



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Conseillers en exercice : 61

Date de Publicité : 26/03/13

Reçu en Préfecture le :
CERTIFIÉ EXACT,

Séance du lundi 25 mars 2013
C - 2013/22

Aujourd'hui 25 mars 2013, à 15h00,

le Conseil Municipal de la Ville de Bordeaux s'est réuni en l'Hôtel de Ville, dans la salle de ses séances, sous la présidence de

Monsieur Alain JUPPE - Maire

Etaient Présents :

Excusés :

Communication. PLU 3.1. Débat sur les orientations générales du PADD

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 24 septembre 2010, la communauté urbaine de Bordeaux a décidé d'engager la révision de son PLU.

Conformément à la loi Engagement National pour l'Environnement, cette révision est l'occasion d'élaborer un document unique intégrant au Plan Local d'Urbanisme (PLU) le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan des Déplacements Urbains (PDU) et renforçant la prise en compte des préoccupations environnementales. Il s'agit donc d'élaborer le projet urbain du territoire communautaire dans toutes ses composantes et d'organiser les conditions de sa mise en œuvre.

Pour ce faire, chaque conseil municipal s'étant exprimé sur les grandes orientations issues du projet métropolitain à l'automne 2011, un travail de co-construction a été entrepris à travers divers ateliers de co-production urbaine et des rencontres avec chacune des 27 communes ainsi qu'une concertation citoyenne, qui ont permis d'établir les grands axes de projets et les moyens de faire qui esquissent le projet de PLU3.1.

Le présent rapport, représente le fruit de ce travail. Il est destiné à servir de support au débat sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable en conseil communautaire, puis dans chacun des conseils municipaux, comme prévu par les articles L123-9 et L123-18 du Code de l'Urbanisme.

La révision du PLU 3.1, intégrant les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements, répond d'abord à une nécessité légale issue de la loi ENE (Engagement national pour l'Environnement, dite « Loi Grenelle 2 »), engageant les collectivités à coordonner leurs politiques dans un document cadre global répondant aux objectifs de développement durable du territoire et notamment d'utilisation plus équilibrée de l'espace.

Mais ce processus s'inscrit également, pour la CUB, dans une approche renouvelée de la construction de son projet de territoire, mettant en jeu une double échelle :

-celle du projet métropolitain, dont les grands axes stratégiques sont aujourd'hui partagés et validés, et qui vont trouver à travers le PLU leur déclinaison locale.

-celle du projet de territoire communal, qui exprime la manière dont chaque commune se propose de traduire les politiques communautaires en préservant et façonnant l'évolution de son cadre de vie et du caractère identitaire de celui-ci.

La combinaison de ces deux approches, rassemblée sous le thème de « la ville en projet » a été présentée au Bureau de la communauté urbaine au printemps 2012, qui en a validé les grands principes. Elle fait l'objet aujourd'hui d'un travail soutenu mené avec chacune des communes pour définir et affiner la manière dont le futur PLU 3.1 accompagnera la multiplicité des usages, des formes urbaines, des architectures et des paysages qui font la richesse et l'originalité de nos territoires.

Car il s'agit bien, au-delà de l'obligation légale de la révision, de bâtir un nouveau projet de développement pour le territoire communautaire, qui soit capable de répondre à l'évolution des modes de vie, d'intégrer la dynamique des projets en cours (Euratlantique, Arc de développement durable, 50 000 logements, campus, PNRQAD...) tout préservant les identités et les paysages multiples qui fondent la spécificité de notre territoire.

Pour cela, et c'est l'enjeu du présent document, support du débat sur les orientations du projet, il convient de proposer un certain nombre de grands principes transversaux qui guideront le travail à venir, non pas dans une déclinaison unique de la ville, mais bien dans une traduction en finesse adaptée à chacun des territoires.

Ces grands principes transversaux, construits collectivement avec la participation des élus, des partenaires, des habitants et des services des communes et de la Cub, traduisent la nécessité d'aborder de manière conjointe les sujets relatifs à l'urbanisme, l'habitat, les déplacements, la nature, l'économie, en prenant acte de leur interdépendance, et mettant au premier plan l'évolution des modes de vie intéressant le travail, l'habitat, les loisirs et la mobilité.

Tel est le fruit de ce travail, aujourd'hui proposé au débat, qui présente trois grands axes de projet et les orientations générales qui leur correspondent.

Il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir apporter votre avis sur le rapport présenté en annexe.

ANNEXE

Sommaire

I – 3 AXES DE PROJET

1/ Affirmer le rôle structurant de la CUB sur le territoire girondin par l'accueil de nouveaux habitants et d'activités économiques.

2/ Valoriser l'identité plurielle du territoire communautaire, fondée sur le croisement entre patrimoine bâti et patrimoine naturel.

3/ Equilibrer l'offre urbaine sur l'agglomération.

II – 6 ORIENTATIONS GENERALES.

1/ Renforcer le poids démographique et économique de la métropole sans augmenter l'enveloppe urbanisée.

2/ Economiser et protéger les ressources naturelles tout en anticipant le risque.

3/ Faire évoluer l'offre urbaine au profit de toutes les catégories de population.

4/ Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation.

5/ Valoriser le projet de territoire grâce la diversité des milieux naturels et agricoles et des paysages.

6/ Conjuguer mode de vie métropolitain et cadre de vie de proximité.

Les « axes de projet » présentés ci-après rassemblent les grands éléments qui président à la conception du projet de territoire, et donc du futur projet d'aménagement et de développement durables.

Ils intéressent à la fois la vision que la collectivité souhaite porter pour le futur ainsi que la manière partagée dont ont pu être construits et proposés les choix qui la fondent.

AXE 1 : Affirmer le rôle structurant de la CUB sur le territoire girondin par l'accueil de nouveaux habitants et d'activités économiques

LE CONTEXTE

L'agglomération est attractive ...

L'agglomération bordelaise bénéficie d'une situation géographique qui en fait un point d'entrée dans le grand territoire du sud-ouest de l'Europe. Dotée d'un aéroport et bientôt d'un accès TGV la mettant à 2h de Paris et à 1h de Toulouse, d'une université importante, d'une image internationale favorable, l'agglomération peut s'inscrire aujourd'hui dans le réseau des métropoles européennes d'importance en développant notamment son économie, son rayonnement culturel et sa population.

... mais le poids démographique de la CUB baisse

Si la Gironde et l'Aquitaine gagnent tous les ans de la population, le poids de la CUB au sein de ce territoire baisse régulièrement. Or, l'agglomération est dotée de services en nombre, de la majorité des emplois de la Gironde, d'un réseau de transports en commun développé. Elle bénéficie par ailleurs de ressources foncières suffisantes dans le cœur de l'agglomération et sur l'ensemble de son territoire, permettant de soutenir son développement.

La concentration des activités sur la CUB (70% des emplois du département) génère des besoins en déplacements depuis l'extérieur de la CUB, de nombreux travailleurs y résidant. Si la CUB se dote de moyens de déplacements suffisants pour assurer cette mise en relation, il est nécessaire de veiller à la cohérence des politiques et des projets avec les territoires limitrophes.

LA STRATEGIE PROPOSEE

Renforcer le positionnement de la CUB au sein du territoire girondin, national et international par le développement de l'agglomération millionnaire en y recentrant l'habitat, en y optimisant l'activité économique, en mettant la nature et les services qu'elle rend à la population au cœur du projet.

Renforcer le poids de l'agglomération sur son territoire

La CUB organise son projet de territoire en matière d'habitat, d'économie, d'équipements, de services et de densité pour se donner les moyens de devenir une agglomération millionnaire à l'horizon 2030, ce qui induit une augmentation de population d'un peu plus de 250 000 habitants en moins de 20 ans. D'ici 2020, cela revient à accueillir 125 000 habitants de plus qu'en 2009 (base INSEE).

Le corollaire de cet essor démographique est la création de 75 000 emplois supplémentaires, en sus du maintien de l'emploi existant.

Ce projet d'accueil articule déplacements et urbanisme, en mettant en cohérence les objectifs d'urbanisation et le réseau structurant des transports collectifs, actuels ou en projet. La ville s'intensifiera le long des corridors de transports en commun en site propre (tram, tram-train, TER, bus en site propre) et de transports collectifs à haut niveau de services (lianes structurantes).

L'agglomération millionnaire s'appuiera sur le niveau élevé de services et d'équipements du territoire communautaire.

Asseoir le rayonnement de la CUB

Le recentrage participera au renforcement du caractère métropolitain de l'agglomération sans lui faire perdre la richesse de ses identités, facteur important de son attractivité. Tous les territoires de la CUB ont vocation à porter le projet de renforcement du rayonnement métropolitain dans le respect de leurs caractéristiques.

Il s'agit d'appuyer le développement d'une véritable économie métropolitaine (pôles économiques d'excellence mais également toutes les activités créatrices d'emplois et nécessaires au fonctionnement de la métropole), en optimisant un réseau d'équipements structurants, en construisant une métropole de la connaissance, en favorisant le rayonnement d'une métropole touristique et culturelle à l'échelle européenne, en valorisant les éléments naturels structurants du territoire, notamment le fleuve, les milieux humides, les territoires viticoles et sylvicoles, les parcs et jardins ...

Consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil

La politique de déplacements proposée permettra d'absorber les 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires de personnes, liés à la croissance démographique. Elle mise sur une mobilité individuelle stable et sur une offre d'infrastructures routières nouvelles très marginale. Le projet propose par contre une nouvelle économie du système de déplacements, basée sur une organisation urbaine repensée permettant le développement massif de l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) pour les déplacements de moins de 15 minutes (1 km à pied, jusqu'à 5 km en vélo par exemple), tout en affirmant le rôle d'un réseau de transport collectif rapide et efficace pour les déplacements plus longs notamment pour l'accès aux zones d'emplois et aux grands équipements métropolitains. Il s'agira également de gérer les déplacements automobiles qui resteront importants, en cherchant également à les optimiser sur les grands axes d'accès aux pôles métropolitains, tout en étant plus contraint qu'aujourd'hui sur l'usage de la voiture dans les déplacements de proximité et dans les voiries de quartier.

Le projet transports et déplacements souhaite provoquer une forte accélération dans le changement des pratiques de mobilité, dans le cadre de la lutte contre le l'émission des gaz à effets de serre.

Introduire l'idée de « la nature comme valeur métropolitaine »

Dans cette approche, il est proposé de repenser en profondeur les interventions urbaines dans leurs interactions avec la nature, pour prévenir celles qui pourraient être dommageables à l'environnement et à la bio diversité mais également pour valoriser les apports de la nature dans la vie quotidienne.

Pour préserver et renforcer les espaces de nature, le projet prévoit de leur donner un rôle structurant pour l'agglomération en valorisant leur valeur intrinsèque et les services qu'ils rendent : nature comme agrément, nature comme richesses et continuités écologiques, nature comme facteur de santé, nature comme alimentation, sont autant de thèmes développés pour fonder une agglomération éco-système qui se développe en cohérence avec son milieu naturel. Le fleuve, les milieux humides et les cours d'eau qui lui sont associés, permanents ou non, forment une « trame bleue » que le projet propose de mettre en évidence, et de renforcer dans le traitement des projets d'aménagement. Les espaces cultivés, les forêts, les parcs et jardins, les alignements d'arbres, forment une « trame verte », que le projet propose de révéler et de renforcer pour créer un maillage du territoire. Ces espaces, support de biodiversité, apporteront à la population par les multiples usages qui peuvent y être associés, une qualité de vie renforcée. Ils seront également l'occasion d'inventer de nouvelles ambiances urbaines, fondées sur l'émergence des natures dans la ville. Ils participeront à réduire les émissions de carbone et à compenser les effets du changement climatique

Axe 2 : Valoriser l'identité plurielle du territoire communautaire, fondée sur le croisement entre patrimoine bâti et patrimoine naturel.

LE CONTEXTE

La diversité des milieux naturels, des paysages et des formes d'habitat fait l'identité de l'agglomération bordelaise....

Marquée par une forte présence naturelle, pour beaucoup modelée par l'eau, l'agglomération est un écosystème dynamique dans lequel chaque territoire joue un rôle, avec ses qualités propres et sa diversité, et apporte une valeur à l'ensemble. La Gironde et ses affluents, esteyes, jalles, zones humides, zones maraîchères, forêts du massif landais sont autant d'espaces aux fonctionnalités écologiques propres, mettant en lien le territoire à grande échelle et l'espace aggloméré. L'intervention humaine sur ce milieu naturel riche et diversifié a produit des paysages variés, qui fondent en grande partie l'attractivité du territoire de la CUB. Les milieux naturels, constituants premiers de ces paysages, sont aujourd'hui fragilisés par l'urbanisation. Ils constituent un patrimoine fort du territoire (valeur intrinsèque de la nature), assurent une régulation et une protection de l'urbanisation notamment face aux risques naturels (inondations, sécheresse, pluies torrentielles, etc...), et ils apportent aux habitants de nombreux services et aménités (loisirs, alimentation, calme, assainissement, fraîcheur...). Ils sont une plus-value pour le territoire, et intégrés aux nouveaux projets d'aménagement, ils ne peuvent que les enrichir et leur redonner du sens, une identité.

La ville s'est progressivement ancrée sur ces éléments du paysage, autour du noyau historique hérité de l'antiquité, puis des bourgs, des faubourgs et des quartiers d'échoppes jusqu'au début du XX^{ème} siècle. Le développement de la ville s'est ensuite accéléré et diversifié, en accroche des centre-bourgs traditionnels et le long du fleuve puis des axes routiers dans un premier temps, sous des formes pavillonnaires, collectives ou individuelles spontanées. Marquée par leur identité agricole, viticole ou encore forestière, la physionomie des territoires périurbains repose sur la présence, encore importante, des espaces de nature. Riche de ce patrimoine bâti et naturel, l'agglomération offre aujourd'hui une grande diversité de choix en matière d'habitat et une qualité résidentielle reconnue.

...mais le mitage urbain, la surexploitation des ressources et la génération de nuisances environnementales, sont des facteurs de transformation de cette identité.

Le desserrement urbain est une caractéristique forte de l'espace aquitain et en particulier du bassin de vie bordelais.

Depuis 1950, dans une première phase d'expansion de la ville, les communes anciennement viticoles et agricoles de la CUB ont permis l'accueil de nombreux ménages et l'implantation d'activités économiques et commerciales : elles constituent aujourd'hui de vastes espaces résidentiels. Elles se sont peu à peu dotées des services adaptés et ont été reliées entre elles par des services de transport en commun ou par des voies pénétrantes. Parallèlement, les principaux axes routiers ont servi d'ancrage aux zones d'activités commerciales, artisanales ou industrielles.

Cette urbanisation récente s'est longtemps faite avec une très faible densité, en générant d'importantes surfaces artificialisées affectées notamment aux voiries, parkings, délaissés urbains, et en générant d'importantes consommations en énergies primaires et globalement d'importantes dépenses financières.

Le foncier, utilisé à faible densité, se raréfie, poussant aujourd'hui les ménages à habiter à 20 voire 30km de la CUB, où ils travaillent. Outre les problèmes de congestion routière, ceci engendre également d'importants dysfonctionnements sociaux et participe à la fragmentation et à la diminution de l'espace naturel et agricole.

Il en va de même pour les activités économiques les plus consommatrices de foncier, qui mitent la couronne périurbaine pourvoyeuse de terrains à bas prix. Ce desserrement des activités concerne particulièrement l'emploi peu qualifié, et alimente le desserrement des ménages.

Un territoire qui supporte risques et nuisances ...

La Garonne et la Dordogne qui relèvent d'un régime fluvio-maritime impactent fortement les territoires qu'elles traversent, qu'ils soient bâtis ou non, du fait des aléas de leur niveau et des risques de submersion qui en découlent.

De même, du fait de la proximité entre les zones urbanisées et le massif forestier, le risque incendie est élevé et menace autant les zones boisées que les constructions : celles-ci peuvent en effet être à l'origine du feu comme en subir les conséquences.

L'agglomération est par ailleurs soumise ponctuellement à de fortes nuisances sonores (aéroport, rocades, voies à grande circulation). Cette exposition au bruit doit être diminuée pour les populations en place, sans que de nouvelles populations y soient exposées.

Dans ces secteurs, les populations et les biens qui y sont situés sont exposés au danger ou ont une qualité de vie dégradée. Pour autant, ces secteurs ne peuvent être des « zones blanches » du projet d'aménagement. Ils doivent faire l'objet de projets adaptés, qu'ils soient urbains, paysagers ou agricoles, conçus en intégrant la gestion du risque et des nuisances, leur prévention et la protection des populations et des biens.

Enfin, la politique de déplacements volontaire qui s'est exprimée notamment par la création de 40km de tramway, la réalisation de voies de bus en site propre et la mise en service de VCub a permis une diminution sensible du trafic automobile en cœur d'agglomération et insufflé de nouvelles façons de se déplacer. La qualité de l'air reste encore à améliorer, notamment dans le cœur d'agglomération.

... et qui tend à se banaliser.

Même si la récente classification du centre de Bordeaux au patrimoine mondial de l'humanité marque une reconnaissance de la manière dont la collectivité a pu accompagner et valoriser le cadre urbain, même si les paysages bordelais demeurent lisibles dans leur diversité et leur originalité, il reste que la production urbaine récente, notamment en périphérie, est fortement marquée par un mitage du paysage et par une certaine banalisation des produits d'habitat, sans évoquer le triste paysage des entrées de ville auquel l'agglomération bordelaise n'a pas échappé.

LA STRATEGIE PROPOSEE

Composer avec la diversité des identités territoriales, des paysages et des formes d'habitat, en accueillant la nature dans toutes ses formes sur dans le territoire de la communauté.

Malgré la croissance urbaine depuis 30 ans, le territoire communautaire a su et pu préserver plus de 50% de ses espaces à l'écart de toute urbanisation, en y préservant des vocations naturelles ou agricoles, aujourd'hui à redynamiser. Parallèlement, l'agglomération a su reconnaître très tôt la valeur de son patrimoine et la diversité de ses paysages bâtis. La stratégie proposée pour l'évolution du territoire est donc double : il s'agit à la fois de préserver les zones aujourd'hui vierges de toute urbanisation nouvelle, tout en appuyant le projet à venir sur la diversité des paysages et des formes, faisant en sorte que le patrimoine soit vecteur de projet. Ainsi, la volonté est de cantonner le développement de l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine actuelle, sans extension nouvelle en zone agricole, naturelle ou forestière, à l'exception d'ajustements ponctuels compensés par le retour en zones A ou N de secteurs préalablement prévus à l'urbanisation. La conséquence est donc celle de prioriser le renouvellement urbain et la construction de la ville sur elle-même en valorisant le foncier déjà artificialisé et équipé, en soutenant les changements d'usage et la réhabilitation, en favorisant la mutualisation et la réversibilité des aménagements et des équipements, en requalifiant et en traitant les zones de friches et les sols pollués.

Un projet global transcrit dans le respect des spécificités territoriales maintenant l'équilibre entre nature et espaces urbanisés.

Le projet de développement de l'agglomération s'appuie sur la diversité des territoires et des caractéristiques locales des communes. Qu'il s'agisse de renouveler la ville constituée ou de réaliser des quartiers neufs sur des sites en devenir, l'objectif est de construire une nouvelle qualité urbaine et environnementale en élaborant des formes bâties et des aménagements adaptés aux différents contextes. Le projet vise également à valoriser le patrimoine singulier de l'agglomération, à diversifier les ambiances et à favoriser les usages locaux, notamment le « vivre dehors » propre aux villes du sud-ouest.

Une agglomération sobre

Le développement de l'agglomération se construira en économisant les ressources, qu'il s'agisse de la ressource foncière et les ressources primaires (eau, énergie, granulats, boisement, air...)

En matière de foncier, la sobriété sera garantie dans le PLU par le principe de « l'enveloppe urbaine constante », c'est-à-dire le respect du 50% d'espaces urbanisés ou à urbaniser et 50 % d'espaces naturels et agricoles. Ce principe doit aussi permettre de pérenniser les ressources naturelles dont la ressource agronomique.

Mais il s'agit également d'anticiper le besoin en ressources primaires - eau, énergie, granulats, ...qui sont nécessaires à la construction d'une agglomération millionnaire.

Le projet prévoit de limiter fortement les besoins nouveaux en eau potable, en travaillant à prélèvement quasi-constant jusqu'en 2020.

Pour faire face à la demande en énergie de la CUB millionnaire, le projet prévoit de limiter les besoins complémentaires en générant des économies importantes dans les consommations du parc bâti. Des efforts importants sont donc à réaliser pour la construction neuve mais aussi surtout dans le parc existant. L'usage des énergies renouvelables sera favorisé tant dans les projets privés que publics.

Par ailleurs, le projet prévoit de laisser libre cours à l'invention de nouvelles formes d'aménagement (espaces publics, construction...) plus économes en matériaux non renouvelables. Un effort particulier sera également réalisé pour réutiliser les aménagements existants en favorisant la requalification urbaine et les changements d'usage ainsi qu'en intégrant la nature au cœur des projets.

Le traitement et la prévention des nuisances

Un effort particulier sera réalisé pour traiter les points noirs en termes de pollution, qu'elle soit visuelle, phonique ou environnementale (pollution atmosphérique et pollution des sols).

Par ailleurs, une attention particulière sera portée à la qualité du traitement des eaux de temps de pluie pour éviter tout rejet dans le milieu naturel dont la qualité serait insatisfaisante, tout comme les autres rejets polluants.

AXE 3 : Equilibrer l'offre urbaine sur l'agglomération.

LE CONTEXTE

Le déséquilibre démographique se manifeste aujourd'hui à plusieurs niveaux

La CUB est confrontée à un double phénomène. La forte présence de l'enseignement supérieur dans la ville attire de très nombreux jeunes dans la tranche 18/25 ans, qui est donc sur-représentée. Dans les tissus pavillonnaires des communes périphériques construits dans les années 1980, en revanche la population d'origine vieillit.

Certaines communes, très bien dotées en logements locatifs sociaux, sont plus jeunes, avec des ménages plus grands, mais elles sont confrontées à des niveaux de revenus particulièrement bas. Inversement, d'autres ont accueilli une population active familiale aujourd'hui vieillissante, et se trouvent en difficulté pour accueillir des ménages aux faibles revenus.

La ville centre quant à elle, a une population contrastée : des ménages de taille réduite, une hétérogénéité des revenus mais une présence réelle de la précarité.

Auxquels s'ajoute un éloignement de certaines activités économiques, porteur de fragilités pour l'agglomération ...

C'est d'abord la tendance historique à l'implantation du tertiaire, en périphérie, ce qui alimente la périurbanisation, favorise l'usage de la voiture, met sous pression les espaces naturels, éloigne l'emploi pour les ménages non motorisés

Sur une aire plus élargie, on relève également le départ de nombreuses activités logistiques, industrielles, commerciales voire tertiaires à l'extérieur de la CUB, provoquant un allongement des trajets domicile-travail et un mitage des espaces naturels de la couronne périurbaine ;

...y compris en termes de déséquilibre des réseaux de transport.

La position de l'agglomération bordelaise sur l'axe Paris/Espagne génère un trafic routier de transit important économiquement mais qui vient se mêler aux déplacements nombreux propres à l'agglomération. Ceux-ci sont liés au modèle de développement actuel : des tissus résidentiels répartis sur tout le territoire, des centralités multiples, des zones d'emplois et de services inégalement réparties et un réseau de transports en commun en site propre important mais en cours d'extension. Réalisés en partie en voiture, ces déplacements nécessaires aujourd'hui aux habitants, saturer les voies de circulation destinées à l'origine au transit, et participent au déséquilibre des territoires par les nuisances et les coupures dans les tissus urbains qu'ils génèrent.

Engagée depuis plus de 10 ans, la politique de déplacements de la CUB a conduit à réaliser un réseau structurant de transports en commun en site propre, un ensemble de parc relais, un réseau de pistes cyclables. Toutefois, si la part de la voiture a diminué en ville, elle reste importante y compris pour de courtes distances et pour les trajets de périphérie en périphérie. La saturation des axes de transit qu'elle occasionne perturbe l'efficacité économique de l'agglomération et gêne la vie quotidienne des habitants.

LA STRATEGIE PROPOSEE

Elle est celle de rechercher à mieux équilibrer la composition de la population au sein de la CUB en termes d'âge, de taille des ménages, de revenus et donner à tous, la possibilité d'accéder aux services et aux équipements de proximité ou d'agglomération en s'appuyant sur les centralités existantes ou projetées. L'enjeu stratégique est donc de construire un projet d'accueil qui s'adresse à toutes les catégories de population, dans la diversité de leurs besoins, attentes et ressources

Permettre des parcours résidentiels complets au sein de l'agglomération à des prix abordables

Le projet prévoit un rééquilibrage de la composition de la population sur le territoire communautaire en soutenant une politique axée sur l'accueil des familles. L'offre de logements devra être constituée de produits adaptés aux ressources et à la diversité des ménages, bénéficiant d'une bonne accessibilité aux transports en commun et aux services. On privilégiera la construction de logements durables et sobres proposés à un coût abordable en accession à la propriété comme en location : la production du logement par construction ou réhabilitation devra permettre à chacun de trouver un logement adapté à ses attentes en surface, en nombre de pièces et en forme (individuel, individuel groupé, collectif, semi-collectif).

Affirmer le rôle des centralités de ville et de quartiers de l'agglomération bordelaise

Le projet métropolitain favorisera le rééquilibrage démographique et social en prenant en compte l'organisation actuelle du territoire communautaire, ses quartiers et ses centralités. En regroupant services et équipements regroupés, ils forment l'armature de la ville résidentielle sur lequel s'appuiera le projet d'accueil. Dans les sites importants de projet, les quartiers nouveaux compléteront l'offre de services déjà présente sur le territoire.

Favoriser l'accessibilité au ¼ d'heure et mieux organiser les lieux de vie..

Un effort particulier sera apporté pour assurer la mise en réseau des tissus résidentiels avec les secteurs fortement équipés en transport en commun (et en particulier les pôles d'échange), en services du quotidien et en équipements de proximité, actuels ou à venir. Pour ce faire et afin de limiter l'usage de la voiture, les modes actifs (déplacements en vélo, à pied, en trottinette, etc...) seront développés et facilités par un maillage de voies réservées en tout ou partie aux modes actifs favorisant une pratique confortable pour les usagers. On privilégiera les cheminements courts et directs en modes actifs, pour plus de confort, de lisibilité, de sécurité, et pour donner un avantage en termes de temps de parcours. Un effort particulier sera réalisé pour atténuer les effets de coupures produits par les grandes infrastructures de transport ou le fleuve.

L'espace public sera libéré de la pression de la voiture particulière, dans l'occupation de l'espace et par un apaisement généralisé du trafic et des vitesses (garantissant une meilleure sécurité dans les déplacements et moins de pollution).

La politique d'adaptation de l'espace public, des équipements publics et des services aux personnes ayant des difficultés de mobilité sera renforcée. L'offre de stationnement sera par ailleurs rationalisée et organisée.

De même, dans cette optique, le développement du numérique constitue un axe fondamental pour améliorer la qualité de vie des habitants de la métropole en fluidifiant les échanges à distance et en proposant de nouveaux services sur le territoire.

... tout en facilitant l'accès aux services métropolitains en toute partie du territoire.

Mais il ne s'agit pas bien sûr de baser l'ensemble du système de transports sur l'offre de proximité. Le travail en cours dans le cadre du SCOT et du Grenelle des mobilités met en évidence le besoin de desservir de manière efficace et rapide un certain nombre de lieux d'intensité métropolitaine, qu'il s'agisse de grands pôles d'échanges (gare, aéroport, centre ville) et les grands pôles de services (campus universitaire, aéroparc, grands équipements ...).

Le PLU devra inscrire cette logique de grands réseaux métropolitains, en liaison avec les autorités organisatrices concernées.

II - Les orientations générales

Les orientations générales portées au débat prennent appui sur l'ensemble des sujets débattus et abordés aujourd'hui dans les travaux préparatoires au projet, s'appuyant sur des politiques mises en œuvre par la collectivité ou en voie de l'être.

Certains thèmes ont fait l'objet de travaux assez avancés, d'autres demeurent à approfondir et à compléter à l'échelle globale et locale.

Pour autant, il est indispensable, à ce stade du projet, de partager et de débattre sur les grandes options fondatrices proposées, rassemblées dans cette partie, selon six orientations générales :

- Renforcer le poids démographique et économique de la métropole sans augmenter l'enveloppe urbanisée
- Economiser et protéger les ressources naturelles tout en anticipant le risque.
- Faire évoluer l'offre urbaine en tenant compte de toutes les catégories de population, dans la diversité de leurs besoins, de leurs attentes et de leurs ressources
- Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation
- Valoriser le projet de territoire grâce à la diversité des milieux naturels , agricoles, et des paysages .
- Conjuguer mode de vie métropolitain et cadre de vie de proximité

1 - Renforcer le poids démographique et économique de la métropole sans augmenter l'enveloppe urbanisée

Inscrite au projet métropolitain, la volonté de tendre d'ici une vingtaine d'années vers une CUB « millionnaire » constitue donc un des axes majeurs de la politique communautaire. Le territoire de l'agglomération bordelaise en a largement les moyens à « enveloppe urbaine constante » puisque, rappelons-le, la surface urbanisée actuelle couvre 28000 ha et comprend de nombreuses friches et territoires potentiels de renouvellement urbain.

Tendre vers une agglomération millionnaire en habitants à l'horizon 2030

Il s'agit en premier lieu de maintenir les ménages existants et éviter les départs contraints pour raisons économiques en permettant les parcours résidentiels choisis au sein de l'agglomération.

Il est également proposé d'anticiper les objectifs du futur SCOT d'agglomération, qui définit la stratégie à 20 ans, en énonçant les seuils suivant sur l'aire métropolitaine :

- Hyper centre et cœur d'agglomération (c'est-à-dire l'essentiel du territoire communautaire): environ + 220 000 habitants
- Couronne des centralités : environ + 25 000 habitants
- Bassins de vie périphériques : environ + 5 000 habitants

Cela équivaut, à l'horizon du PLU, 2020, à accueillir 125 000 habitants de plus qu'en 2009 (base INSEE). : Attirer de nouveaux ménages dans l'agglomération tout en évitant le départ contraint, pour raisons économiques, de ménages ne pouvant y envisager un parcours résidentiel choisi.

La résultante en est qu'il faut se donner les capacités de produire à cet effet, à l'horizon 2020, 42 à 45 000 nouveaux logements.

Pour tenir cet objectif, le PLU proposera deux orientations majeures :

- **Accompagner et faciliter la mise en œuvre des grands projets urbains**
- Dans les grands sites de projets de l'arc central :
 - Euratlantique, Plaine Rive Droite, Bassins à flot, Bordeaux Nord : (capacité à terme 50 000 logements)
- Dans les sites de projet répartis sur tout le territoire de la CUB :
 - Corridors desservis en TCSP : 50 000 logements à terme dans les territoires de projet (en plus de l'arc central)
 - Sites de projet actés ou en cours de réalisation : Campus universitaire, ZAC en cours (environ 15000 logements à échéance 2020)
 - Le PLU actuel réserve d'ores et déjà pour une grande partie les potentialités constructives pour la mise en œuvre de ce programme de grands projets. Même si certains fondamentaux des règles actuelles demandent à être revus et assouplis, l'enjeu est autant de gérer les temporalités et le rythme de sortie concrète de ces objectifs de production que de s'assurer de leur réalisation potentielle.

- **Stimuler et mieux réguler le renouvellement urbain, notamment dans les tissus périphériques particulièrement évolutifs**

Le travail en cours avec les communes a permis d'identifier, sur chaque territoire, des secteurs plus ou moins diffus où se pose à la fois la question de l'inadaptation du règlement actuel, mais aussi un problème d'accès aux services urbains et de qualité des espaces.

L'enjeu est donc tout autant de valoriser le potentiel que recèlent ces tissus urbains que de leur donner plus de qualité urbaine et d'accroche avec la ville existante.

- Secteurs potentiels en accroche des centralités et dans le diffus
- Secteurs de lisières et d'interface avec les espaces naturels et agricoles

Le PLU s'intéressera particulièrement à se doter des moyens (règlement et projet) en faveur d'un renouvellement encadré et efficace de ces territoires, qui disposent d'un fort potentiel, à termes, pour renforcer l'offre de logements et de services urbains associés (le potentiel estimé est de 25 000 logements sur ces seuls sites de projet, en sus du potentiel estimé dans le diffus de l'actuel PLU, estimé à 115 000 logements).

Il s'agit également d'avoir une approche volontariste en matière d'aménagement numérique afin de résorber l'actuelle fracture numérique existant sur le territoire communautaire :

- mettre en œuvre un « plan d'urgence haut débit » pour résorber les zones blanches et grises présentant des carences et des insuffisances en matière de haut débit
- garantir l'accès au très haut débit sur la totalité du territoire urbanisé communautaire d'ici 10 ans

Soutenir le poids économique de l'agglomération sur son territoire

La Communauté Urbaine a connu depuis 10 ans un rythme soutenu de créations d'emplois, qu'il convient d'accompagner et de maintenir. Ainsi, il est proposé dans le cadre du projet métropolitain de donner au territoire la capacité d'accueillir 75 000 emplois supplémentaires, en complément de l'emploi existant, d'ici 20 ans. Concrètement, à l'horizon du PLU, cela signifie l'accueil d'un minimum de 4 100 emplois par an pour satisfaire les besoins de la population à accueillir. Pour cela, la stratégie proposée consiste à miser sur l'emploi à haute valeur ajoutée des filières productives, du tertiaire supérieur, de l'économie de la connaissance (recherche et développement), de l'économie créative, des fonctions métropolitaines supérieures sans oublier bien sûr les activités traditionnelles. Dans cet objectif, il est proposé de :

- Conserver et renforcer la capacité d'accueil des zones dédiées pour certains secteurs économiques :

- Renforcer les effets de CLUSTER (pôle de compétences d'excellence) actuels ou à venir d'Aéroparc, Ecoparc, Bersol, Euratlantique ; Campus en renforçant leur effet vitrine, leur accessibilité, leur niveau de services (à l'entreprise et aux salariés) et d'équipements
- Maintenir et générer une offre foncière pour l'activité logistique/transport/stockage qu'elle soit liée au fonctionnement industriel ou à l'économie présentielle ou commerciale au droit des grandes infrastructures de transport et du réseau ferré
- Réaliser et concentrer les zones d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée (fonctions métropolitaines supérieures) dans les secteurs très bien desservis (Euratlantique notamment)
- Maintenir les conditions d'exercice des entreprises générant des nuisances ou des risques en spécialisant leur site d'implantation et en créant des espaces tampon en périphérie destinés à mieux gérer la relation avec le voisinage habité

- Equilibrer l'offre commerciale sur le territoire et favoriser l'implantation dans la ville existante de l'activité économique «présentielle», qu'elle soit artisanale, commerciale ou services à la personne

- En spécialisant des secteurs voués à l'accueil des petites industries et de l'artisanat en veillant à soigner la qualité paysagère de ces petites zones pour bien les intégrer dans le milieu urbain constitué, par le biais notamment du traitement d'une zone tampon avec les espaces habités
 - En favorisant dans le futur PLU l'installation de petits hôtels d'activités intégrables dans les milieux urbains denses
 - En stabilisant le nombre de grands pôles commerciaux périphériques et en les requalifiant : éviter de nouvelles créations sur ces secteurs, limiter les extensions des pôles existants, requalifier les zones périphériques.
 - En renforçant les pôles commerciaux de proximité par leur protection et en créant de nouvelles polarités de proximité au sein des projets urbains structurants.
 - Assurer une desserte des pôles commerciaux par l'ensemble des modes, encourageant l'utilisation des modes doux et des transports en commun,
 - En permettant par un règlement souple en matière d'utilisation des sols une diffusion de l'économie dans la ville bien desservie notamment pour ce qui concerne l'économie présente.
 - Relocaliser les entreprises situées dans les sites de projet en cours ou à venir qui ne pourraient pas y être maintenues en optimisant les surfaces économiques existantes non saturées
- Equiper le territoire économique et les zones bien desservies en transport en commun, en réseau numérique à très haut débit et imposer un niveau minimum de desserte numérique sur les grands sites de projet accueillant de l'activité économique.**
- Permettre, au sein des projets urbains, par un règlement souple en matière d'utilisation des sols l'émergence dans la ville bien desservie de clusters spontanés en lien avec l'économie créative et les fonctions métropolitaines supérieures.**

Participer aux conditions d'un rayonnement renforcé du territoire communautaire, facteur d'attractivité démographique, économique et touristique.

A cinq ans de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, il convient d'accompagner la nouvelle accessibilité dont profitera le territoire en renforçant son attractivité en matière d'enseignement universitaire et de recherche, mais aussi son rayonnement culturel et touristique. Le PLU aura donc la vocation de faciliter toutes actions relatives à ces aspects, en visant notamment à :

- **Encadrer la mise en œuvre de l'opération de requalification du Campus universitaire, notamment dans les directions suivantes :**
 - intensifier la recherche
 - créer des synergies avec le monde économique
 - ouvrir le site du domaine universitaire aux habitants

- **Enrichir l'offre métropolitaine sur l'ensemble du territoire communautaire :**
 - par la mise en valeur du patrimoine urbain et naturel majeur : le site UNESCO, le PSMV, les châteaux, la cité Frugès, les grands parcs métropolitains
 - par la gamme des grands équipements métropolitains de haut niveau, programmés : nouveau stade, Arena, activités thermoludiques, centre culturel du vin, MECA, ...
 - en facilitant la mise en œuvre de parcours touristiques d'agglomération et les capacités d'accueil en résultant : hôtelleries, cars de tourisme, navettes fluviales.
 - en constituant un maillage de lieux de détente et d'accueil des activités de loisirs à l'échelle des quartiers.
 - En favorisant les parcours et promenades de découvertes des quartiers et du patrimoine ordinaire.

2 – Economiser et protéger les ressources naturelles tout en anticipant le risque.

Maintenir l'enveloppe urbaine actuelle (zones U et AU) sans extension nouvelle en zone agricole, naturelle ou forestière, à l'exception d'ajustements ponctuels compensés par le retour en zones A ou N de secteurs préalablement prévus à l'urbanisation, amène à accorder la même attention aux espaces naturels et agricoles qu'à l'évolution des zones urbaines. Au delà des équilibres globaux qui amènent à conserver la proportion actuelle d'environ 50% d'espaces affectés à l'urbanisation (28 400ha en U et AU) et d'environ 50% affectés aux espaces naturels, agricoles et forestiers (26 700ha en N et A), se pose donc la question des outils de maîtrise foncière. L'enjeu prioritaire est donc de valoriser le foncier déjà artificialisé et équipé, en soutenant les changements d'usage et la réhabilitation, mais également de se doter d'une politique foncière en faveur des terrains qui ne sont pas destinés à la construction.

Assurer la mise en relation des continuités écologiques majeures du grand territoire naturel et l'espace urbanisé

- Instituer une armature des continuités naturelles majeures à l'échelle de l'agglomération pour maintenir et rétablir les grandes continuités écologiques de niveau régional (Plateau landais, lits majeurs de la Garonne et de la Dordogne, boisements et vignes des Graves et du Médoc) et les prolonger dans l'espace urbain par des continuités de niveau local participant également à la valorisation des grands espaces de nature (parc des Jalles, parc de Coteaux, marais, ruisseaux, boisements...) et à la biodiversité en ville (qualités paysagères et végétales – ombre, production d'oxygène ...- îlots de fraîcheur, agriculture urbaine, traversée en modes actifs, promenades, etc.)
- Adopter une protection et une gestion adaptées des espaces naturels, agricoles et forestiers pour préserver et valoriser le patrimoine naturel, qu'il soit exceptionnel (grandes continuités écologiques du schéma régional de cohérence écologique, Natura 2000, ZNIEFF, ...) ou témoins plus ordinaires de la qualité d'un milieu.

Economiser les ressources naturelles et maîtriser la consommation énergétique

- **Economiser l'eau :**
 - L'objectif porté par la Communauté urbaine est de travailler à prélèvement quasi-constant à l'horizon 2020., ce qui impliquera dans le cadre du PLU , de préconiser dans les sites économiques notamment des modalités alternatives au recours à l'eau potable, mais aussi en incitant à doter les logements et le tertiaire de dispositifs voués à récupérer l'eau ou à l'économiser.
 - Il s'agira également de permettre à tous l'accès à une eau potable de qualité par la préservation des lieux de captage, par le traitement des eaux pluviales et l'amélioration des dispositifs collectifs et non collectifs, par la maîtrise des coûts et par la réduction des consommations.
- **Limiter les besoins en énergie, en générant des économies importantes dans les consommations du parc bâti.**
 - Maîtriser les consommations énergétiques dans le secteur de l'habitat et du tertiaire :
 - Conduire la réhabilitation thermique du parc de logements existants, notamment le parc pavillonnaire des années 1950-1990, les ensembles d'habitat collectif à vocation sociale et le parc privé ancien à vocation sociale
 - Réduire les besoins de chaleur et de climatisation du parc tertiaire
 - Construire des bâtiments à haute performance énergétique, notamment en favorisant l'architecture bio-climatique pour la construction neuve
 - Opérer la mutation énergétique du parc bâti vers les énergies renouvelables :
 - Adapter le développement des énergies renouvelables aux différents tissus urbains constitutifs de l'agglomération

- Valoriser les calories perdues dans le réseau d'eaux usées et à l'incinération des déchets
- Valoriser les calories rejetées par les activités industrielles et tertiaires
- **Limiter le recours aux matériaux de construction :**
 - Aménager des espaces publics de qualité mais économes en conception et en gestion, facilitant les déplacements actifs et support de biodiversité
 - Imposer de nouvelles formes d'aménagement (espaces libres, construction...) plus économes en matériaux non renouvelables
 - Favoriser les changements d'usage et la requalification des secteurs aménagés et des constructions
 - Réduire la production de déchets et rationaliser la collecte
- **Prendre en compte le risque inondation et le régime fluvial dans l'urbanisation**
 - Permettre une gestion du risque inondation en assurant une libre circulation de l'eau dans les zones non habitées et en permettant un renforcement adapté et compensé de l'urbanisation dans les zones bien desservies situées en cœur d'agglomération ou en cœur de bourg
 - Permettre un écoulement naturel des eaux de pluie en limitant l'artificialisation des sols dans les projets publics et privés et dans l'aménagement des espaces publics (terrasses infiltrantes, noues ouvertes, plantations de pleine terre, récupération des eaux de toiture, etc) et en imposant des solutions compensatoires
 - Redonner un espace d'expansion aux fleuves et aux cours d'eau
 - Valoriser les fleuves et les espaces naturels qu'ils traversent en leur redonnant un rôle dans le fonctionnement urbain (navettes fluviales, accès, pontons, promenades, modes d'exploitation agricole adaptée au risque etc)
- **Anticiper dans l'aménagement le traitement et la prévention des nuisances**
 - Traiter les points noirs en terme de pollution, qu'elle soit visuelle, phonique ou environnementale (pollution atmosphérique, pollution des sols, entrées de ville, publicité, ...)
 - Limiter toute urbanisation nouvelle dans les zones exposées au bruit et encadrer celle-ci de telle sorte qu'elle prenne en compte la nuisance sonore (urbanisme anti-bruit). Réduire l'exposition au bruit des logements et des bureaux existants aujourd'hui fortement exposés par des aménagements ou des accompagnements publics spécifiques, en corrélation avec le classement des voies bruyantes.

3 - Faire évoluer l'offre urbaine en tenant compte de toutes les catégories de population, dans la diversité de leurs besoins, de leurs attentes et de leurs ressources

L'ambition de l'agglomération millionnaire n'aura de sens que s'il elle s'accompagne d'une politique ambitieuse également pour résorber les déséquilibres qui se manifestent aujourd'hui dans les catégories de population et les phénomènes ségrégatifs qui peuvent en découler vis à vis notamment des populations en difficulté, qu'il s'agisse de l'âge, de l'isolement, du manque de ressources. Pour ce faire, il est proposé de raisonner sur une base théorique qui est celle d'offrir la possibilité d'un parcours résidentiel complet au sein de l'agglomération à des prix abordables, à tous les âges de la vie.

Générer une politique d'habitat permettant de répondre à l'ensemble des besoins, tant dans le parc locatif que dans l'accession

La programmation de logements pour tenir l'ambition de la métropole millionnaire est un point clef de la tenue de ces objectifs. Elle se traduit par une volonté affichée, à l'échelle de chacune des communes, de tenir ces objectifs, détaillés dans le tableau joint.

La traduction en nombre de logements de la métropole millionnaire

La traduction en nombre de logements

	Estimation mars 2012		Position des communes du 26/03	
	Pop 2030	logements nécessaires par an	Pop 2030	logements nécessaires par an
Ambarès-et-Lagrave	25 000	280	20 000	160
Ambès	4 000	30	4 000	5
Artigues-près-Bordeaux	8 000	30	8 000	30
Bassens	8 000	50	8 000	50
Bègles	35 000	320	35 000	320
Blanquefort	20 000	160	19 000	200
Bordeaux	335 000	3 070	350 000	3 000
Boullac	4 500	40	4 500	40
Le Bouscat	28 000	170	27 000	155
Bruges	22 000	230	22 000	205
Carbon-Blanc	9 000	70	9 000	70
Cenon	30 000	230	30 000	230
Eysines	24 000	180	24 000	180
Floirac	23 000	210	23 000	210
Gradignan	28 000	210	28 000	130
Le Haillan	15 000	170	15 000	110
Lormont	25 000	180	25 000	160
Mérignac	80 000	530	80 000	530
Parempuyre	10 000	80	10 000	110
Pessac	80 000	730	70/80 000	650
Saint-Aubin-de-Médoc	8 000	60	8 000	40
Saint-Louis-de-Montferrand	2 500	10	2 500	10
Saint-Médard-en-Jalles	35 000	220	33 000	200
Saint-Vincent-de-Paul	1 500	10	2 000	40
Le Taillan-Médoc	14 000	135	14 000	135
Talence	50 000	310	50 000	175
Villeneuve-d'Ornon	33 000	160	33 000	180
CUB	957 500	7 875	954/964 000	7 325

Hypothèses de travail présentées en bureau le 29/03/2012

- **Permettre des parcours résidentiels complets à des prix adaptés à toutes les catégories de la Population au sein de l'agglomération**
 - Rééquilibrer la composition de la population sur le territoire communautaire en soutenant une politique axée sur l'accueil des familles en cohérence avec les éléments validés le 29/03/2012
 - Introduire de la diversité sociale en :
 - - Diminuant la part de logements sociaux dans les communes déjà fortement dotées
 - En mettant en œuvre et en poursuivant dans toutes les communes une politique visant à atteindre les objectifs fixés par la loi

- **Assurer la production d'un nombre suffisant de logements neufs pour répondre aux besoins de la population dans toute sa diversité**
 - Construire a minima 7000 à 7 500 logements neufs chaque année en variant la typologie, la forme et la taille pour s'adapter la diversité du profil socio-économique des ménages, en accession à la propriété comme en location, par construction ou réhabilitation
 - Proportionner le développement du parc locatif social à l'augmentation du parc de résidences principales, en intégrant les besoins liés au renouvellement du parc existant et ceux liés au rattrapage des obligations de solidarité définies par la loi SRU et pour ce faire :
 - Assurer la production de 30% de logements locatifs sociaux conventionnés soit au moins 2 500 par an
 - Produire dans les communes n'ayant pas encore atteint les obligations de solidarité imposées par la loi SRU les logements sociaux nécessaires pour rattraper le pourcentage réglementaire (à lister)

- **Soutenir par l'action publique l'amélioration du parc de logements existants pour qu'il présente un haut niveau de qualité d'habitabilité**
 - Soutenir les projets de requalification des quartiers dégradés notamment dans l'hypercentre (PNRQAD) dans les grands quartiers d'habitat social relevant ou non de l'ANRU (à lister)
 - Aider la réhabilitation, en particulier thermique, du parc locatif public et privé et ainsi réduire le phénomène de précarité énergétique dans l'agglomération, notamment concernant les logements indignes et très dégradés qui de par leur structure entraînent des surconsommations de charges
 - Intervenir, par des dispositifs animés (MOUS, OPAH, PIG), sur les situations de mal-logement dans le parc privé, en accompagnant les propriétaires bailleurs conventionnant leurs biens et les propriétaires occupants modestes et très modestes dans la remise aux normes de leur logement, en luttant contre la vacance, ou en permettant l'adaptation des logements aux personnes vieillissantes et/ou handicapées
 - Traiter les copropriétés en difficulté par un dispositif opérationnel de type OPAH comme au Burck (Pessac/Mérignac) ou la mise en place d'un observatoire permettant de développer à moyen terme des actions préventives

- **Organiser le projet d'accueil autour de la notion de mixité sociale et intergénérationnelle**

Un effort vers une plus grande mixité sociale et générationnelle à l'échelle des quartiers constitue une réponse essentielle aux tendances constatées aujourd'hui, celle de l'uniformisation des catégories sociales en fonction des territoires et, plus grave, celle de l'éviction des catégories les plus pauvres. Pour y répondre, plusieurs axes sont proposés qui portent à la fois sur la politique de peuplement et sur le désenclavement des programmes d'habitat social, mais aussi en faveur de l'accueil des familles dans les quartiers vieillissants.

Le développement du très haut débit numérique doit contribuer à cette mixité sociale et intergénérationnelle en favorisant le développement de nouveaux services comme le maintien des personnes âgées à domicile, l'enseignement à distance, ...

- **Mettre en place une politique de peuplement partagée avec l'ensemble des acteurs et par suite, contractualiser une politique d'attribution**

Atténuer les déséquilibres observés, en ayant parallèlement à une politique ciblée du développement de l'offre, et notamment par une meilleure solidarité entre les communes pour l'accueil des ménages les plus modestes.

- **Construire l'habitat social en priorité dans les secteurs bien desservis en transport en commun**

- Poursuivre l'augmentation de la production de PLAI dans les secteurs bien desservis en transport en commun

- Implanter les opérations d'habitat social dans des secteurs urbains dont la densité justifiera à court terme la desserte

- **Des solutions d'hébergement temporaire et de logement pour les personnes et ménages en difficulté :**

- Au regard des besoins, réaliser pour les plus précaires des solutions d'hébergement suffisantes et réparties sur l'ensemble du territoire communautaire, de préférence dans des secteurs très bien desservis en transport en commun performant et dotés de services de proximité

- Mobiliser notamment le parc privé par le biais de procédures animées de type Programmes d'Intérêt Général (PIG).

- **Des conditions d'accueil dignes pour les gens du voyage**

- Répondre aux besoins des voyageurs en réalisant les huit aires d'accueil et les deux aires de grand passage prévues au Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage

- Offrir des réponses adaptées à la sédentarisation croissante des familles sur le territoire, tant sur les aires d'accueil qu'en milieu diffus et lutter contre l'habitat précaire voire insalubre qui en découle

- **Affirmer le rôle social du réseau de transport collectif**

La Communauté urbaine propose actuellement une tarification dédiée auprès de certaines catégories de population en difficulté. Dans le cadre de la future délégation de service public, le rôle social du réseau de transport, et donc des politiques de tarification pour les plus démunis, fera l'objet d'une attention particulière.

- **Prendre en compte les besoins correspondants à des tendances démographiques avérées ou identifiés comme prioritaires.**

Dans ce domaine, il est proposé de retenir les orientations suivantes :

- Un habitat et un urbanisme adaptés aux besoins et aux attentes des familles
 - qui incitent à la production de grands logements, à un coût maîtrisé et abordable, tant en location qu'en accession
 - qui répondent aux attentes légitimes d'intimité et de confort (bon rapport entre la typologie du logement et sa surface, locaux annexes, équipements communs etc.), offrant ainsi, à travers des formes urbaines compactes, une alternative réelle et crédible à la maison individuelle en périphérie.
 - inciter à l'exploration de nouveaux modes de production, de type habitat participatif

- Le développement d'une offre de logements accessible aux jeunes, adaptée à des ressources limitées et irrégulières
 - Encourager le développement de petits logements dans le parc social, toujours en lien avec les services, commerces et moyens de transport, et faciliter l'accès des jeunes à ce parc.
 - Développer les structures d'hébergement mixtes (tous publics ou tous publics jeunes) dans un souci de garantir des redevances ou loyers accessibles et de permettre les très courts séjours et séjours fractionnés.
 - Poursuite de l'effort en faveur du logement étudiant, sur le campus et hors campus.
 - Accompagnement d'expérimentations (telles que le logement chez l'habitant etc.)

- La prise en compte du vieillissement de la population et des difficultés de mobilité (temporaires ou non) d'une partie de la population
 - Développement d'une offre spécifique dans un souci de promouvoir des établissements aux coûts abordables.
 - Développer des opérations innovantes favorisant l'habitat et le logement intergénérationnel dans le but de maintenir le plus longtemps possible les personnes dans leur logement ou leur quartier.
 - Mettre aux normes d'accessibilité de l'espace public
 - Développer le transport à la demande dans les secteurs mal desservis
 - Promouvoir un urbanisme de la proximité pour limiter et réduire les déplacements
 - Favoriser un maillage de services à la personne permettant de couvrir l'ensemble du territoire.

4 - Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation

La Communauté urbaine a mis en œuvre, depuis dix ans, une politique ambitieuse autour de la nouvelle offre de transport créée par le tramway, visant à reconquérir les espaces urbains et le cadre de vie dans les corridors de transport tout en offrant des potentialités de densification le long des axes TC via le règlement d'urbanisme. Le nouveau PLU offre l'opportunité de donner un nouveau souffle à cette politique, à la fois en agissant sur l'offre de déplacements, via la 3ème phase de tramway, le SDODM et le Grenelle des mobilités, mais aussi sur la transformation urbaine le long des corridors de transport et des pôles d'échanges via notamment le programme des 50000 logements autour des axes de transport collectifs.

Articuler l'évolution de l'urbanisation en fonction de l'offre de transports existante et future

- **Développer un urbanisme de projets en faveur de l'offre de logements le long des axes de transports collectifs actuels ou programmés**

En lien avec le développement programmé de l'extension du réseau de transports en commun (extension des lignes du tramway A, B et C, création de la ligne D et du tram train), la communauté urbaine a lancé un programme ambitieux visant à créer une dynamique de projet urbains dans les secteurs évolutifs le long des axes TC autour des pôles de transport. L'appel à projets lancé auprès des équipes d'architectes urbanistes a permis de dégager 15 sites territoires d'intervention prioritaires pour l'application de ce programme, au service duquel une société publique locale a été créée, dédiée spécifiquement à sa mise en œuvre. Le PLU communautaire devra intégrer cette démarche et mobiliser tous les moyens fonciers, réglementaires et programmatiques pour sa bonne mise en œuvre.

Complémentairement, le PLU retient le principe visant à retenir des seuils de densités optimales le long des futurs axes de transport sur les futurs sites de projet concernés.

- **Conditionner l'implantation des services et équipements urbains à leur desserte préalable par les transports publics**

Il est proposé que le PLU impose l'implantation prioritaire des services, des équipements et des commerces le long des corridors de transports en commun en site propre (tram, tram-train, TER, bus en site propre) et de principaux axes de transports collectifs à haut niveau de services (lianes structurantes), au droit des points d'interconnexion entre réseaux et des parcs relais pour en faire des lieux de vie identifiables et lisibles.

Consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil

En correspondance avec les orientations précédentes, l'enjeu est donc d'abord d'absorber les 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires à terme de personnes, liés à la croissance démographique, en misant sur une mobilité individuelle stable et sur une offre d'infrastructures routières nouvelles très marginale. Il est proposé pour cela de raisonner sur les perspectives moyen long terme présentées ci-dessous, basées sur les objectifs retenus par le plan climat.

Parts modales	Situation actuelle 2009	Objectif 2020
Voiture particulière	59%	45%
Transports en commun	11%	15%
vélo	4%	15%
Marche à pied	24%	25%

Pour tendre vers ces objectifs, plusieurs orientations sont proposées à l'échéance du PLU.

- **Réaliser la troisième phase du réseau de tramway et préparer les évolutions à venir du réseau de transports collectifs**

L'orientation principale est celle de donner un rôle affirmé au réseau de transport collectif pour les déplacements notamment pour l'accès aux zones d'emplois et aux grands équipements métropolitains, mais aussi aux bassins de vie.

La communauté urbaine a ainsi engagé la réalisation de nombreux projets en faveur des transports collectifs. A court terme, la réorganisation du réseau de transports en commun (lignes principales et structurantes, terminus partiels du tramway), la labellisation des lignes pour améliorer la vitesse commerciale et le système d'aide à l'exploitation et l'information voyageurs (SAEIV) permettront d'optimiser le réseau existant. L'ouverture du nouveau franchissement de la Garonne programmé pour début 2013 et la mise en service de navettes fluviales permettront dès l'année prochaine une liaison entre les deux rives de la Garonne. Ensuite, la 3ème phase du tramway comprenant l'extension des lignes A, B et C ainsi que la création de la ligne D et du tram train Médoc offrira 33km de tramway supplémentaires qui seront achevés à l'horizon 2017/2018. La réalisation de nouveaux pôles d'échanges accompagnera ces extensions de réseau de transports collectifs.

Afin de préparer les évolutions à venir, la Communauté urbaine a engagé parallèlement la réalisation d'un schéma directeur des déplacements métropolitains (SDODM) en avril 2011. Celui-ci a pour objet de définir le cadre de référence en matière de transport en commun et de programmer les études de définition des principaux axes de déplacement dont la réalisation des travaux est prévue à l'horizon 2025/2030. Dans ce cadre, les études de faisabilité sur les 4 secteurs suivants ont été retenues : la desserte rive droite et le bouclage rive gauche, la liaison aéroport - Bordeaux, la desserte st Médard-Bordeaux et la desserte Gradignan-Talence campus-Bordeaux CHU Pellegrin. Ces études permettront en 2013 de proposer les modes et les dessertes les mieux adaptés sur ces secteurs. De plus, le Grenelle des Mobilités, démarche participative lancée par la Communauté urbaine, propose de réfléchir avec l'appui des autorités concernées (CUB, Conseil général, Conseil régional) et différents partenaires à la mise en œuvre d'un réseau métropolitain rapide reliant les grands pôles de service de l'agglomération entre eux.

Ainsi les actions à plus long terme contribueront à :

- développer un réseau à haute capacité et/ou à haut niveau de services,
- développer l'ensemble des supports à l'intermodalité,
- desservir par un transport en commun efficace une ou plusieurs centralités (ou portes d'entrées) des zones d'emplois principales relayées par une offre de rabattement en transports alternatifs à la voiture particulière (modes actifs notamment).

- **Concevoir une organisation urbaine permettant le développement massif de l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) pour les déplacements de moins de 15 minutes (1 km à pied, jusqu'à 5 km en vélo par exemple)**
 - Mettre en œuvre un maillage des territoires entre eux au moyen de cheminements dédiés et directs et pour l'accès privilégié aux établissements scolaires, en faveur des circulations douces.
 - Organiser la mise en réseau des cheminements dédiés aux modes actifs en privilégiant le rabattement vers les points d'arrêt des transports en commun à haut niveau de services.
 - Soutenir le développement de la pratique du vélo par la mise en œuvre d'une politique globale pour une circulation confortable : espaces dédiés ou protégés des autres usagers de la route, présence du végétal, signalisation adaptée, stationnement adapté et services connexes.
 - Mettre en œuvre un réseau piéton adapté et facilitant la perméabilité (créer des raccourcis, des transparences dans le tissu urbain, réduire les effets de coupures des grandes infrastructures, ouvrir des passages à travers les bâtiments publics ou les équipements) accessible à tous, sécurisé, praticable, confortable, et jalonné vers les pôles générateurs de déplacements et les TC.
- Accompagner l'évolution des tissus urbains existants et concevoir les espaces urbains futurs, afin de favoriser sur chaque lieu de vie (habitat ou travail), l'accès aux services, commerces et équipements du quotidien, en moins d'1/4h en modes de déplacements actifs.
- Accroître dans les programmes bâtis des lieux de stationnement accessibles pour les vélos
- **Faire évoluer les pratiques de mobilité en limitant le recours à la voiture particulière.**

L'idée générale est de faire évoluer voire contraindre l'usage et la place de la voiture en priorité dans les secteurs bien desservis en TC : Pour cela, plusieurs orientations sont proposées :

- Rationaliser et réglementer le stationnement sur le domaine public dans les centralités et dans les quartiers centraux bien desservis en TCSP, lutter contre les stationnements illicites
- Chercher à privilégier les pratiques collectives (TC, covoiturage, auto-partage, etc.), notamment en offrant des places dédiées et des espaces dédiés à ces pratiques
- Etudier la mise en place de portes d'entrée en transport collectifs pour la desserte des zones d'activité. Favoriser la pratique des modes doux à l'intérieur des zones d'emploi, à partir de ces portes d'entrée, par la qualité et la lisibilité des cheminements.

- Généraliser dans les voiries de quartiers un principe de voirie partagée par l'usage collectif et non par la séparation des fonctions, ou chaque mode de transport trouve sa place : transports en commun, transports individuels, marche à pied, vélos en adoptant une nouvelle hiérarchie de la voirie coordonnée avec la politique de stationnement : développement des zones 30 et partagées
- Adapter l'espace public, les équipements publics et les services aux personnes ayant des difficultés de mobilité.
- Le très haut débit doit également contribuer à réduire les déplacements en fluidifiant les échanges à distance : services en lignes, développement du télétravail ...

Favoriser les changements de comportements et la complémentarité des modes

- Impulser les changements de comportement dans les pratiques de mobilité par une politique globale de communication et de sensibilisation concernant tous les modes de transport, notamment dans les grands sites de projet (Euratlantique, Plaine Rive droite, Campus, etc)
- Sensibiliser l'ensemble des citoyens à l'impact de leurs choix modaux de déplacement sur la santé et sur l'environnement
- Développer des actions d'éducation à la mobilité
- Développer les plans de déplacement d'entreprises
- Développer l'information centralisée et en temps réel de l'offre en transport de chacun des modes et des conditions de circulation, fondé sur un fort développement des nouvelles technologies et du numérique, et sur l'accompagnement des utilisateurs

5 -Valoriser le projet de territoire grâce à la diversité des milieux naturels, agricoles et des paysages.

L'urbanisme bordelais se caractérise par des composantes communes au territoire (le grand paysage de basse silhouette, l'ordonnance des tracés et des perspectives urbaines, la présence des grands éléments naturels,...) mais aussi par une grande diversité des formes et des types urbains, qu'il s'agisse des centres de quartiers, des formes bâties, des espaces publics. Conserver cette dualité en valorisant à la fois les identités paysagères locales et la construction d'une image porteuse pour l'agglomération représente un des grands enjeux du PLU, face à l'évolution attendue et souhaitée vers la métropole millionnaire.

La charpente naturelle, « infrastructure » de l'urbain

Les espaces naturels et agricoles font partie intégrante du territoire et du paysage bordelais, qui s'est construit au croisement de géographies associant le fleuve, ses marais et ses esters, les coteaux et le plateau landais. Retrouver, mieux préserver et valoriser les 50% d'espaces naturels, agricoles et forestiers du territoire communautaire représente un premier enjeu, mais il s'agit également de favoriser un processus restaurant ou repositionnant l'élément naturel dans l'espace urbanisé. Sortir de l'opposition entre ville « artificielle » et territoires « naturels » en dehors de l'urbanisation, tel est l'enjeu de l'appel à projets 55000 hectares pour la nature lancé par la Communauté urbaine de Bordeaux : celui d'une nouvelle harmonie, d'un véritable contrat naturel entre la ville et son socle vivant. Les premières orientations déclinées ci-après s'inspirent de cette approche, qui trouvera toute sa place dans le projet de territoire sous tendu par le PLU.

- **Créer une trame naturelle favorisant la mise en réseau des espaces naturels jusqu'au cœur de l'agglomération**
 - Mettre en réseau les espaces de nature en leur donnant un rôle structurant dans l'agglomération, en développant leur valeur intrinsèque (biodiversité, écosystèmes) leur fonctionnalité et les services qu'ils rendent : nature comme agrément, nature comme richesses et continuités écologiques, nature comme facteur de santé, nature comme alimentation.
 - Préserver et/ou restaurer la trame bleue formée par les fleuves, les milieux humides et les cours d'eau permanents ou non qui lui sont associés, dans les projets d'aménagements
 - Révéler et renforcer la trame verte constituée des espaces cultivés, des forêts, des parcs et jardins, des alignements d'arbres, formant une « trame verte », en créant un maillage du territoire
 - Renforcer la trame bleue du territoire en faisant un support de projet : les fleuves et les cours d'eau majeurs mais aussi le maillage fin de ruisseaux, crastes et fossés

- **Conforter et accroître la présence de l'élément naturel dans l'espace urbanisé. Il s'agira notamment de :**
 - Prendre en compte les espaces de nature fragmentés en milieu urbain. Les protéger s'ils sont composés d'éléments remarquables et les intégrer de manière évolutive dans toutes nouvelles opérations d'urbanisme.
 - Favoriser une végétalisation d'ampleur des espaces publics en faisant émerger de nouvelles pratiques de conception et de gestion des espaces verts et naturels.
 - S'appuyer sur la végétalisation de la voirie comme lien entre espaces de nature et support de circulations douces, en respectant la biodiversité.
 - Privilégier des aménagements et modes de gestion favorisant le développement de la biodiversité : différentes formes végétales gestion adaptée, trottoirs plantés, création de corridors écologiques ...
 - Développer au sein des projets urbains, des modalités d'intégration de la nature en ville, en utilisant des formes variées et adaptées à chaque situation urbaine, mais en veillant à ce que la nature améliore la qualité de vie des habitants, et favorise les échanges sociaux : parcs, jardins, zones d'épuration naturelles par la phytoremédiation, jardins partagés, espaces publics plantés, noues ouvertes, abords des cours d'eau, etc....
 - Redonner à la nature certains secteurs prévus à l'urbanisation en frange urbaine, lorsque ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'aménagement, au bénéfice notamment de l'agriculture urbaine et des jardins partagés
 - Stimuler et favoriser les projets construits et aménagés avec le végétal : toitures végétales, cours anglaises, coeurs d'ilots verts, façades, loggias et murs végétaux, jardins d'hiver
- **Traiter les franges, zones de contact entre les parties urbanisées et la nature :**
 - Travailler les projets en prenant en compte les points de vue, les épannelages, le paysage urbain tel qu'il est perçu depuis les espaces naturels ouverts au public
 - Aménager les zones de contact entre les quartiers et les espaces naturels de manière à en clarifier les limites :
 - En définissant une épaisseur et une qualité paysagère pour les espaces de transition
 - En modulant les hauteurs constructibles en fonction de l'importance des espaces non bâtis, des perspectives et des transparences nécessaires
 - En favorisant l'accès et la protection des espaces de nature

Valoriser le patrimoine et les paysages remarquables comme biens collectifs mais aussi supports de projet

- **Accompagner les politiques de protection et de valorisation du patrimoine architectural et du paysage, tout en les adaptant aux modes de vie contemporains**

- **Faire vivre et évoluer les dispositifs de protection du « grand patrimoine bordelais »**

Le classement à l'inventaire du patrimoine mondial de l'humanité de la ville de pierre et du centre historique de Bordeaux constitue une reconnaissance à la fois de la valeur du bien, mais également de l'efficacité des dispositifs mis en œuvre aujourd'hui pour protéger ce patrimoine historique et accompagner son évolution. La révision du PLU devra s'inscrire dans cette perspective, accompagnant notamment la révision du PSMV (procédure indépendante du PLU mais qui devra s'inscrire en parfaite compatibilité, la poursuite de la démarche d'inventaire du patrimoine urbain lancé à l'initiative de la ville de Bordeaux). Mais l'objectif de protection et de préservation devra, comme c'est déjà le cas aujourd'hui avec le PNRQAD, accompagner une évolution nécessaire et voulue des modes de vie et du confort urbain, tenant compte des objectifs affichés par les collectivités (diversité sociale, rendement énergétique, taille des logements..)

- **Elargir l'inventaire et la notion d'élément patrimonial inscrit**

Le PLU actuel a volontairement ouvert l'inventaire des éléments remarquables au patrimoine modeste, ou aux éléments singuliers qui façonnent l'identité et les paysages des centralités périphériques par exemple. L'objectif est de poursuivre dans cette voie, en intégrant également certains éléments du 20ème siècle considérés comme ordinaires, mais qui témoignent d'une qualité constructive et d'une architecture digne d'intérêt, qu'il s'agisse de logements, d'héritage industriel ou de tissus plus vernaculaires. Une analyse de la valeur patrimoniale des éléments de paysage naturel ou urbain, y compris récent est également indispensable pour compléter l'inventaire actuel.

- **Favoriser la prise en compte du patrimoine comme support de projet**

Les dispositifs actuels inscrits au PLU privilégient à juste titre la notion d'éléments remarquables, qui est néanmoins trop souvent traduite par inaltérable dans l'instruction des permis. Même si une marge de latitude et d'interprétation est laissée aux concepteurs et permet souvent de sortir des projets qui composent avec le patrimoine tout à fait dignes d'intérêt, les dispositifs de protection actuels génèrent trop souvent une mise à distance de la question du patrimoine dans l'élaboration du projet, et n'incitent pas au risque de faire « avec ».

- **Stimuler l'innovation et la créativité architecturale, notamment dans les secteurs de projet**

Peu d'agglomérations européennes disposent comme sur le territoire communautaire d'un gisement de projets potentiels ou en voie de démarrer. Le PLU, devra non seulement accompagner mais faciliter et susciter la créativité architecturale sur les sites à aménager en cohérence avec la notion d'urbanisme de projet.

6 - Conjuguer mode de vie métropolitain et cadre de vie de proximité

- **Affirmer le rôle des centralités de ville et de quartiers de l'agglomération bordelaise et valoriser les équipements et les services présents sur le territoire**
 - Organiser le développement urbain à partir des potentialités foncières actuelles du territoire
Communautaire, de ses quartiers et de ses centralités
 - Renforcer le rôle des centralités qui structurent aujourd'hui les communes lorsqu'elles sont bien desservies en TC, en y maintenant et en y renforçant les équipements et les services du quotidien
 - Réaliser dans les sites de projet les équipements et les services à même de compléter l'offre des centralités actuelles
 - Conforter l'utilisation des équipements existants et créer les équipements nouveaux en prévoyant dès leur conception leur évolution, leur polyvalence, leur réversibilité et leur mutualisation
- **Organiser une meilleure cohabitation entre les flux par une nouvelle hiérarchisation de la voirie et des espaces publics**
 - Revoir les modes de conception des voiries de transit pour tendre vers un réseau d'avenues urbaines, ouvertes au trafic inter-quartiers, à la circulation des marchandises, tout en préservant la vie et la circulation riveraine pour tous les modes de transport
 - Garantir un réseau primaire fluide et efficace accueillant les flux de circulation et de transit des voitures, les poids lourds et les véhicules de transport en commun
 - Réserver des voiries plus locales dont la vitesse est réduite en faveur des circulations des modes doux (développement des zones à vitesses apaisées...) : à terme, 2/3 des voiries communautaires en zones à la circulation apaisée.
- **Adapter l'offre de stationnement au niveau de desserte des quartiers**

La réglementation de l'offre de stationnement constituera l'un des outils principaux de l'offre en déplacement, mais aussi d'un nouveau mode de vie urbaine associant les deux.

 - Limiter la place de la voiture dans l'espace public
 - un stationnement de courte durée pour favoriser la rotation dans les zones bien desservies
 - un stationnement de moyenne et longue durée regroupé hors de la voirie dans les secteurs contraints
 - Organiser le stationnement des deux roues motorisées
 - Donner « les meilleurs emplacements » aux Personnes à Mobilité Réduite et aux usagers les moins polluants (covoiturage, autopartage, véhicules électriques ou hybrides rechargeables, stationnement vélo)
 - Lutter contre le stationnement illicite.
 - Mettre en place une stratégie globale de gestion et de rationalisation du stationnement des parcs en ouvrage, des zones réglementées sur voirie et de la tarification.
 - Limiter et adapter l'offre de stationnement sur parcelle privée en fonction de la programmation urbaine et de la desserte en transport collectif
 - Inciter à la mutualisation et à l'évolutivité des sites de stationnement en permettant notamment un changement d'affectation ou une réversibilité de l'aménagement des surfaces, notamment dans les secteurs affectés à l'économie

- **Mieux intégrer la distribution des marchandises en ville :**
 - Définir une réglementation locale adéquate (horaires d'accès élargis, réglementation de gabarit allégée, aires de stationnement, espace logistique de proximité...). Bien dimensionner (nombre et gabarit et localiser les aires de livraison sur voirie et développer leurs usages (professionnels/ particuliers, livraisons/services ponctuels). Harmoniser les réglementations communales.
 - Développer un réseau logistique performant : préserver les plate-formes d'intérêt métropolitain et favoriser l'installation de plate-formes ferroviaires.
 - Etudier la possibilité d'une utilisation accrue de la voie d'eau.

- **Accompagner l'évolution des tissus à dominante résidentielle**
 - Permettre la mutation du parcellaire des tissus résidentiels mais en tenant compte de leurs caractéristiques pour préserver leurs qualités urbaines et architecturales
 - Travailler à une meilleure équation entre densité et intimité en favorisant les formes urbaines qui génèrent peu de vis à vis et offrent des espaces extérieurs facilement appropriables
 - Instaurer un large panel de densités bâties et de gabarits constructibles en fonction des caractéristiques et des potentialités d'évolution des tissus existants
 - Protéger les cœurs d'îlots offrant des qualités paysagères remarquables en jouant sur la localisation et la densité du bâti notamment.

- **Valoriser les espaces publics des quartiers résidentiels au profit de tous**
 - Réaliser des « zones de calme » propices à la détente et aux loisirs, à l'écart de la circulation et des nuisances sonores
 - Réaliser des îlots de fraîcheur au sein de ces quartiers

- **Faciliter l'accès à la Nature**
 - Développer autour de la nature le « tourisme de proximité » : boucles vertes, chemins ruraux, parcs des coteaux et des Jalles, plage du Lac...

- **Encourager le développement de l'agriculture urbaine et périurbaine**

- Consolider le socle agricole de la métropole en maintenant les conditions d'exploitation d'une agriculture nourricière afin d'améliorer l'autonomie alimentaire de l'agglomération : vallée maraîchère, viticulture, PEANP, diversification des exploitations agricoles etc.

- Prendre en compte les besoins en équipements des exploitations agricoles (quelle que soit leur taille) pour permettre leur survie économique : alimentation en eau, en énergie, prise en compte des périmètres de protection des bâtiments d'élevage et des épandages.

-engager une politique foncière spécifique sur les espaces concernés.

- AVIS FAVORABLE

ADOPTE A L'UNANIMITE

- "En souhaitant que la place de la Ville de Bordeaux soit mieux reconnue dans le PADD et que le projet urbain soit pleinement pris en considération"

ADOPTE A L'UNANIMITE

NON PARTICIPATION AU VOTE du Groupe Socialiste

NON PARTICIPATION AU VOTE du Groupe Communiste

NON PARTICIPATION AU VOTE du Groupe des Verts

Fait et Délibéré à Bordeaux, en l'Hôtel de Ville, le 25 mars 2013

P/EXPEDITION CONFORME,

Madame Elizabeth TOUTON