dans l'accueil résidentiel.**

La Communauté urbaine de Bordeaux cherche à faciliter les conditions de production d'une offre d'habitat favorable au rééquilibrage social et s'attache au développement et au rééquilibrage d'une offre locative conventionnée.

En effet, dans un contexte de demande très forte en logements locatifs sociaux, de tension des marchés immobiliers et fonciers et d'une situation de crise du logement, le PLU fixe, en cohérence avec le PLH, un objectif quantitatif d'au moins 1 800 logements locatifs conventionnés par an, au titre du rattrapage, du rééquilibrage de la production et de la reconstitution de l'offre sociale démolie à l'échelle de l'agglomération.

Les choix de localisation de l'offre locative conventionnée se feront préférentiellement à proximité des quartiers centraux, des services urbains, commerciaux, sociaux et des transports publics.

• **Compléter l'offre banalisée par des réponses spécifiques.**

• Développer et essaimer sur le territoire communautaire une offre répondant à plusieurs types de besoins (situation de crise, d'errance, de précarité et d'insertion, de mobilité professionnelle, de formation...), en organisant une réponse territoriale pour le développement des logements d'urgence, des logements temporaires et des logements de transition vers le logement autonome.

• Étendre et restructurer une offre à destination des étudiants, l'agglomération étant au niveau national un site prioritaire de développement du parc du CROUS.

• Permettre aux pratiques d'itinérance et d'habitat des gens du voyage de trouver une réponse adaptée sur la CUB à proximité des services urbains en répondant aux préconisations du schéma départemental d'accueil des gens du voyage et en développant une offre d'habitat adaptée à leurs besoins ; en lien notamment avec le traitement des sites d'habitat précaire du Chay au Taillan, du Petit Lacanau à Blanquefort et de Carès à Eysines.

• Développer une offre d'habitat adaptée au vieillissement de la population et à l'accroissement de la dépendance : logements autonomes et structures d'accueil collectives.

[ Une ville de proximité ]



Pessac

Une agglomération attractive, économe de son espace, polycentrique, à portée de main, offrant à tous les habitants un cadre de vie de qualité. L'idée maîtresse de ce modèle de développement est, d'une part, d'associer étroitement projet d'urbanisme et projet de transport, et d'autre part, d'organiser la ville autour de ses principales centralités : les centres-villes et les quartiers, les pôles de service, les futurs pôles d'échanges et les centres de proximité à l'échelle du voisinage.



Place Camille Jullian - Thomas Sanson © - Mairie de Bordeaux



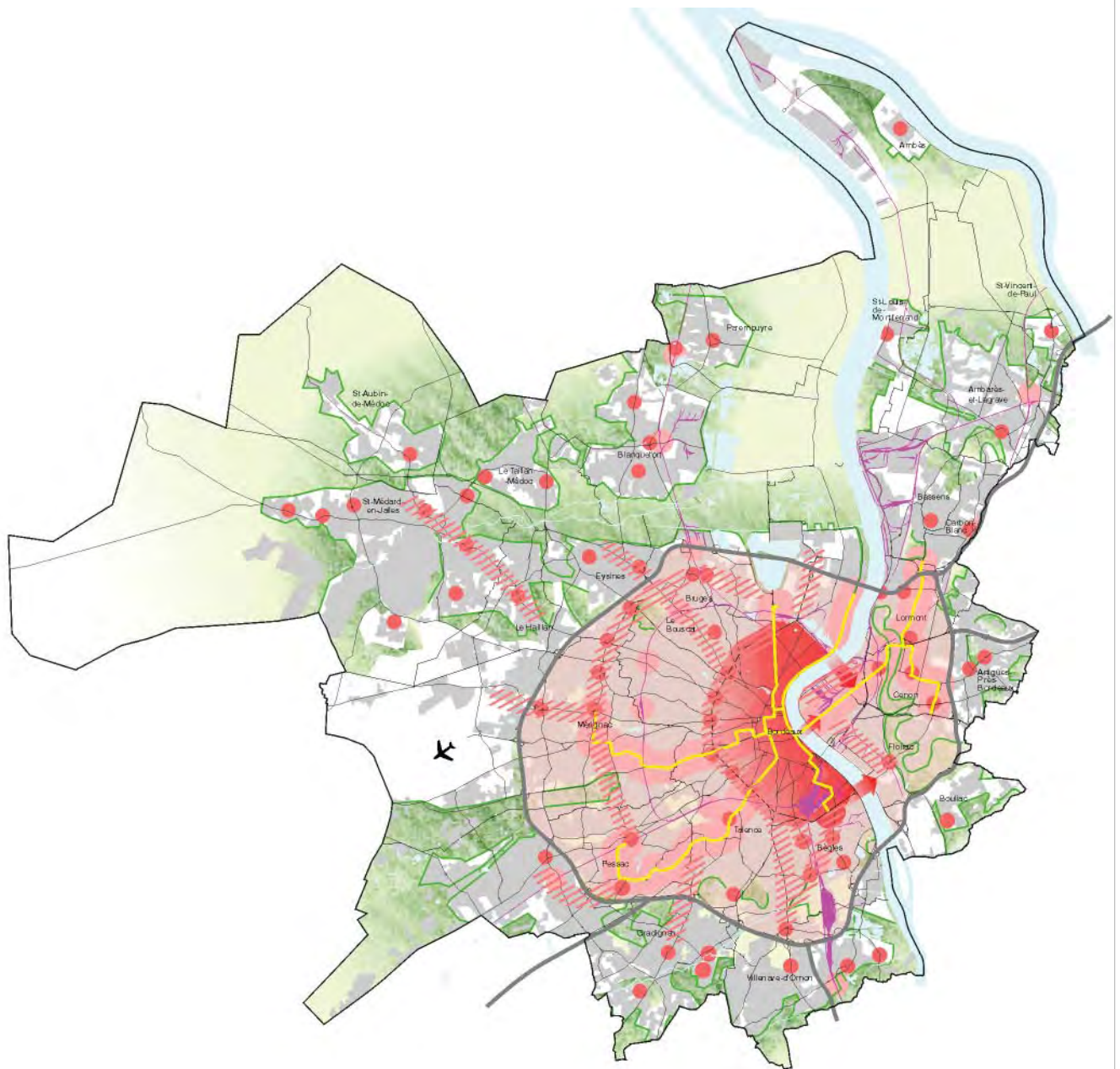
Blanquefort









Bassens



Mérignac



Ossature prioritaire pour encadrer l'évolution urbaine

-  autour des centres et pôles de transport
-  en intra-rocade
-  à créer ou organiser en accompagnement du maillage structurant interquartiers
-  Réseau tramway 1ère et 2ème phase
-  Secteurs déjà urbanisés
-  Extension périphérique maîtrisée

	<b>2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)</b>	<b>plu.</b>
	<b>3.</b> Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement	

## Une qualité urbaine et patrimoniale affirmée, rappel des enjeux

**Comment mieux affirmer l'identité de l'agglomération?**

• **Valoriser le patrimoine et le paysage urbain, porteur d'identité pour les quartiers de la ville, par une qualité urbaine et patrimoniale**

Un autre enjeu, porté par le PADD dans le plan local d'urbanisme, réside dans l'affirmation de l'identité future de l'agglomération, au travers des grandes composantes qualitatives de son paysage tant urbain que naturel, de son bâti ancien, présent et futur et de ses espaces publics.

En raison de son passé prestigieux et des témoignages de qualité que nous a légués l'histoire, que ce soit le moyen-âge, les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> et même le XX<sup>e</sup> siècle, en termes de monuments, de bâtiments, d'ensembles urbains et d'espaces publics emblématiques, il est indispensable que soit prise en compte, dès l'amont du projet, l'exigence de qualité urbaine :

- des services urbains et des déplacements ;
- d'usage des espaces publics ;
- du paysage urbain et végétal ainsi que de l'architecture.

**Comment maintenir la diversité de nos territoires ?**

Le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux s'étend sur un site géographique remarquable, structuré par l'axe du fleuve, et possédant une grande diversité de paysages, à l'image du département girondin : grandes forêts sylvoles, zones humides le long du fleuve et des jalles, vignes, espaces agricoles, coteaux de la rive droite.

Le tissu urbain s'est développé au sein de ces grands ensembles paysagers, autour du centre historique et des bourgs de la périphérie, occupant l'espace de manière croissante, avec une nette accélération au cours des dernières décennies.

Cette urbanisation a permis de répondre à l'évolution des besoins des populations et des modes de vie, se traduisant notamment par une forte extension du tissu pavillonnaire autour des centres bourgs et en périphérie.

Il en résulte aujourd'hui une grande diversité de choix dans les types d'habitat existants, individuels ou collectifs, ainsi que dans le type d'environnement urbain, allant de la ville dense du centre de Bordeaux aux bourgs semi-ruraux de Parempuyre ou du sud de Gradignan, en passant par les quartiers d'échoppes et de maisons de ville de Talence ou du Bouscat, les grands ensembles d'habitat social, les petits ensembles de collectifs, les ensembles résidentiels comme à Mérignac ou les lotissements en lisière de forêt, à Saint-Médard-en-Jalles ou Saint-Aubin-de-Médoc, ou les quartiers pavillonnaires plus ou moins structurés, ou encore quasiment à la campagne, comme à Blanquefort, à Artigues-près-Bordeaux ou Bouliac.

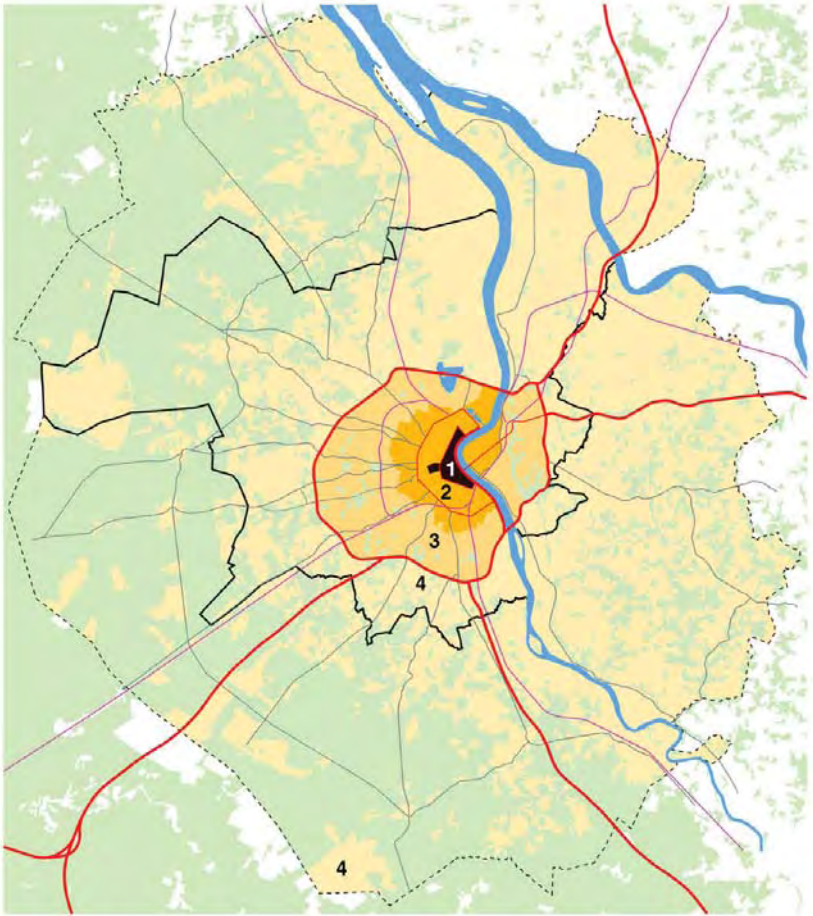
Ces différents types de tissus urbains, issus en partie d'anciens bourgs et villages, fondent l'identité des quartiers de la ville actuelle.

Le développement urbain doit ainsi se construire sur la diversité de ces territoires et sur les valeurs patrimoniales spécifiques, qui sont autant d'atouts à mettre en valeur.

**En quoi les espaces publics permettent-ils d'améliorer la qualité urbaine ?**

La recherche d'identité et de qualité urbaine repose aussi sur l'embellissement et une meilleure définition de la valeur d'usage des espaces urbains. Réconcilier l'espace public (bien défini dans son emprise, sa nature et sa fonction) et l'enveloppe bâtie (sa hauteur, son implantation, son traitement architectural), délimiter clairement les espaces privés et publics et traiter les espaces privés ouverts constituent les principaux enjeux de réorganisation de la ville.

## Les quatre territoires de la ville habitée



<b>1</b>	Le site central		Espace vert
<b>2</b>	Les territoires des quartiers		Limite CUB
<b>3</b>	Les territoires périphériques		Limite SD
<b>4</b>	Les territoires périurbains		

Echelle : 0 2 km

Sources : a'urba - apic (données IGN) ©

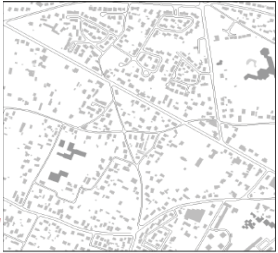
**a'urba.**  
Laurent Faguet  
architecte et urbaniste



crédit iconographique : a'urba ©



← Le site central



Les territoires périphériques →



← Les territoires des quartiers



Les territoires périurbains →

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## 1 **Valoriser le patrimoine et le paysage urbain**



Ville de Bordeaux



Cité de la Benaige - ville de Bordeaux



Cité de la Benaige - ville de Bordeaux

Dès lors que l'on évoque la question du patrimoine bâti, la qualité de l'ensemble architectural et urbain du site central de Bordeaux surgit en premier plan : l'un des plus grands secteurs sauvegardés de France, la majesté de la façade du fleuve, la force des grands tracés de Tourny.

Au-delà de ces éléments majeurs du patrimoine architectural local, l'agglomération fourmille de quartiers, d'espaces et de monuments dont la valeur patrimoniale est indéniable, bien qu'ils fassent l'objet de mesures très inégales en termes de classement et d'inscriptions à l'inventaire du patrimoine. Prendre appui sur ce patrimoine courant, et notamment le patrimoine moderne, souvent méconnu parce que mal révélé, constitue une des options fortes et valorisantes issues des projets de territoire et de la volonté des communes.

Une attention particulière est portée, dans le PLU, à la préservation et à l'évolution de certains ensembles de constructions qui façonnent l'identité de la métropole. Ainsi en est-il des tissus d'échoppes, mais également des maisons de ville, des chartreuses, des cités-jardins, et du patrimoine industriel, commercial (chais) et administratif des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.

Le projet de développement du territoire communautaire s'attache non seulement à préserver ce vaste patrimoine existant, mais également à le valoriser, à le conquérir, si nécessaire, et à définir les conditions optimales de production contemporaine d'un patrimoine de qualité pour les générations futures.



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## 1 Valoriser le patrimoine et le paysage urbain

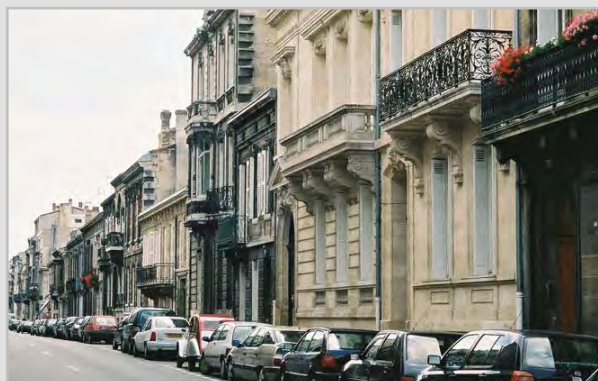
### • Affirmer la qualité et la diversité de la ville de pierre

La ville de pierre, majoritairement située dans l'intra-boulevard, devenue la référence du paysage urbain de Bordeaux, présente des qualités de lisibilité et de cohérence remarquables. Elle est issue d'urbanisations successives respectueuses de la trace parcellaire et en alignement sur l'espace public. Par ses proportions, ses volumes, ses matériaux, l'ordonnancement de ses façades, elle a développé une identité architecturale pérenne.

Il convient de préserver l'identité de ces quartiers, de valoriser et faire évoluer cet héritage et veiller à ce que des mutations n'altèrent pas les qualités et la diversité des différents tissus qui le constituent.

Mais si ce paysage se caractérise par sa très grande variété, il présente également une fragilité de certains de ses éléments. Il convient d'appréhender ce patrimoine, sans exclusion, des plus grands ensembles urbains aux éléments de petite échelle, et cela, pour mieux les connaître, les comprendre et déterminer ceux qui réclament une protection et ceux qui pourront évoluer.

En parallèle, une démarche d'inventaire du patrimoine urbain est engagée par la ville de Bordeaux, pour acquérir la connaissance suffisante des ensembles urbains homogènes, des éléments singuliers à valoriser et plus largement les caractéristiques des tissus urbains en termes historiques, architecturaux, archéologiques et culturels.



Rue de Saint Genès - ville de Bordeaux ©



Echoppe double - Rue de Trégué - ville de Bordeaux ©



Echoppe simple - Rue de Saint-Emilion - ville de Bordeaux ©

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## 1 Valoriser le patrimoine et le paysage urbain



Eysines

Des mesures de protection seront progressivement définies afin de préserver des séquences entières ou des éléments singuliers ; celles-ci se préciseront au fur et à mesure des études et des résultats de l'inventaire qui permettront de mieux appréhender la structure, l'histoire, la cohérence et le fonctionnement des quartiers. Ainsi les transformations des constructions existantes qui pourraient altérer la qualité du paysage urbain de la ville de pierre, porter atteinte à l'intérêt de son patrimoine ou à son identité urbaine seront interdites.

Il convient de définir de nouvelles règles mieux adaptées à cette diversité et à la spécificité des tissus et des quartiers :

- assurer à la fois la lisibilité, l'harmonie et la cohérence du linéaire des rues et le respect du paysage urbain ;
- éviter l'appauvrissement des rez-de-chaussée ;
- favoriser l'évolution du bâti conformément aux attentes, aux nouveaux modes de vie et aux usages contemporains ;
- garantir dans le temps l'aspect extérieur et la qualité du bâti : répartition et proportion des ouvertures, qualité des matériaux, creux et relief des façades ;
- mettre en valeur les éléments les plus remarquables des décors anciens ;
- respecter la typologie, les particularités notables des immeubles existants et les vélums environnants.



Bordeaux



Bordeaux

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## 1 Valoriser le patrimoine et le paysage urbain

### • Préserver le patrimoine singulier et identitaire des quartiers, des centres bourgs et des hameaux

Le PLU s'attache à protéger également les éléments plus modestes, plus singuliers, mais qui, par effet de collection des traces de l'histoire de la ville et des quartiers, des centres bourgs et des hameaux anciens, ont marqué l'aménagement de ces centralités à travers les différentes époques.

Représentatifs de la culture et de l'histoire de la région bordelaise, ils sont porteurs d'un art de vivre et sont les vecteurs d'une identité reconnue.

### • Le plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé

Le territoire central, au cœur de l'agglomération, couvert par le plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé (créé en 1967 et approuvé en 1988), est concerné par les orientations données par le PADD.

Une attention particulière sera portée pour que les dispositions prises en matière de densité, de circulation, de stationnement, d'activités, d'espaces publics, qui conduisent à renforcer le dynamisme de ces quartiers centraux, et permettre à leurs habitants d'y vivre confortablement et éviter ainsi le phénomène de muséification, puissent être mises en œuvre.

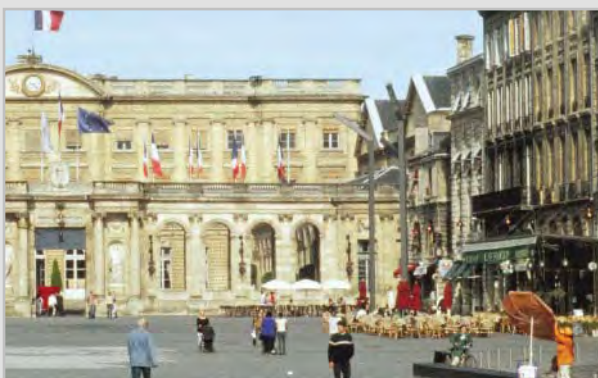
Il apparaît souhaitable que les règles applicables à ces quartiers historiques évoluent en cohérence avec le PLU.



Lormont



Place de la Bourse - Bordeaux



Pey Berland - Bordeaux

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## 2 Préserver la diversité et la qualité de vie de nos quartiers



Les ensembles d'échoppes - Pessac



Les maisons de ville - Bordeaux



Les petits ensembles collectifs - Bègles

Le territoire de la Communauté urbaine possède une grande diversité de paysages et le tissu urbain s'est progressivement constitué au sein de ces grands ensembles paysagers, autour des centres historiques et des bourgs périphériques.

Cette urbanisation s'est organisée selon une mosaïque de quartiers, chacun doté d'une identité.

Unité de vie la plus quotidienne, le quartier se distingue par son histoire, sa géographie, son tissu social, sa forme urbaine.

L'attention toute particulière qu'il convient d'accorder à la préservation de la diversité du paysage urbain retient les principes suivants :

- mieux prendre en compte la spécificité des quartiers dans l'établissement des conditions de constructibilité ;
- permettre une évolution du bâti afin notamment d'accueillir convenablement la population et les emplois ;
- prévoir une présence significative de l'élément végétal ;
- équilibrer soigneusement les possibilités de construction et le paysage urbain par une présence affirmée d'espaces verts ;
- redonner au paysage des rues une harmonie, une simplicité et une lisibilité.

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## 2 Préserver la diversité et la qualité de vie de nos quartiers

L'éventail de choix dans les types d'habitat constitue un atout à valoriser et à préserver impérativement. Il permet aux habitants de l'agglomération de choisir un cadre de vie varié, permettant de répondre aux aspirations de chacun.

Toutefois, il faut éviter que ce cadre de vie en évolution permanente ne se détériore par le développement extensif de quartiers, mal insérés dans l'environnement et ne respectant pas le caractère recherché de chacun de ces territoires.

Le PLU communautaire doit donc permettre un développement des territoires respectant ces objectifs.

Il doit promouvoir **des formes urbaines adaptées, permettant d'accueillir de nouveaux habitants, tout en respectant l'identité propre de chaque quartier et de chaque bourg.**



Les ensembles résidentiels - Mérignac



Les maisons de ville Bordeaux - La Bastide



Les ensembles mixtes individuels et collectifs - Talence



La ville dense du centre de Bordeaux - Rue Bouquière

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## 3 Créer un maillage de lieux de centralités de qualité



Cenon



Talence



Bruges

Le PLU insiste sur l'importance d'une action permanente et ambitieuse sur la qualité des espaces publics, éléments essentiels du cadre de vie qui réclament une attention particulière s'agissant de leurs qualités paysagères et patrimoniales, de leur capacité à accueillir des usages conviviaux, festifs ou pour certains d'entre eux événementiels.

Un des grands enjeux de la qualité urbaine aujourd'hui est de créer, dans les secteurs périurbains, un maillage de lieux de centralités, de lieux de convivialité et d'animation, où se joue la vie publique et où se renforce la conscience collective autour de lieux partagés et porteurs d'identité.

Cela vaut pour tous les territoires de l'agglomération, en cherchant, en fonction des spécificités propres au contexte, à répondre aux besoins des quartiers riverains tout en contribuant à construire peu à peu une identité d'agglomération à travers la cohérence du paysage de l'espace public.

Amorcé à l'occasion du tramway et de l'aménagement des espaces concomitants, le renouveau des espaces publics communautaires ne doit pas être cantonné aux espaces emblématiques du patrimoine historique et aux sites prioritaires de transports collectifs. L'espace public doit être également pris en considération dans l'aménagement des espaces courants qu'il s'agisse :

- de la réalisation de voies nouvelles ;
- des opérations de tranquillisation du trafic ;
- de la reconquête des voies existantes ;
- des rues, places ou placettes supports de la vie urbaine de proximité.

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## 4 Améliorer la qualité architecturale et paysagère des parcs d'activités économiques

Parce que la performance économique du territoire de la CUB passe également par la qualité des sites d'accueil, la collectivité souhaite privilégier la qualité des réalisations et des implantations nouvelles à la fois du point de vue architectural et pour l'aménagement des espaces publics.

Trois points devront faire l'objet d'une attention particulière dans l'aménagement des zones d'activité :

- la qualité architecturale devra être soignée et prendre en compte le bâti, les paysages environnants ;
- le stationnement sera organisé de manière à préserver les façades (stationnement à l'arrière ou intégré au bâti) ;
- un effort sera porté sur la qualité paysagère des aménagements : réalisation d'espaces verts et de plantations, traitements des limites entre l'espace public et l'espace privé, conception d'ensembles harmonieux des zones d'activités.



Espace Ariane - Mérignac



Innolin - Mérignac



Cenon



Innolin - Mérignac

**[ Une qualité urbaine et patrimoniale affirmée ]**



place Pey Berland - Bordeaux © F. Mangado - King Kong

**Aujourd'hui la CUB et l'ensemble des communes entendent placer le patrimoine au coeur de l'organisation de leur territoire :**

- développement du formidable potentiel patrimonial en termes résidentiels, touristiques et économiques ;
- protection des tissus homogènes d'habitat, vecteurs de l'identité de l'agglomération ;
- exigence de qualité, en matière de production architecturale et de fabrication des espaces publics.



Les Quais - Bordeaux



Ambarès



Talence



Les hangars - Bordeaux

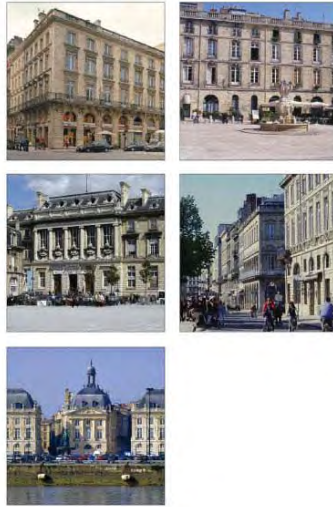


# Une qualité urbaine et patrimoniale affirmée

## [ La ville de pierre ]



## [ Le coeur historique ]



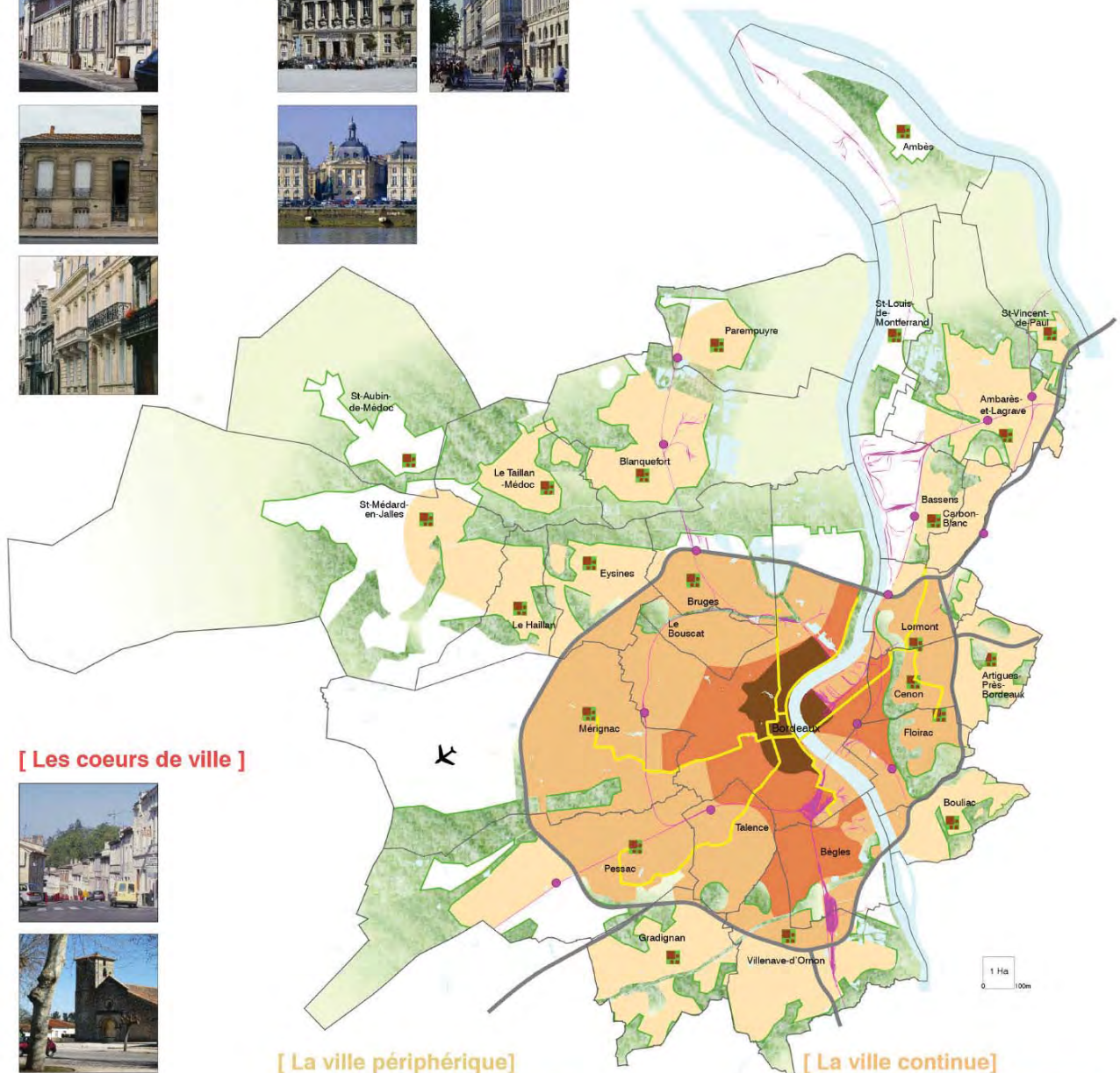
## [ Les coeurs de ville ]



## [ La ville périphérique ]



## [ La ville continue ]



[ Le coeur historique ]
  [ La ville de pierre ]
  [ La ville continue ]
  [ La ville périphérique ]
  [ Les coeurs de ville ]

	<b>2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)</b>	<b>plu.</b>
	3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement	

## Une mobilité maîtrisée, rappel des enjeux

### • Offrir à l'ensemble des territoires une meilleure accessibilité pour tous les modes alternatifs à la voiture dans l'objectif d'une mobilité maîtrisée

**Comment mieux organiser la ville autour des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière ?**

Malgré les efforts engagés par la Communauté urbaine de Bordeaux depuis plusieurs années en faveur des modes alternatifs à la voiture, la part des déplacements automobiles sur le territoire communautaire ne cesse de progresser, créant encombrements, nuisances, environnements sonores bruyants, accidents et pollutions. Devenues ces dernières années un enjeu majeur de santé publique, la diminution de la circulation automobile et la modération de l'usage de la voiture sont aujourd'hui une nécessité pour l'agglomération bordelaise afin de réduire la pollution, limiter les accidents, lutter contre le bruit, préserver l'environnement. Parce que les résidents du territoire communautaire sont à la fois les victimes et les responsables des niveaux actuels de congestion, il convient de trouver les moyens de corriger cette situation préoccupante par une réorganisation des réseaux de déplacements.

Cet objectif est sous-tendu par le plan des déplacements urbains, qui s'appuie sur deux principes majeurs :

- **bâtir une nouvelle offre de transports intermodale** fondée sur la construction d'un réseau de transports en commun en site propre ;
- **mieux partager l'espace de voirie**, qu'il s'agisse de partage physique dans les voies existantes ou de développement de nouvelles liaisons privilégiant les modes dits doux (marche, vélo).

**Comment adapter l'offre en stationnement privé ?**

**La politique du stationnement** présente un triple enjeu :

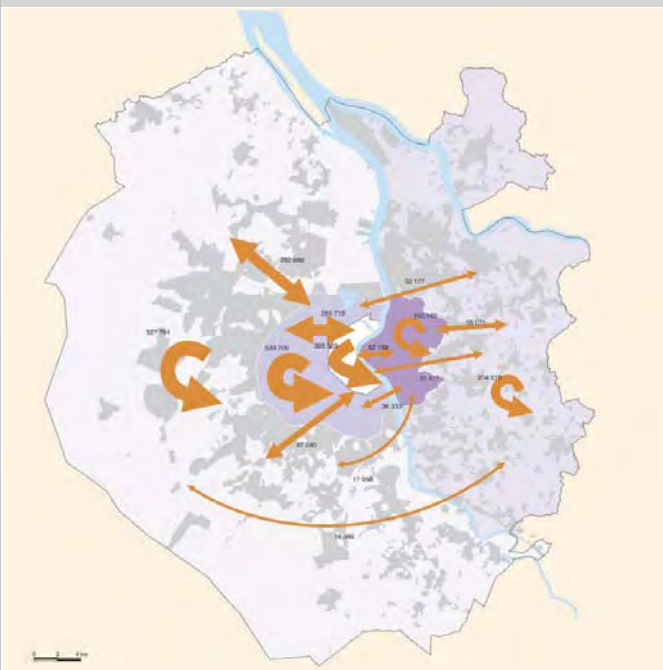
- le choix du mode de déplacement (possibilité ou non de stationner au lieu de destination) ;
- les choix d'usage et d'aménagement de l'espace public ;
- le partage de l'offre de stationnement entre les différents usagers (garage au lieu de résidence, stationnement de longue ou de courte durée au lieu de destination).

**Comment désenclaver certains territoires, sans créer de nouvelles infrastructures routières ?**

L'analyse structurelle du réseau de voirie actuel et sa mise en relation avec les points forts de l'organisation urbaine (centres-villes, lieux de vie, polarité de quartier) mettent en lumière un déficit de lisibilité et de continuité sur certains itinéraires, notamment tangentiels.

De nombreux quartiers de l'agglomération sont aujourd'hui soumis à une pression et à une forme de trafic automobile incompatibles avec la vie urbaine riveraine. Les causes en sont multiples : saturation du trafic sur les voies principales ; desserte insuffisante par les transports en commun ; dimensionnement des voiries inadéquates..., aux conséquences très pénalisantes : accidents, bruits, insécurité.

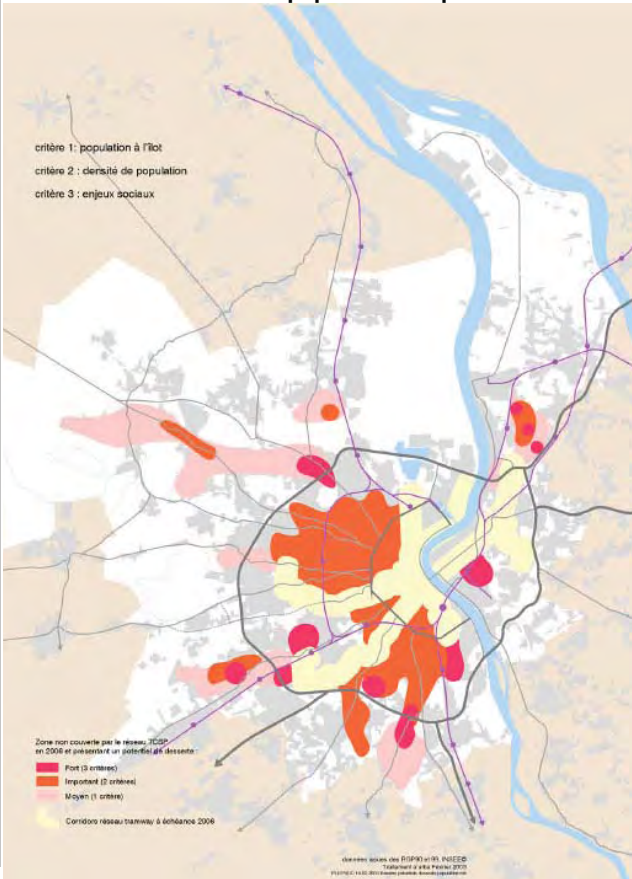
### Géographie des flux de déplacements en 1998



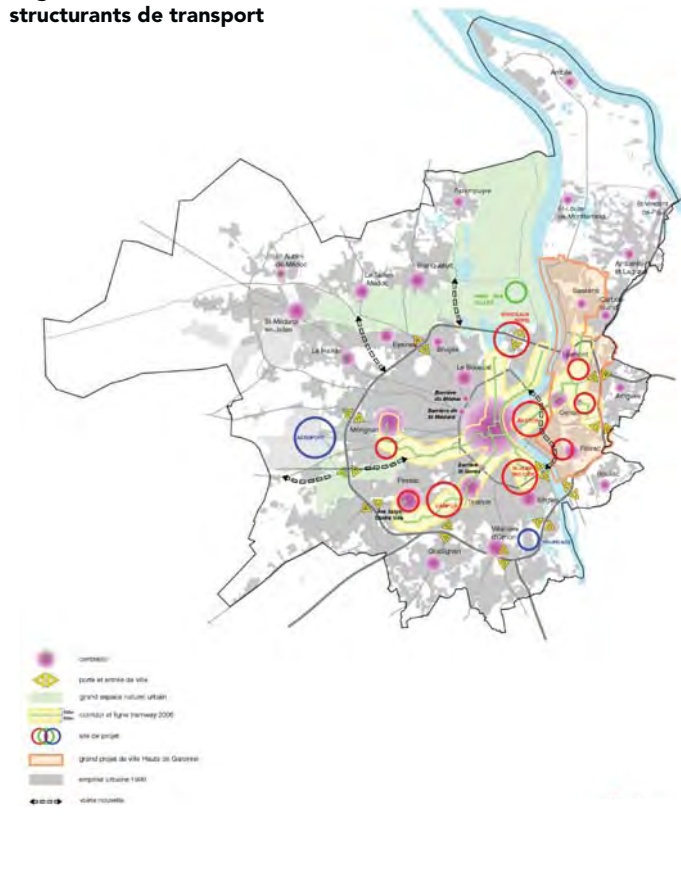
### Saturation du trafic, à l'heure de pointe du matin



### Potentiel de desserte de la population - 3<sup>e</sup> phase TCSP



### Organisation du territoire autour des centralités et des axes structurants de transport



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée

## 1 Poursuivre le développement intermodal du réseau de transports collectifs



Talence



Bordeaux



Lormont

### Prévoir les extensions du réseau de transport en commun et la réalisation des futurs pôles d'échange.

Avec la mise en service de la première phase du tramway en 2004, la réalisation de la deuxième phase et le remodelage complet de l'ensemble du réseau de bus selon une logique de complémentarité entre les différents modes de déplacements (TBC 2004), les transports en commun sur l'agglomération bordelaise connaissent de profonds changements.

Dans la perspective d'une 3e phase de transport en commun en site propre et du renforcement du réseau, la Communauté urbaine de Bordeaux a réalisé des études préalables à la définition des extensions du réseau de TCSP. Sans préjuger des modes de transport et des tracés, cette première étude de définition a identifié des axes prioritaires d'extension qui pourraient être desservis par **un maillage complémentaire de transport en commun en site propre qui viendrait se raccorder aux différentes lignes de tramway actuelles :**

- au centre, la ceinture des boulevards ;
- au sud, vers Bègles et le Pont de la Maye ;
- au sud-ouest de Pessac, vers Haut-Lévêque et Cap de Bos ;
- à l'ouest, vers la plate-forme aéroportuaire de Mérignac, par l'avenue de l'Isère ;
- au nord-ouest, vers Caudéran et Saint-Médard-en-Jalles ;
- plus au nord, route du Médoc, Eysines et Bruges ;
- au nord, sur la rive gauche, afin d'assurer la desserte de la zone du Lac, parc des expositions, palais des congrès et casino et sur la rive droite, vers Bassens et Carbon Blanc ;
- et à plus long terme, sur la rive droite à Bordeaux et Floirac, en accompagnement du bouclage des boulevards rive droite et des futurs franchissements Bacalan-Bastide et Jean-Jacques Bosc.

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée

## 1 Poursuivre le développement intermodal du réseau de transports collectifs

Ce réseau de 3<sup>e</sup> phase s'attache également à **valoriser le potentiel que représentent la voie ferrée de ceinture et la ligne du Médoc, atouts essentiels du maillage d'agglomération dans une vision à moyen et long terme.**

La mise en place du réseau de tramway a été l'occasion de réfléchir à **une nouvelle offre intermodale** organisant dans des pôles aménagés des passages efficaces d'un mode de transport à l'autre, et constituant de véritables centralités ou quartiers de gare :

- autour de certains sites ferroviaires existants tels que les gares de Blanquefort, de Bruges, de la Médoquine et de Caudéran ;
- autour de pôles intermodaux (train – tramway – bus) gares Saint-Louis, de Pessac, Saint-Jean, de Mérignac Arlac ;
- enfin, des arrêts ferroviaires, Blanquefort Port du Roy, Bruges sud , route du Médoc, avenue d'Eysines, Pins Francs et Xavier Arnoz qui présentent des qualités urbaines qui justifient l'organisation de pôles d'échanges.

Ainsi, différentes mesures doivent **prendre en compte ces fuseaux d'extension et appréhender dès aujourd'hui les capacités des futurs pôles d'intermodalité à constituer de véritables centralités et pôles urbains.** Il peut s'agir :

- de la réservation, sur les voiries concernées, des espaces nécessaires à l'inscription des extensions du réseau de transport en commun en site propre ;
- de l'intégration dans le tissu urbain des futurs pôles d'échanges intermodaux ;
- de l'amélioration de la desserte ferroviaire (bouchon ferroviaire, voie ferrée de ceinture, voie ferrée du Médoc) ;
- de l'attention portée à la qualité de l'accessibilité de ces pôles pour tous les modes de transports, accès piétons et vélos ;
- de l'incitation à privilégier des densités plus fortes dans ces secteurs d'extension du réseau et dans ces futurs quartiers de gare, pour une offre d'habitat diversifiée, une offre d'emplois renouvelée et une mixité de l'occupation du sol.



Lormont



Gare Saint-Jean - Bordeaux



Gare de Pessac

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée

## 2 Améliorer l'accessibilité des territoires en diversifiant les modes de transports alternatifs à la voiture



Place Stalingrad - Bordeaux



Rue Duffour Dubergier - Bordeaux



Les Quais - Bordeaux

**Favoriser une politique de déplacements pour les modes alternatifs à la voiture qui soit à la fois innovante, durable et équitable**

### • La promotion des modes de déplacements à pied, à vélo, en rollers...

Si le grand chantier de réalisation d'un réseau performant et efficace de transports en commun a pour objet premier d'améliorer l'accessibilité pour les habitants de l'agglomération, les visiteurs, les acteurs économiques, il a également pour objectif de promouvoir un mode de vie plus urbain.

Les modes de déplacements doux, la marche, le vélo, les trottinettes et les rollers sont, à la fois, peu consommateurs d'espace, bien adaptés au tissu urbain et non polluants. Ils garantissent une plus grande équité dans l'accès aux transports et contribuent à une meilleure efficacité économique.

**La promotion des modes de déplacements à pied et à vélo** fait partie des axes stratégiques du plan des déplacements urbains de la Communauté urbaine de Bordeaux et du PLU. Elle se traduit dans l'organisation et le dimensionnement des espaces collectifs en distinguant trois approches conjointes et complémentaires.

### • Un meilleur partage de l'espace dans les voies publiques.

Afin de favoriser les modes alternatifs et organiser un partage de l'espace public plus équitable, au bénéfice des piétons, des transports publics et des modes de déplacement non polluants, le plan des déplacements urbains de la CUB impose des règles de dimensionnement pour toute voie nouvelle ou réaménagée en dehors de certaines contraintes. Il ne peut être affecté plus de 50 % du domaine public aux modes motorisés et au stationnement, ce qui laisse leur place aux modes de transports alternatifs et notamment la marche à pied et le vélo.

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée

## 2 Améliorer l'accessibilité des territoires en diversifiant les modes de transports alternatifs à la voiture

### • La réservation d'itinéraires dédiés aux circulations douces.

Le principe de développer peu à peu une maille de circulations douces, d'une part un réseau cyclable, et d'autre part un réseau piétonnier reliant entre eux les principaux pôles d'équipements, les espaces verts, les terrains de sport (réseau vert) et les écoles, avait été initié dans le PDU. Le PADD et la démarche des projets de territoire confirmer la volonté des communes de transcrire physiquement ces options : développement de parcours tranquilles, sécurisation des pistes cyclables, jalonnement d'itinéraires malins, itinéraires lisibles, sécurisés et continus, libération et bornage des trottoirs, mesures de modération du trafic automobile dans les quartiers.

### • La réservation, dans les programmes bâtis, de lieux de stationnement pour les vélos.

L'incitation aux déplacements deux roues passe également par la possibilité offerte aux usagers de stationner les vélos à l'abri du vol et des intempéries dans les nouveaux programmes immobiliers.



Cours Pasteur - Bordeaux



Piste cyclable rive droite



Rue du Pas St-Georges - Bordeaux



Les Quais - Bordeaux

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée

## 2 Améliorer l'accessibilité des territoires en diversifiant les modes de transports alternatifs à la voiture



© Bordeaux Atlantique

### • Organiser l'acheminement des marchandises et des livraisons

Le plan des déplacements urbains de la Communauté urbaine a mis en évidence l'enjeu d'une meilleure prise en compte des transports de marchandises et des circuits logistiques pour une plus grande efficacité économique de la cité mais aussi pour la qualité de vie de ses habitants.

Cela concerne d'abord **une amélioration de la rationalité des circuits logistiques**, ce qui met en cause une activité essentiellement privée, faisant intervenir de nombreux acteurs, mais également des efforts en faveur d'un meilleur partage et d'une meilleure utilisation de l'espace collectif, public ou privé.

Dans la volonté d'inscrire l'agglomération dans une dynamique de développement durable, il est préconisé d'une part, **une meilleure prise en compte des exigences d'intermodalité** et d'autre part, **d'une limitation des nuisances et des risques pour l'amélioration des circuits logistiques**.

Le PADD propose de retenir les actions suivantes :

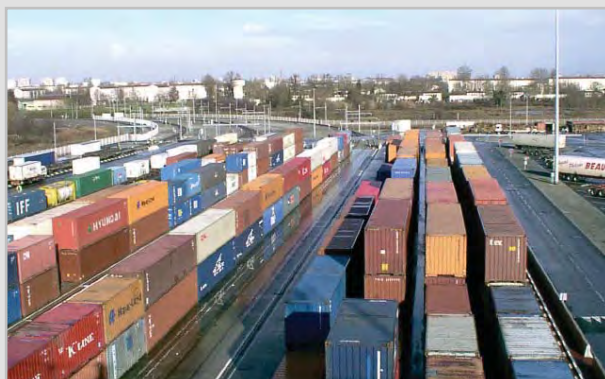
- Selon le schéma logistique de l'agglomération, issu de la charte de développement économique, **constitution d'une plate-forme logistique multimodale qui prend appui sur divers espaces logistiques urbains positionnés sur des terrains embranchés aux réseaux ferroviaire et fluvial :**

- **le site d'Hourcade** en cours de création, véritable pôle intermodal rail-route ;

- **le site de Bordeaux Fret à Bruges**, plate-forme fret-ferroviaire pour le port du Verdon ;

- **le site portuaire de Bassens**, plate-forme multimodale mer, fer, route.

Sur ces sites, d'importantes emprises foncières restent disponibles pour accueillir des activités logistiques.



La plateforme logistique d'Hourcade



© Port autonome - Le site portuaire de Bassens



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée

## 2 Améliorer l'accessibilité des territoires en diversifiant les modes de transports alternatifs à la voiture

- Réserve pour la réalisation de petits pôles d'éclatement et d'intermodalité facilitant la distribution des marchandises en site urbain constitué.

- Favoriser l'utilisation des modes ferroviaires et fluviaux, pour la plupart des sites d'activités.

- Réhabilitation des liens ferroviaires entre les pôles logistiques urbains et augmentation des performances de la ligne Bordeaux - Le Verdon.

- Intégration d'espaces de stationnement et de livraison dans les nouveaux programmes commerciaux, tertiaires, artisanaux, hôteliers, sauf en site contraint.

- **Prendre en compte les contraintes des personnes à mobilité réduite**

La prise en compte des handicaps dans l'organisation de la ville et de ses choix d'aménagement constitue une exigence collective partagée par l'ensemble de la Communauté urbaine.

Conformément au PDU, l'accessibilité aux services urbains apparaît comme une priorité dans les aménagements urbains qu'elle conduit et peut prendre diverses formes :

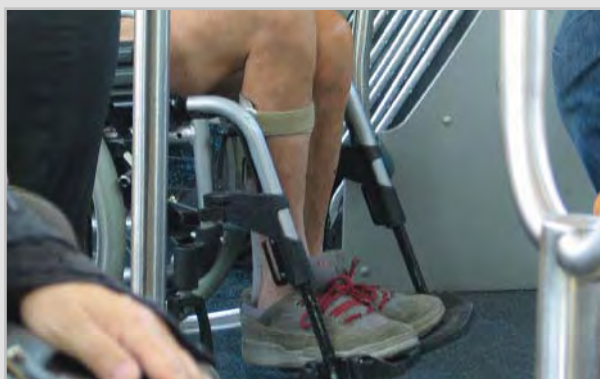
- adaptation de la voirie (trottoirs, chaussées, mobilier urbain).
- l'amélioration de l'accès au réseau de transports en commun.
- la mise en accessibilité des services et équipements publics.



La plateforme logistique d'Hourcade



La prise en compte des handicaps



## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée

## 3 Adapter la réglementation en matière de stationnement

Le développement d'une nouvelle offre de transport intermodale ne peut se traduire par la seule extension des lignes du réseau de transports collectifs. Il passe aussi par une gestion ambitieuse du stationnement et une réglementation de l'offre qui encourage l'usage des transports collectifs au détriment de celui encore trop massif de la voiture. Cette offre de stationnement s'apprécie globalement en tenant compte du stationnement sur voie publique et dans les parcs publics ainsi que du stationnement des constructions privées.

En matière de réglementation relative aux places à réserver dans les programmes bâtis, la Communauté urbaine de Bordeaux, consciente de l'enjeu, a défini, conformément aux orientations du plan de déplacements urbains, les axes majeurs de sa politique de stationnement basée sur les mesures suivantes :

- **Moduler l'offre en stationnement pour ceux dont le lieu de travail se situe à proximité du tramway ou d'un secteur bien desservi par les transports collectifs**, par des normes de stationnement limitatives pour les activités. Cela pour dissuader l'usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail, limiter le stationnement sur les lieux de travail et inciter au contraire à l'utilisation des transports collectifs.
- **Permettre à tous les habitants possédant une voiture, de stationner à proximité de leur domicile, en s'efforçant de décourager la multimotorisation, en particulier dans les quartiers bien desservis par les transports en commun.** Les normes de stationnement pour les habitations sont ainsi adaptées à la réalité des tailles de

logements et des secteurs géographiques, prenant en compte notamment le niveau de desserte en transports collectifs, le taux de motorisation des ménages et le déficit de stationnement résidentiel privé des secteurs traversés.

- **Intégrer le stationnement dans le bâti et sur les parcelles privées, sauf contraintes particulières** et privilégier des réalisations en sous-sol pour offrir un traitement qualitatif au reste de la parcelle.

- **Réserver des espaces de stationnement et de livraison de marchandises dans les nouveaux programmes d'installation d'activités et de surfaces commerciales ou artisanales.**

Afin de garantir les dynamismes économiques dans les centres-villes, les centres-bourgs, les quartiers, les besoins de stationnement et de livraison de marchandises seront pris en compte.

Par ailleurs, pour les activités commerciales et artisanales, les dispositifs de réalisation des places de stationnement seront simplifiés et adaptés au contexte urbain ainsi qu'au niveau de desserte par les transports collectifs.



Lormont

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une mobilité maîtrisée

## 4 **Améliorer les liaisons intercommunales et désenclaver les quartiers**

Le réseau de voirie communautaire doit affirmer sa double vocation :

- servir aux échanges et aux déplacements, en privilégiant les lieux de proximité et en partageant l'espace entre les modes de transport,
  - mais également servir de structure au renouvellement et au développement urbain, en désenclavant les quartiers et en générant l'organisation des futurs espaces à bâtir.
- Dans cette double logique, les actions envisagées sur le réseau de voirie s'appuient sur les principes suivants :

• **Organiser et compléter le réseau de voiries existant, en améliorant les liaisons intercommunales et en désenclavant les quartiers**

• **Promouvoir le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération**

Il s'agit de poursuivre des projets inscrits dans le PDU et le schéma directeur, à savoir :

- la desserte de la zone industrielle de Blanquefort ;
- le bouclage des boulevards rive droite en liaison avec les deux futurs ponts sur la Garonne (Pont Bacalan-Bastide et Pont Jean-Jacques Bosc) ;
- la déviation d'Eysines.

• **Améliorer les itinéraires intercommunaux**

L'analyse structurelle du réseau de voiries actuel et sa mise en relation avec les points forts de l'organisation urbaine (centres- villes, lieux de vie, polarités de quartier) mettent en lumière un déficit de lisibilité et de continuité sur certains itinéraires, notamment tangentiels. Il convient de mieux conforter, grâce à de nouvelles continuités d'itinéraires ou d'élargissements ponctuels, certaines liaisons périphériques qui concernent particulièrement :

**l'intra-rocade :**

- les itinéraires de liaison entre les centres-bourgs (Pessac, Mérignac, Le Bouscat, Bruges) ;
- la liaison Talence Thouars, Bègles, Villenave d'Ornon.

**l'extra-rocade :**

- les liaisons entre Saint-Médard-en-Jalles et la zone aéroportuaire ;
- la liaison Blanquefort, Le Taillan, Saint-Médard-en-Jalles ;
- la liaison Gradignan, Villenave d'Ornon.

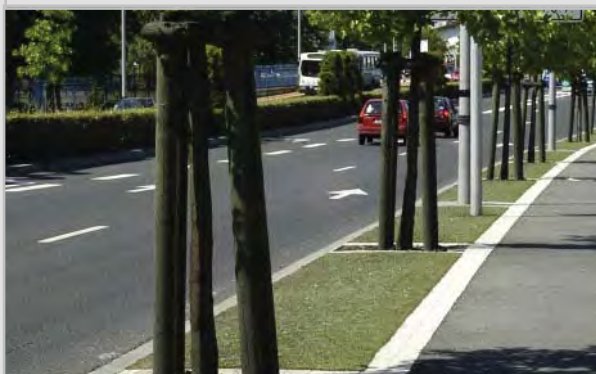
**la rive droite :**

- les itinéraires interquartiers entre Bordeaux et le bas Floirac.

• **Reconquérir les grands axes saturés par l'automobile**

Dans l'objectif de mieux partager l'espace de voirie, mais également de réduire les nuisances pour les riverains et de repenser en profondeur le paysage de l'espace public et la composition des franges bâties, il est important d'identifier et d'indiquer dans le projet d'aménagement communautaire la volonté d'**une action globale de reconquête urbaine sur des grands axes aujourd'hui saturés par l'automobile.**

Par exemple : la route de Toulouse, la rue Lucien Faure, le boulevard Aliénor d'Aquitaine, l'avenue d'Eysines, etc.

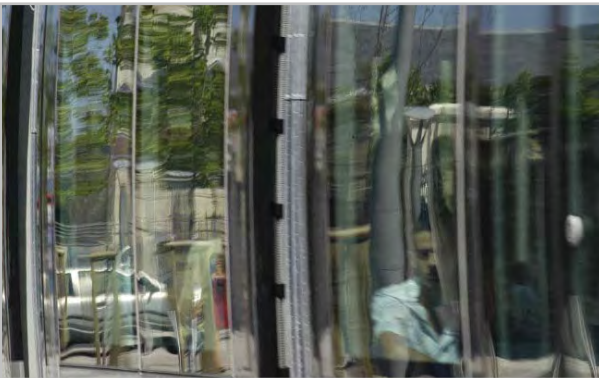


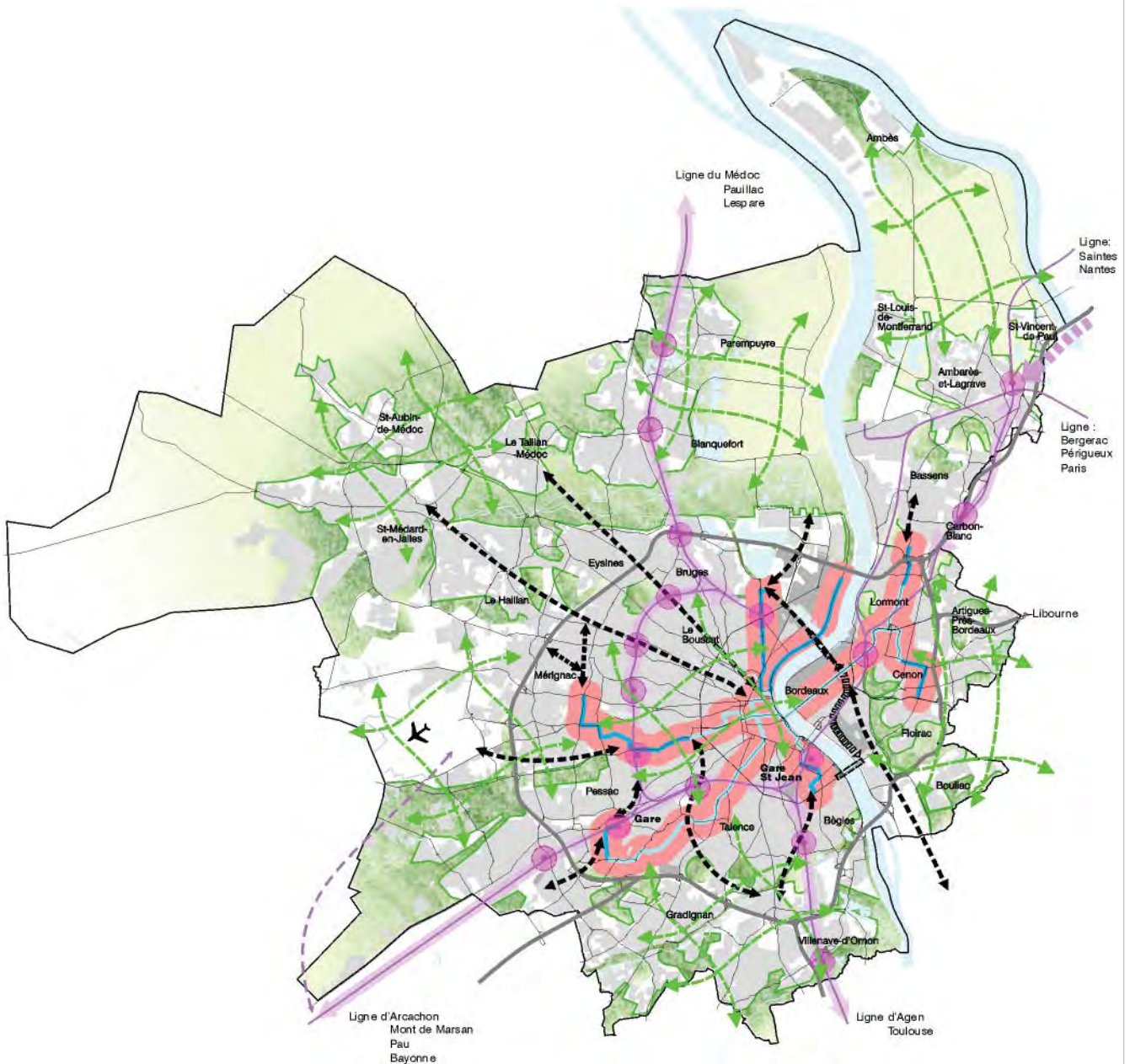
Talence







**[ Une mobilité maîtrisée ]**








**Une agglomération qui offre à l'ensemble des territoires une meilleure accessibilité en diversifiant les modes de transports et en les rapprochant des habitants et des entreprises. Le tramway et son réseau de transports collectifs associé repositionnent dans l'agglomération les territoires, les quartiers, les grands équipements. De nouveaux services, des commerces de quartier, des logements, des bureaux, doivent trouver place autour des stations de tramway, des pôles d'échanges, rendant ainsi la vie urbaine et sociale plus facile, et la ville plus proche.**





-  Priorité d'urbanisation accompagnant les réseaux de transports collectifs performants
-  Hypothèses de liaisons rapides futures (TCSP) exprimé au schéma directeur
-  Pôle d'échanges intermodal
-  Réseau tramway 1ère et 2ème phase
-  Couloir de transport ferroviaire péri-urbain
-  Gare

-  Couloir TGV
-  Préparation de la réservation pour la liaison ferrée vers l'aéroport inscrite au schéma directeur
-  Préparation du bouclage des boulevards sur la rive droite en liaison avec les projets de ponts Bacalan-Bastide et J.J. Bosc
-  Principe de quadrillage des dessertes douces à créer, compléter ou renforcer favorisant la vie des quartiers et des centres
-  Extension périphérique maîtrisée

	2. <b>Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)</b>	pLu.
	3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement	

## Un rayonnement économique renforcé, rappel des enjeux

### • Offrir les meilleures conditions de développement des sites économiques d'intérêt communautaire et promouvoir les activités dans les centres et les quartiers

**Comment rendre plus lisible la dynamique économique communautaire, et renforcer son attractivité ?**

Dans un contexte de mondialisation croissante de l'économie, la concurrence entre les territoires se fait de plus en plus forte.

Soumises à une intense compétition, les entreprises sont plus que jamais à la recherche d'une localisation optimale de leur activité, cette dernière étant déterminée par de multiples facteurs.

Un certain nombre de ces facteurs sont liés à l'organisation de l'aménagement de l'espace qui se doit d'être attractif et performant pour les entreprises.

Il s'agit notamment :

#### De la qualité de l'accueil proposé

Les exigences des actifs en faveur d'un environnement amélioré des conditions de travail sont à prendre en compte d'une manière globale dans l'accueil des activités : il s'agit tout autant de l'accessibilité des sites d'emploi que de leur qualité paysagère mais également de la proximité des services : commerces, restaurants, etc.

#### Des filières de formation et des pôles de recherche présents

Même si Bordeaux dispose aujourd'hui d'un tissu universitaire de qualité, l'image de l'agglomération comme pôle d'excellence en matière d'enseignement supérieur n'est pas satisfaisante. Cela est en grande partie du à l'étalement des fonctions universitaires, ainsi qu'à l'obsolescence de certains équipements. L'enjeu de l'aménagement du campus universitaire est considérable.

#### De la nature et de la cohérence du tissu d'entreprises local.

Le fonctionnement des entreprises se caractérise aujourd'hui par un besoin grandissant des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Mais il se caractérise également par un recours plus affirmé qu'auparavant à des réseaux de compétences spécialisés, sociétés de consultants et prestataires de service très ciblés.

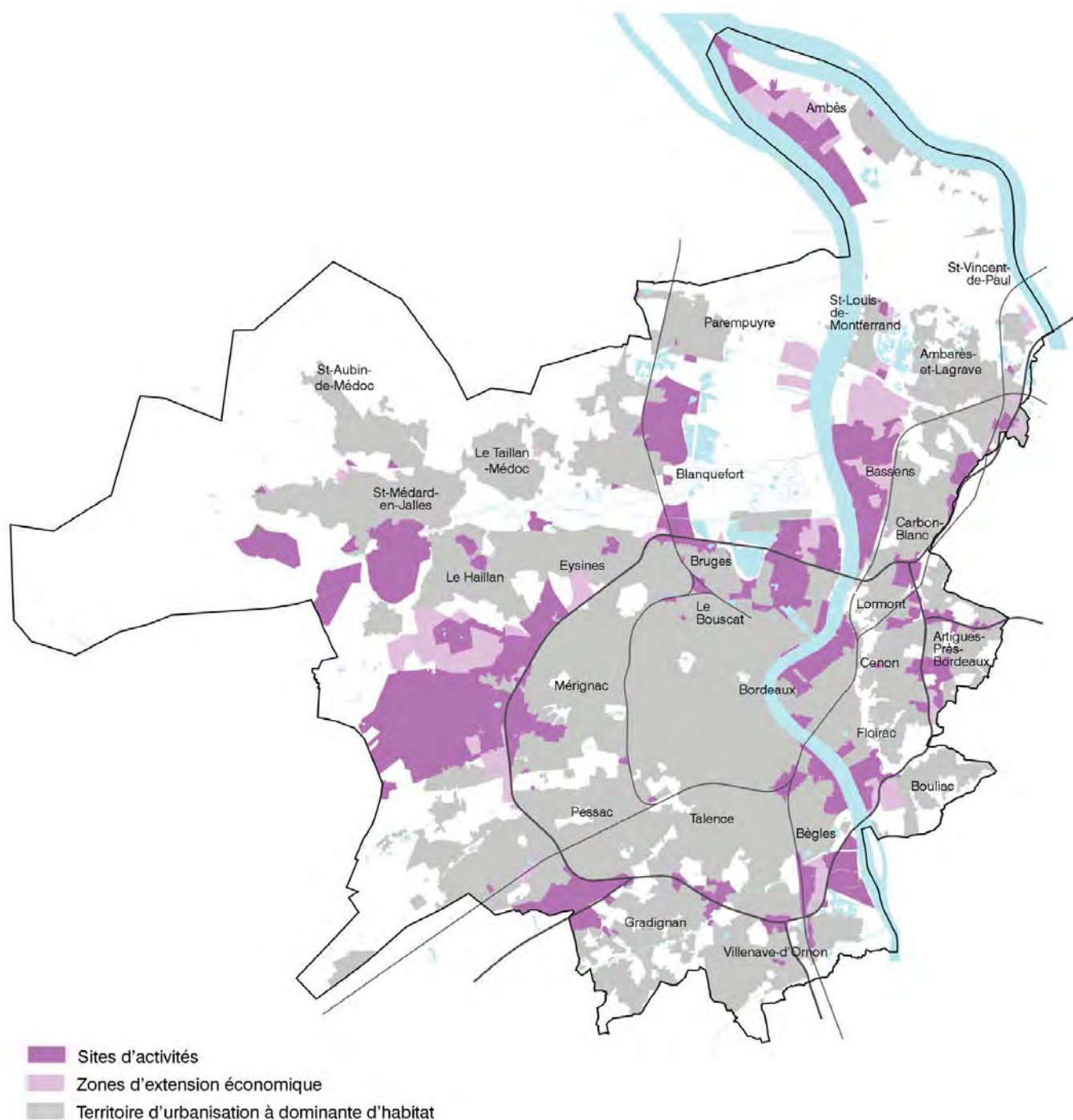
L'analyse de l'offre commerciale et artisanale sur l'agglomération montre une grande disparité territoriale selon que l'on se trouve en zone centrale ou en périphérie, rive droite ou rive gauche. Dans la plupart des quartiers, le recours à l'automobile reste le seul moyen pour subvenir aux besoins des ménages.

Parallèlement, la raréfaction des commerces de proximité et de l'artisanat dans les quartiers existants est préoccupante et mise en évidence dans les projets de territoire.

**La cohabitation de l'habitat, des activités économiques et des commerces est la condition du développement de la ville de proximité.** Elle est le corollaire d'une ville réorganisée autour des centres et des quartiers, limitant la place de l'automobile et maintenant les lieux d'échanges et de convivialité.

Cette ville de proximité prend le contrepied de la juxtaposition dans l'espace, des grandes zones monofonctionnelles (lotissements d'habitation, zones d'activité, zones commerciales). Elle doit être organisée de manière équilibrée en diminuant les nuisances et les problèmes de conflit d'usage sur les espaces publics.

## Les sites d'activités économiques communautaires



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé

## 1 Soutenir la dynamique économique autour des sites d'intérêt métropolitain



© Bordeaux Atlantique



© Port autonome de Bordeaux



© Centre hôtelier du lac

- Une offre de sites d'accueil diversifiée, attractive, spécialisée, complémentaire et équilibrée dans l'ensemble du territoire.

Globalement, les espaces réservés pour l'économie, existants ou futurs répondent quantitativement aux besoins en matière de développement économique (330 000 emplois en 2001, + 20 000 à + 50 000 emplois à l'horizon 2015).

**Les orientations stratégiques définies par la CUB s'attachent alors davantage aux enjeux de qualité.**

La collectivité communautaire s'est fixé comme objectif d'engager **une politique volontariste de qualité d'accueil et d'identité économique de l'agglomération** : qualité des dessertes, préservation de l'environnement, performance du réseau d'infrastructures de transport, des réseaux de télécommunications et d'échanges, qualité d'insertion paysagère et architecturale, qualité d'image.

Ces sites stratégiques, organisés autour de la rocade périphérique, s'appuient sur des domaines d'excellence déjà investis, comportent d'importantes opportunités foncières pour l'accueil de nouvelles activités et constituent l'ossature principale de l'accueil des activités économiques de l'agglomération.

- **Le centre économique de l'agglomération : la vitrine économique métropolitaine.**

Affirmation d'un pôle tertiaire de services et de commerces de rayonnement régional et international.

- **Le Lac : un site technologique métropolitain lié aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (N.T.I.C.).**



## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé

## 1 **Soutenir la dynamique économique autour des sites d'intérêt métropolitain**

Sur ce site est engagé un projet de requalification et d'implantation d'activités tertiaires, de services, de grandes entreprises et d'activités commerciales.

### • **Belcier : le pôle agroalimentaire régional.**

Le Marché d'Intérêt National, les abattoirs et les activités connexes réclament à la fois une restructuration et un développement sur le site de Gattebourse dans le sens d'une confirmation de l'ensemble du dispositif agroalimentaire de l'agglomération.

### • **La Presqu'île d'Ambès : un site industriel à fort potentiel** en raison de sa localisation et de ses disponibilités foncières.

• **La plate-forme aéroportuaire de Mérignac** : un complexe majeur basé sur les industries aéronautiques, spatiales et de défense de dimension européenne et sur un parc d'activités tertiaires de technologie avancée.

### • **Le site de Blanquefort : un centre d'activités métropolitain** intégré dans un environnement naturel remarquable.

Un important programme d'aménagement, de requalification et de viabilisation des espaces disponibles est envisagé pour offrir le niveau d'attractivité, d'accessibilité et de qualité d'image qu'il mérite.

### • **La plate-forme d'Hourcade : un site dédié à l'activité de ferroutage et de ses produits dérivés.**

Véritable complexe logistique intermodal rail-route en cours de création, cette plate-forme est conçue comme un outil de rationalisation du transport combiné et du transport ferroviaire.

• **Bordeaux Fret à Bruges : un centre de transit et de logistique de dimension internationale**, sur l'axe nord-sud européen, à forte potentialité de développement.

### • **La zone industrialo-portuaire de Bassens Ambarès : un site d'accueil des unités industrielles et logistiques liées à l'activité maritime.**

Un vaste programme de travaux de valorisation du site, d'apports de services, de viabilisation, de sécurisation de la circulation et de restructuration du réseau de voiries, d'amélioration de la qualité des infrastructures et des réseaux est engagé sur cette zone.

### • **La zone franche sur Bordeaux Bastide, Lormont, Cenon et Floirac.**

Les objectifs fixés en matière de développement de l'emploi et d'implantations d'activités économiques sont pratiquement atteints et s'orientent désormais vers, d'une part, le renouvellement, la reconversion et la requalification de certaines installations et d'autre part, vers l'amélioration de l'accueil, de l'image et de la lisibilité des activités économiques.

Enfin, deux sites sont retenus pour organiser les fonctions de formation supérieure et de recherche :

### • **La Bastide : un futur pôle spécialisé pour les sciences de gestion et des affaires et les métiers de l'entreprise.**

### • **Le campus : un pôle régional d'enseignement et de recherche.**

Cet équipement métropolitain de premier rang fait l'objet d'un ambitieux projet d'aménagement et de requalification.

La Communauté urbaine encourage les implantations nouvelles d'entreprises au sein de ces sites d'intérêt métropolitain.

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé

## 1 **Soutenir la dynamique économique autour des sites d'intérêt métropolitain**



Université - Talence

- **Une requalification des parcs d'activités existants et une amélioration de la qualité paysagère et architecturale des implantations d'activités.**

Les zones existantes seront requalifiées.

L'engagement d'une politique de requalification des zones existantes renforce leur attractivité : amélioration des accès, signalétique, traitement des espaces publics, implantation de services, protection contre le risque d'inondations.

- **Un réseau performant d'infrastructures de transports.**

Un bon niveau d'accessibilité et de desserte en infrastructures de transport reste une condition essentielle pour que s'implantent des entreprises sur le territoire communautaire. Aussi, afin de combler ce retard en matière d'infrastructures de transports, qui pénalise la place de l'agglomération bordelaise dans les grands courants d'échanges européens, la CUB s'engage sur un ambitieux programme d'investissement :

- réalisations d'infrastructures TGV Sud Europe Atlantique ;
- traitement du bouchon ferroviaire ;
- amélioration de la liaison ferroviaire Bordeaux - Le Verdon ;
- études et réalisation de nouveaux franchissements sur la Garonne : pont Bacalan-Bastide, pont supplémentaire en aval du pont d'Aquitaine, pont Jean-Jacques Bosc ;
- poursuite de la mise à 2x3 voies de la rocade et du viaduc d'accès au pont d'Aquitaine ;
- développement des transports alternatifs à la route.

Le développement du TCSP permettra de relier efficacement les pôles d'activités entre eux et au centre-ville, facilitera l'accessibilité des pôles d'emploi et les déplacements domicile travail.



Aéroport - Mérignac



Port activités industrielles - Bassens

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé

## 2 **Accroître le niveau des services de l'agglomération**

**Diversifier les fonctions urbaines dans la ville et les quartiers par le développement des services publics, services aux entreprises et services aux citoyens, services de haute technologie, services commerciaux et artisanaux, services urbains...**

### • **Accompagner le déploiement économique des grands pôles de services et d'équipements.**

Le PLU doit à la fois faciliter le fonctionnement de grands pôles de services et favoriser le déploiement économique des principaux sites :

**Le pôle biotechnologique médical de Saint-Augustin Pellegrin et la création d'un génopôle métropolitain multisite (neurobiologie, microbiologie, ...)**

L'agglomération s'est forgé une place solide dans le domaine de la recherche médicale et des biotechnologies grâce en particulier au centre universitaire de Pellegrin et à l'Université Victor Segalen Bordeaux II.

Disposant d'infrastructures de recherche performantes, ce grand pôle de services hospitaliers et universitaires, en combinant recherche génomique et enseignement, constitue un point d'appui stratégique pour l'émergence de pôles d'excellence et de structures économiques spécialisées, la valorisation et la création de plate-forme technologique.

### **Le quartier de la gare**

La perspective de la liaison TGV Bordeaux - Paris (liaison à grande vitesse sud atlantique) confère aux quartiers de la gare un potentiel de développement considérable en tant que pôle d'affaires et de tertiaire supérieur.

**La plate-forme aéroportuaire** fait l'objet d'un projet de développement économique urbain et paysager, afin d'optimiser son potentiel.

• **Proposer une offre renforcée et de qualité en immobilier d'entreprises** dans les programmes de renouvellement urbain pour développer les services tertiaires, principaux créateurs d'emplois et vecteurs de mixité urbaine.

• **Favoriser l'implantation dans les zones d'activités, notamment les sites métropolitains, de nouveaux services**, nécessaires aux salariés (restaurants, équipements de proximité), aux entreprises (sous-traitance, nettoyage, entretien, maintenance), services communs (informatique, reproduction, conseils...), services de promotion, gestion, animation, communication...

### • **Développer les réseaux de télécommunication.**

Les réseaux de télécommunications apparaissent aujourd'hui comme un élément déterminant de l'attractivité du territoire communautaire pour les entreprises en place et celles qui souhaitent s'installer. Dans un contexte d'augmentation croissante de la consommation du haut débit et du très haut débit, un réseau communautaire est mis en place en priorité vers les sites d'intérêt métropolitain et vers l'ensemble des zones d'activités à forte valeur ajoutée (entreprises du multimédia, ingénierie, aéronautique, électronique, biotechnologies...).

• **Pérenniser la vitalité économique du coeur de l'agglomération** par la prise en compte des conditions nécessaires au maintien des fonctions économiques, des services commerciaux et artisanaux : desserte en transports collectifs, offre en stationnement, accessibilité des livraisons, évolution des locaux d'activités, cohabitation avec les fonctions résidentielles.



Gare de Bordeaux

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé

## 3 Optimiser l'environnement des entreprises



Mérignac

- **Mettre au service du rayonnement scientifique et technologique le potentiel de formation, recherche et enseignement supérieur.**

Les liens entre la recherche publique et privée, la présence d'universités de haut niveau et le dynamisme des activités économiques ne sont plus à démontrer. Ils concernent tout autant le choix des grands investisseurs économiques, soucieux de l'environnement universitaire des familles de leurs collaborateurs, que la synergie entre les filières de production et celles de la recherche.

S'agissant des liens entre l'enseignement supérieur et le tissu économique, il s'agit de soutenir le rapprochement entre enseignement supérieur, recherche, dynamisme économique et productif des entreprises.

Pôle d'équipement stratégique à l'échelle de l'agglomération, le site universitaire de Pessac - Talence - Gradignan est en mesure, par un niveau de services optimal, d'offrir une ouverture à des activités technologiques et scientifiques, à forte valeur ajoutée. Son programme ambitieux de requalification peut lui garantir une meilleure intégration dans le milieu économique et en faire une référence en matière de recherche et développement.



Talence



Bordeaux

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé

## 3 Optimiser l'environnement des entreprises

### • Valoriser les pôles tertiaires et les parcs de petites activités par une qualité de l'environnement et du paysage.

Il est nécessaire pour mener à bien la politique urbaine et territoriale de la CUB, de favoriser le développement du secteur tertiaire, porteur d'innovation, d'emplois, de dynamisme économique et de mixité urbaine.

Pour cela, les trois orientations stratégiques visent à :

- Développer les capacités d'accueil de nouvelles entreprises dans le coeur d'agglomération et dans toutes les centralités ainsi que le long des axes du tramway. Cela passe à la fois par des constructions nouvelles, notamment dans le cadre des ZAC (Ravesies, Bassins à flot, Bastide, quais de Floirac, Bordeaux nord...), et par la reconversion d'anciens immeubles en bureaux ou pépinières d'entreprises.
- Améliorer l'accessibilité des zones d'activités en développant l'offre de transports en commun et en encourageant l'élaboration de plans de déplacements d'entreprises (PDE).
- Veiller à la qualité de l'environnement et du paysage des zones d'activités.



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé

## 3 Optimiser l'environnement des entreprises

### • Prévenir les risques industriels.

Si le tissu économique de l'agglomération de Bordeaux est plutôt orienté vers le tertiaire, l'industrie de recherche, l'industrie mécanique et l'activité traditionnelle vini-viticole, il n'empêche pas à la présence d'activités comportant des risques technologiques liés au stockage ou au transport de matières dangereuses.

Un certain nombre d'installations classées génèrent des risques technologiques, d'autres sont à l'origine de sols pollués. Ces installations justifient des restrictions d'usage du sol qui sont prises en compte dans le PLU.



Presqu'île d'Ambès



Presqu'île d'Ambès

Sur l'agglomération bordelaise, les principaux foyers à risques industriels restent globalement circonscrits à la presqu'île d'Ambès, qui rassemble les activités pétrochimiques. Ces secteurs exposés au double risque industriel et d'inondation, n'ont cependant pas fait l'objet d'une urbanisation irraisonnée.

Pour la prise en compte de ces risques et l'encadrement de la politique industrielle de l'agglomération, plusieurs mesures sont prévues :

- implanter à l'écart des zones d'habitat, les activités présentant des risques pour les populations ;

- agir auprès des industriels installés en site urbain, pour réduire le niveau des risques pour la population, dans la stricte observation des mesures de protection réglementaires telles que les directives SEVESO ou celles concernant le stockage des matières dangereuses ;

- systématiser les analyses des sols dans les sites à urbaniser, publics ou privés, et procéder, le cas échéant à des mesures de dépollution ;

- implanter de préférence les nouvelles entreprises ayant des activités à risque à proximité des activités industrielles lourdes existantes, en application des principes du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, qui permettent de mieux gérer le transport des matières dangereuses, de mutualiser les moyens appropriés d'intervention et de doter ces secteurs d'activités des équipements et des mesures de protection de haut niveau.

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour un rayonnement économique renforcé

## 4 Promouvoir l'intégration des commerces et de l'artisanat dans les centres et les quartiers

- **Affirmer le commerce et l'artisanat comme composantes majeures du tissu d'activités de proximité dans les centres-villes et dans les quartiers.**

Afin de favoriser l'implantation des commerces et des activités de services en secteur central, autour des pôles d'échange, dans les corridors du tramway et plus largement du TCSP, et faciliter le report modal des visiteurs vers les modes de transports alternatifs à la voiture, un certain nombre de dispositions est fixé :

- encourager des implantations commerciales et artisanales dans les opérations d'aménagement et les projets urbains ;
- organiser de nouveaux pôles d'échanges commerciaux comme la gare, l'aéroport ou encore les interconnexions des réseaux de transports collectifs ;
- limiter des obligations de stationnement pour les commerces et les petites entreprises artisanales et toutes activités situées dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs ;
- simplifier des dispositifs de réalisation de places de stationnement en fonction des tailles des commerces ;
- proposer des zonages souples, évolutifs et compatibles avec le caractère des secteurs commerciaux ;
- aménager des espaces publics en facilitant le maintien et l'installation de marchés de plein air dans les quartiers et les centres-bourgs.



Pessac



Le Bouscat



Bordeaux

**[ Un rayonnement économique renforcé ]**



Bègles

**Constituer un cadre économique diversifié, selon une répartition géographique équilibrée sur l'ensemble du territoire, dans un environnement de qualité, apparaît comme la priorité retenue dans le PLU pour renforcer le rayonnement économique de l'agglomération. Cela permet à la fois d'optimiser l'efficacité économique des entreprises existantes et d'accueillir de nouvelles activités.**



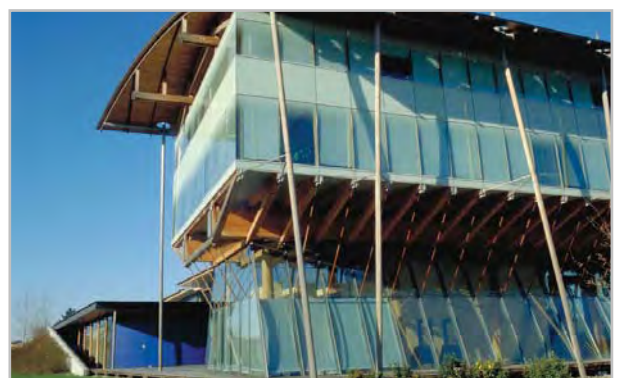
Bassens - © Port autonome de Bordeaux



Talence



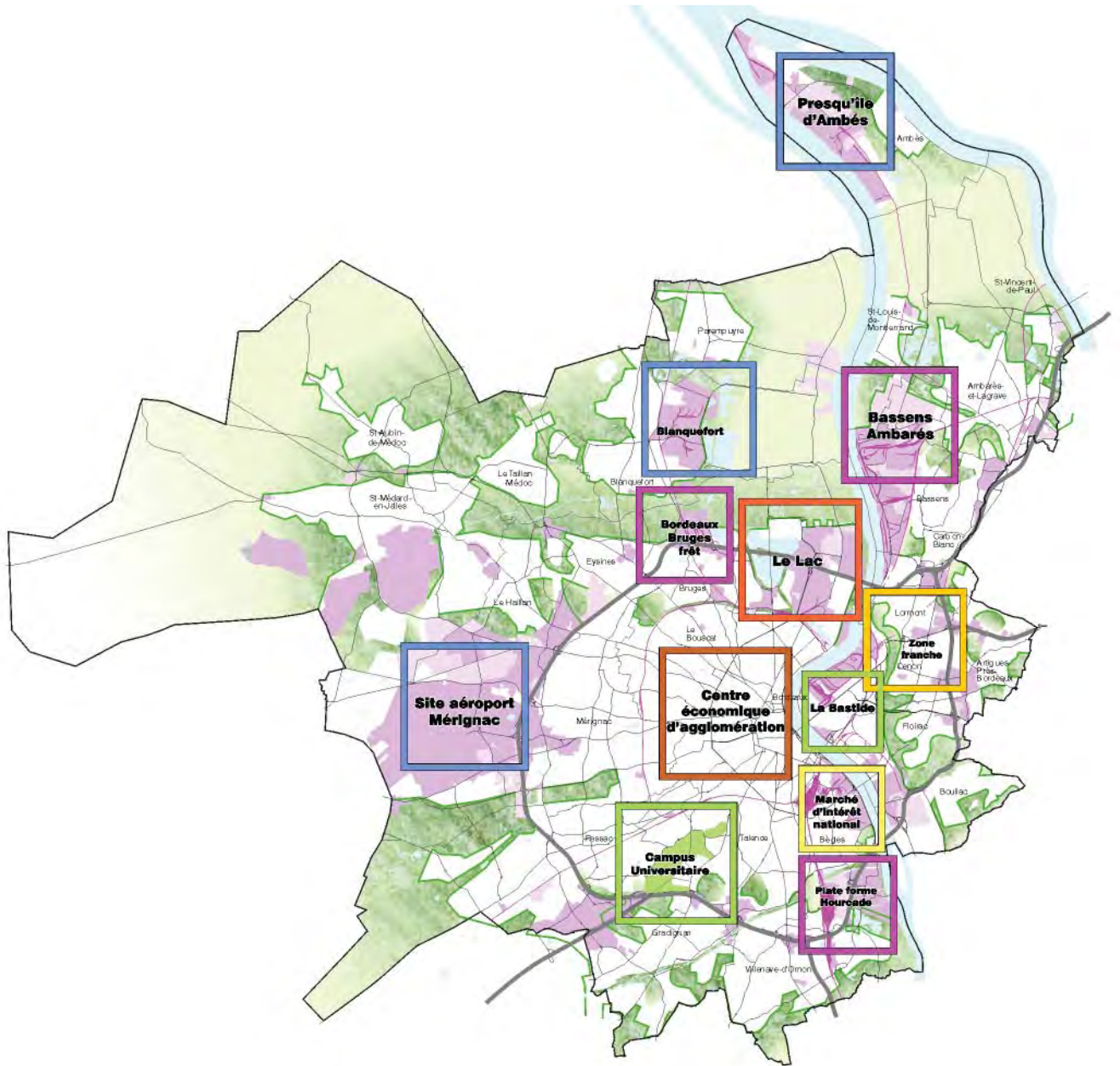
© Bordeaux Atlantique



Bordeaux



# Un rayonnement économique renforcé



-  Site d'activités existant
-  Zone d'extension économique
-  Site industriel et industriel/logistique
-  Site dédié à la logistique et au frêt
-  Site tertiaire et tertiaire supérieur
-  Site universitaire et de recherche
-  Extension périphérique maîtrisée

	<b>2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)</b>	<b>plu.</b>
	3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement	

## Un rayonnement économique renforcé, rappel des enjeux

### • Préserver les espaces naturels et les ressources tout en protégeant l'urbanisation des risques naturels pour une ville plus verte et plus viable

**Quelle politique de valorisation, de préservation, et de gestion des espaces naturels et agricoles ?**

La ville, depuis son origine, consomme dans son développement quotidien les sols et les ressources naturelles de son territoire au risque de rompre l'équilibre de son environnement. Ce phénomène s'est amplifié avec l'accélération de l'urbanisation de ces dernières décennies. Dans une logique de développement durable, l'agglomération bordelaise doit veiller à une utilisation raisonnée des ressources de son environnement et garantir leur préservation et leur régénération. A ce jour, elle a su préserver un maillage d'espaces naturels dont la valeur patrimoniale et la valeur d'usage donnent matière à réflexion. Le parc intercommunal des Jalles, le parc des Coteaux, le Bourgailh sont aujourd'hui perçus comme des espaces de respiration et des espaces de loisirs en devenir pour les citoyens.

Le projet de développement de l'agglomération bordelaise intègre la nécessité de gérer les espaces naturels existants pour les préserver sur le long terme, bien au-delà de l'échéance du PLU. Le devenir et la gestion des espaces forestiers (forêt de pins à l'ouest, forêts de feuillus à l'ouest et sur la rive droite), des espaces cultivés (espaces maraîchers, maïsiculture), des milieux naturels sensibles (zones humides du nord-ouest ou de la presqu'île), font partie intégrante de la réflexion sur le développement durable de l'agglomération bordelaise.

**Comment intégrer dans le développement de la ville, la préservation des ressources naturelles et les équilibres écologiques ?**

La ville dans son développement doit ainsi intégrer la nécessaire préservation de son environnement et de ses milieux naturels.

Cela implique notamment de maintenir une qualité de l'eau et des réseaux d'assainissement performants. La Communauté urbaine ayant réalisé des investissements importants dans ce domaine au cours des dernières années, le PLU devra veiller à développer l'urbanisation en priorité dans les zones où les réseaux existants permettent l'accueil de nouveaux habitants et à assurer le tri et le recyclage de déchets produits par cette nouvelle population.

Le développement de la ville doit également prendre en compte la réduction des pollutions et des nuisances à la source par des normes de construction préservant l'environnement.

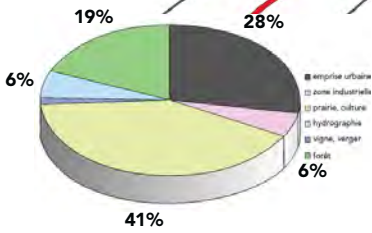
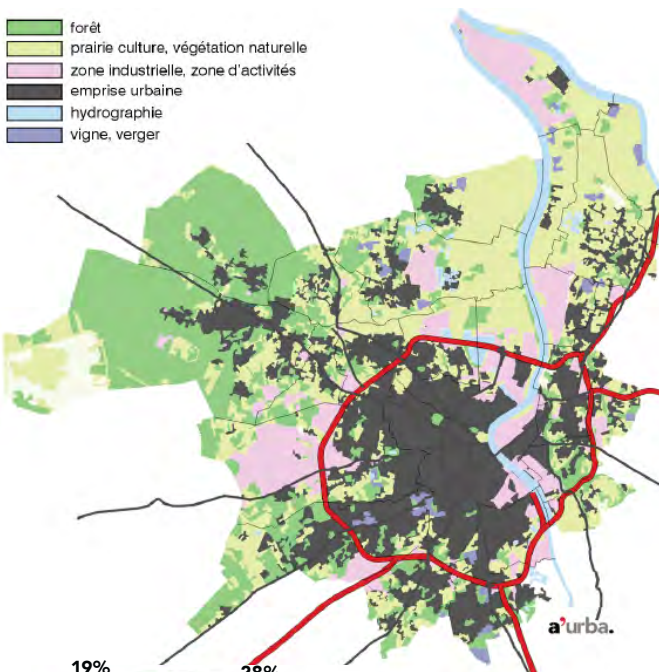
**Comment protéger les personnes et les biens contre les risques, et notamment les risques d'inondation et les nuisances ?**

Dans la logique de développement durable, la préservation des ressources naturelles et des équilibres écologiques d'une part, la protection des personnes et des biens contre les risques et les nuisances d'autre part, vont nécessairement de paire.

La très forte présence de l'élément naturel dans l'agglomération se traduit par l'existence de risques (inondation notamment) dont la tempête de 1999 est venue nous rappeler l'importance. La gravité des conséquences n'est plus à démontrer, tant sur la sécurité des personnes et des biens que sur la préservation de l'environnement et du patrimoine.

### Un vaste patrimoine naturel

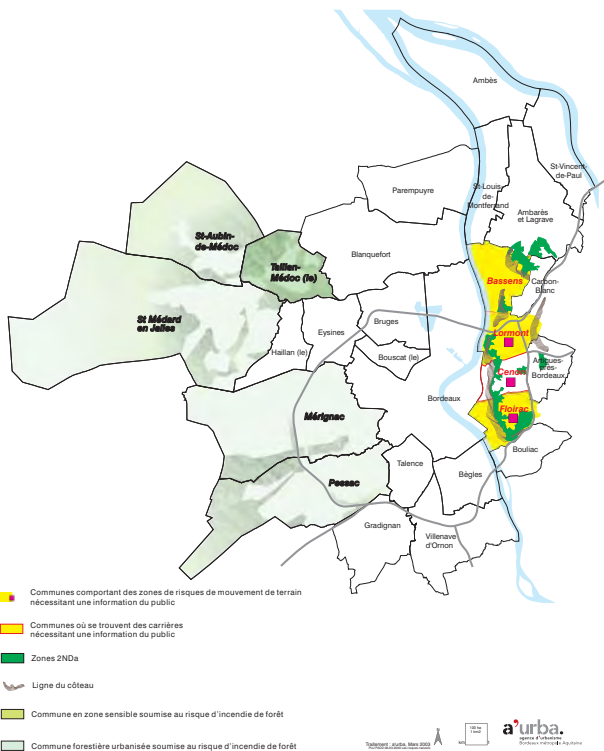
- forêt
- prairie culture, végétation naturelle
- zone industrielle, zone d'activités
- emprise urbaine
- hydrographie
- vigne, verger



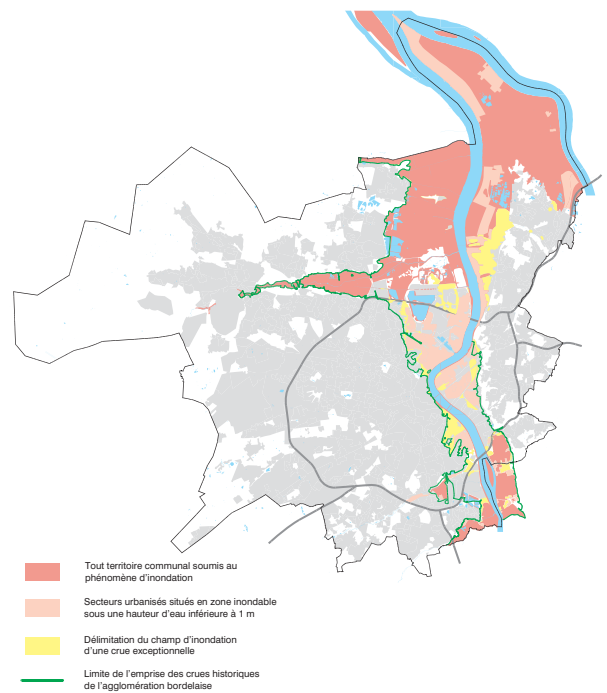
### Le couvert forestier et hydraulique



### Les risques naturels



### Le risque d'inondations fluvio-maritimes



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 1 Affirmer la présence de l'élément naturel dans le paysage urbain



Entre-deux-mers

### • Affirmer la présence des grands paysages et valoriser la trame verte de l'agglomération.

L'ampleur et la diversité remarquable du cadre paysager et naturel du territoire girondin constituent un véritable atout pour orienter la croissance urbaine, mais également pour mieux affirmer les liens élémentaires entre patrimoine naturel et urbanisation et organiser la proximité ville-nature recherchée par les habitants. C'est pourquoi il est proposé de bâtir **une trame verte d'agglomération** qui soit inscrite dans le cadre réglementaire et programmatique des politiques urbaines.

Celle-ci se décline selon plusieurs axes :

### • Développer un système de parcs par la protection, la valorisation et la reconquête de vastes espaces naturels et de grands sites emblématiques.

- Pour la rive droite, suivant les deux lignes des coteaux et de la Garonne : le parc des coteaux, la vallée du Gua, et au plus près de la Garonne, un parc des berges d'une centaine d'hectares, sur le quartier de la Bastide ;
- au nord, suivant les vallées des jalles : le parc des Jalles ;
- au sud, suivant les Esteys : le parc de l'Eau Blanche, le parc de l'Eau Bourde ;
- à l'ouest, le parc du Bourgailh et le parc du Burck.

Il est proposé de **révéler, à partir de cet important potentiel naturel, un système de parcs d'agglomération où s'enchaînent à différentes échelles** les vastes parcs urbains d'agglomération, les grandes emprises naturelles périphériques, jusqu'aux réserves agricoles et sylvicoles, et jusqu'au cœur des espaces urbains, les jardins et squares de ville.



Bouliac



Bassens - Beauval

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 1 Affirmer la présence de l'élément naturel dans le paysage urbain

### Le parc intercommunal des Jalles

Au cœur de la vallée naturelle et maraîchère, il dessine en filigrane l'un des tous premiers parcs suburbains d'Europe.

Les grands axes de ce projet sont bâtis sur les thèmes conjoints de l'agriculture urbaine et de l'eau et sur la création d'un pôle pédagogique et d'un vaste domaine boisé, avec promenades en belvédère sur les coteaux des Jalles.

### Le parc des Coteaux

La remise en valeur d'un ensemble naturel et patrimonial de grande qualité en fera une destination de promenades, de loisirs, et de découvertes du panorama de la vallée de la Garonne.

### La vallée de l'Eau Blanche

En bordure de fleuve et le long de l'affluent l'Eau Blanche, le projet de mise en valeur de la vallée de l'Eau Blanche est bâti sur les thèmes conjoints de la lisière et de l'eau. Il propose des opérations de réhabilitation agri-environnementale, des prairies bocagères, l'installation de nouveaux équipements à destination du public et un maillage diversifié de promenades et d'itinéraires de découverte de l'Eau Blanche, de son exutoire et des rives du fleuve.

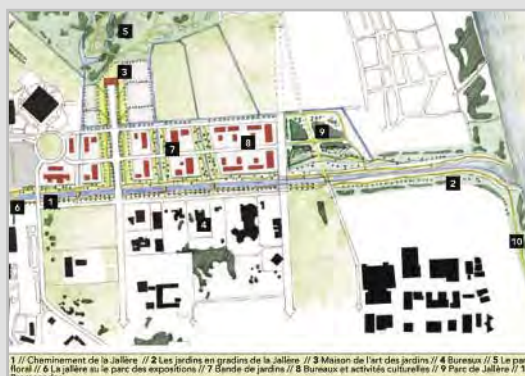
### Le parc à thème du Bourgailh

Véritable espace nature ouvert au public et espace d'attraction et de divertissement, le parc à thème propose des aménagements ludiques à travers la mise en scène des éléments naturels. Il prévoit une zone d'activités dédiée à l'accueil de laboratoires et d'unités de production touchant la maîtrise des écosystèmes et des espaces d'animation, de découverte et d'événements.

### Le Plan Garonne

Le plan Garonne fixe un parti évolutif sur les 80 km de berges de l'agglomération, en déclinant un ensemble d'objectifs ambitieux destiné à revaloriser et mieux intégrer le fleuve dans des dynamiques de développement urbain.

Quelques exemples de propositions dans le Parc des Jalles



## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 1

## **Affirmer la présence et la qualité de l'élément naturel dans le paysage urbain**



Bruges



Jardin Public - Bordeaux



### **• Mettre en lien tous les espaces verts pour constituer un véritable réseau de promenades urbaines**

La question de la dotation en parcs et jardins ne se pose pas seulement en termes de répartition équilibrée sur le territoire, mais également en termes qualitatifs.

Conçus comme autant de points d'ancrage des continuités paysagères de l'agglomération, les parcs, jardins publics, squares, existants ou en projet participent au renforcement d'un maillage en espaces verts et créent des espaces de respiration et de convivialité dans les quartiers.

### **• Renforcer la présence du végétal dans la ville**

Au premier rang de ses objectifs, le territoire de l'agglomération entend mieux affirmer la qualité de son couvert végétal. Cela vaut pour les territoires à forte composante naturelle ou végétale, notamment en périphérie, mais également pour le centre de l'agglomération où la présence de l'élément vert sera renforcées.

### **• Parfaire et compléter l'armature végétale dans l'espace public**

Compte tenu des objectifs d'un meilleur partage de l'espace mais également dans un souci d'améliorer le confort d'usage, le végétal sera intégré dans les objectifs d'aménagement des espaces ouverts publics et privés.

La place de l'arbre dans la ville sera notamment accrue par la plantation d'alignements d'arbres dans les espaces de voirie reconquis. Il s'agit également de poursuivre l'effort de paysagement des grandes voies, places, axes du tramway et de requalifier les entrées de ville et les voiries majeures.

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 1 **Affirmer la présence et la qualité de l'élément naturel dans le paysage urbain**

### • **Aménager dans les quartiers urbanisés de nouveaux parcs et jardins ouverts au public**

Dans un souci de répartition équitable sur l'ensemble du territoire communautaire, au regard des densités résidentielles et des typologies d'habitat, l'aménagement de parcs et jardins ouverts au public sera développé dans les quartiers les moins bien pourvus en espaces verts : par la programmation de petits jardins de proximité, la création de jardins dans les emprises publiques existantes, des réservations et acquisitions d'emprises privées en cœur ou en rive d'îlot pour la création de jardins publics.

• **Mettre en valeur les éléments du paysage privé les plus intéressants** en portant une attention particulière à la préservation, dans certains cœurs d'îlots, des arbres et des jardins de grande qualité, tout en évitant que les parties libres des parcelles ne soient envahies par des voitures.

### • **Traiter les lisières urbaines**

Les limites des territoires périphériques, en contact avec la forêt ou les espaces ruraux nécessitent une attention particulière.

Leur traitement doit répondre à une double exigence :

- gérer la transition entre espace urbain et naturel par une organisation bâtie qui ménage de vastes fenêtres paysagères ;
- offrir un traitement spécifique qui marque la zone de contact entre la ville et les espaces naturels afin de constituer la lisière urbaine.



Parc Bordelais - Bordeaux



Jardin Public - Bordeaux



Coeur d'îlot

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 2 Protéger les espaces naturels et les ambiances végétales



### • Protéger les espaces naturels qui constituent les maillons des continuités libres entre les zones urbanisées et les espaces ruraux

Déjà révélée dans les orientations du SCOT, la préoccupation de la collectivité d'assurer une pérennisation et une valorisation des ressources naturelles disponibles sur l'agglomération se confirme.

Le PLU contribue à cette politique de protection à plusieurs niveaux :

- afficher une vocation naturelle pérenne ;
- augmenter les emprises des zones naturelles ;
- limiter ou interdire la constructibilité sur certains sites sensibles ;
- mieux inscrire les constructions dans les sites naturels et paysagers ;
- utiliser l'ensemble des mesures de protection mises à disposition par la loi.



### • Préserver les terroirs agricoles

Le PADD intègre le principe de maintien et de qualité de l'activité agricole périurbaine sur le territoire, à partir des orientations suivantes :

- **une aide au développement d'activités de type agricole** par le maintien ou l'extension des espaces classés comme tels ;
- **la protection stricte des terroirs viticoles d'appellation d'origine contrôlée (AOC)** inscrits au schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise.



L'importance économique et symbolique de la filière de la vigne et du vin pour l'image et le rayonnement de la métropole et de sa région n'est plus à démontrer. Aussi, les vignobles historiques, témoins d'une activité viticole urbaine, font l'objet soit d'une protection stricte au titre du classement inscrit au schéma directeur (espace naturel majeur),



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 2 Protéger les espaces naturels et les ambiances végétales

et d'un zonage spécifique de protection au PLU, soit d'une mesure de protection moins exclusive (espace naturel protégé).

### • La protection du massif forestier

L'activité viticole ne représente pas l'ensemble de l'activité agricole présente sur le territoire de l'agglomération. Celle-ci se compose également de l'activité sylvicole, aujourd'hui malmenée principalement sur les marges ouest de l'agglomération car soumise aux pressions de l'urbanisation et à la déforestation.

Il s'agit alors de protéger la ressource forestière, tant du point de vue du potentiel économique que représente la filière sylvicole, que du point de vue de la préservation des biotopes particuliers (forêts, landes et zones humides).

### • La préservation des zones maraîchères existantes

Sont concernés les espaces de cultures maraîchères et florales et les secteurs d'élevage dans les prairies qui, pour la plupart permettent de maintenir des espaces naturels inondables.

### • Protéger la faune et la flore

Le milieu biologique présent sur le territoire communautaire se caractérise par sa diversité. Il inclut notamment des espèces rares de la faune et de la flore dont il convient de préserver la pérennité.

Ces mesures de préservation de la flore et de la faune sont issues des documents réglementaires idoines et les préconisations des inventaires spécifiques : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), zone d'intérêt communautaire pour les oiseaux (ZICO).

### • Préserver les zones humides

La préservation des espaces semi-bocagers des zones humides, des marais de Blanquefort et Parempuyre, des marais de la presqu'île, inscrits au SCOT en espaces naturels protégés pour des raisons économiques, environnementales ou paysagères, est confirmée.

Ces zones humides sont considérées comme des espaces naturels d'expansion des crues fluvio-maritimes de la Garonne et de la Dordogne et, par ailleurs, présentent un intérêt écologique et biologique du point de vue de la préservation des espèces rares de la faune et de la flore (classées pour la majeure partie en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et en zone d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO).



Marais de la Presqu'île

## 2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 3 Préserver et gérer les ressources naturelles



Plus de 60 % du territoire de l'agglomération est constitué d'espaces non urbanisés. Cette très forte proportion constitue **un atout fondamental pour l'agglomération qu'il est essentiel de préserver.**

Le projet d'aménagement et de développement durable favorise notamment une prise en compte du territoire comme **capital de ressources indispensables aux équilibres de vie du milieu humain, animal et végétal.**

En ce sens, la collectivité communautaire concentre ses efforts afin d'offrir à tous les métropolitains des services urbains qui ne portent pas atteinte à l'environnement. Mais elle compte également sur le sens civique et citoyen de l'ensemble des administrés pour respecter une utilisation économe des ressources naturelles mises à disposition sur le territoire de l'agglomération.

**Les actions que le PADD développe se répartissent en 5 thèmes :**

- la qualité de l'air ;
- l'environnement sonore ;
- la qualité de l'eau ;
- les énergies renouvelables ;
- la gestion des déchets ;
- la protection de la faune et de la flore.

### • Réduire la pollution de l'air

La plupart des actions inscrites au PLU convergent vers l'objectif de limitation d'émission de l'ensemble des polluants atmosphériques qui nuisent à la qualité de l'air en ville (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, azote, particules en suspension).

Considéré aujourd'hui comme un impératif de santé publique, cet objectif s'inscrit comme tel dans le PADD, au travers des mesures suivantes :



## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 3 **Préserver et gérer les ressources naturelles**

### • **Poursuivre les efforts de réduction des pollutions de l'air à la source**

La réduction globale du trafic automobile, principale cause de pollution de l'air dans l'agglomération bordelaise, est la première mesure mise en œuvre.

### • **Protéger les personnes des nuisances**

Il conviendra également de **prendre en compte les nuisances de proximité liées aux voisinages d'infrastructures de transports**, en évitant l'implantation, trop près des grandes voies routières, d'habitations ou d'équipements réservés à l'accueil des populations.

### • **Améliorer l'environnement sonore dans la ville**

Une partie importante du territoire est soumise à des niveaux de bruit dépassant les normes en vigueur, notamment en bordure des grandes infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires. Ainsi, de nombreuses voies sont classées comme gênantes du point de vue des nuisances sonores qu'elles génèrent.

La Communauté urbaine de Bordeaux, conformément aux principes développés dans le plan de déplacements urbains (PDU) poursuit ses efforts pour limiter le bruit en ville et protéger les personnes des nuisances sonores, en prenant les mesures suivantes :

• **Inscrire notamment le principe d'agir à la source, en réduisant la vitesse des véhicules**, en utilisant des revêtements de voirie moins sonores, en facilitant l'installation de protections spécifiques.

• **Mettre en œuvre le principe de partage de l'espace public** en faveur des piétons, deux roues et transports publics.

• **Fixer des dispositions réglementaires** (périmètres de recul ou de protection, emplacements réservés pour les dispositifs anti-bruit) pour protéger les zones urbaines proches de l'aéroport, des voies bruyantes, des voies ferrées, des nuisances sonores.

• **Prendre en compte dans le zonage les nuisances et les exigences indiquées au plan d'exposition au bruit (PEB).**

### • **Mieux gérer la qualité de l'eau et la gestion de l'assainissement**

Compte tenu de l'augmentation permanente de la masse des prélèvements d'eau et des capacités de renouvellement naturellement inchangées, l'alimentation des citoyens en eau potable doit prendre en compte une double préoccupation :

- préserver les eaux souterraines pour garantir leur potentiel de ressource sur le long terme tout en répondant aux besoins des consommateurs, tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

La Communauté urbaine, dans le cadre du SAGE, s'est engagée dans un système d'exploitation aujourd'hui maîtrisé, dont il convient, de préserver l'efficacité et les possibilités d'extension.



Station d'épuration Clos de Hilde © CUB

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 3 **Préserver et gérer les ressources naturelles**

### La gestion de l'eau

Les actions concernent l'ensemble du réseau de distribution d'eau, mais aussi plus largement les bassins de captage. Il s'agit principalement de favoriser :

- une utilisation plus sélective des ressources en eau afin de préserver les eaux de qualité ;
- la protection de tous les forages soit par servitude d'utilité publique, soit par utilisation de protection et de limitation d'urbanisation ;
- l'économie de la ressource en eau potable par utilisation d'autres sources de captage, en privilégiant le pompage d'autres nappes (Miocène, Oligocène et Crétacé) ou le pompage spécifique (par exemple eaux de surface de la Garonne) pour les eaux industrielles dans les zones à vocation économique ;
- des propositions d'économie et de récupération des eaux pluviales à préconiser dans un guide en accord avec le SAGE de la Gironde (charte de l'environnement de la CUB).

### L'assainissement des eaux résiduaires

- Diminuer la production des déchets et des rejets, particulièrement ceux des établissements industriels.
- Imposer que les eaux industrielles résiduaires soient traitées et pré-épurées avant d'être rejetées dans le domaine public.

### • Favoriser l'utilisation des énergies douces

Dans un souci impératif d'économie des ressources non renouvelables et de maîtrise des consommations d'énergie, les mesures suivantes sont préconisées :

- options réglementaires et préconisations à l'usage des pétitionnaires pour rendre possible l'intégration des systèmes d'énergie renouvelable (exemple des panneaux solaires) ;
- promotion et encouragement de démarches labellisées haute qualité environnementale dans certaines opérations d'aménagement publiques et privées et certaines opérations de construction.

### • Assurer une gestion des déchets respectueuse de l'environnement

Dans le domaine des déchets, il importe de chercher à réduire la production des déchets et en assurer un traitement efficace et écologique.

La Communauté urbaine s'est engagée depuis plusieurs années dans une politique de tri des déchets, dont il convient d'assurer la pérennité et l'extension. Une attention particulière est portée à l'intégration urbaine des installations (servitudes et emplacements réservés), à la réduction de leurs nuisances ainsi qu'à une rationalisation de leurs implantations, qu'il s'agisse des installations de collecte, de tri, d'incinération, ou de traitement et de stockage des déchets ultimes (mâchefers, vitrifias).

2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

## Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

### 3 Préserver et gérer les ressources naturelles

Il est également pris en compte l'intégration dans les constructions nouvelles de locaux adaptés au tri sélectif.

Enfin, il est proposé une adaptation des zonages et des règlements pour faciliter l'implantation de pôles verts, de plateformes de valorisation des déchets verts.



Usine d'incinération des déchets Astria © CUB



Les sources de Cantinolle - Eysines

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 4 **Préserver les biens et les personnes contre les risques naturels, notamment le risque d'inondations**

### **Deux risques d'inondation de nature différente sont à prendre en compte :**

- le risque pluvial, qui concerne des débordements possibles des cours d'eau lors de gros orages ;
- le risque fluvio-maritime, résultat d'une crue de la Garonne et de la Dordogne provoquée par la conjonction de forts coefficients de marée et de phénomènes météorologiques extrêmes (comme il s'en est produit en décembre 1999).

### **• La prise en compte du risque d'inondations fluvio-maritimes**

Le lit majeur du fleuve, c'est-à-dire la zone naturelle d'écoulement des eaux en cas de crue de la Garonne et de la Dordogne, recouvre une partie importante du territoire de la Communauté urbaine. L'urbanisation de l'agglomération bordelaise au cours des siècles s'est faite en partie à l'intérieur de ce lit majeur, en gagnant progressivement sur des zones humides et de marais. Ces zones, dont le niveau peut se situer en-dessous du niveau atteint par les eaux en cas de crue, ont nécessité l'édiction de protections (digues) ou la réalisation de remblaiements pour les surélever.

Lors de l'élaboration du schéma directeur de l'agglomération bordelaise, approuvé en 2001, ont été identifiées l'ensemble des zones urbaines et celles que l'on souhaite urbaniser dans les 20 prochaines années. Il a été fixé comme objectif de protéger ces zones contre un risque d'inondation de niveau centennal (susceptible de se reproduire une fois tous les cent ans).

Le schéma directeur a également identifié les champs d'expansions des crues, zones dont toute urbanisation est exclue car elles doivent servir de lieu de stockage des eaux en cas de débordement du fleuve.

En cohérence avec le schéma directeur, le PLU prévoit l'urbanisation des zones qui

sont ou ont vocation à être protégées. Le développement de nouvelles zones urbaines ne se fera qu'une fois les protections nécessaires réalisées. Le PLU inscrit également en zone naturelle ou agricole l'ensemble des champs d'expansion des crues identifiés au Schéma directeur.

L'ensemble de ces zones est aujourd'hui couvert par un Plan de prévention des risques d'inondation, élaboré par l'Etat et s'imposant à titre de servitude.

Ce PPRI définit des mesures préventives et d'organisation des secours dans les zones urbaines, en complément des protections existantes. Il impose ainsi des côtes de seuil pour tous les bâtiments dans les zones les plus sensibles. Il interdit l'installation, dans les zones les plus basses, d'établissements accueillant des personnes vulnérables (crèches, écoles, établissements de santé, maisons de retraites, ...) et des établissements et services publics participant à l'organisation des secours en cas de crue (casernes de pompiers, ...).

Le PPRI définit également comme inconstructible les champs d'expansion des crues.

### **• La prise en compte du risque d'inondations par débordement localisé des ruisseaux et des réseaux**

S'agissant des débordements locaux de la douzaine de ruisseaux identifiés sur la CUB, le plan local d'urbanisme définit une protection visant à une inconstructibilité totale dans les espaces immédiatement proches des ruisseaux.

Pour la question des débordements liés aux réseaux, des dispositions réglementaires sont prises dans l'article 2 fixant des prescriptions de cotes de seuil pour les constructions nouvelles.

## 2. **Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

### 3. Les cinq orientations générales d'urbanisme et d'aménagement

# Quatre propositions pour une ville plus verte et plus viable

## 4 **Préserver les biens et les personnes contre les risques naturels, notamment le risque d'inondations**

### • **Le risque de tempêtes**

La tempête de 1999 a démontré la vulnérabilité du massif forestier, qui occupe une grande partie du territoire communautaire. Elle a également montré la nécessité de mieux connaître les contraintes de gestion et d'exploitation du massif, en particulier dans les secteurs de cohabitation entre la forêt et l'urbanisation.

La prise en compte des risques de tempêtes et de chutes d'arbres est intégrée dans l'organisation de l'urbanisation, notamment en périphérie.

### • **Le risque de feux de forêts sur l'ouest de l'agglomération**

La Communauté urbaine se caractérise par un risque de feux de forêt dont l'amplitude concerne les communes de Mérignac, Pessac, Saint-Médard-en-Jalles, Saint-Aubin de-Médoc et le Taillan-Médoc, et dont l'occurrence s'accroît avec le développement urbain. Le plan local d'urbanisme préconise d'adopter des modes d'aménagement permettant de limiter le risque d'exposition directe des biens et des personnes au feu : limitation de l'urbanisation, urbanisation regroupée en « clairières », grandes parcelles, interdiction de développement linéaire le long des voies, maintien de zones naturelles de discontinuité et de coupure.

### • **Les risques dus à l'instabilité des terrains**

Les désordres dus à l'instabilité des terrains restent relativement limités. Ces risques comprennent :

- le risque de mouvements de terrains par éboulement ou affaissement des sols ;
- le risque d'effondrement de carrières abandonnées.



Pessac



Cenon

### **Le risque de mouvements de terrains sur la rive droite**

Le risque d'éboulement ou d'affaissement du front de coteau sur les communes de Cenon, Floirac et Lormont est pris en compte selon un principe d'inconstructibilité totale ou partielle des zones touchées.

### **Le risque d'affaissement et d'éboulement de carrières souterraines abandonnées sur la rive droite**

Le plan local d'urbanisme précise la prise en compte du risque d'effondrement des parties supérieures des carrières désaffectées par des mesures de limitation, voire d'interdiction d'urbanisation.



**[ Une ville plus verte et plus viable ]**



Cenon

Une ville jardin qui offre sur l'ensemble du territoire et au plus près de tous les citoyens des espaces verts attractifs, des promenades urbaines, de vastes parcs naturels, des parcours ludiques et sportifs, des ambiances arborées, des jardins publics, des espaces à vivre de loisirs et de détente, des espaces de qualité à découvrir et à faire partager.



Floirac



Bruges



Lormont







Bordeaux















### Les quatre territoires de la ville habitée

-  Le site central
-  Le territoire des quartiers
-  Le territoire péri-central
-  Le territoire périphérique

### Nature et patrimoine urbains

-  Un patrimoine bâti des centralités à préserver
-  Un réseau de parcs à compléter
-  Des avenues à requalifier

-  Un système de grands espaces publics, parc urbains et suburbains à développer et articuler
-  Des lisières à conforter et valoriser
-  Des continuités paysagères à développer
-  Des réserves forestières et agricoles à préserver et équiper
-  Des emprises viticoles à protéger
-  Des champs de crues à préserver et équiper
-  Des sources à protéger