

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

Schéma d'aménagement de la métropole bordelaise

**Bordeaux: ville océane,
métropole régionale.**

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

**Bordeaux: ville océane,
métropole régionale.**

préface

La vie de Bordeaux et sa richesse se sont de tous temps fondées sur l'Outre-Mer, grâce à son port. Ainsi, adossée à ses terres, la ville s'ouvrait-elle au monde et au négoce qui assurait sa prospérité.

Si l'expression et les méthodes en ont changé, cette vocation n'en demeure pas moins actuelle.

Le port, ce n'est plus seulement la rivière : de Grattequina au Verdon, l'évolution des techniques permet et permettra à Bordeaux d'être toujours participante majeure au grand courant d'échanges ultra-marins de l'époque.

Mais, regardant vers son levant, la ville, comme elle a été redécouverte par elle, a, depuis des années, retrouvé sa région.

Etrange destin que ce retour commun aux sources, engendrant une commune renaissance au-delà des variations de l'Histoire. Sans renier ses premières amours océanes, en même temps qu'elle puise des forces nouvelles dans le développement des activités de pointe et dans l'aménagement touristique du littoral, Bordeaux va maintenant approfondir une communauté d'intérêts avec le pays dont elle est le porte-drapeau et l'exutoire naturel.

Cet approfondissement du rôle régional de la métropole s'étend tout naturellement vers le vaste espace du Midi Garonnais dont l'identité repose d'abord sur les activités chimiques et pétrochimiques.

Rien cependant de cette évolution ne saurait justifier un quelconque gigantisme bordelais : humanisée par ses longues pratiques commerciales, cette ville doit rester à l'échelle des hommes.

Il lui faut pour cela refuser les risques d'une excessive concentration et jouer la carte d'une diversification régionale en s'appuyant sur les villes-relais qui deviendront son complément naturel. Elle devra veiller à élever le niveau de ses services pour être accessible à la région et garantir un équilibre nouveau dont la caractéristique reposera sur la qualité du cadre de vie.

Ville accueillante et fraternelle à tous les Aquitains, symbole à la fois de leur culture et de leur volonté dynamique de vivre avec leur temps, Bordeaux doit exalter la volonté régionale de respecter l'environnement et de garantir la permanence d'un décor épanouissant et naturel.

Ajoutant ainsi à leurs arguments historiques et à leur potentiel technique et commercial la conscience du bien-être nécessaire à leurs habitants, la métropole aquitaine et sa région fondent leur avenir sur une évidence et une nécessité : celle-là répond à une vocation qui ne s'est jamais démentie, et celle-ci satisfait aux besoins des hommes qui veulent tout simplement demeurer des hommes.

Tels sont les fondements d'une politique régionale que le schéma a précisée dans ses conséquences.

Ce document servira désormais de guide à notre action.

Jacques CHABAN-DELMAS,
Député-Maire de Bordeaux,
Président de la Communauté Urbaine
de Bordeaux.

Avant-propos

Longtemps à l'écart de l'expansion économique l'Aquitaine voit maintenant se dessiner un avenir plus favorable. Les perspectives offertes par l'implantation d'industries lourdes sur la Gironde, le développement récent des industries de transformation, le renforcement des activités tertiaires, la modernisation de son agriculture et les prémices d'un nouvel essor touristique modifient largement le contexte économique régional.

Le schéma de la métropole Bordeaux-Aquitaine est à cet égard plus qu'un document d'aménagement. C'est le symbole de la volonté de renouveau et d'organisation à long terme de la région et de sa métropole.

Du point de vue économique, la vocation chimique du Sud-Ouest éclaire l'avenir de l'estuaire de la Gironde. Le développement des industries de transformation sera recherché dans la ligne des implantations récentes (électronique, mécanique, pharmacie) par l'amélioration des conditions d'accueil, des transports et des services tertiaires. Enfin, la métropole, tournée vers sa région, devra lui offrir les services supérieurs et les relais vers l'extérieur nécessaires à l'affirmation de son rôle. Ce développement sera diffusé dans la région de façon que le poids relatif de la métropole n'augmente pas.

C'est à la mise en valeur des vallées et des villes moyennes que tend le schéma, et les localisations industrielles, de même que le réseau de transports, devront répondre à cette priorité.

Enfin, c'est la métropole qu'il faudra organiser plus rigoureusement afin que la croissance ne la paralyse pas. La priorité donnée aux fonctions centrales de Mériadeck et de Bordeaux-Lac, le développement du quadrant nord-ouest, l'association de Bordeaux avec le littoral girondin et Le Verdon tracent les lignes du parti adopté pour l'avenir.

Le schéma de Bordeaux-Aquitaine est le signe de possibilités de renouveau du Sud-Ouest et de l'intérêt qu'il présente pour l'aménagement du territoire. Région dite périphérique, mais riche de ressources multiples, l'Aquitaine doit s'intégrer au courant économique de l'Europe de l'Ouest tout en conservant son identité.

Olivier GUICHARD,

Ministre
de l'Aménagement du Territoire,
de l'Équipement, du Logement
et du Tourisme.

sommaire

INTRODUCTION	9
1 — UNE METROPOLE QUI S'OUVRE SUR SA REGION	11
11 - Les objectifs généraux de l'Aquitaine	11
111 - Nécessité d'une politique volontaire.	
112 - Les atouts.	
113 - Les écueils.	
114 - Un double objectif.	
12 - Les bases d'un meilleur équilibre régional	15
121 - Développement des activités.	
122 - Amélioration des conditions d'accueil.	
123 - Amélioration des transports.	
124 - Conséquences sur l'emploi et la population.	
13 - Le devenir des grandes zones de la région	33
131 - La vallée de la Garonne.	
132 - Les vallées de l'Isle et de la Dordogne.	
133 - Les pays de l'Adour.	
134 - La Côte Aquitaine et le massif forestier.	

2 — UNE METROPOLE PUISSANTE ET ORGANISEE	41
21 - Un développement amorcé mais mal contrôlé	41
211 - Activités de base.	
212 - Activités légères.	
213 - Tertiaire.	
214 - Habitat.	
215 - Aéroport.	
216 - Transports.	
217 - Mode de vie et culture.	
22 - L'objectif à long terme : une région urbaine dynamique et ouverte	47
221 - Des pôles d'activités de différentes natures.	
222 - Des formes variées d'urbanisation.	
223 - Un système efficace de relations.	
224 - Ordre de grandeur démographique.	
23 - Un objectif réaliste à moyen terme (1985-1990)	54
231 - Un démarrage réussi des activités lourdes.	
232 - Une progression notable des foyers d'industries légères.	
233 - La réalisation des centres tertiaires.	
234 - Des activités agricoles renforcées et des espaces ruraux préservés.	
235 - Une orientation cohérente de l'habitat.	
236 - Mode de vie et culture.	
237 - Une politique des transports.	
3 — LA MISE EN ŒUVRE	75
31 - Les décisions-clés	75
311 - Le port de Bordeaux.	
312 - Industries lourdes.	
313 - Industries légères.	
314 - Tertiaire.	
315 - Liaisons aériennes.	
316 - Transports.	
317 - Habitat.	
318 - Espaces ruraux.	
32 - Un cadre d'action adapté	79
321 - La maîtrise de l'urbanisation.	
322 - Des structures adaptées à l'œuvre entreprise.	

RELEVÉ DES DÉCISIONS DU CONSEIL DES MINISTRES ET DES DIRECTIVES DU COMITÉ INTERMINISTÉRIEL D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	83
— Décisions du Conseil des Ministres du 10 janvier 1973 et directives du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 22 décembre 1972	84
— Rappel des décisions du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 3 août 1972	86
 AVIS DES ASSEMBLÉES LOCALES CONSULTÉES ..	89
— Avis de la Commission de Développement Economique Régional d'Aquitaine (session du 17 novembre 1972)	90
— Avis du Conseil Général de la Gironde (séance du 4 décembre 1972)	93
— Avis du Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux (séance du 5 décembre 1972)	99
 EXTRAIT DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE LA MÉTROPOLE DE BORDEAUX (avril 1972)	103
 BIBLIOGRAPHIE	141

liste des cartes

Région Aquitaine	17
Relations routières	23
Relations aériennes	27
Principes d'organisation régionale	31
Agglomération de Bordeaux, évolution 1960-1970 et grandes opérations envisagées	45
Localisation des zones industrielles portuaires	55
Contraintes agricoles	63
Agglomérations de plus de 5 000 habitants en 1968	107
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	111
Implantations et extensions industrielles 1960-1970	115
Implantations de bureaux	119
Implantations des commerces de détail 1960-1970	123
Logements construits depuis 1960	127
Schéma d'aménagement de la métropole de Bordeaux (encart de la couverture).	

introduction

DES ORIENTATIONS DONNEES A LA METROPOLE

En avril 1972, l'OREAM a, dans un premier document intitulé « **Principes d'aménagement de la Métropole de Bordeaux** », proposé des objectifs de développement pour l'Aquitaine et des options d'aménagement. Ces propositions reprenaient largement les conclusions des travaux effectués dans les années passées par les différents organismes de la région (voir in fine bibliographie).

Sur la base du document de l'OREAM et à la suite des consultations organisées, tant au plan local qu'auprès des administrations centrales, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a, dans sa séance du 3 août 1972, adopté les principes généraux suivants :

- **Développement économique.**

- La croissance à long terme reposera sur trois types d'activités : industries chimiques et pétrochimiques, industries de transformation, tertiaire.

- Le souci de favoriser les villes moyennes conduira à renforcer leur potentiel économique par l'installation d'établissements adaptés à leur situation. Cela contribuera à éviter une excessive concentration de la croissance autour de l'agglomération bordelaise et à ouvrir la métropole sur sa région.

- **Aménagement.**

- Cette recherche d'un meilleur équilibre économique et la nécessité d'un contrôle plus rigoureux de l'urbanisation autour de Bordeaux conduiront à stimuler l'extension de Libourne et à développer une vie permanente dans les unités touristiques du Médoc.

- Les fonctions métropolitaines seront rassemblées à Bordeaux dans le centre ville (Mériadeck) et dans le quartier du Lac.

Ces principes qui servent de base à l'élaboration du présent schéma doivent ensuite être pris en compte et précisés dans les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU).

Le Comité Interministériel a également décidé de participer financièrement à la création de la route centrale de la presqu'île d'Ambès, à l'accélération de la rocade et à l'étude d'un réseau nouveau de transports en commun dans l'agglomération.

LA PART PRISE PAR LES ASSEMBLEES LOCALES

Les « **Principes d'aménagement** » ont été soumis pour avis à la C.O.D.E.R. Aquitaine, au Conseil Général de la Gironde, à la Communauté Urbaine de Bordeaux. La prise en compte de ces avis s'est faite en deux temps :

— Pour les orientations générales, le Groupe Central de Planification Urbaine (G.C.P.U.) a fondé son rapport au Comité Interministériel, à la fois sur le document de l'OREAM et sur les avis des trois assemblées. Il a tenu à organiser sur place une réunion avec les représentants de ces assemblées, afin d'entendre leur avis oral. Le rapport du G.C.P.U., seul document communiqué au Comité Interministériel, a tenu compte, dans les avis des assemblées, des éléments se rapportant aux options globales en cause dans cette première phase.

— Pour des propositions plus précises, le présent schéma d'aménagement a pris en compte de nombreuses suggestions des trois assemblées, qui permettaient de renforcer la cohésion de l'ensemble.

Par contre, il paraissait de peu d'intérêt de retoucher le premier document, dont le rôle était terminé.

LE ROLE DU SCHEMA

Le schéma d'aménagement répond à trois nécessités :

- Il constitue un cadre d'action cohérent qui prépare l'avenir même éloigné.
- Il fixe les lignes générales de l'aménagement, dont le détail est précisé dans les documents d'urbanisme (SDAU, POS).
- Il facilite la programmation et l'engagement effectif des opérations, notamment grâce à la participation de l'Etat.

Ces trois ordres de préoccupations se retrouvent dans l'articulation de ce document, qui traite successivement :

- Des objectifs généraux et tout particulièrement de l'ouverture de la métropole sur sa région.
- De l'organisation du développement dans la métropole.
- Des actions à entreprendre sans délai.

1. une métropole qui s'ouvre sur sa région

Depuis longtemps tournée vers l'Outre-mer, grâce au négoce de son vin, Bordeaux est davantage encore un port ouvert sur le monde qu'une métropole régionale. Elle doit aujourd'hui, sans renier sa vocation première, l'enrichir encore et s'ouvrir sur sa région.

L'Aquitaine, longtemps à l'écart de l'expansion économique, voit maintenant se dessiner un avenir plus favorable. Sans doute demandera-t-il encore beaucoup d'efforts à la région, mais les perspectives s'élargissent progressivement.

Le risque majeur serait maintenant le développement exclusif de la métropole, alors que le reste de la région se viderait de sa substance et de ses hommes.

Pour y faire échec, il faut assurer une ouverture maximum de la métropole sur la région, qui tient en deux points :

- Bordeaux doit contribuer au développement économique des villes de la région.
- Les services supérieurs de la métropole devront être aisément accessibles de l'ensemble de la région, grâce à un réseau de transports efficace.

11 — LES OBJECTIFS GENERAUX DE L'AQUITAINE

111 - Nécessité d'une politique volontaire.

Une telle politique s'impose pour l'Aquitaine pour un ensemble de raisons convergentes :

- La diminution prévisible de l'emploi dans le secteur agricole dont la mutation est loin d'être achevée ;
- Le déclin de certaines activités industrielles existantes, notamment dans la région de Bordeaux et de Bayonne (métallurgie, chaussures...), ou la menace qui pèse sur d'autres activités (gisement de Lacq) ;
- L'insuffisance du tissu industriel actuel, même si la vague récente d'implantations nouvelles peut contribuer à le régénérer.

Pour répondre à cette nécessité de développement, Bordeaux et sa région disposent d'un ensemble d'atouts, d'ordre strictement économique pour les uns, de nature plus qualitative pour les autres puisqu'ils conditionnent le cadre de vie futur des Aquitains.

a) Les germes de développement.

Parmi les éléments économiques une place majeure revient au potentiel que représentent les sites portuaires et industriels de **l'estuaire de la Gironde** : les sites amont, à proximité immédiate de Bordeaux, en partie déjà équipés, peuvent accueillir toute une série d'activités approvisionnées par des navires de faible et de moyen tonnage, tandis qu'à l'embouchure de l'estuaire, le site du Verdon, déjà accessible aux navires lourds, est susceptible de recevoir des développements considérables qui pourraient être à l'échelle des grandes zones portuaires et industrielles mondiales.

De nature différente est le **courant d'implantations nouvelles** et d'extension d'industries légères et de pointe qui s'est marqué ces dernières années surtout en faveur de Bordeaux. Les secteurs de l'aéronautique, de l'aérospatiale, de la pharmacie, de l'électronique et de la mécanique représentent ou vont représenter un potentiel intéressant d'emplois industriels nouveaux, de qualification variée, et peuvent aider à l'élargissement des marchés pour les services et les activités industrielles existants, contribuant largement à la mise en place d'un « nouveau tissu industriel » qui n'est encore qu'ébauché. D'une manière plus large, ce courant, qui déjà a été sensible à la présence de l'université, peut préfigurer l'attrait que la région présentera à l'avenir pour les investisseurs d'activités légères.

Outre ces apports extérieurs, il faut noter l'existence d'un certain nombre d'entreprises traditionnelles qui ont su s'adapter et se développer.

Parmi les éléments spécifiques à la région et qui peuvent largement servir le développement économique d'ensemble, l'importance de productions agricoles de haute valeur et de renommée ou de portée nationale, voire mondiale pour certaines, est quelquefois insuffisamment perçue.

En effet, l'Aquitaine présente les éléments d'une **agriculture diversifiée et de qualité** : des productions telles que le bois dans le massif forestier landais, le vin dans des vignobles aux noms prestigieux, les cultures spéciales (fruits, légumes, tabac...) dans les vallées, les huîtres du bassin d'Arcachon, font déjà partie de son image, tandis qu'on assiste au développement plus récent des productions animales liées pour partie à une production céréalière importante.

Enfin, par la fréquentation croissante d'une clientèle nationale et internationale, génératrice d'emplois et de revenus, les **sites touristiques** constituent pour l'Aquitaine un atout économique, et non des moindres. C'est le Périgord noir, dont les richesses archéologiques, artistiques et naturelles attirent de plus en plus de touristes français ou des pays du nord-ouest européen. C'est le massif Pyrénéen qui présente des sites presque vierges et particulièrement intéressants pour la pratique des sports d'hiver.

C'est enfin la Côte Aquitaine dont l'intérêt a justifié la mise en place d'une mission interministérielle. Il lui revient d'organiser au mieux l'utilisation de l'espace sur la Côte Basque, qui représente déjà l'un des hauts lieux du tourisme en France et, pour le littoral girondin et landais, de veiller à la promotion du tourisme mais aussi à la protection des sites.

b) Un ensemble de cadres de vie.

Les Aquitains n'y sont pas insensibles pour leurs loisirs et même pour leur habitat. Parmi le tiers de Bordelais qui sortent le dimanche, une grande partie gagne la côte, la forêt, les lacs, pour y retrouver calme, nature et air pur ; les autres se rendent dans l'arrière-pays rural. Ainsi, ceux qui souhaitent éviter les inconvénients de la grande ville s'installent dans les petites villes ou les bourgs de l'arrière-pays ou sur la côte, autour du Bassin d'Arcachon.

Ces sites n'ont pas seulement une valeur pour la qualité de l'environnement qu'ils procurent mais aussi pour la multiplicité des loisirs qu'ils offrent : sports nautiques sur les lacs et l'océan, sports équestres et promenades en forêt, plaisirs gastronomiques en Périgord et dans les Landes, histoire et tradition en Médoc et en Dordogne.

Mais l'agrément de l'Aquitaine ne serait pas complet sans la présence d'une grande cité, Bordeaux. La ville a gardé une unité de style que beaucoup apprécient, qu'ils soient bordelais ou non. Elle rassemble services et équipements propres à une grande ville : ensemble commercial du centre, Centre hospitalier universitaire, Grand-Théâtre, université, parc des sports...

Cet ensemble d'atouts a d'ores et déjà joué favorablement dans l'implantation de nouveaux établissements en Aquitaine et dans l'agglomération de Bordeaux : activités secondaires et tertiaires en particulier sont soucieuses de trouver un cadre de vie agréable pour leur personnel et des sites attrayants pour y installer leurs locaux.

113 - Les écueils:

La description rapide des facteurs de développement futur conduit à évoquer les risques que représenterait une politique de développement mal assurée et insuffisamment étayée.

Deux écueils de nature différente sont à éviter. Le premier est constitué par les aléas d'une politique tournée trop exclusivement vers la recherche d'un seul secteur d'activité. Il se trouve en effet que viser la seule industrie lourde par exemple ou le seul tourisme peut conduire à des impasses, vu l'évolution générale de ces activités. C'est ainsi notamment que l'évolution politique des pays du Tiers-Monde peut conduire les grands groupes industriels à y établir rapidement les bases d'une industrie lourde, avec lesquelles les sites de l'estuaire girondin et d'autres sites français se trouveraient en concurrence directe. De même pour le tourisme, l'essor du transport aérien au service de couches sociales de plus en plus larges peut privilégier des sites touristiques exotiques, bénéficiant d'un climat toujours ensoleillé, au détriment des sites européens en voie d'équipement.

Même si l'échec de telles politiques « monolithiques » permettait d'assurer facilement le maintien de cadres de vie de qualité au bénéfice des Aquitains restants, il est évident qu'il ne s'agirait là que d'un résultat très partiel, voire mineur, par rapport à l'objectif poursuivi.

Le second risque serait consécutif à l'acceptation de toutes les exigences des investisseurs, quelles que soient leur taille et leur nature. Il pourrait s'agir tant de promoteurs touristiques qui auraient mis comme condition à leurs investissements l'occupation des sites fragiles de la zone littorale, que d'industriels qui fonderaient leur implantation sur l'engagement de ne subir aucun contrainte pour des rejets atmosphériques ou liquides massifs de produits polluants ou dangereux. **L'acceptation intégrale de telles exigences conduirait à limiter la portée ultérieure du développement.** En effet, le gaspillage des premiers sites, souvent les plus intéressants, empêcherait d'autres implantations, **a fortiori** si les premières créations ont entraîné de fortes nuisances. Il en résulterait pour les pouvoirs publics

la nécessité de résorber à leurs frais les excès de ces premières implantations, ce qui réduirait d'autant leurs disponibilités pour équiper de nouveaux sites à proposer à d'autres investisseurs.

D'une manière encore plus large, c'est le cadre de vie lui-même qui risquerait d'être atteint et compromis, ce qui restreindrait, voire empêcherait toute initiative nouvelle de développement.

114 - Un double objectif :

En considération des atouts et des écueils, la politique de l'Aquitaine devra s'assigner un double objectif :

- Accélérer le développement économique ;
- Préserver et même valoriser les cadres de vie aquitains.

a) L'objectif économique.

La première nécessité est de procurer aux Aquitains des emplois et un niveau de revenu suffisant. Cet objectif, de nature économique, devrait comporter deux dimensions :

- La dimension nationale et internationale de l'Aquitaine et de Bordeaux par la recherche d'un faisceau d'activités qui leur donnera une place spécifique et reconnue.

Il s'agira d'activités industrielles lourdes notamment chimiques et pétrochimiques. Il pourra s'agir également, dans un registre très différent, de favoriser, dans un premier stade, les recherches et, dans un second, de parvenir à créer des activités de production liées à l'écologie ou orientées vers des débouchés nouveaux dans les pays d'Outre-Mer avec lesquels Bordeaux a conservé des relations étroites.

Dans une autre ordre d'idées, si l'Aquitaine sait en tirer parti, l'intégration progressive de l'économie espagnole à l'Europe peut être positive pour elle, en ouvrant largement le marché de ce pays aux productions et aux services aquitains ; mais il ne faut pas négliger la concurrence que peuvent lui porter les régions industrielles de ce pays, notamment le Nord-Ouest avec Bilbao.

- La dimension régionale en visant à un meilleur équilibre et à une interaction plus étroite des activités entre les villes moyennes de l'Aquitaine et Bordeaux. Cela conduit tout naturellement à envisager toute une gamme d'activités différentes mais complémentaires.

b) La qualité de vie.

Trouver un emploi correctement rémunéré ne suffit pas, chaque individu doit être à même de pratiquer un mode de vie à sa convenance. Cela sera rendu possible par la sauvegarde et la valorisation des différents cadres de vie existant en Aquitaine.

Cette préoccupation s'adresse à la fois aux Aquitains actuels et aux nouveaux venus, même s'ils ne sont pas sensibles strictement aux mêmes éléments de cadre de vie : c'est plutôt la chasse à la palombe pour les uns, la pratique du dériveur pour les autres.

De façon plus concrète, cela se traduira par de multiples possibilités, telles que le maintien de l'habitat rural grâce à la création de nouveaux emplois dans les villes voisines, ou encore le renforcement des relations entre Bordeaux et la Côte Aquitaine, espace privilégié de loisirs, grâce à l'amélioration des conditions de transports.

Ce double objectif doit permettre d'offrir aux Aquitains des conditions de vie sans cesse meilleures. Au-delà d'une amélioration matérielle, c'est d'une véritable promotion humaine qu'il s'agit.

Et cette promotion doit être offerte non seulement aux habitants d'une zone qui serait privilégiée parmi les autres, mais à tous ceux qui vivent en Aquitaine. La première garantie en est un meilleur équilibre régional.

12 — LES BASES D'UN MEILLEUR EQUILIBRE REGIONAL

Les relations de Bordeaux avec sa région seront de nature économique : elles tendront d'une part à favoriser le développement de l'espace régional et en priorité des villes moyennes, d'autre part à offrir à l'ensemble de la région les services supérieurs de la métropole. Mais étant donné la distance qui sépare Bordeaux des villes importantes, cela n'aura pas de conséquence directe sur les orientations à donner à l'extension des agglomérations. **A fortiori**, est écartée l'idée de transformer les axes routiers en axes urbains.

121 - Développement des activités.

La diversification des activités de la métropole et de l'Aquitaine, et la recherche d'une imbrication plus complète de l'ensemble régional seront fondées sur le **développement de trois types d'activités** (industries lourdes, industries de transformation, tertiaire) dont le principe a été affirmé par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire et auquel s'ajoutent les apports de l'agriculture et du tourisme.

L'accent mis sur la pluralité des activités nouvelles présente le double intérêt de limiter les risques d'une politique trop orientée vers un seul secteur et d'intéresser un espace très large autour de la métropole.

a) Les industries lourdes.

Ces industries ne représentent en général qu'un petit nombre et une faible densité d'emplois directs de qualification variée, la marche des entreprises étant assurée par des cadres et de la main-d'œuvre banale, et l'entretien nécessitant la présence d'équipes d'ouvriers qualifiés.

Ces industries se placent à l'amont du processus économique, de sorte que leur entraînement peut être en principe très large pour les activités d'aval (productions dépendantes et services) mais cet effet d'entraînement n'est pas certain puisque les produits semi-bruts peuvent être réexportés, et dans la plupart des cas il n'est pas immédiat.

Compte tenu de la disposition des sites, ces activités n'intéressent que l'estuaire de la Gironde et tout particulièrement le Verdon, ainsi que Lacq pour des raisons spécifiques tenant à l'épuisement probable d'une matière première locale, le gaz.

b) Les industries de transformation.

Ces industries représentent un potentiel très variable, selon qu'il s'agit d'unités faisant partie de groupes industriels importants ou de petites entreprises qui travaillent plus ou moins à façon.

Ces industries sont situées relativement à l'aval du processus économique, de sorte que leur effet d'entraînement est en principe plus réduit que pour les activités précédentes. Il ne faut pas négliger toutefois les possibilités que peuvent ouvrir les besoins de sous-traitance et de services, mais qui sont très variables selon la politique propre de chaque entreprise.

Pour la localisation de ces activités, différents facteurs entrent en jeu :

— La taille de l'établissement envisagé, qui, selon son importance, peut nécessiter l'existence d'un bassin d'emploi à l'échelle d'une grande ville ou seulement d'une ville moyenne,

— Le type de fabrication et la nature des relations avec d'autres établissements, qui posent des contraintes plus ou moins rigoureuses de facilités de communications.

Ainsi certaines implantations seront possibles dans les villes moyennes et à Bordeaux, d'autres ne le seront qu'à Bordeaux. **Si les besoins spécifiques d'une entreprise donnée lui permettent de choisir une localisation dans une ville moyenne, tous les moyens devront être mis en œuvre, d'une manière solidaire, par les responsables régionaux pour favoriser une telle implantation.**

c) Le tertiaire.

Comme les activités industrielles, le tertiaire ne forme pas une entité homogène. Plus encore que le secondaire il est constitué d'une multitude d'entreprises. Une distinction fondamentale s'impose entre les **activités tertiaires de main-d'œuvre** qui représentent le « secondaire du tertiaire » (traitement de l'information dans les banques, assurances, caisses de retraite) et le **tertiaire de service**. Le tertiaire de main-d'œuvre, dont le mouvement de décentralisation est maintenant bien amorcé, représente souvent un potentiel important d'emplois directs, mais comme il se place en aval du processus économique, son effet d'entraînement reste limité au recours à d'autres services. Lorsque la taille de l'établissement ne sera pas trop grande, il sera utilement orienté vers une localisation dans une ville moyenne.

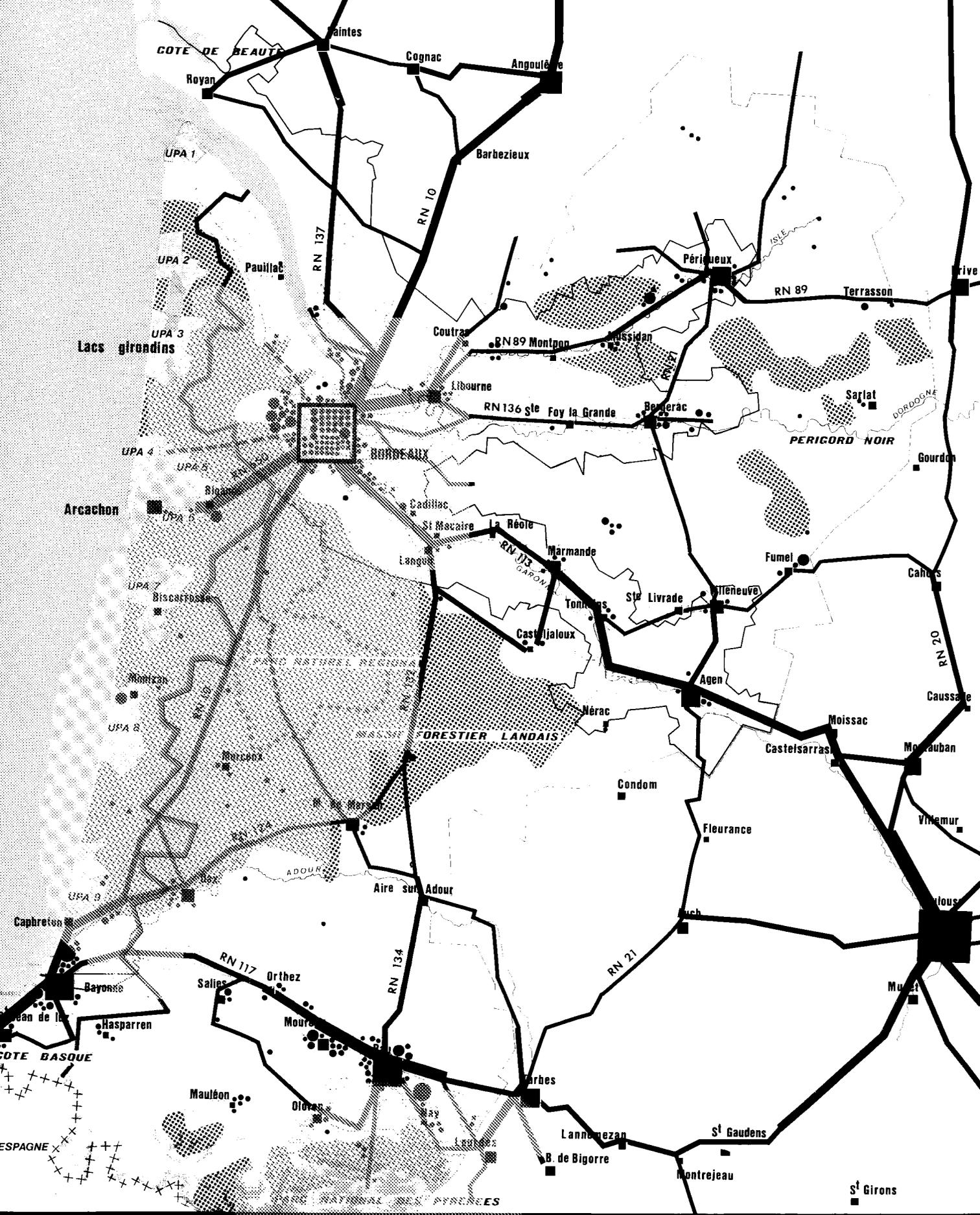
Dans le tertiaire de service ne sera évoqué ici que le tertiaire supérieur (sièges sociaux, directions régionales, bureaux d'études, établissements d'enseignement supérieur, cabinets médicaux spécialisés...). Etant lié à l'existence d'une clientèle importante, il ne peut se trouver, sauf exception, que dans les plus grandes villes, c'est-à-dire principalement à Bordeaux, plus modestement à Pau.

d) L'agriculture.

Son évolution future recouvre deux aspects majeurs :

— La poursuite du dégagement agricole ;

— L'orientation de l'agriculture vers des productions de qualité. (Leur localisation précise sera abordée dans la présentation des différentes zones de la région.)



OREAM
BORDEAUX
AQUITAINE
OCT. 1972

REGION AQUITAINE

Aire d'étude
 Limite de la région Aquitaine
 Limite de la côte Aquitaine
 UPA Unité principale d'aménagement
 impression EXA PLANS

Zone boisée
 Zone de vignoble
 Cultures spéciales
 Unité urbaine de plus de 5000 habitants (1968)

ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS 1970

- 100 à 199 emplois
- 200 à 499
- 500 à 999
- 1000 à 1999
- + 2000

Trafic journalier moyen sur route nationale 1968 (source SETRA)

- + 12500 véhicules jour
- + 10000
- + 7500
- + 5000
- + 2500
- Route départementale importante

- Selon les tendances constatées en Aquitaine, le nombre d'actifs agricoles masculins passerait de 150 000 en 1970 à 75 000 en 1985, soit 12 % des actifs de la région, la moyenne nationale étant alors de 8 %.

Cette diminution qui s'accompagnera d'une amélioration globale de la productivité recouvre non seulement des départs à la retraite qui seront facilités par des indemnités, mais également des mutations professionnelles. Pour les quinze années à venir, ces dernières sont estimées à 25 000 pour les seuls actifs masculins, ce qui devrait être compensé par la création d'au moins autant d'emplois non agricoles. A l'inverse, il sera nécessaire qu'un nombre suffisant de jeunes entre dans l'activité agricole. Ils y seront attirés si l'orientation des productions vers un objectif de qualité leur assure un revenu plus élevé.

- Devenue plus dynamique, l'agriculture suscitera le développement du secteur para-agricole (services techniques : par exemple entretien du matériel agricole..., services généraux). Les emplois ainsi créés auxquels s'ajouteront des compléments de ressource induits par le tourisme rural présenteront l'avantage d'être localisés dans les bourgs ruraux, permettant ainsi à une partie des mutants agricoles de trouver un emploi proche de leur activité ancienne sans changer de lieu de résidence.

Enfin, la recherche de la valorisation du produit brut par un effort de commercialisation et de promotion se traduira par l'implantation d'équipements dans des centres plus importants, en créant ainsi de nouvelles possibilités d'emplois.

Bordeaux aussi peut contribuer au développement de l'agriculture en lui offrant des services agricoles importants et adaptés non plus seulement à l'arrière-pays immédiat, mais à l'ensemble de l'Aquitaine.

e) Le tourisme.

L'aménagement touristique de la Côte Aquitaine, pour lui permettre de participer pleinement à l'essor économique de la région, a été conçu de façon à favoriser une utilisation intensive des équipements.

La dissociation entre la propriété et l'usage des hébergements, le développement de formes d'hébergement collectif offrant un certain nombre de services permettront d'une part une utilisation de week-end, d'autre part un allongement de la saison.

De ce fait, le nombre d'emplois sera élevé et la part d'emplois permanents importante (15 000 à 20 000 emplois nouveaux directs pour le programme prévu sur la côte girondine et landaise). La région ne pourra répondre à l'offre d'emplois spécialisés que si des efforts de formation aux métiers du tourisme sont accomplis (C.E.T. - I.U.T.).

En outre, l'ampleur des réalisations touristiques envisagées assurera aux activités du bâtiment et des travaux publics des chantiers importants, qui bénéficieront aux entreprises de la région si elles savent s'adapter à la nouvelle demande. Sera également favorisé, le développement sur place d'activités spécifiques (construction de bateaux de plaisance, construction industrialisée de l'hébergement...).

Enfin, la réussite de l'aménagement conduira à proposer un cadre attractif à certaines activités (recherche, tertiaire) particulièrement sensibles à l'environnement de l'établissement.

Des effets similaires mais de moindre ampleur pourront se produire dans d'autres zones de la région à vocation touristique (Périgord, montagne, Pays basque...).

122 - Amélioration des conditions d'accueil.

L'implantation des activités nouvelles secondaires et tertiaires dans les villes moyennes ne se fera guère spontanément, mais suppose des actions vigoureuses des pouvoirs publics.

Ces actions ne pourront se porter partout en même temps car si elles sont fractionnées à l'excès, elles porteront moins de fruits. Pour faire ce choix interviennent le dynamisme des milieux économiques locaux et le niveau des services publics et privés des villes. A cet égard, les villes les plus importantes représentent incontestablement un terrain plus favorable que les petits centres et les bourgs. On retiendra **a priori Pau, Bayonne, Agen, Périgueux, Bergerac** et dans une moindre mesure Mont-de-Marsan, Dax, Villeneuve-sur-Lot et Marmande, sans omettre certains petits centres et bourgs bien placés.

a) Formation.

S'il est peu réaliste, sauf pour Pau, de prévoir le développement rapide des filières de formation universitaire, il paraît souhaitable pour d'autres villes telles que Bayonne, Agen et Périgueux, de créer ou d'étoffer des sections de techniciens supérieurs. Les spécialisations correspondantes seront en relation étroite avec les activités et les formations locales déjà existantes (industries agricoles et alimentaires...) ou futures (tourisme...). Cela ne met pas en cause la nécessité d'adapter aux besoins la formation générale et technique de niveau plus modeste.

b) Equipement de zones d'activité.

Pour que les collectivités locales soient en mesure d'accueillir les activités nouvelles, il conviendra de les aider dans leur effort d'acquisition et d'équipement des terrains à mettre à la disposition des industriels.

c) Télécommunications.

Presque toujours, les télécommunications (téléphone, télex...), représentent un besoin vital pour les activités, ce besoin étant encore plus net pour les établissements dépendant d'un siège extérieur. Compte tenu des programmes prévus, ces besoins devraient être assurés d'ici à la fin du VI^e Plan. Il conviendra néanmoins de leur donner la priorité.

S'il est nécessaire que Bordeaux veille à favoriser l'essor économique des villes de la région, cela ne pourra se réaliser que si, de leur côté, les responsables locaux font un effort convergent en mobilisant tous les moyens dont ils disposent et en rendant la population réceptive à cette incitation.

123 - Amélioration des transports.

Un développement plus rapide et plus harmonieux de la région nécessite un système de transport adapté aux besoins de déplacement des personnes et des biens. Les différents modes de transport doivent assurer à la fois les relations des zones d'activités avec la métropole et celles de l'ensemble de la région avec les centres économiques extérieurs.

a) Relations routières.

Etant donné sa situation particulièrement excentrée par rapport aux grands centres économiques européens, **le désenclavement de l'Aquitaine est une nécessité absolue**. Il passe par la création de liaisons rapides, le plus souvent autoroutières, d'abord vers Paris mais aussi vers les métropoles voisines : Nantes, Toulouse, Bilbao.

- La liaison Paris-Bordeaux-Espagne : une priorité absolue. Cette liaison est déjà partiellement programmée.

LIAISON PARIS-ESPAGNE	
SECTION	
Paris-Poitiers	fin 1975
St-André-de-Cubzac-Bordeaux	fin 1974
Bordeaux-Le Muret	courant VII ^e plan
Le Muret-St-Geours-de-Maremne	courant VII ^e plan (1)
St-Geours-de-Maremne-Behobie	courant VII ^e plan (2)

(1) Doublement sur place déjà amorcé.

(2) Autoroute en cours de concession.

L'urgence de réaliser le seul tronçon non encore prévu : Poitiers-Saint-André-de-Cubzac, est d'autant plus nette qu'il conditionne les relations de la métropole et de la région avec Paris. Sa programmation devrait être telle que **les travaux de la section Poitiers-Saint-André-de-Cubzac suivent sans interruption ceux de la section Paris-Poitiers**.

Mais se pose un problème de tracé, deux itinéraires étant possibles entre Poitiers et Saint-André-de-Cubzac, l'un doublant la R.N. 10, l'autre plus à l'Ouest par Niort et Saintes.

- Les liaisons Est-Ouest.

Deux liaisons autoroutières doivent relier l'Aquitaine à Toulouse et à la Méditerranée.

— L'autoroute Bordeaux-Narbonne.

Cette autoroute en cours de concession doit être mise en service en totalité au plus tard en 1978. Le tronçon Laprade-Langon réalisé en 1975 améliorera sensiblement le dégagement de Bordeaux vers le Sud-Est.

Le principe de la réalisation simultanée des sections Bordeaux-Toulouse et Narbonne-Toulouse devra être confirmé.

— La liaison Bayonne-Toulouse.

Seules certaines déviations sont actuellement programmées. Il est fondamental pour les pays de l'Adour que la liaison autoroutière complète soit assurée avant 1985.

- **Les autres relations interrégionales.**

Ces relations sont assurées en partie par le réseau des grands itinéraires, qui doit néanmoins être complété par les liaisons suivantes :

- Vers Clermont-Ferrand par Périgueux (RN 89) pour se raccorder à l'auto-route Clermont-Lyon déjà programmée ;
- Vers le Nord de l'Espagne par Pau ;
- Vers le Centre et la Vallée du Rhône depuis les zones intérieures, (Tarbes, Auch, Agen, Bergerac, Périgueux, Limoges par la RN 21.)

- **Les relations régionales.**

Le réseau des liaisons rapides qui traverseront la région permettra de relier les villes moyennes à Bordeaux. Le choix des tracés devra prendre en compte la meilleure desserte possible des villes de la région : ainsi la liaison rapide vers Pau et le Nord de l'Espagne passant par le Muret assurera la desserte de Mont-de-Marsan.

b) Relations ferroviaires.

Si l'amélioration du réseau routier vise surtout la réalisation des grands itinéraires internationaux et interrégionaux, tout en assurant une desserte régionale de bonne qualité, l'amélioration des relations ferroviaires devra d'abord faciliter les déplacements entre les villes moyennes et la métropole, sans négliger les liaisons à grande distance.

- Le train doit permettre l'aller-retour dans la demi-journée tout en offrant à destination 3 à 4 heures pour rendez-vous professionnel ou pour affaire personnelle.

Cette possibilité doit être donnée tant aux Bordelais vers les villes de la région qu'aux habitants de la région vers Bordeaux.

Les temps de parcours étant le plus souvent inférieurs à deux heures, le niveau de service à atteindre dans un délai de 3 à 5 ans, consistera à offrir aux usagers et dans les deux sens, Bordeaux-villes moyennes et villes moyennes-Bordeaux, des horaires du type :

Départ vers 7 heures — Arrivée vers 9 heures ;

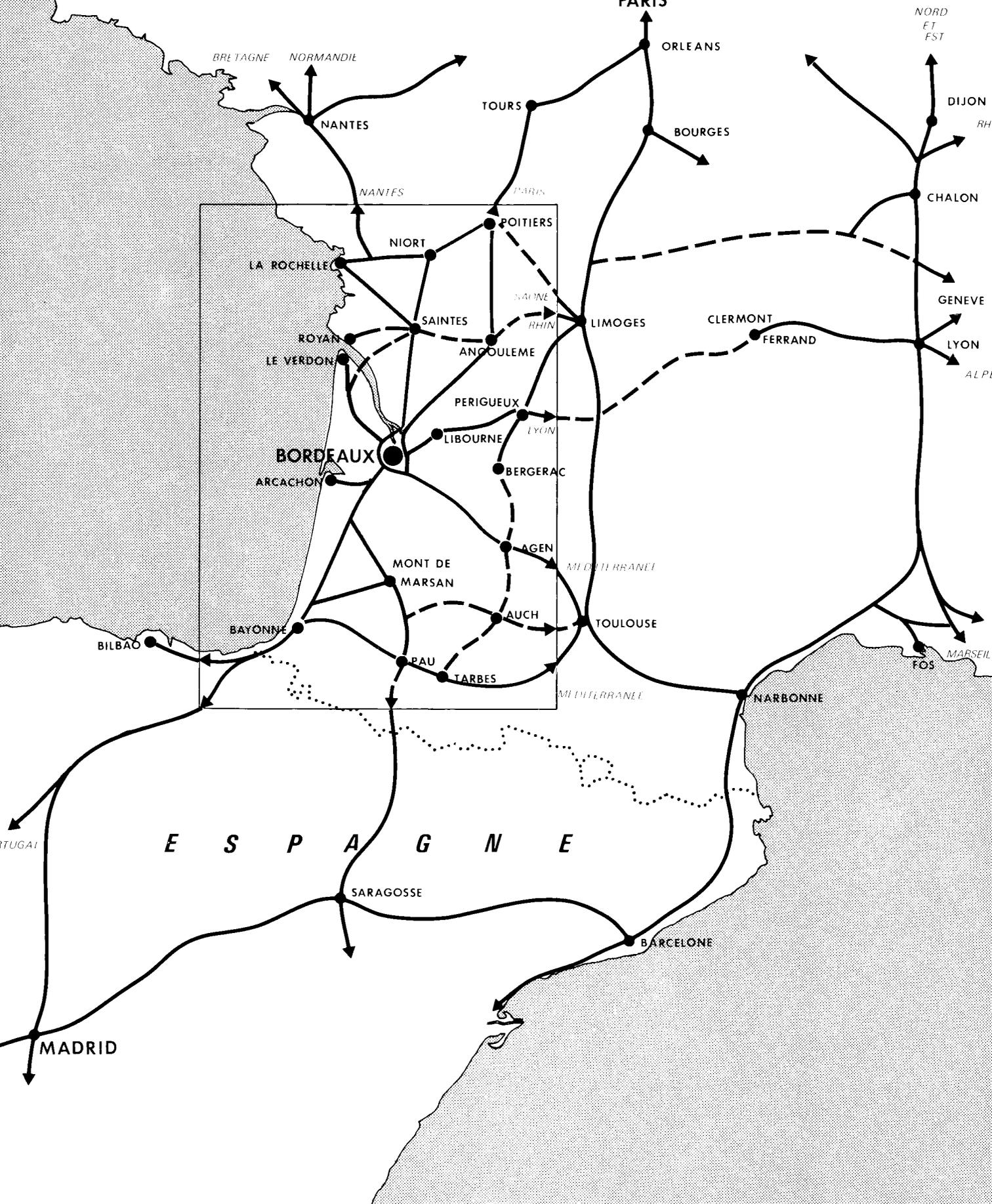
Départ vers 12 heures — Arrivée vers 14 heures ;

Départ vers 17 h 30 — Arrivée vers 19 h 30.

Ces trains pourront également assurer à Bordeaux des correspondances pour des relations interrégionales.

- Pour les voyages d'affaires, au départ de Bordeaux et au-delà de 300 à 350 kilomètres, la concurrence de l'avion est particulièrement sévère.

Vers Toulouse, Limoges et Nantes, des trains confortables et rapides pour les deux classes doivent permettre, dans les deux sens, l'aller et retour dans la journée, voire dans la demi-journée pour le cas de Toulouse.



O R E A M
 BORDEAUX
 AQUITAINE
 OCT - 1972

RELATIONS ROUTIERES

0 150km

Impression EXA PLANS

1 ^e ETAPE	2 ^e ETAPE	
		RELATIONS INTERNATIONALES
		RELATIONS INTERNATIONALES DANS LA REGION
		RELATIONS INTERREGIONALES ET REGIONALES

Vers Paris, la qualité de service déjà offerte permet au train de soutenir la concurrence de l'avion. L'infrastructure actuelle devrait autoriser des temps de parcours de l'ordre de 3 h 30 pour un minimum de 4 heures actuellement.

Vu l'encombrement de l'espace aérien parisien et la saturation des moyens de transport terrestre entre les aéroports parisiens et les centres d'activités, le train pourra assurer, à des conditions de tarification moindres, un niveau de service quasi-comparable à l'avion.

Mais cela suppose des horaires répondant mieux aux besoins des usagers, du type de ceux pratiqués entre Lyon et Paris :

↓ Bordeaux 6 h 30	↓ Paris 7 heures
↓ Paris 10 heures	↓ Bordeaux 10 h 30
↓ Paris 19 h 30	↓ Bordeaux 20 heures
↓ Bordeaux 23 heures	↓ Paris 23 h 30

c) Relations aériennes.

- Excepté Biarritz et Pau qui ont des relations directes, surtout avec Paris, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac est le seul de la région touché par des lignes aériennes régulières (500 000 passagers par an).

RELATIONS AERIENNES AU DEPART DE BORDEAUX EN 1972			
Lignes intérieures		Lignes internationales	
VILLES DESSERVIES	FREQUENCE HEBDOMADAIRE	VILLES DESSERVIES	FREQUENCE JOURNALIERE
Paris	7	Londres	4
Lyon ⁽¹⁾	2	Casablanca	4
Marseille	2	Rabat	3
Nantes ⁽²⁾	2	Genève	2
Toulouse ⁽²⁾	2	Alger	2
Clermont-Ferrand	1	Dakar	2
Nice ⁽³⁾	1	Barcelone ⁽⁴⁾	2
Montpellier ⁽²⁾	1	Palma ⁽⁴⁾	2
Poitiers ⁽²⁾	1	Tanger	1
Tours ⁽²⁾	1	Las Palmas	1
Rennes ⁽²⁾	1	Afrique noire ⁽⁵⁾	1

(1) Dont une par Clermont-Ferrand.

(2) 3^e Niveau.

(3) Escale à Marseille.

(4) Lignes saisonnières.

(5) Abidjan, Niamey, Nouadhibou, Ouagadougou.

- Bordeaux continuera à assurer l'essentiel des trafics interrégionaux et internationaux de l'Aquitaine. C'est pourquoi il est important que les villes moyennes soient bien reliées à l'aéroport de Mérignac par transports terrestres et, si possible, par des lignes de troisième niveau (relations aériennes à courte distance).

- Compte tenu des besoins de la clientèle potentielle de l'avion sur les relations intérieures et intraeuropéennes, les horaires devront permettre, dans les deux sens, l'aller-retour dans la journée tout en laissant 7 à 8 heures disponibles au lieu de destination.

Sur Paris, ce niveau de service est déjà atteint, mais la capacité offerte a du mal à suivre la demande. Il conviendra de faire disparaître cet écart et d'adapter désormais l'offre à la demande.

Sur les autres lignes existantes, l'accroissement des fréquences et l'adaptation des horaires donneront le niveau de service souhaité, en particulier pour Londres, Nice et Genève.

Mais il faudra aussi dans les années à venir mettre en service de nouvelles liaisons anticipant légèrement sur la demande :

— d'ici un an ou deux vers la Lorraine, le Nord et Francfort ;

— d'ici trois à quatre ans vers la Basse-Seine, Strasbourg, Mulhouse, Bâle, Grenoble par Saint-Etienne, Milan, Madrid, Barcelone et Palma ;

— à plus long terme, mais avant 1985, vers Avignon ou Nîmes, Brest par Lorient, Amsterdam par Bruxelles, Dusseldorf ou Cologne, Munich, Zurich, Rome, Bilbao et Lisbonne.

- A plus longue distance, les lignes existantes vers l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire seront améliorées tandis que sera expérimentée une liaison vers les Antilles.

d) Relations maritimes.

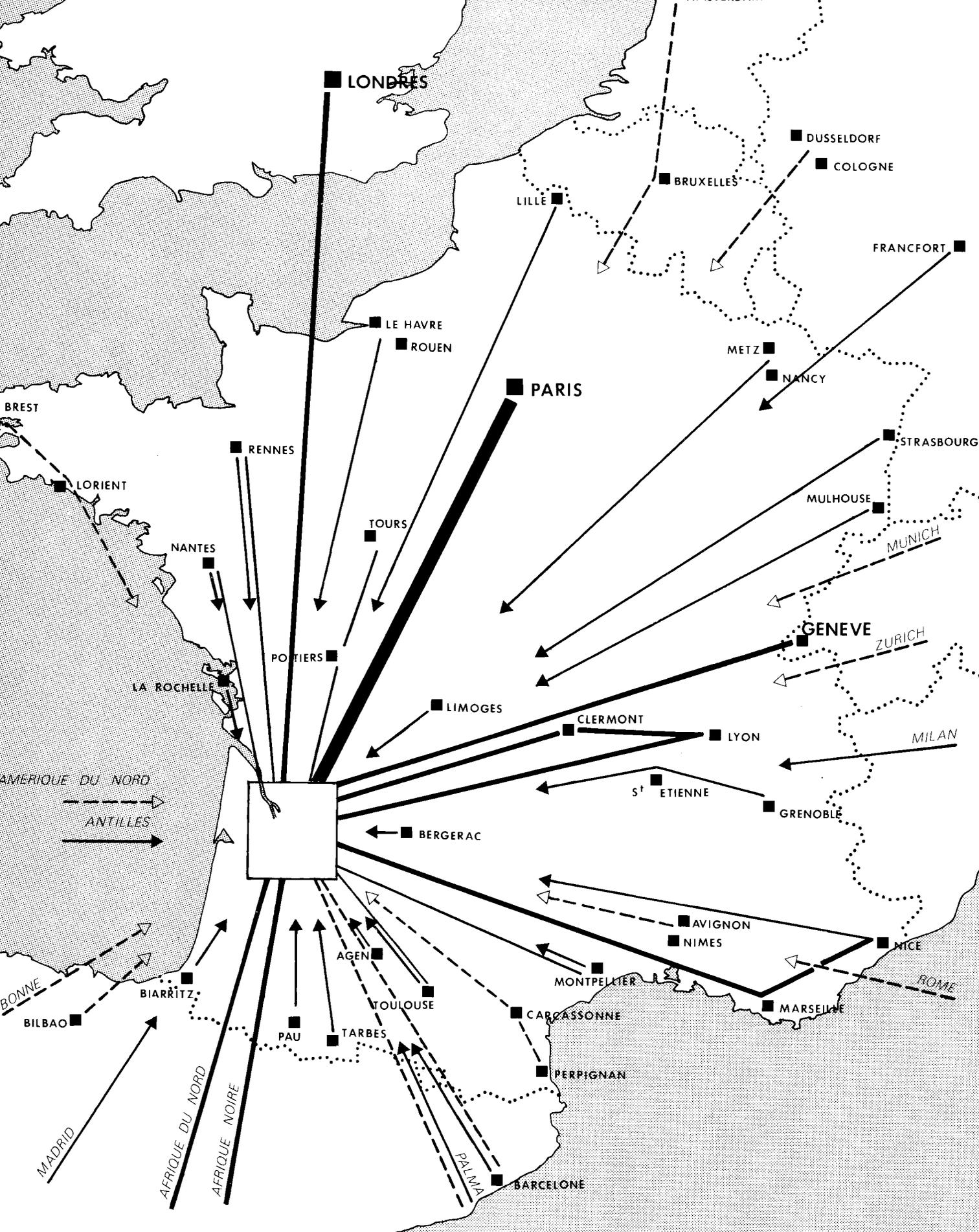
- L'Aquitaine dispose de deux ports de commerce importants : Bordeaux et Bayonne. Ce dernier traite des trafics spécialisés (soufre de Lacq, engrais, maïs,...) dont le total atteint près de 2,8 millions de tonnes par an ; son activité devrait se maintenir dans le futur, tout en demeurant limitée par la profondeur du chenal qui ne laissera le passage qu'aux bateaux de 12 000 à 15 000 tonnes.

- Le trafic du port de Bordeaux, qui a connu entre 1961 et 1971 une croissance très rapide (de 5,8 à 13,4 millions de tonnes), le place au quatrième rang des complexes portuaires français.

La part du trafic qui revient aux hydrocarbures (74 % du total) est certes importante, mais nettement plus faible que dans les trois plus grands ports français ; le tonnage de marchandises diverses connaît une croissance modérée mais constante.

Le port de Bordeaux est actuellement desservi par une trentaine de lignes permanentes, auxquelles s'ajoutent quelques lignes saisonnières. Parmi ces diverses liaisons, les plus importantes concernent la côte occidentale d'Afrique (6 lignes représentant une vingtaine de navires par mois), l'Amérique du Sud, les pays scandinaves, et, à un degré moindre, le Maroc et l'Afrique du Sud et de l'Est. Il conviendra de renforcer ces lignes et de les diversifier.

Le port tiendra certainement une place essentielle dans le développement des industries lourdes sur l'estuaire de la Gironde. Mais il convient également que son rôle d'outil de transport au service de différentes activités puisse être renforcé grâce à une amélioration déjà amorcée des équipements portuaires (poste pétrolier, terminal de conteneurs...).



O R E A M
BORDEAUX
AQUITAINE
OCT - 1972

RELATIONS AERIENNES

LIGNES INTERIEURES

- EXISTANTES
- ▶ A COURT TERME
- - - - -▶ A MOYEN TERME

LIGNES INTERNATIONALES

- PERMANENTES
- SAISONNIERES
- ▶ A COURT TERME
- - - - -▶ A MOYEN TERME

LIGNES DE 3^e NIVEAU

- EXISTANTES
- ▶ A COURT TERME
- - - - -▶ A MOYEN TERME

124 - Conséquences sur l'emploi et la population.

a) L'emploi.

Les options précédentes (renforcement économique des villes moyennes, adaptation de la formation et amélioration des transports) faciliteront l'élargissement géographique progressif des marchés de l'emploi dans la région. Cet élargissement est indispensable car il n'est guère possible de disposer dans chaque petite zone d'un nombre d'emplois qui réponde parfaitement à la formation et aux aspirations de l'ensemble des actifs, de même qu'il est très difficile de pourvoir aux besoins des entreprises dans une zone trop restreinte ; même si un ajustement parfait se faisait, la dépendance totale des salariés vis-à-vis d'une seule entreprise ne manquerait pas de poser à terme des problèmes sociaux.

Il est donc nécessaire de rechercher un ajustement entre la demande et l'offre d'emploi dans des zones un peu plus larges. On distinguera :

— le **bassin d'emploi** à l'intérieur duquel les migrations journalières peuvent être considérées par les salariés comme normales en temps et en coût ; tel est le cas de l'agglomération de Bordeaux dans son ensemble ; de même, Agen peut étendre son bassin d'emploi à une vingtaine de kilomètres de part et d'autre vers les coteaux.

— la **zone de compensation d'emploi** qui peut permettre à un salarié, sans déménager, de trouver un emploi qui corresponde parfaitement à son désir ou de retrouver provisoirement un emploi en cas de fermeture de l'entreprise où il travaillait. Il est certain que les contraintes de déplacement sont dans ce cas relativement dures pour les salariés, sans être totalement insupportables. Si le réseau de transports est efficace, des actifs de Libourne, d'Arcachon ou de Langon peuvent avoir un emploi à Bordeaux sans changer de résidence.

b) La population.

Au développement économique envisagé correspond une évolution démographique qui maintient le poids de la population de l'Aquitaine dans l'ensemble national (5 %).

	1968	Vers 1985-1990	Vers 2000-2010
AQUITAINE	2 460 000	3 000 000	3 500 000

L'horizon 2000 est trop lointain pour que les chiffres correspondants puissent être pris comme une prévision exacte. Ils ont seulement l'intérêt de fixer un ordre de grandeur représentatif d'une hypothèse de développement certes favorable mais restant dans les limites du possible. Ils donnent aussi une idée des équipements collectifs qu'il sera nécessaire de créer à terme.

OBJECTIF DEMOGRAPHIQUE	1968	vers 1985-1990	vers 2000-2010
Aire principale d'aménagement ⁽¹⁾	810 000	1 150 000	1 450 000
Villes de moins de 10 000 habitants et zones rurales	200 000	205 000	210 000
GIRONDE	1 010 000	1 355 000	1 660 000
Agglomérations de plus de 10 000 habitants ⁽²⁾	530 000	715 000	900 000
Villes de moins de 10 000 habitants et zones rurales	920 000	930 000	940 000
AQUITAINE MOINS GIRONDE	1 450 000	1 645 000	1 840 000
AQUITAINE	2 460 000	3 000 000	3 500 000

(1) Zone limitée par Libourne, Langon, Arcachon et le Verdon.

(2) Pau, Bayonne, Périgueux, Agen, Mont-de-Marsan, Bergerac, Dax, Villeneuve-sur-Lot, Saint-Jean-de-Luz, Moux, Marmande, Fumel, Oloron, Orthez.

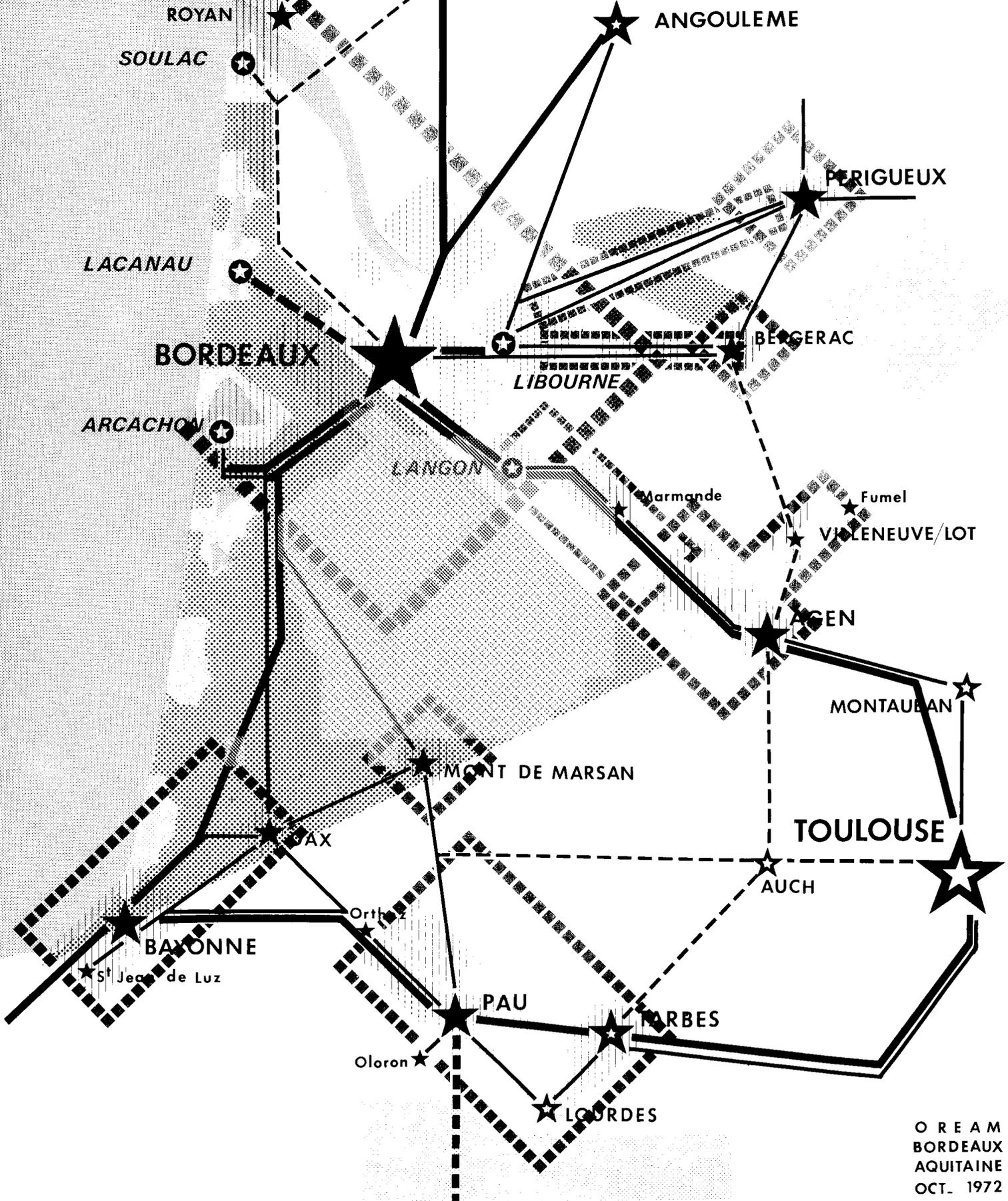
Une répartition grossière de ces populations conduit aux indications chiffrées du tableau ci-dessus, basées sur les hypothèses suivantes :

— Pour les villes de moins de 10 000 habitants et les zones rurales qui les entourent, une politique de création d'emplois, le plus souvent par agricoles, doit permettre de maintenir les populations de ces zones.

— Pour les agglomérations de plus de 10 000 habitants, la prolongation des tendances passées donne un ordre de grandeur pour leur population, sauf dans le cas de celles qui ont fait l'objet d'un Plan de Modernisation et d'Équipement pour lesquelles l'hypothèse démographique choisie est celle contenue dans ce tableau.

L'enveloppe démographique qui en résulte pour l'aire principale d'aménagement est donc compatible avec un développement équilibré de la région. **La métropole ne « vide » pas la région à son profit.**

Enfin, il faut observer que les perspectives démographiques ainsi définies supposent que le solde migratoire restera positif, et même augmentera légèrement. L'Aquitaine restera le lieu d'une migration importante qu'elle devra se préparer à accueillir.



O R E A M
BORDEAUX
AQUITAINE
OCT. 1972

PRINCIPES D'ORGANISATION REGIONALE

<ul style="list-style-type: none"> ★ METROPOLE ★ VILLE PRINCIPALE ★ AUTRE VILLE RELAIS ★ CENTRE IMPORTANT ⊙ VILLE SATELLITE DE LA METROPOLE 	<ul style="list-style-type: none"> DESSERTE A GRANDE FREQUENCE RELATION DE LA DEMI JOURNEE GRANDS ITINERAIRES RELATIONS INTER-REGIONALES 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>1985</th> <th>2000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	1985	2000									<ul style="list-style-type: none"> GRANDES ZONES DE COMPENSATION D'EMPLOI PRINCIPAUX BASSINS D'EMPLOI ZONES TOURISTIQUES FORETS VIGNOBLE CULTURES SPECIALES
1985	2000												

13 — LE DEVENIR DES GRANDES ZONES DE LA REGION

Dans l'évolution future, la nature complémentaire des activités et la mobilité permise par le réseau de transports entraîneront la création d'un réseau de solidarités accrues, d'une part autour des principales villes de la région, d'autre part, entre ces villes et Bordeaux. L'Aquitaine ne sera plus composée d'un certain nombre d'espaces repliés sur eux-mêmes, mais d'un ensemble de zones plus larges, imbriquées et fortement reliées.

C'est d'abord l'aire principale d'aménagement qui s'étendra de Libourne à Langon, à Arcachon et à l'estuaire jusqu'au Verdon et qui sera le cadre de vie véritable des habitants du très grand Bordeaux ; espace principal de la métropole, elle sera traitée spécialement dans le prochain chapitre.

Ce sont aussi dans l'orbite naturelle de Bordeaux les vallées de l'Isle, de la Dordogne et la moyenne vallée de la Garonne. C'est l'ensemble des pays de l'Adour dont le développement, tout en restant plus autonome de Bordeaux que celui des vallées, lui sera plus relié que par le passé. C'est enfin le littoral aquitain dont l'évolution touristique sera fortement marquée par Bordeaux et le marquera en retour.

131 - La vallée de la Garonne.

a) Situation actuelle.

La vallée de la Garonne, en amont de Langon, — la partie aval étant traitée plus loin — se caractérise en premier lieu par l'importance de l'agriculture dans son économie : ainsi 30 % de la population active était employée en 1968 dans le secteur primaire. La qualité des terres de la vallée et d'une partie des coteaux qui la bordent permet à cette région de posséder un riche terroir agricole, support d'une production de valeur : de petits vignobles, du tabac, des cultures fruitières qui sont le reflet d'un certain dynamisme, des cultures légumières qui connaissent une expansion régulière, des céréales dont la production est stable. Dans le secteur des fruits et légumes, les équipements de stockage sont importants et adaptés à la production, par contre les équipements de transformation sont insuffisants.

La deuxième caractéristique de cette vallée est la présence d'une chaîne de petites villes. Depuis quelques années ces villes ont joué un rôle attractif tant dans la vallée elle-même que sur les coteaux, ce qui explique la croissance de villes comme Agen, Villeneuve-sur-Lot, Marmande ou encore de bourgs situés sur les franges (par exemple Miramont-de-Guyenne). L'exode rural n'est cependant pas la seule explication de l'accroissement de ces villes, qui repose aussi sur la venue d'immigrants en provenance d'unités urbaines du département ou d'autres régions.

La troisième caractéristique est la position de voie naturelle de communication, potentielle tout au moins car les liaisons sont de qualité médiocre, entre Bordeaux et l'Atlantique d'une part et Toulouse et la Méditerranée d'autre part. La vallée tire assez peu parti de cette situation. Cependant la mauvaise qualité des liaisons entre les villes de la vallée n'a pas empêché Agen ou, à un degré moindre, Marmande ou La Réole, d'avoir un secteur tertiaire important mais dépendant assez étroitement de l'activité agricole de l'arrière pays proche. Un frein supplémentaire au développement de cette vallée tient à l'insuffisance de l'enseignement professionnel.

La situation économique de cette vallée peut donc se résumer par un relatif essoufflement en dépit de la présence de potentialités intéressantes (agriculture de qualité, tertiaire, main-d'œuvre disponible, position privilégiée...).

Mais il faut souligner la prise de conscience régionale de la nécessité d'aider la vallée et la volonté locale de rechercher un développement.

b) Perspectives d'évolution.

La poursuite des orientations agricoles actuelles doit permettre **l'application d'une politique de qualité concernant toutes les spéculations agricoles** :

— Les vignobles du Lot-et-Garonne : d'une part, il faut en améliorer la qualité, d'autre part l'organisation coopérative doit consolider l'image de marque de ces vins et permettre leur promotion, par exemple en facilitant la mise en bouteille systématique ;

— Les cultures fruitières : la reconversion de certains vergers et une meilleure commercialisation apparaissent nécessaires pour atteindre un équilibre productions-débouchés ;

— Les cultures légumières : leur intensification suppose une meilleure commercialisation.

Les projets d'extension d'équipements de stockage de fruits et légumes peuvent leur permettre de répondre à un développement de la production ; mais dans le secteur de la transformation, il est nécessaire d'accélérer la concentration d'entreprises de petite taille afin d'avoir des structures mieux adaptées à une production intensive, et de favoriser l'ouverture des marchés à l'exportation.

Malgré ces perspectives, l'agriculture ne sera pas un support d'activité suffisant pour les zones rurales qui verront se poursuivre la diminution des emplois agricoles. Mais le **développement à Agen ainsi qu'à Marmande et Villeneuve, d'industries et d'activités tertiaires** fortes utilisatrices de main-d'œuvre, permettra d'élargir les possibilités d'emploi des ruraux qui pourront trouver une nouvelle activité sans changer de résidence, surtout s'ils se trouvent le long des axes de communication.

Deux éléments semblent aptes à rendre les villes de la vallée attractives pour les entreprises :

— L'amélioration des communications doit contribuer à désenclaver cette vallée. La mise en service complète de l'autoroute Bordeaux-Toulouse sera effectuée vers 1978. De plus, Agen et éventuellement Marmande sont bien placées sur la liaison ferroviaire Bordeaux-Toulouse pour bénéficier d'une bonne desserte ;

— Le niveau de service déjà convenable pourra être encore relevé notamment pour Agen, Marmande et Villeneuve.

Un bassin principal d'emploi se développera donc à partir d'Agen, et deux bassins secondaires à partir de Marmande et Villeneuve-sur-Lot. L'ajustement pourra se faire encore d'une manière plus large à l'intérieur de la zone de compensation d'emploi.

Dans ces conditions, pourront se développer dans la vallée des industries agricoles et alimentaires nécessaires à l'agriculture, des industries diversifiées liées au tissu industriel de Bordeaux et de Toulouse ; y seront également attirées les entreprises sensibles à l'existence d'une main-d'œuvre sans exigences immédiates. En tout état de cause, plutôt que d'établissements de grande taille, il s'agira de petites et moyennes unités adaptées à la taille des agglomérations et de leur bassin d'emplois.

132 - Les vallées de l'Isle et de la Dordogne.

Situées à l'écart des grands axes de communication, les vallées de la Dordogne et de l'Isle souffrent d'un isolement géographique et économique. Bordeaux, en particulier, n'a pas établi dans le passé de fortes relations avec ces vallées.

a) Vallée de l'Isle.

Dans un environnement agricole dont l'activité est restreinte, (un peu d'élevage et de céréales), la vallée de l'Isle présente un ensemble d'industries de taille généralement faible, disséminées le long d'un chapelet de petites villes (Coutras,...), encadrées par deux villes importantes, Périgueux et Libourne. Malgré la fragilité du secteur industriel, Périgueux et la partie aval de la vallée font preuve d'un certain dynamisme et concentrent aussi l'essentiel du secteur tertiaire. Cette fragilité tient essentiellement à la distorsion du marché de l'emploi, à la faible intégration des entreprises dans l'économie locale et à l'isolement de la vallée.

Des améliorations routières, particulièrement celle de la RN 89, aideront à rompre cet isolement et faciliteront l'élargissement des bassins d'emploi qui, actuellement très réduits, ne couvrent que les communes voisines des foyers d'activité. La mise en place d'une politique de formation et cet élargissement des bassins d'emploi doivent favoriser l'ajustement qualitatif et quantitatif de l'offre et de la demande de travail, permettant ainsi aux jeunes, au lieu d'émigrer vers Paris ou vers les régions voisines, de trouver un emploi à proximité.

Le point fort de la vallée est Périgueux qu'il faut aider : l'amélioration de ses liaisons tant routières (RN 89) que ferroviaires avec Bordeaux, doit permettre à ses habitants de venir facilement y passer une demi-journée ; il faut par ailleurs assurer à Périgueux un noyau d'activités suffisant pour entretenir un bon niveau de service tertiaire, indispensable à l'ensemble des habitants de la vallée, et favorisant le maintien et le développement des entreprises situées dans sa partie aval.

b) Vallée de la Dordogne.

- En amont de la vallée, le Périgord Noir a une activité essentiellement agricole dont la situation est plus vulnérable (élevage bovin, aviculture, tabac,...). A cela s'ajoute une fonction touristique importante qui n'a pas profité pleinement à cette région. Seul, le Sarladais a trouvé dans cette nouvelle activité des éléments lui permettant de soutenir son économie : aménagement de résidences secondaires, artisanat, transformation de produits agricoles de valeur liés à la réputation gastronomique du Périgord. Ce dynamisme a permis à Sarlat de devenir un petit centre tertiaire.

A l'avenir, le soutien de l'activité agricole demande en ce qui concerne l'élevage des bovins, une augmentation de la taille des unités de production et une organisation de la profession ; la rentabilisation de l'élevage de volailles nécessite une intensification de la production.

Mais les potentialités de cette région reposent surtout sur une organisation plus rigoureuse de l'accueil des touristes qui, mettant en valeur les atouts du Périgord, en respectera les sites et apportera à ses habitants des emplois et des ressources appréciables.

- En aval, la moyenne vallée de la Dordogne présente quelques activités agricoles de valeur : la vigne produit un vin rouge apprécié des consommateurs et des vins blancs liquoreux, Monbazillac, dont les débouchés sont en voie d'amélioration. Les cultures fruitières permettent une production de qualité ; il y faut ajouter le tabac dont l'avenir est incertain.

Autour de Bergerac se localisent, outre la Poudrerie, un ensemble de petites industries dont la situation est actuellement difficile en partie à cause de l'inadéquation de leur offre d'emploi à la demande locale.

L'agriculture doit pouvoir, en poursuivant ses orientations actuelles, augmenter sa production et en améliorer la qualité. Une partie des vignobles consacrés aux vins blancs liquoreux doit continuer sa reconversion vers les blancs secs et même vers les rouges. Il est aussi nécessaire d'améliorer la commercialisation du vin, notamment en augmentant la part de récolte mise en bouteille. Pour les cultures fruitières, des efforts doivent porter à la fois sur les techniques culturales (intensification) et sur la présentation des produits (création d'équipements de stockage et de chaînes de conditionnement) pour une meilleure adaptation aux marchés étrangers. Pourraient s'y ajouter quelques ressources complémentaires apportées par le tourisme rural.

L'amélioration des liaisons entre Bordeaux et Bergerac (aménagement sur place de la route à partir de Libourne) doit rompre l'isolement de cette vallée. L'élargissement du bassin d'emploi de Bergerac en lui donnant un apport de main-d'œuvre provenant des coteaux environnants permettra de pallier l'insuffisance de main-d'œuvre. Le maintien des activités industrielles dans cette partie de la vallée est indispensable pour que Bergerac puisse profiter de son important potentiel de services existants.

133 - Les Pays de l'Adour.

a) Situation actuelle.

Deux entités traditionnellement séparées (Pays Basque et Béarn) s'organisent le long d'un axe de communication routier et ferroviaire.

Le développement touristique et urbain du Pays Basque repose essentiellement sur l'ensemble Bayonne-Biarritz. Des activités industrielles traditionnelles auxquelles se sont ajoutées des industries aéronautiques ont soutenu ce développement qui ne s'est cependant pas traduit par un grand dynamisme des services.

Le Béarn, en recevant l'impulsion récente donnée par la découverte et l'exploitation du gaz naturel de Lacq, a vu se développer une série d'activités directement liées au gaz (industries chimiques : SNPA, Péchiney et leurs filiales) et un ensemble d'entreprises complémentaires qui se sont ajoutées aux industries traditionnelles et aéronautiques. Ces facteurs ont entraîné l'extension de l'agglomération paloise où se sont installés des services administratifs et des laboratoires de recherche ; ces éléments ont été favorables d'une part à la création d'une université s'appuyant sur celle de Bordeaux et d'autre part à l'implantation d'équipements de recherche et de bureaux d'étude. Pau présente maintenant un niveau de service élevé.

Les activités agricoles du Pays Basque et du Béarn ont pour point commun de reposer surtout sur l'élevage et les céréales :

- Dans les montagnes, élevage extensif (bovin pour la viande et ovin pour la viande et le lait) ;
- Sur les coteaux et dans les vallées où l'activité agricole est particulièrement développée, élevage souvent intensif, maïs et plus spécialement maïs-semence.

On note aussi la présence de quelques zones viticoles (Tursan, Madiran, Jurançon, Irouléguay). De plus la Chalosse est un centre d'aviciculture important et de qualité.

La commercialisation des produits agricoles s'appuie sur des équipements de stockage et de conditionnement en plein développement, adaptés à la production et qui se localisent principalement le long des axes de communication.

A l'agriculture s'ajoute un second trait commun : le tourisme dont les formes sont différentes (tourisme littoral, thermalisme, pratiques de la montagne) mais pourraient devenir complémentaires dans leur exploitation.

Un courant amorcé récemment cherche à lier ces deux entités ainsi que l'ensemble Tarbes-Lourdes, sous le nom de Pays de l'Adour. Ces trois groupes essaient de trouver une certaine unité leur permettant d'affronter ensemble les problèmes posés par leur développement économique. Ce courant repose sur différentes constatations :

- Une certaine similitude géographique qui explique l'existence d'un axe important de communication longitudinal sur lequel se branchent les vallées des Pyrénées ;
- L'éloignement des deux métropoles Bordeaux et Toulouse ;
- La proximité de l'Espagne.

b) Perspectives d'évolution.

L'avenir agricole des Pays de l'Adour paraît assuré grâce au **dynamisme des activités agricoles** dans les vallées et sur les coteaux et repose sur la poursuite des orientations actuelles (maïs, production animale intensive). Dans les montagnes qui risquent de connaître quelques difficultés, la conservation des paysages et du milieu, élément important du patrimoine, suppose le maintien d'un seuil de population et la constitution d'un maximum d'exploitations viables.

Les **activités touristiques** doivent être développées :

- Par la mise en valeur touristique des Pyrénées ;
- Par l'organisation de l'espace sur la Côte Basque ;
- Par le soutien du thermalisme.

L'activité industrielle des Pays de l'Adour est en grande partie fondée sur l'extraction du gaz naturel des gisements de Lacq et l'utilisation des fruits de sa transformation. Il convient de prévoir le **maintien de l'activité chimique** de la région, sur la base du rythme actuel de la production de gaz des réserves recensées. L'installation d'un steam-cracking sur l'estuaire de la Gironde permettrait de fournir les produits nécessaires au maintien et au développement du secteur aval (industries chimiques). Les entreprises de sous-traitance liées à ces activités chimiques et au secteur aéronautique doivent pouvoir se développer en diversifiant leur sous-traitance et en se spécialisant.

L'une des conditions de cette évolution repose sur l'ouverture de cette zone vers Bordeaux, Toulouse et l'Espagne qui sera réalisée :

— Grâce à l'amélioration des communications routières (mise en service avant 1985 des liaisons rapides Bordeaux-Pau par le Muret et Bayonne-Toulouse) ;

— Grâce à un meilleur niveau de service des liaisons ferroviaires (possibilités de venir passer facilement une demi-journée à Bordeaux et inversement).

134 - La Côte Aquitaine et le massif forestier.

a) La situation actuelle.

Particulièrement développée sur le Bassin d'Arcachon et dans la partie Sud des Landes (Hossegor-Capbreton), la pratique touristique tend à s'exercer de façon anarchique sur l'ensemble de la Côte. A l'activité balnéaire s'ajoute le thermalisme fortement implanté à Dax.

La forêt de pins en fournissant des bois d'œuvre et en servant à l'approvisionnement des papeteries est à l'origine de ressources importantes. A l'intérieur de cette forêt se créent quelques grandes exploitations agricoles.

D'importantes papeteries, Factice et Mimizan sur la Côte, Tartas et Roquefort au cœur des Landes, constituent de loin les plus gros établissements de cette zone (près de 4 000 emplois au total).

A cela il faut ajouter d'autres entreprises liées à la production du bois (notamment les entreprises de parquets employant environ 4 000 personnes). Il faut signaler aussi l'implantation du Centre d'Essais des Landes à Biscarrosse et l'accroissement des activités présentes sur la base aérienne de Cazaux. De plus, quelques industries se sont établies dans la partie sud des Landes en liaison avec le développement de Bayonne.

b) Perspectives d'évolution.

La complexité du gisement touristique qui offre un ensemble de valeur reposant sur la mer, la forêt et les lacs, est mise en évidence par le schéma d'aménagement touristique qui, liant aussi étroitement que possible ces trois éléments, tend à donner à la Côte Aquitaine une image spécifique.

La distinction entre neuf unités principales d'aménagement et sept secteurs d'équilibre naturel repose sur la volonté d'intégrer les stations existantes et de protéger de vastes espaces jusqu'ici peu touchés par l'afflux des touristes. L'accroissement prévu des capacités d'hébergement permet l'intégration des nouvelles opérations à l'existant et au paysage. L'incitation à la création d'hébergements comprenant des services collectifs et plus ouverts à l'ensemble des catégories socio-professionnelles favorise un allongement de la saison et une fréquentation de week-end.

A l'intérieur des secteurs d'équilibre naturel qui entourent les unités d'aménagement, la nature est à la fois préservée et accessible à la fréquentation journalière. Leur vocation est de favoriser toutes les formes de contact de l'homme avec le milieu naturel, tout en respectant les activités sylvicole et agricole.

Les aménagements projetés tenant compte de l'ensemble des composantes d'une zone, chaque unité présente une certaine spécificité.

Dans la partie landaise, trois unités intègrent les stations existantes de Biscarrosse — Mimizan — l'ensemble Hossegor, Capbreton, Seignosse. L'unité n° 7 située à cheval sur les lacs de Sanguinet et de Biscarrosse conçoit son aménagement sous forme d'une cité lacustre. Celle qui s'organise autour de Mimizan et de Contis (UPA 8) présente un complexe touristique à vocation internationale. L'unité n° 9, pour équilibrer l'ensemble Hossegor-Capbreton que l'on restructure avec la création d'un port hauturier, voit dans sa partie Nord, l'implantation d'un point fort d'animation (le forum) prolongé par deux chaînes de plans d'eau autour desquelles s'étagent un nouvel hébergement lié aux villages existants.

La côte landaise, plus particulièrement dans sa partie sud, profite de la présence, dans l'arrière-pays immédiat, de Dax qui lui offre un niveau de service important. La vocation thérapeutique de Dax doit être confirmée par une vigoureuse impulsion donnée au thermalisme et cette ville peut affirmer sa vocation culturelle en la développant à l'échelle de l'aménagement touristique du littoral.

La partie girondine de la côte présente des aspects différents en raison de la proximité de Bordeaux et des rapports particuliers qui s'établissent entre elle et la métropole, ce qui lui donne ainsi une vocation très affirmée de tourisme de week-end.

L'occupation du pourtour du Bassin d'Arcachon étant presque totale, les unités 4, 5, 6 se restructurent (autour d'un port hauturier pour l'UPA 6) et l'augmentation de fréquentation portera surtout sur l'excursion de la journée. Seule la presqu'île du Cap-Ferret dispose d'un espace libre relativement important où se développe un ensemble d'hébergements sociaux et de loisirs. L'unité n° 3 comprenant Lacanau et Carcans présente des pôles d'animation où se regroupent les équipements collectifs, alors que l'habitat est dispersé en petits groupements s'intégrant au milieu naturel. L'unité n° 2 se développe autour du lac d'Hourtin et s'oriente vers la thalassothérapie et la balnéothérapie. L'unité n° 1 profite de sa position sur l'estuaire pour installer un port hauturier au Verdon, nouveau pôle d'animation.

De par la volonté traduite dans le schéma d'aménagement touristique de conserver intacts les secteurs d'équilibre naturel, les espaces ruraux de la côte ainsi que l'arrière-pays resteront marqués par leur immense patrimoine forestier qu'il faut valoriser et protéger contre les risques d'incendie accrus par la fréquentation.

Les ressources provenant de l'exploitation de la forêt doivent augmenter si le mouvement amorcé par les sylviculteurs, d'intensification de la production et de recherche d'un bois de qualité, se poursuit. La mise en valeur des Landes de Gascogne, en réussissant à maîtriser le problème de l'eau, doit permettre de réaliser un équilibre entre l'exploitation forestière et la création de vastes surfaces destinées à l'agriculture convenablement réparties.

Les industries liées à la production du bois doivent pouvoir se développer : des investissements importants permettant de doubler la production de la papeterie de Fature sont d'ailleurs en cours. Les entreprises de bois d'œuvre peuvent trouver de nouveaux débouchés dans la construction à des fins touristiques.

Si l'avenir de la partie sud de la Côte Landaise est étroitement lié à celui de l'agglomération de Bayonne, la partie girondine sera de plus en plus concernée par le développement de Bordeaux.

Dans le devenir de ces grandes zones, le rôle que doit jouer la métropole est double :

— **Contribuer à l'implantation et au développement d'activités nouvelles dans les villes-relais**, qui à leur tour en diffuseront les effets dans leur zone d'influence ;

— **Faciliter la bonne marche des établissements et la vie des Aquitains en offrant ses services supérieurs** : activités de conseil et de gestion, large éventail de relations aériennes et ferroviaires, commerces de très haut niveau, potentiel universitaire, manifestations culturelles...

2. une métropole puissante et organisée

La métropole pourra d'autant mieux aider sa région qu'elle-même bénéficiera d'un développement d'ampleur suffisante, et que ses fonctions supérieures connaîtront un grand rayonnement.

A l'objectif de l'ouverture de la métropole sur sa région, doit donc être étroitement lié **un objectif complémentaire : une métropole puissante**. Mais cela ne sera réalisable que si les efforts de développement sont accompagnés d'une organisation rigoureuse de l'espace métropolitain.

Dans le passé, cet espace n'a guère dépassé les limites de l'agglomération bordelaise, mais l'avenir doit progressivement l'étendre à une zone plus large, appelée aire principale d'aménagement, englobant le Verdon, Arcachon, Libourne, Langon et le Blayais qui seront liés à Bordeaux par des solidarités quotidiennes.

C'est parce que cette évolution n'est pas encore terminée que la description du passé et du présent n'intéresse pratiquement que l'agglomération de Bordeaux et l'estuaire. Les développements à caractère prospectif intéresseront par contre l'ensemble de l'aire principale.

21 — UN DEVELOPPEMENT AMORCE, MAIS MAL CONTROLE

Depuis une dizaine d'années, des équipements importants ont été réalisés dans l'agglomération de Bordeaux ; cependant comme leur vision d'ensemble n'a pas toujours été respectée, il en résulte une dispersion géographique qui n'est pas favorable à l'efficacité des investissements réalisés.

211 - Activités de base.

D'importants efforts ont été entrepris depuis quelques années en faveur de ces activités en plusieurs points de l'estuaire.

- A l'amont, les zones industrielles de la rive droite, accessibles aux navires de 25 000 tonnes à 30 000 tonnes, ont reçu des implantations notables, telles que Michelin, Carbon Black, et les extensions de la centrale thermique EDF (portée de 250 MW à 1 250 MW). Deux raffineries sont également implantées à la pointe de la presqu'île d'Ambès.

Compte tenu de la localisation des raffineries et de la position du chenal, les sites mouillés sont presque entièrement occupés.

- A Pauillac, la société Shell a entièrement reconstruit son ancienne raffinerie, et les nouvelles installations ont une capacité de 4,5 millions de tonnes/an.

Cette raffinerie, jointe à celles d'Esso et d'Elf-U.I.P. à Ambès, donne aujourd'hui à l'ensemble de l'estuaire une capacité totale de raffinage de 10 millions de tonnes/an.

- Au Verdon, le site nautique permet actuellement de recevoir des navires de 200 000/250 000 tonnes, allégés à 150 000 tonnes et les travaux permettant l'accueil de ces unités à pleine charge devraient être entrepris au cours du VI^e Plan. Pendant la même période une première tranche de zone industrielle de 500 hectares est demandée par le Port Autonome de Bordeaux ; elle viendrait s'ajouter aux 90 hectares déjà utilisés pour le stockage des produits pétroliers.

212 - Activités légères.

Dans la dernière décennie, l'agglomération de Bordeaux a bénéficié de la création d'établissements industriels souvent importants, peu liés aux activités anciennes de l'agglomération : plusieurs appartiennent au secteur de l'aérospatiale, d'autres à celui de la pharmacie, les plus récents à ceux de l'électronique et de la mécanique.

Il est frappant de constater que ces établissements ne se sont pas implantés sur les zones industrielles existantes, sauf pour quelques-uns, installés sur des zones qu'on a équipées à leur mesure exacte. La majorité d'entre eux s'est groupée dans le Nord-Ouest de l'agglomération.

213 - Tertiaire.

D'importantes opérations d'aménagement ont été entreprises : domaine universitaire, quartier nouveau du Lac, rénovation du quartier Mériadeck. Mais ces diverses opérations sont localisées de façon dispersée : Sud-Ouest (coupé du centre), Nord de l'agglomération, centre.

Mais tandis que pour le domaine universitaire les pouvoirs publics étaient seuls maîtres de l'implantation et de la réalisation, le Lac et Mériadeck, opérations d'initiative publique, feront néanmoins largement appel aux investissements privés, s'adressant à une clientèle qui se trouve en position de choix.

Les bureaux de Mériadeck (130 000 m² prévus) et ceux du Lac (200 000 m² possibles) entrent donc directement en concurrence avec ceux que propose l'ensemble du marché. La difficulté est accrue du fait que les prix de vente à Mériadeck sont proches du maximum admissible en province, surtout si l'on tient compte des possibilités qu'offre aux usagers la transformation de logements en bureaux dans le centre.

Pour l'instant les initiatives privées se sont dispersées dans l'agglomération (surtout près des boulevards) et les pouvoirs publics ont eux-mêmes catalysé ce mouvement en réalisant des bureaux à leur propre usage hors des grandes opérations publiques en cours (cité administrative). Dans ces conditions, la demande privée étant insuffisamment motivée pour les grandes opérations, le démarrage en est plutôt lent.

En ce qui concerne les grandes surfaces commerciales, un seul établissement marquant s'est implanté dans l'agglomération (Carrefour, 16 000 m² de vente).

Il existe par contre plusieurs projets en périphérie (Quatre-Pavillons, Villenave-d'Ornon,...) mais le centre commercial prévu à Mériadeck n'a pas encore fait l'objet d'une décision ferme de la part d'un groupe leader.

214 - Habitat.

De grandes opérations ont été lancées. Il est prévu :

- 20 600 logements dans les Z.U.P. de Lormont, Cenon, Floirac et Talence-Villenave ; au 1^{er} janvier 1972, 4 500 logements seulement étaient réalisés et 4 000 autres autorisés ;
- 10 000 logements dans l'opération du Lac, dont 1 000 déjà réalisés ;
- 1 000 logements à Mériadeck.

Il faut noter une importante différence entre les localisations des opérations publiques de logement, surtout situées au Nord et à l'Est de l'agglomération, et celles des opérations privées, surtout tournées vers l'Ouest et le Sud-Ouest. Si l'on ajoute que la plupart des logements prévus dans les Z.U.P. sont des logements aidés, il est à craindre que la ségrégation socio-professionnelle ne tende encore à s'accroître entre les deux rives de la Garonne.

215 - Aéroport.

En 1971, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a traité près de 60 000 mouvements d'avions dont près de la moitié de militaires, l'armée de l'air étant affectataire secondaire. Cette même année, 500 000 passagers ont été accueillis dans une aérogare dont les installations mises en service en 1960 seront bientôt agrandies.

L'infrastructure se compose de deux pistes sécantes dont la principale, récemment portée à 3 500 mètres, peut recevoir tous les types d'avions commerciaux actuellement en service jusqu'au Boeing 747. L'atterrissage est possible par tous les temps pour les appareils équipés.

216 - Transports.

Malgré des efforts très nets d'amélioration de la voirie, le système de transports de l'agglomération de Bordeaux (voirie, stationnement, transport en commun) est mal adapté aux besoins actuels, d'autant plus que la motorisation des Bordelais est particulièrement forte.

• D'importants travaux de voirie ont été réalisés depuis 1965 :

- Mise en service du pont Saint-Jean prolongé par le boulevard Nord, puis du pont d'Aquitaine et de l'autoroute Nord ;
- Aménagement sur place de la partie Nord des boulevards (opération poursuivie actuellement sur d'autres sections) ;
- Ouverture de la partie Nord de la rocade ;
- Engagements des travaux de la rocade Sud.

L'amélioration de la circulation consécutive à ces travaux a été rapidement résorbée, et on peut estimer qu'entre 1968 et 1972, les temps moyens de déplacement dans l'agglomération ont augmenté de près d'un tiers.

Il convient toutefois d'ajouter que l'intervention du F.I.A.T. a été récemment décidée par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, d'une part pour accélérer la partie Ouest de la rocade, d'autre part pour réaliser la voie de desserte des zones industrielles de la presqu'île d'Ambès.

De leur côté, les collectivités locales (Département, Communauté Urbaine) ont décidé, pour hâter ces opérations, de procéder à un financement anticipé de leur participation.

Pour les relations entre Bordeaux et sa région, des efforts ont également été entrepris :

- Mise en service du tronçon Pont-de-la-Maye-Laprade de l'autoroute Bordeaux-Toulouse ;
- Engagement de l'autoroute d'Arcachon ;
- Poursuite des travaux de l'autoroute Nord (pont de la Dordogne).

• Mais ces diverses actions d'amélioration des accès et de la circulation se sont avérées tout à fait insuffisantes, en raison de la faiblesse des possibilités de stationnement, et de l'inadaptation des transports en commun aux besoins.

Faute de disposer d'un nombre suffisant de places de stationnement, on a dû introduire les parcmètres dans le centre ville et instituer le stationnement payant sur le parking des Quinconces. Un parking souterrain d'un millier de places a en outre été mis en service.

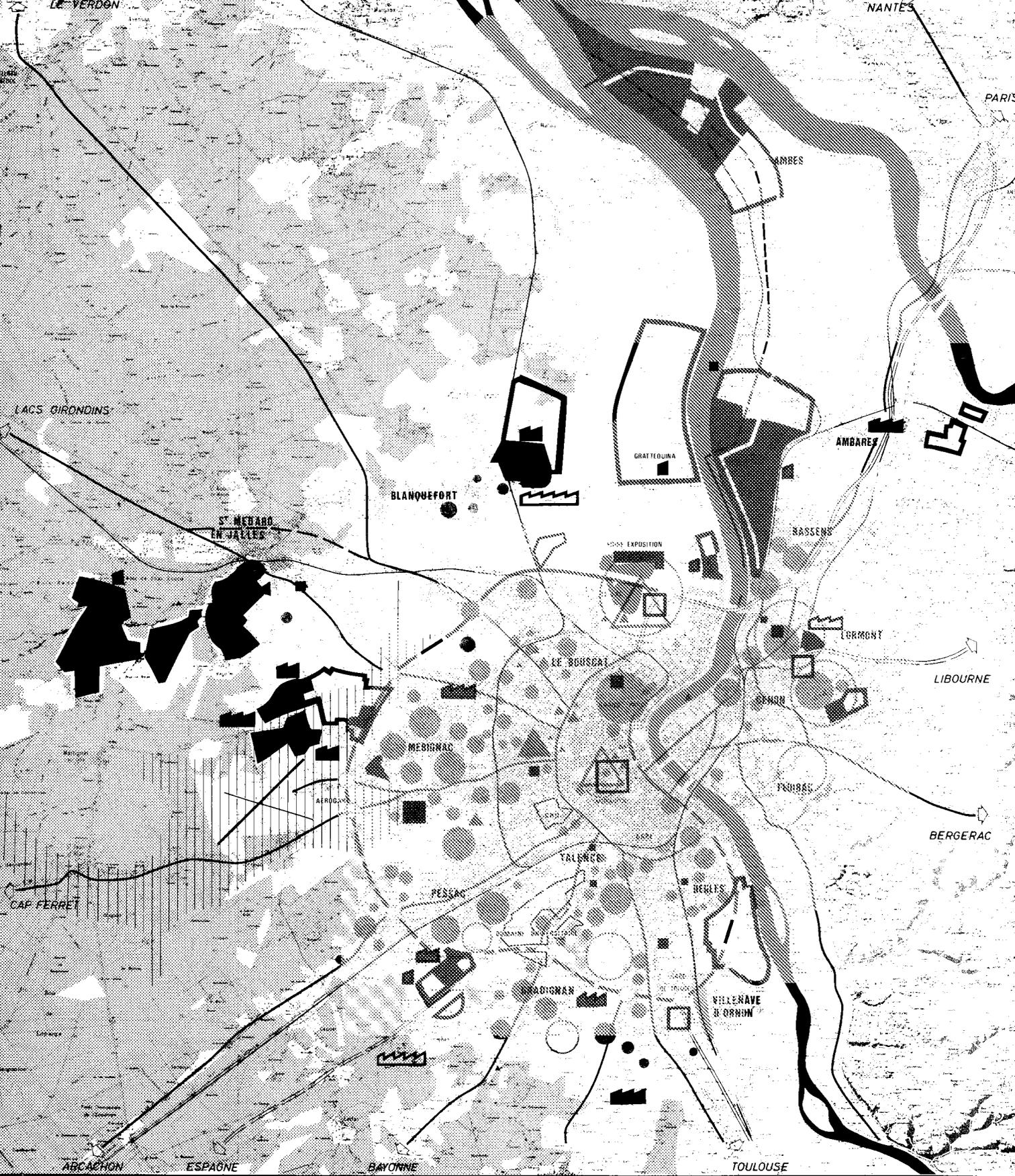
• Cependant, ces mesures n'ont guère contribué à résoudre les problèmes de circulation et il apparaît indispensable d'améliorer fortement les transports en commun, qui, circulant sur la voirie banalisée, souffrent eux-mêmes des difficultés de circulation. Ils voient leur fréquentation diminuer chaque année de 5 % et le déficit d'exploitation augmenter, alors que parmi les passagers, le pourcentage de ceux qui ne peuvent disposer d'une voiture est croissant.

217 - Mode de vie et culture.

Les divers attraits de la région font l'objet des pratiques de nombreux Bordelais : en particulier la fréquentation des sites de loisirs extérieurs à l'agglomération est importante, puisque un tiers de la population quitte pendant le printemps Bordeaux, le samedi, le dimanche ou le week-end. L'arrière-pays attire autant les Bordelais que la côte : 50 % vont à la campagne, 45 % sur la côte girondine et enfin 5 % sur la côte landaise ou basque. Les habitants des banlieues Ouest et Sud-Ouest qui ont un meilleur accès routier, sont les plus nombreux à fréquenter la côte, ceux de la rive droite y allant moins.

La vie culturelle bordelaise constitue un bon exemple de l'activité d'une grande métropole provinciale très diversifiée dans ses offres, mais cloisonnée et quelque peu bloquée dans ses pratiques. Un Grand-Théâtre à l'architecture célèbre et à l'activité estimée, assurant une saison lyrique et recevant les grandes tournées parisiennes, différents musées efficacement gérés, une troupe d'animation théâtrale, cinq cinémas d'art et d'essai, de nombreuses associations culturelles pourraient, au prix d'une coordination et d'une volonté commune, vraisemblablement accroître l'impact social de chaque branche.

L'effort en a été tenté à l'occasion de deux grandes manifestations qui ont acquis peu à peu un droit de cité au niveau national. Il s'agit du « Mai bordelais » à dominante musicale et plastique, dont les expositions notamment, ont atteint une notoriété internationale, et de la « Semaine SIGMA » créée en 1965, à un moment où s'intéresser globalement à l'art moderne et à la recherche constituait une originalité. SIGMA jouit notamment d'une large audience chez les jeunes.



AGGLOMERATION DE BORDEAUX

EVOLUTION 1960-1970 ET GRANDES OPERATIONS ENVISAGEES

OREAM
BORDEAUX
AQUITAINE
OCT. 1972

<p>ACTIVITES INDUSTRIELLES</p> <p>Zones d'activités industrielles</p> <ul style="list-style-type: none"> existantes programmées envisagées <p>Etablissements de plus de 500 emplois</p> <ul style="list-style-type: none"> 500 emplois additionnels 1960-1970. nouveaux décidés 	<p>BUREAUX</p> <p>▲ permis de construire accordés à usage principal de bureaux (1964-1971)</p> <p>△ grandes opérations envisagées</p> <p>LOGEMENTS</p> <p>● opérations de plus de 100 logements réalisées</p> <p>○ grandes opérations envisagées</p>	<p>COMMERCES</p> <p>■ commerces de détail de plus 2000 m² de surface de vente</p> <p>□ grandes opérations envisagées</p> <p>GRANDES VOIES DE CIRCULATION</p> <p>— mises en service 1965-1972</p> <p>- - - programmées VI^{ème} plan</p>	<p>— voies ferrées existantes</p> <p> zone de bruit de l'aéroport</p> <p>vignoble</p> <p>▨ forêt</p> <p>0 5 Km</p> <p>Impression EXA PLANS</p>
--	--	--	--

Le problème est, ici comme ailleurs, de dépasser le cadre de la fréquentation privilégiée résultant d'une tradition sociale établie, pour aborder les tranches de population qui ne se sentent pas encore concernées par les manifestations de cet ordre. Un effort très déterminé depuis plusieurs années pour élargir la signification populaire de ces manifestations doit être porté au crédit de la Ville de Bordeaux. Il n'est pas suffisant cependant pour donner à la soirée et à la nuit bordelaises l'animation d'une véritable métropole. Mais c'est un phénomène dont la France entière est marquée, à commencer par Paris. Peut-être le Français est-il devenu plus casanier du fait de la télévision. Il faudra alors du temps pour lui redonner le goût du forum.

Il en est de même pour les problèmes de la vie quotidienne qui ne manquent pas de se poser, notamment aux nouveaux venus : lenteurs et complexités administratives (inscription à l'école, téléphone) sont alors plus durement ressenties, quelle que soit la bonne volonté de chacun, et, sans être spécifiques à la métropole bordelaise, elles alourdissent les conditions d'une mutation d'existence. Les efforts déjà engagés dans ce sens (Bordeaux-Accueille) devront être poursuivis avec persévérance, et c'est avec persévérance aussi qu'il faudra faciliter la recherche du travail pour les femmes et l'intégration sociale des catégories qui ne disposent pas encore d'organismes d'accueil.

Indéniablement des efforts importants ont donc été faits dans de nombreux domaines pour l'agglomération bordelaise. Mais leur relative dispersion a réduit leur efficacité. Si la métropole est à même de se fixer des objectifs ambitieux, elle ne les atteindra que grâce à une **organisation désormais rigoureuse de son espace.**

22 - L'OBJECTIF A LONG TERME : UNE REGION URBAINE DYNAMIQUE ET OUVERTE

L'objectif à long terme pour l'aménagement de la métropole doit être fixé en considération de plusieurs ordres de préoccupations :

- De même que le **développement économique** de la métropole doit permettre un meilleur équilibre régional, son **aménagement** ne devrait pas se faire sur le seul support de l'agglomération bordelaise.

La nécessité d'éviter une extension démesurée de l'agglomération qui en rendrait le fonctionnement difficile, et l'intérêt d'offrir des cadres de vie variés conduisent à prévoir un développement important de l'habitat permanent à Libourne et sur les unités principales d'aménagement de la côte girondine, mais en évitant la transformation en rues ou en chapelets de lotissements des axes de transports que les relie à Bordeaux.

- Dans l'agglomération bordelaise, les méfaits reconnus d'une croissance en tache d'huile obligent à orienter l'urbanisation de façon préférentielle sur un secteur précis. La conjonction des facteurs économiques et géographiques joue de façon incontestable en faveur du quadrant Nord-Ouest :

- Rôle capital de l'estuaire pour les industries lourdes (le Verdon) ou semi-lourdes (Ambès puis Grattequina) ;

- Présence d'un aéroport de plus en plus attractif, non seulement pour des activités spécifiques (aéronautique...) mais aussi pour un ensemble d'activités de pointe à la limite du secondaire et du tertiaire ;

- Engagement rapide du programme d'aménagement de la Côte Aquitaine, dont la partie girondine va accentuer très fortement son attraction déjà notable pour la pratique des loisirs des Bordelais.

A ces atouts qui ne cesseront de s'affirmer dans les années à venir, s'ajoute un ensemble de circonstances présentes, qui renforcent le caractère réaliste d'un aménagement **progressif** du quadrant Nord-Ouest.

- Constatation d'une préférence déjà marquée pour ce secteur lors de la localisation des implantations industrielles récentes (aéronautique, aérospatiale, mécanique...);

- Mise en service récente de la partie Nord de la rocade, se raccordant au pont d'Aquitaine et au dégagement vers Paris ;

- Accélération de la rocade Ouest vers l'aéroport ;

- Engagement de l'opération du Lac.

Au-delà de ces options majeures, il convient d'examiner plus précisément ce que pourraient être à long terme les éléments constitutifs essentiels de la métropole. Cette vision est utile et nécessaire pour la détermination d'une politique générale, dont les étapes de réalisation seront précisées progressivement, en tenant compte des inflexions nécessaires. C'est grâce à cette vision que peuvent dès à présent être prises les mesures de prévoyances indispensables :

- Réservation des sites pour les infrastructures routières, portuaires,... et pour l'urbanisation ;

- Interdiction de construction dans certaines zones ;

- Etudes de projets nouveaux ou adaptation des projets anciens.

221 - Des pôles d'activités de différentes natures.

a) Activités lourdes et semi-lourdes.

Elles seront localisées selon un **bipôle sur l'estuaire de la Gironde**.

- A l'aval, le Verdon comprendra à long terme sur 3 000 à 4 000 hectares, des zones de stockage, des industries pétrochimiques de base, de l'électrométallurgie, une unité de dessalement d'eau de mer, une usine d'uranium enrichi et surtout des activités métallurgiques de technologie avancée (titane, nodules polymétalliques).

Vers l'amont, la discontinuité avec les sites portuaires aval restera marquée par la présence du vignoble du Médoc.

- En fond d'estuaire, la rive droite de Bassens à Ambès aura reçu des industries chimiques sur les sites disponibles qui s'y prêtent.

La rive gauche à Grattequina, sera occupée par de nouvelles installations portuaires et par des activités moins lourdes liées au port et intéressées par la proximité des services du quartier du Lac.

b) Industries légères.

Elles comprendront des activités très variées qui s'adresseront pour une part notable aux marchés des pays d'Outre-mer, et dont un assez grand nombre correspondront à des productions nouvelles liées à l'écologie (habitat dégradable...) Elles seront localisées principalement dans un **vaste parc industriel** coupé de zones vertes, s'appuyant sur l'aéroport et la rocade à l'Ouest de Bordeaux. Elles pourront également donner lieu à des localisations ponctuelles dans les autres parties de l'agglomération, mais aussi à l'extérieur (Saint-André-de-Cubzac, Libourne, Langon, Bassin d'Arcachon, Lacanau), les précautions nécessaires devant être prises cas par cas selon la fragilité de l'environnement.

c) Fonctions centrales.

- Le centre de Bordeaux aura renforcé son rôle prédominant dans la métropole grâce à la création et au développement d'activités économiques et culturelles les plus novatrices. Celles-ci s'exerceront tant dans Mériadeck, partie neuve du Centre, que dans les quartiers historiques réhabilités (Secteur Sauvegardé). Les principaux pôles et axes d'animation seront réservés à la circulation des piétons.
- Le Lac sera le centre secondaire des affaires, abritant une grande partie des emplois administratifs des entreprises industrielles et tertiaires établies en Aquitaine.
- Des centres urbains-relais existeront à Libourne, Arcachon, Lacanau et Soulac.

222 - Des formes variées d'urbanisation.

Les formes d'urbanisation sont le reflet des modes de vie qu'en retour elles marquent ; or il est évident que les modes de vie se transforment en permanence ; il suffit pour s'en convaincre de constater le développement en dix ans des moyens de communication de masse ou l'accession aux loisirs de couches de plus en plus nombreuses de la population.

Quelles sont parmi les tendances que l'on peut déceler actuellement celles qui ont des chances de marquer l'urbanisation de la métropole ?

a) Evolutions envisageables de la durée et de la répartition du temps de travail.

Globalerment, sur la vie d'un homme, il est probable que la durée du temps de travail diminuera, mais les possibilités sont multiples :

- La durée journalière du travail pourra être réduite d'une heure ou plus ;
- La semaine pourra ne plus comprendre que 4 jours ouvrés et donc 3 chômés ; la production ne pouvant s'arrêter 3 jours sur 7, une rotation du personnel sera souvent nécessaire ; toute la population n'aura pas les mêmes trois jours chômés, ce qui aura des conséquences sur la vie des familles ;
- Les vacances pourront aussi être allongées à condition d'être accompagnées d'un roulement du personnel, et d'une nouvelle organisation de l'Education Nationale. Un allongement des vacances à 6 ou 7 semaines limitera les vacances d'été au profit des autres saisons ;
- Enfin, le temps actif pourra se raccourcir par avancement de l'âge de la retraite à 60 ans certainement, mais aussi peut-être à un âge moins élevé.

Si ces différentes solutions ne sont pas exclusives les unes des autres, encore est-il difficile de savoir celles qui seront adoptées. Cependant elles ont une conséquence commune : l'augmentation du temps de loisirs. De ce fait, il n'est pas douteux que les loisirs eux-mêmes prennent une nouvelle signification dans la vie quotidienne de chacun. Plus que simple détente ou repos, les loisirs peuvent devenir une véritable deuxième activité enrichissante pour les individus et constituée par des occupations sportives, artistiques ou studieuses. La pratique d'une activité libre de façon intense pendant la vie active sera en outre une bonne préparation à la vie de retraite.

Par ce développement des loisirs, Bordeaux et sa région trouvent un atout supplémentaire : Côte Aquitaine et arrière-pays verront leur fréquentation journalière accrue, mais ce sera aussi un stimulant pour les activités culturelles.

Une concentration moins massive des vacances favorisera l'allongement de la saison touristique et, par là, une meilleure utilisation des hébergements et des équipements.

D'autre part, l'évolution déjà amorcée vers la réduction du temps de travail favorisera particulièrement l'aire principale d'aménagement en incitant certains à ne plus choisir leur lieu d'habitat en fonction de leur lieu de travail mais plutôt par rapport à leur lieu préférentiel de loisirs.

On verra donc se développer un habitat relativement important d'une part sur la Côte Aquitaine — Lacanau, Carcans puis Hourtin —, d'autre part dans des bourgs existants de l'arrière-pays et des petites villes proches de Bordeaux. Cette installation sera facilitée par le développement probable des télécommunications, qui pourraient pallier certaines carences : achats par correspondance ou téléphone, vidéo-cassettes, circuit fermé de télévision. Les télécommunications tendront à supprimer les déplacements banaux et inutiles mais susciteront d'autres types de déplacements grâce à une meilleure information (activités culturelles, sociales...).

b) Diversité des cadres de vie.

Les dernières décennies ont été marquées par une croissance rapide de l'urbanisation qui, couplée avec la transformation de l'agriculture, a eu pour conséquence une moindre différenciation des espaces ruraux et des espaces urbains. Il en est également résulté que la nature, autrefois exclusif support de l'agriculture, est devenue l'objet des revendications des citoyens qui ne sont cependant pas prêts à en accepter toutes les contraintes. Les secteurs d'équilibre naturel de la Côte Aquitaine sont précisément destinés à offrir une « vraie » nature aux citoyens et à leur apprendre à la connaître.

Mais les difficultés de fonctionnement des grandes agglomérations devraient entraîner un ralentissement de leur croissance, d'où l'intérêt de nouvelles formes d'urbanisation. La métropole, en réponse aux besoins nouveaux et multiples des années futures, devra offrir des cadres de vie variés privilégiant plus ou moins l'agrément de la résidence, l'accès au travail, aux loisirs, aux services.

Quatre types principaux se dégagent :

- *Le cadre de vie urbain.*

Le cadre de vie offert par la zone la plus dense de Bordeaux s'adresse aux habitants recherchant la proximité de services urbains de haut niveau et sensibles à l'ambiance et à l'animation du centre ville. Le grand nombre et la diversité des emplois, surtout tertiaires, offerts par le centre sont une bonne garantie de trouver un travail à la fois conforme à ses désirs et proche de son domicile. L'habitat, dense dans la partie centrale, plus diffus entre cours et boulevards, est situé pour la plus grande part dans des immeubles anciens parfois prestigieux. L'ensemble de ces avantages permet d'accepter un accès moins aisé aux zones de loisirs naturels.

- *Le cadre de vie périurbain.*

L'habitat dans ce cadre convient à ceux qui souhaitent d'abord vivre dans un environnement naturel d'une certaine qualité, que ce soit en maison individuelle ou dans un petit collectif, et sans que l'accès aux lieux d'emplois et aux services urbains soit très difficile. Les sorties vers certaines zones de loisirs naturels sont commodes.

Ce cadre de vie répondra d'autant mieux aux exigences précédentes qu'on aura su offrir dans la périphérie de l'agglomération des sites urbanisés attractifs.

Cela suppose que dans les secteurs déjà occupés, on veille à améliorer la qualité des services de proximité et les communications avec les grands pôles d'emploi et de service. A fortiori, dans les secteurs nouveaux et particulièrement dans le quadrant Nord-Ouest, l'urbanisation nouvelle se sera organisée autour des services et des axes de communication, tout en étant particulièrement respectueuse de la nature.

- *Le cadre de vie des petites villes et des bourgs.*

Libourne et Langon offrent à leurs habitants un niveau de service convenable (lycée, commerces spécialisés...) et de bonnes possibilités d'emploi. La sécurité de la « vie provinciale », qu'on ne trouve pas dans l'anonymat de la grande ville, compense le relatif éloignement d'un centre urbain de très haut niveau, d'autant plus qu'une bonne accessibilité de Bordeaux par route et par fer permet des déplacements assez fréquents vers les services métropolitains (commerces de luxe, distractions, spectacles). La taille et l'environnement même de ces villes rend moins impérieux le besoin de loisirs naturels fréquents ; l'accès à ces loisirs ne pose d'ailleurs pas de problème. Des facilités analogues sont proposées par les bourgs bien reliés au réseau routier, qui offriront une proximité immédiate de la nature.

- *Le cadre de vie littoral.*

Sur la côte girondine, l'habitat permanent, bien intégré dans l'espace naturel, privilégie la pratique des sports et loisirs balnéaires, que permettent les nombreux équipements créés par l'aménagement touristique. Les personnes qui choisissent ce cadre de vie acceptent des temps de trajet de quelques dizaines de minutes pour se rendre à leur travail ou aux services métropolitains.

De façon plus précise, l'U.P.A. 1, proche du Verdon, sera surtout un lieu de résidence pour le personnel des entreprises de la zone industrielle.

L'U.P.A. 2 (Hourtin) accueillera les personnes qui, travaillant au Verdon, sacrifient la proximité de leur lieu d'emploi à un cadre plus naturel et à une évasion de leur milieu professionnel.

Mais c'est l'U.P.A. 3 (Carcans Lacanau) qui est destinée à recevoir le plus de résidents, grâce à sa proximité de Bordeaux et surtout du pôle d'activité du Nord-Ouest.

Dans la mesure où les problèmes d'assainissement et de compatibilité entre les différentes activités seront résolus, et où l'organisation urbaine sera mieux structurée, le Bassin d'Arcachon sera également attractif pour un habitat permanent.

c) Discontinuité de l'urbanisation.

La diversité des cadres de vie ainsi offerts pour le choix d'une résidence sera assez large pour que chacun y trouve ce qu'il souhaite et ne soit pas tenté de chercher sa « solution personnelle » dans des urbanisations anarchiques. Ainsi, devraient être évités le « mitage » des espaces ruraux et la transformation des routes en lotissements linéaires. En effet ces tendances sont à proscrire, non seulement parce qu'elles font peser une menace sur les espaces ruraux, support des productions agricoles, et sur le fonctionnement d'ensemble de la métropole, mais aussi parce qu'elles présentent pour les intéressés plus d'inconvénients que d'avantages : éloignement du lieu de travail et des services même banaux, rareté des relations sociales...

Mais la logique de ces arguments risque malgré tout de n'être pas sensible à tous. Il conviendra de prendre des mesures vigoureuses pour la préservation de l'espace rural et de veiller de façon draconienne à interdire les constructions le long des routes, lorsqu'elles ne sont pas conçues pour cela.

223 - Un système efficace de relations.

a) Relations routières.

La localisation des services supérieurs dans l'agglomération bordelaise, alors que les activités et l'urbanisation ne sont pas concentrées exclusivement sur l'agglomération, nécessite la mise en place d'un réseau de voirie rapide mettant en relation les uns avec les autres.

• Ce réseau, le plus souvent constitué par de grands itinéraires traversant la métropole, s'articule dans les directions suivantes :

- Saint-André-de-Cubzac vers Paris ;
- Libourne, Périgueux vers Clermond-Ferrand et Lyon ;
- Langon, Agen vers Toulouse et la Méditerranée ;
- Arcachon, Bayonne, Pau vers l'Espagne ;
- Le Médoc vers Lacanau et le Verdon avec raccordement au-delà de l'estuaire à l'autoroute vers Paris.

L'ensemble de ce réseau converge vers la rocade réalisée en totalité sur les deux rives du fleuve.

• A l'intérieur de la rocade, la base du réseau de voirie rapide est constituée par :

- L'axe Nord-Sud desservant le parking des Quinconces ;
- La pénétrante Sud-Ouest et la voie centre ville-aéroport desservant Mériadeck ;
- La voie des mairies reliant entre eux les centres de certaines communes de la banlieue bordelaise.

Cependant, devant l'accroissement en besoins de déplacements, le dispositif de voirie devra sans doute être complété ; il n'en sera pas moins nécessaire de disposer d'un réseau de transports en commun en site propre.

b) Transports en commun.

Le principe d'un réseau de transports en commun pour la métropole repose sur la desserte des points d'activités importants et des urbanisations nouvelles envisagées :

— Pour les transports urbains le centre traditionnel, Mériadeck, le quartier du Lac, la gare, l'aéroport, le domaine universitaire, l'urbanisation du Nord-Ouest de l'agglomération, les ZUP rive droite ;

— Pour les transports interurbains Libourne, Arcachon, les lacs girondins et éventuellement Le Verdon.

Entre ces deux types de transports, les ruptures de charge se trouvent à la gare et au Lac.

c) Liaisons aériennes.

Parmi les services que doit offrir la métropole, l'existence des liaisons aériennes commodes qui ont été évoquées plus haut est fondamentale.

Elles sont assurées à partir de l'aéroport de Mérignac qui est maintenu, étant donné l'intérêt majeur pour la métropole de disposer d'un aéroport aussi bien placé par rapport aux principaux centres d'activité.

L'accueil à Mérignac de l'ensemble de l'aviation commerciale et de tout ou partie de l'aviation d'affaires suppose que les autres trafics soient progressivement reportés sur d'autres aérodromes ou que Mérignac soit équipé d'une seconde piste dont il est, en tout état de cause, opportun de réserver l'emprise.

d) Installations portuaires.

Elles jouent un rôle essentiel pour l'ouverture mondiale de la métropole et de la région. On a vu qu'elles sont le support des activités industrielles lourdes et semi-lourdes établies en un bipôle sur l'estuaire. Elles assureront également les trafics purement commerciaux à partir du Verdon d'une part, des équipements du fond de l'estuaire d'autre part : s'ajoutant aux équipements de la rive droite (Bassens), Grattequina aura reçu à l'horizon 2 000 des installations portuaires qui auront quitté le centre ville et les équipements nouveaux qui seront apparus nécessaires pour le développement de l'activité portuaire.

224 - Ordre de grandeur démographique.

Pour l'aire principale d'aménagement, les estimations de population peuvent être faites d'une part dans une hypothèse haute correspondant à l'objectif démographique régional précédemment défini, d'autre part dans une hypothèse basse qui résulterait d'un développement économique moins rapide.

HYPOTHESES DEMOGRAPHIQUES POUR L'AIRES PRINCIPALE D'AMENAGEMENT			
	1968	Vers 1985-1990	Vers 2000-2010
Hypothèse haute	810 000	1 150 000	1 450 000
Hypothèse basse		1 050 000	1 250 000

L'organisation spatiale basée sur la diversité des cadres de vie, donc sur la prévision d'impacts de population permanente dans différentes zones de l'aire principale, se traduit au plan démographique par les indications chiffrées suivantes :

PERSPECTIVE DEMOGRAPHIQUE	1968	Vers 1985-1990		Vers 2000-2010	
		Hyp. haute	Hyp. basse	Hyp. haute	Hyp. basse
Aire du SDAU de Bordeaux	625 000	840 000	790 000	1 000 000	910 000
Dont Communauté Urbaine de Bordeaux	555 000	750 000	710 000	890 000	815 000
Région de Libourne	40 000	60 000	50 000	90 000	65 000
Région de Langon	40 000	50 000	45 000	70 000	60 000
Aire du SDAU du Bassin d'Arcachon	60 000	90 000	80 000	110 000	90 000
Médoc	45 000	110 000	85 000	180 000	125 000
Dont Aire du SDAU Lacs girondins	6 000	45 000	30 000	90 000	55 000
Aire du SDAU Nord Médoc	9 000	25 000	20 000	40 000	30 000
AIRE PRINCIPALE D'AMENAGEMENT	810 000	1 150 000	1 050 000	1 450 000	1 250 000

23 — UN OBJECTIF REALISTE A MOYEN TERME (1985-1990)

L'objectif qui vient d'être défini pour l'an 2 000 est incomplet à bien des égards. Il ne pouvait en être autrement à un horizon aussi éloigné. Mais son évocation était essentielle pour orienter dans l'immédiat les actions à longue portée et réserver pour l'avenir leurs prolongements nécessaires. Il s'agit maintenant de revenir à un horizon plus proche, aux environs de 1985, dans une vision plus complète et plus réaliste. On en déduira les options à prendre dans différents domaines, pour aider à la réussite des actions engagées, au besoin grâce à l'inflexion de certaines de leurs dispositions, et pour préparer l'engagement de nouvelles actions.

231 - Un démarrage réussi des activités lourdes.

- On a vu qu'à long terme, l'implantation de différents types d'activités lourdes et semi-lourdes est possible sur les sites de l'estuaire de la Gironde. Dans la perspective actuelle, la plupart de ces implantations devraient se dessiner vers 1985-1990.

En effet, pour les secteurs déjà existants, tels que l'électrométallurgie, les conditions de marché et la politique des entreprises ne sont pas favorables à court terme. Pour les activités nouvelles (titane, nodules polymétalliques...), la technologie n'est pas encore suffisamment établie pour qu'il soit possible de faire des prévisions précises.

LOCALISATION DES ZONES INDUSTRIELLES PORTUAIRES



occupées
disponibles
possibles
chenal

OREAM
BORDEAUX
AQUITAINE
OCT. 1972

Le Verdon
90 ha occupés
5000 ha possibles
500 ha VI^e plan

Pauillac S^t Estèphe
90 ha occupés
10 ha disponibles
210 ha possibles

Ile Cazeau
1800 ha possibles

250 ha occupés
150 ha disponibles
600 ha possibles
100 ha VI^e plan

Ambès

Grattequina
7 ha occupés
1500 ha possibles

Bassens

BORDEAUX

- Il convient donc de ne pas perdre de vue l'ensemble de ces possibilités, qu'une modification du contexte international peut un jour concrétiser, mais il est nécessaire de fonder le développement industriel de l'estuaire sur une activité motrice déjà reconnue, la pétrochimie.

C'est dans cet esprit que le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a affirmé la **vocation chimique et pétrochimique du Sud-Ouest** et a pris en considération les possibilités d'établissement d'activités pétrochimiques de base dans l'estuaire.

a) Nature de ces activités.

Le schéma technique habituel de l'industrie pétrochimique est le suivant :

— A partir du pétrole brut, les raffineries fournissent le naphta. Celui-ci est utilisé pour produire par reforming catalytique les aromatiques (benzène, toluène, xylène) et par steam-cracking les oléfines (éthylène, propylène, butadiène): Aromatiques et oléfines constituent les produits dits de « première génération » ;

— Les produits de première génération permettent alors d'obtenir les produits de deuxième génération : polystyrène, polyéthylène, etc. ;

— Ces derniers servent de matières premières aux industries de transformation (troisième génération : plastiques, colorants...).

Les unités de reforming catalytique sont assez répandues, puisque la plupart des raffineries modernes en possèdent une ; ainsi il en existe trois en Aquitaine.

L'implantation d'un steam-cracking dépend en particulier du seuil techniquement nécessaire pour réaliser une telle plate-forme : les projets actuellement connus correspondent à des unités dont la production serait de l'ordre de 350 000/400 000 tonnes d'éthylène, ce qui suppose une capacité de raffinage de l'ordre de 14 millions de tonnes (1 million de tonnes de brut fournit 75 000 tonnes de naphta qui donnent 25 000 tonnes d'éthylène). Ce seuil tend à se relever mais le steam-cracking demeure envisageable en Gironde, puisque, d'une part, l'extension prévue de la raffinerie ELF-UIP à Ambès doit porter la capacité de raffinage de l'estuaire de 10 millions de tonnes à 14/16 millions de tonnes, et d'autre part, le développement du Verdon doit faciliter les approvisionnements.

b) Localisations envisagées.

- Les nouvelles unités de base de la pétrochimie ne peuvent être implantées que sur l'estuaire de la Gironde, car elles doivent être situées à proximité des raffineries, elles-mêmes tributaires des facilités d'approvisionnement.

— Si la décision d'implantation était prise à court terme (1973-1974), la proximité des raffineries conduirait à une localisation à Ambès.

— Si la décision était un peu plus éloignée, en relation notamment avec un projet de nouvelle raffinerie au Verdon, c'est ce dernier site qui pourrait être retenu, d'autant plus que les contraintes de nuisances y sont moins aiguës. C'est cette dernière hypothèse qui paraît la plus réaliste, compte tenu de la politique actuelle des groupes pétroliers et chimiques.

- Si les unités de fabrication de produits de base doivent presque obligatoirement se trouver à proximité des raffineries, les règles de localisation pour la fabrication des produits de seconde génération sont moins rigoureuses : même si tel n'est pas toujours le cas, l'éthylène peut, sous forme liquide, être aisément transporté par canalisations (ex. : Feyzin) sur 100 à 200 kilomètres.

Compte tenu de la morphologie de l'estuaire et du problème posé par Lacq, il faudra envisager :

- L'alimentation du complexe de Lacq par des canalisations à partir du Verdon ;
- Un développement de certaines unités au Verdon, à proximité du steam-cracking ;
- Une implantation d'autres unités sur la presqu'île d'Ambès.

Il est difficile de préciser actuellement la part qui reviendra à chacun de ces sites.

c) Devenir des sites industriels de l'estuaire.

- Au Verdon, la poursuite des travaux déjà engagés d'amélioration portuaire (chenal, digue, postes publics) entraînera très probablement le développement d'un certain nombre d'activités de stockage sur une surface représentant environ 500 hectares en 1985 et correspondant à un millier d'emplois.

Il s'y ajoutera d'autres éléments dont le rythme d'implantation ne peut être défini précisément. Dans l'hypothèse d'un démarrage rapide de la zone, l'installation de plusieurs industries motrices et des autres activités qui les accompagneraient, mobiliserait 2 400 hectares environ et créerait quelque 7 000 emplois.

L'évolution la plus vraisemblable correspond à l'implantation d'une activité motrice, la pétrochimie. Dans ce cas, 1 000 hectares seraient occupés et 3 000 emplois créés. C'est sur ces chiffres qu'il conviendra de baser la programmation des équipements.

- Les sites industriels de l'amont bénéficieront de l'implantation d'activités semi-lourdes.

Sur les sites de la rive droite pourront s'établir de nouvelles industries pétrochimiques (deuxième génération) et d'autres industries ayant une très forte consommation d'énergie électrique. Il conviendra donc de réserver et d'équiper progressivement 200 à 300 hectares de zones industrielles nouvelles.

Les activités qui s'établiront à Grattequina seront très directement liées à l'établissement progressif du port sur ce site. Il s'agira d'activités de stockage et d'industries de différentes natures pour lesquelles l'utilisation des installations portuaires sera essentielle. L'équipement de 200 à 300 hectares paraît là aussi un objectif raisonnable, indépendamment des besoins du port lui-même.

232 - Une progression notable des foyers d'industries légères.

Le Comité Interministériel a souhaité que soient poursuivis les efforts dans le domaine des industries légères. En effet, les industries lourdes, bien qu'indispensables au développement de l'aire métropolitaine, ne peuvent pas fournir tous les emplois industriels nécessaires à la population.

En outre, une répartition plus judicieuse des activités doit être effectuée entre Bordeaux et les villes moyennes de sa région ; si cela n'est pas possible par le biais des industries lourdes, c'est en revanche indispensable pour les industries légères.

a) Définition du contenu.

L'étude de l'évolution de l'industrie à Bordeaux, depuis 1960, permet de constater que les établissements qui ont été créés dans l'agglomération, appartiennent à des secteurs d'activités trop variés pour qu'on puisse retenir l'idée de vocation pour un seul secteur, tel que l'aérospatiale ou l'électronique.

En revanche, des enquêtes récentes ont permis de constater que les entreprises récemment implantées, peu sensibles à des facteurs d'ordre strictement techniques, ont en commun leur attirance pour plusieurs éléments : proximité des services urbains, liaisons aériennes de bonne qualité (surtout avec Paris), climat, cadre de vie...

Il s'agit donc d'industries sensibles en grande partie aux conditions générales d'environnement. Cette préoccupation, qui est actuellement le fait de secteurs à technologie avancée, semble appelée à s'étendre de plus en plus à d'autres types d'activités. En mettant en valeur ces facteurs de localisation, la métropole attirera **une gamme relativement large d'activités** qui à leur tour contribueront à enrichir le tissu industriel.

Deux types d'activités nouvelles qui seront sans doute de pointe vers 1985 et qui vont tout à fait dans le sens des recherches universitaires qui sont actuellement menées à Bordeaux et des relations traditionnelles de cette ville, peuvent à cet horizon commencer à donner une image spécifique à la métropole :

- Activités dites « écologiques » correspondant par exemple à des matériels de lutte contre la pollution, à la mise au point de techniques de production non polluantes... ;
- Industries ou services répondant aux besoins particuliers aux pays d'outre-mer (adaptation des technologies de pointe actuelles aux conditions climatiques et techniques de ces pays), ce qui mettra à profit les liens commerciaux anciens de Bordeaux avec certains de ces pays.

L'ensemble de ces implantations contribuera par la mise en place de relations de sous-traitance, au développement d'autres activités de production et de services dans l'aire principale d'aménagement ou dans le reste de la région.

b) Localisations.

Ces activités pourront dans leur grande majorité se répartir entre l'aire principale d'aménagement et les villes moyennes selon leurs besoins :

- Taille et équipement des terrains ;
- Facilités de relations avec les centres d'affaires, les autres activités industrielles et les zones d'habitat ;
- Communications avec les grands centres économiques extérieurs.

- En ce qui concerne l'agglomération de Bordeaux, la satisfaction de ces conditions dans le quadrant Nord-Ouest conduira ces industries à s'y implanter préférentiellement. Ce secteur bénéficiera, en 1985, d'éléments très favorables : aéroport, installations portuaires de Grattequina, établissements tertiaires du Lac, rocade, voie rapide vers Le Verdon, bon accès au centre par le Nord et par l'Ouest.

C'est pourquoi les zones industrielles de Blanquefort et de Mérignac-Le Haillan deviendront les **pôles majeurs** d'activités industrielles de l'agglomération. Dans le même secteur sera développée à proximité immédiate de l'aéroport une zone destinée aux activités qui lui sont directement liées. Quelques activités recherchant une façade sur la rocade s'établiront à Eysines et à Bruges.

Par ailleurs, notamment pour des besoins de desserrement, des zones nouvelles plus modestes existeront à Bègles, Villenave-d'Ornon, Pessac, Bouliac et Floirac, Saint-Loubès, ainsi qu'à Gradignan-Canéjan, où une zone d'activités évoluées pourra être créée en fonction de la proximité de l'Université.

- Dans la grande périphérie, des localisations nouvelles tiendront compte de l'emplacement des échangeurs autoroutiers, mais surtout de l'importance du bassin d'emploi et de la proximité de centres urbains offrant un potentiel immédiat de services. On retiendra donc le principe de zones d'activités à proximité du Bassin d'Arcachon, notamment à Mios, ainsi qu'à Langon, Libourne et Saint-André-de-Cubzac.

233 - La réalisation des centres tertiaires.

Les centres d'affaires comprennent dans leur développement complet des surfaces de bureaux et d'importantes surfaces commerciales.

a) Les bureaux.

La nécessité pour la métropole de mettre ses services à la disposition de sa région doit conduire Bordeaux à améliorer sans cesse son offre de services. Pour cela, elle aura en particulier intérêt, dans le cadre de la politique de décentralisation du tertiaire actuellement menée en faveur des grandes villes de province, à **rechercher l'implantation d'établissements tertiaires.**

Selon la nature de ces activités différents éléments interviennent dans le choix de l'implantation :

- La taille de l'établissement,
- L'importance de l'accueil du public, qui peut exiger une localisation centrale,
- Le caractère plus ou moins prestigieux recherché,
- Le coût accepté pour les bureaux.

Les deux opérations en cours de Mériadeck et du Lac peuvent s'adresser à des clientèles différentes :

- Mériadeck offrira des bureaux d'un prix relativement élevé, mais destinés à des établissements recherchant un emplacement de prestige, ou ayant à accueillir un public nombreux. Il sera alors véritablement le centre nouveau des affaires, s'intégrant au centre ville.

- Le quartier du Lac, qui proposera des surfaces plus importantes à meilleur marché, mais relativement éloignées du centre, accueillera des services destinés à recevoir moins de public, recherchant des bureaux plus vastes et occupant un personnel parfois nombreux. Il prendra alors une fonction de centre secondaire des affaires.

Dans une telle conception Mériadeck, qui à court terme fait l'objet d'une priorité absolue, sera achevé en 1985, tandis que le quartier du Lac, déjà fortement engagé, verra alors son remplissage s'accélérer. Toutefois, la réalisation de ce schéma exige que soient prises à court terme les mesures nécessaires pour **promouvoir ces deux opérations et empêcher toute réalisation concurrente.** Cela n'exclut pas, dans certains immeubles du centre traditionnel, la possibilité de transformer des logements en bureaux.

b) Les centres commerciaux.

Les préoccupations en matière commerciale interviennent ici à deux niveaux :

- Les centres commerciaux, comportant des surfaces commerciales importantes, composés d'un ou deux grands commerces à assortiment complet et d'un large éventail de magasins et de boutiques spécialisés ;
- Les grandes surfaces, communément appelées hypermarchés, offrant plus de 50 % de produits alimentaires.

• Pour l'agglomération de Bordeaux, il importe de s'en tenir à des orientations assurant la cohérence entre l'implantation de surfaces commerciales et l'urbanisation existante ou future :

— Au niveau des centres commerciaux, deux opérations sont à retenir : l'extension du centre ville par l'aménagement de Mériadeck et le développement du quartier du Lac. A l'horizon 1985, le rayonnement du centre sur la métropole et la région aura été renforcé par la création **d'un centre commercial important à Mériadeck**, et un pôle nouveau sera créé au quartier du Lac, éventuellement à partir d'une grande surface qui y aura été autorisée dans cette perspective ;

— Au niveau des hypermarchés, un contrôle devra être exercé pour éviter leur transformation en centres commerciaux non programmés. D'ici 1985, certains projets actuels pourront avoir été réalisés, dans les limites admises par les pouvoirs publics : Villenave d'Ornon, Quatre-Pavillons.

• Les centres urbains relais.

Un bon niveau de service et de commerces existera en 1985 à Libourne, Arcachon et Lacanau : le centre de Libourne sera de type classique, celui d'Arcachon sera marqué par l'aspect touristique, d'où un suréquipement en articles de plein-air, boutiques de luxe..., Lacanau comprendra à la fois des commerces pratiquant une politique de marges réduites, qui s'adapteront à de fortes variations du volume de la clientèle, et des boutiques et ateliers artisanaux d'avant-garde.

234 - Des activités agricoles renforcées et des espaces ruraux préservés.

L'espace rural joue un rôle positif dans l'organisation de l'aire principale d'aménagement sous un double aspect : il est le support d'une activité agricole importante et il assure un environnement naturel.

Les efforts en sa faveur doivent lui permettre de résister à la menace que l'urbanisation anarchique fait peser sur lui, surtout dans les zones proches de Bordeaux, aux abords des axes de communications et sur le pourtour du bassin d'Arcachon. Mais ces efforts doivent aussi favoriser l'orientation de la production agricole vers un objectif de qualité qui sera la meilleure garantie de la protection.

a) Le vignoble du Médoc.

Un vignoble de très grande qualité, le long de l'estuaire dans le Haut-Médoc, produit des vins de renommée mondiale (Pauillac, Margaux, Saint-Julien, Saint-Estèphe) dont une grande partie est exportée. L'existence d'un marché organisé et d'une excellente image de marque lui donnent une position privilégiée. La valeur de cette production entraîne pour les terres des prix de vente très élevés qui leur permettent de résister assez bien à l'urbanisation. Cependant, pour lutter contre la tendance à l'infiltration d'un habitat très diffus, il est nécessaire d'appliquer des règles de protection strictes contre l'urbanisation en dehors de l'extension des bourgs. Cette protection est encore plus indispensable dans le Bas-Médoc où le vignoble est de moindre valeur et la tendance à la construction diffuse assez forte.

b) Le massif forestier girondin.

Dans ce massif, il faudra renforcer la lutte contre l'incendie, maîtriser la création des surfaces agricoles et favoriser par ailleurs le reboisement. Entre l'agglomération bordelaise et les établissements nouveaux du littoral, l'urbanisation se limitera à une extension modérée des bourgs et évitera la prolifération des constructions sur les axes routiers, tout particulièrement ceux qui desservent les unités d'aménagement (bassin d'Arcachon, côte médocaine).

c) Les zones ostréicoles.

- L'activité ostréicole du bassin d'Arcachon qui écoule ses produits sur l'ensemble du marché national et même européen, a un poids économique important, qu'il convient encore de renforcer en assurant le maintien et l'extension de la production.

Les intéressés auront à résoudre les problèmes généraux d'organisation de la profession. Mais l'exercice de leur activité se heurte à un problème de compatibilité avec d'autres activités, concernant surtout la pollution des eaux et l'occupation du plan d'eau et de ses abords.

Plusieurs mesures sont à prendre pour y remédier :

- Mener à bien l'étude déjà engagée de l'équilibre hydraulique ;
- Garantir aux ostréiculteurs l'utilisation d'un certain nombre d'espaces ;
- Encourager les techniques de production qui s'affranchissent de la pollution actuelle ;
- Limiter le développement de l'habitat permanent pour ne pas accentuer cette pollution ;
- S'efforcer enfin d'éliminer cette pollution.

- La pointe du Nord-Médoc est l'une des grandes zones de captage de naissains en France. De nature très artisanale, cette activité utilise des sites proches de la future zone industrielle. Son devenir semble reposer sur l'orientation vers des productions plus élaborées (éventuellement aquaculture), qui pourraient être installées sur des sites équipés à cet effet dont la profession aura la garantie d'usage.

d) La vallée de la Garonne.

De Bordeaux à Langon, la vallée est marquée par la présence :

- A la limite de l'agglomération de Bordeaux, de crus de grande renommée (Graves rouges et blancs) orientés en partie vers l'exportation ;
- Plus au Sud, de grands vignobles producteurs de vins blancs (Sauternes-Barsac) ;
- Sur la rive droite, de vignobles de bonne réputation (Premières côtes de Bordeaux) mais aussi d'excellents crus (Loupiac, Sainte-Croix-du-Mont).

La volonté de préserver le vignoble et de ne pas transformer les axes routiers en véritables rues conduira à :

- Eviter l'urbanisation autour des échangeurs de l'autoroute vers Toulouse ;
- Permettre l'extension des bourgs et prévoir le développement de Langon.

e) L'Entre-Deux-Mers et le Libournais.

Les mêmes précautions devront être prises dans l'Entre-Deux-Mers pour préserver le vignoble et les autres activités agricoles, et pour éviter à la route Bordeaux-Libourne de devenir une voie urbaine.

Dans le même esprit, l'extension de Libourne devra respecter les vignobles de très haute valeur (Saint-Emilion, Pomerol, Fronsac).

CONTRAINTES

AGRICOLES

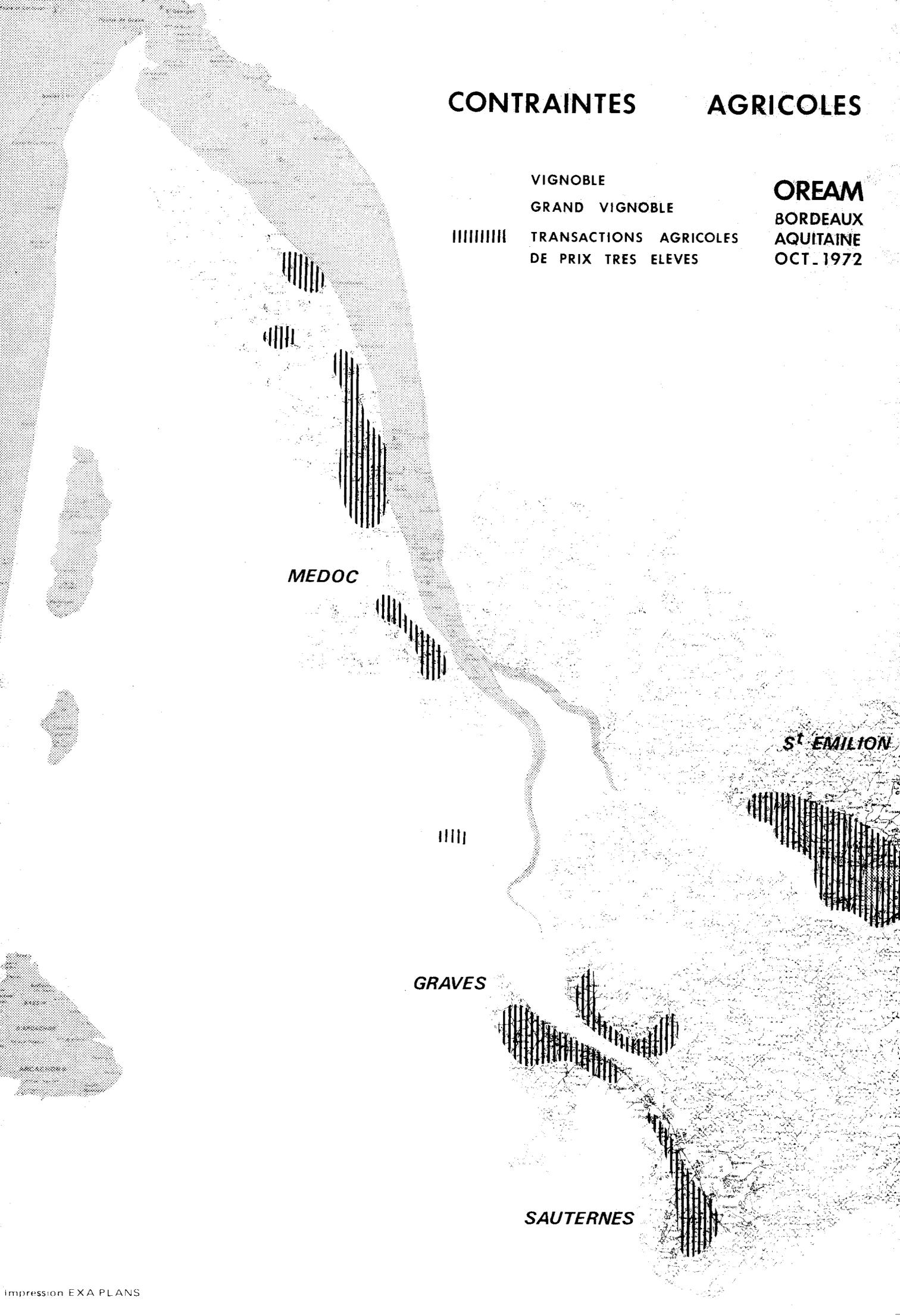
VIGNOBLE

GRAND VIGNOBLE

||||||| TRANSACTIONS AGRICOLES
DE PRIX TRES ELEVES

OREAM

BORDEAUX
AQUITAINE
OCT. 1972



MEDOC

ST-EMILION

GRAVES

SAUTERNES

f) Le Blayais.

La volonté de conserver les vignobles en renforçant leur qualité dans le Blayais doit être liée à un souci de soutien de cette zone dont l'évolution actuelle (exode important) traduit les difficultés. L'amélioration des liaisons avec Bordeaux, grâce au nouveau franchissement de la Dordogne et au passage de l'autoroute Bordeaux-Paris si le tracé par Saintes est retenu, devrait permettre l'implantation d'autres activités, notamment à Saint-André-de-Cubzac, et par conséquent donner un meilleur équilibre à cette zone.

g) Les zones maraîchères.

Dans le Nord-Ouest de l'agglomération, la protection des cultures maraîchères sera facilitée par un regroupement des exploitations permettant la mise en place de services communs. Cette zone constituera une coupure verte dans les nouveaux secteurs d'activité et d'habitat.

235 - Une orientation cohérente de l'habitat.

Le double principe qui vient d'être posé, d'une part d'urbanisations discontinues sur Libourne et les unités touristiques médocaines, d'autre part d'une orientation préférentielle de l'extension de l'agglomération bordelaise n'entrera que progressivement dans les faits. Il conviendra, notamment dans l'agglomération, que les opérations déjà engagées soient menées à leur terme, au prix éventuellement d'adaptations des programmes qui en faciliteraient la réalisation ou la commercialisation.

a) L'agglomération.

• **Le développement préférentiel du secteur Nord-Ouest** de l'agglomération s'appuie sur une série d'équipements structurants (zones d'activités de Mérignac-Le Haillan, de Blanquefort et de Grattequina, centre d'affaires secondaire du Lac et aéroport de Mérignac) et s'articule sur des voies routières (rocade, voie de dégagement Nord-Ouest). Il tient compte de la zone de bruit de l'aéroport, la construction de logements étant interdite dans cette zone.

L'urbanisation se développe donc :

- Dans le quartier du Lac, relié au centre par un transport en commun en site propre et par l'axe Nord-Sud ;
- En groupes moins denses le long de la chaîne des bourgs (Blanquefort, Le Taillan, puis Saint-Aubin et Saint-Médard) ;
- Par occupation de certains espaces libres, du nord de Mérignac à l'intérieur de la rocade.

Compte tenu des programmes déjà engagés dans d'autres secteurs, le rythme de construction des logements ne devrait s'accélérer que vers 1978-1980.

• **L'intégration des Z.U.P. de la rive droite** sera favorisée par le développement, au Nord-Ouest, notamment au Lac, d'activités dont les emplois seront facilement accessibles de la rive droite. Les tranches de logements qui restent à engager dans ces Z.U.P. devront comporter une part importante d'accession à la propriété notamment en logements individuels.

- **L'organisation du quadrant Sud-Ouest** passe par la limitation de l'extension urbaine au-delà de Pessac ; car il est impensable de vouloir ou de laisser faire une rue entre Bordeaux et Arcachon. La ZUP de Talence-Villeneuve-d'Ornon sera poursuivie. Quant aux nouvelles opérations d'envergure envisagées dans ce secteur, elles seront adaptées aux équipements existants ou actuellement programmés, tout en valorisant le potentiel universitaire ; leur programme sera réduit ou étalé dans le temps.

- **La restructuration du centre de Bordeaux**, dans le secteur sauvegardé, rendra à l'habitation la majeure partie des logements actuellement insalubres, certains d'entre eux étant détruits, d'autres étant utilisés par des bureaux, du commerce ou de l'artisanat. Ainsi sera freinée la dépopulation du centre qui nuirait à son animation.

La zone entre cours et boulevards pourra faire l'objet d'une densification sous trois conditions : ne pas prévoir de surfaces de bureaux, ne pas créer une contrainte supplémentaire pour le fonctionnement urbain (obligation de prévoir le stationnement à l'intérieur des îlots pour ne pas gêner l'accès au centre des habitants de la périphérie), ne pas aboutir à de grandes opérations publiques de rénovation.

b) Le reste de l'aire principale d'aménagement.

- *Libourne.*

Des relations faciles avec Bordeaux favoriseront une croissance accélérée de cette ville ; mais la voie rapide qui la reliera à Bordeaux ne doit pas devenir une artère urbaine.

- *Le bassin d'Arcachon.*

Du fait de ses vocations dominantes (ostréiculture et tourisme) et des problèmes de compatibilité entre ces activités et l'urbanisation permanente, celle-ci sera limitée dans ses extensions aux besoins découlant de ses activités.

La restructuration de la rive Sud (centre urbain relais d'Arcachon-La Teste) et de la rive Est (Arès-Andernos) sera engagée. L'amélioration des possibilités d'emploi de ces zones passe par la création de zones d'activités à Mios, La Teste et Andernos.

- *UPA 3 (Lacanau-Carcans).*

Attirée par la présence d'équipements touristiques, la population permanente de cette zone sera déjà notable en 1985. Son lieu d'emploi se trouvera soit sur place (tourisme renouvelé : classes vertes, formation permanente, entraînement sportif, séjour de personnes âgées), soit à la périphérie Nord-Ouest de Bordeaux (activités industrielles, établissements tertiaires du Lac).

Cette organisation suppose des relations très commodes avec Bordeaux, qui seront assurées dans un premier temps par route et améliorées à l'horizon 1985-1990 par la mise en place d'un transport en commun en site propre. La majorité des habitants sera groupée autour des pôles d'équipements de Lacanau-bourg et du Moutchic, dont ils assureront la permanence de fonctionnement et d'animation ; c'est dans ces pôles qu'il faudra réserver l'implantation des stations du transport en commun.

- *UPA 1.*

Soulac sera restructurée et développée en fonction des implantations d'entreprises dans la zone industrielle du Verdon.

- *UPA 2.*

L'aménagement de cette unité conservera son caractère essentiellement touristique, mais permettra l'installation de permanents travaillant au Verdon.

236 - Mode de vie et culture.

- L'accueil des immigrants sera facilité par des bureaux d'information disséminés dans les différents quartiers de l'agglomération. Ils renseigneront les nouveaux arrivants sur les démarches qu'ils auront à effectuer, leur facilitant la recherche d'un logement, d'un emploi pour leur femme, leur signalant les différentes associations auxquelles ils peuvent être intéressés à participer, par les informations qu'ils donneront sur la vie locale. Les moyens les plus modernes (télécommunications) favoriseront l'intégration sociale des nouveaux venus.

- Bordeaux cherchera à profiter au maximum des nouvelles chaînes de télévision pour renforcer son rôle national et accentuer une solidarité régionale. La mise en service de la troisième chaîne à la fin de 1973 sera l'occasion d'amorcer le processus. En effet la direction de l'ORTF veut en faire une chaîne à la disposition des régions. Les programmes seront constitués d'émissions réalisées dans les centres de télévision régionaux et diffusées sur le réseau national : il s'agira moins d'informations que d'émissions culturelles, économiques, tribunes libres, variétés, etc., concernant telle ou telle région. En utilisant cette possibilité, Bordeaux et l'Aquitaine auront l'occasion de faire preuve de leur originalité et de leur unité, mais il est nécessaire pour cela que Bordeaux soit équipée d'un centre de production.

- La métropole doit aussi chercher à améliorer son image culturelle en portant son effort sur trois points :

- Diversifier son offre culturelle qui devra atteindre des publics plus nombreux. En tirant parti de la politique générale de décentralisation culturelle où la mobilité des spectacles tient une place essentielle, Bordeaux pourra constituer un centre relais important du réseau culturel national. Ainsi elle pourrait être un des premiers relais du nouveau centre culturel du plateau Beaubourg ;

- Trouver une spécificité culturelle qui lui permette de se situer parmi les grands centres culturels internationaux. Ainsi Bordeaux pourrait accueillir chaque année de grandes manifestations d'art international contemporain. Un centre d'information, ouvert à tous, sur l'art contemporain pourrait également être prévu ;

- Etendre son offre à toute l'année, y compris la saison estivale. Une complémentarité entre Bordeaux et la Côte sera trouvée, pour offrir une diversité d'activités culturelles aux touristes, permettant aux Bordelais qui ne sont pas en vacances de ne plus être privés de spectacles à ce moment-là.

- Les équipements culturels vivent difficilement isolés. Ils ne s'épanouissent que dans les lieux où existe déjà un certain nombre de services auxquels les milieux culturels donnent ensuite un cachet particulier. A Bordeaux, le quartier le mieux doté à cet égard est le secteur sauvegardé qui rassemblera donc l'essentiel de l'activité culturelle. Son rayonnement dépassera largement le cadre de l'aire métropolitaine.

Le centre culturel de Saint-Médard-en-Jalles prendra une certaine importance pour les populations implantées dans le Nord-Ouest de l'agglomération ; le campus universitaire verra ses activités culturelles renforcées et s'ouvrira sur le secteur de l'agglomération qui l'entoure.

237 - Une politique des transports.

Les transports doivent avoir un triple rôle :

— Garantir à la métropole l'ouverture vers l'extérieur qui a toujours été sa caractéristique première et la renforcer en adaptant aux besoins de l'économie moderne les deux outils essentiels que sont le port et l'aéroport principal de Bordeaux ;

— Relier la métropole aux différents espaces de la région selon les modalités décrites dans la première partie ;

— Assurer le fonctionnement de l'aire principale d'aménagement en mettant en relation de façon très commode l'agglomération bordelaise et les urbanisations discontinues qui l'entourent : c'est le rôle des transports terrestres, qu'ils soient individuels ou collectifs.

a) Infrastructures aéroportuaires.

• Nous avons vu qu'un effort particulier devait porter sur l'ouverture de lignes aériennes nouvelles par légère anticipation sur la demande sans négliger l'adaptation de l'offre à l'augmentation du trafic sur les lignes existantes. Dans cette perspective, le nombre de passagers serait de 2 900 000 vers 1985 et de l'ordre de 4 500 000 vers 2 000 (pour 500 000 actuellement), ce qui conduirait au nombre de mouvements d'appareils suivant :

NOMBRE DE MOUVEMENTS ANNUELS			
	1971	Vers 1985	Vers 2000
Aviation commerciale	15 000 ⁽¹⁾	53 000	79 000
Aviation d'affaires, officiels, constructeurs	7 000	27 000	48 000
Aviation de tourisme travail aérien	7 000	30 000	57 000
Militaires	28 000	?	?
TOTAL	57 000	110 000 ⁽²⁾	185 000 ⁽²⁾
dont Aéroport de Mérignac	57 000	90 000 ⁽²⁾	120 000
Aviation sportive	55 000 ⁽³⁾	95 000	200 000

(1) Affectée par la grève de mars 1971.

(2) Auxquels s'ajoutent les mouvements militaires.

(3) Traitée à Saucats et Yvrac.

• L'infrastructure actuelle de Mérignac est capable de traiter 100 000 à 120 000 mouvements par an selon l'homogénéité des trafics ; elle est donc suffisante pour recevoir, jusqu'en l'an 2000 et sans doute au-delà, la totalité de l'aviation commerciale et une partie de l'aviation d'affaires.

Il s'agit donc de savoir comment seront traités les autres trafics ; deux solutions sont envisageables :

— L'une consiste à orienter vers d'autres aérodromes les appareils qui ne peuvent être reçus à Mérignac. Pour l'aviation de tourisme et la partie de l'aviation d'affaires refusée à Mérignac ainsi que pour les besoins de l'aviation sportive, l'aérodrome de Saucats ne saurait suffire. Il faut donc envisager la création d'un aérodrome supplémentaire. Etant donné les servitudes de navigation aérienne (accès à l'aéroport de Mérignac, zones militaires sur le littoral), il pourra se situer au Nord de Sainte-Hélène, répondant en même temps aux besoins en aviation de voyage de l'UPA 3 et l'UPA 2. Dans ce cas, la piste Nord-Est/Sud-Ouest de l'aéroport de Mérignac sera utilisée comme piste principale, la piste Est/Ouest ne servant que rarement (vent traversier exceptionnellement fort ou travaux sur la piste principale) ce qui réduira sensiblement la gêne occasionnée aux habitants d'une partie du Sud-Ouest de l'agglomération.

— La seconde solution consisterait à développer sur place les infrastructures par la création d'une deuxième piste couplée avec la piste principale actuelle ; cela porterait la capacité des pistes à près de 200 000 mouvements par an, permettant d'écouler jusqu'en l'an 2 000 les trafics prévisibles.

Le choix devra être fait **au plus tard vers 1980** pour que les nouveaux équipements soient en place en 1985, mais il faudra au préalable en réserver l'emprise.

- Le maintien de l'aviation commerciale à Mérignac suppose, outre la maîtrise de l'urbanisation au voisinage de l'aéroport, l'organisation des transports terrestres à partir de l'aérogare : à la nécessité d'offrir une capacité de transport suffisante, s'ajoute l'obligation d'assurer des temps de transport fiables.

L'aéroport sera desservi :

— Par la rocade qui le reliera directement au quartier du Lac, à l'université, et qui permettra l'accès rapide aux voies de dégagement de l'agglomération ;

— Par une voie nouvelle vers Mériadeck et le centre ;

— Par un transport en commun en site propre, établi sur cette plateforme, assurant la liaison avec Mériadeck, le centre, la gare et le Lac.

b) Installations portuaires.

Les trafics engendrés par les industries lourdes et semi-lourdes, mais aussi le développement des autres trafics portuaires, supposent que soient réalisés d'ici 1985 un certain nombre de travaux d'amélioration des installations portuaires, en faveur du fond de l'estuaire et surtout du Verdon.

- En fond d'estuaire, il conviendra d'améliorer les accès pour permettre à des navires de tonnage un peu plus élevé qu'actuellement, d'atteindre les sites portuaires de la rive droite et de la rive gauche. Les travaux d'équipement porteront sur l'achèvement de la modernisation des installations de la rive droite (Bassens) et surtout sur l'ouverture du site de Grattequina, par la réalisation d'un linéaire de quai suffisant et des installations qui doivent l'accompagner.

- Au Verdon, il sera essentiel, si l'on veut assurer d'abord le lancement puis la compétitivité du site, de réaliser un ensemble d'ouvrages augmentant la capacité de réception des installations et la sécurité de l'accostage : il s'agira notamment de la digue de calibrage, de nouveaux postes de réception pour les pétroliers et pour les navires porte-conteneurs, puis d'une première darse en arrière de la digue. Progressivement, il conviendra aussi de poursuivre les travaux d'approfondissement du chenal d'accès, afin de permettre à des navires de la classe des 250 000 tonnes à pleine charge, et ultérieurement davantage, d'atteindre le Verdon.

c) Transports dans l'aire principale d'aménagement.

- *Le réseau routier :*

- Vers Saint-André-de-Cubzac, Libourne, Langon et Arcachon, la voirie rapide de dégagement sera mise en service vers la fin du VI^e Plan ;

- Pour le Médoc, on est conduit à envisager à long terme une voie rapide de la rocade au Verdon, selon un tracé médian pouvant ultérieurement se raccorder à l'autoroute vers Paris, par une bretelle franchissant l'estuaire.

A court terme, le dégagement Nord-Ouest de l'agglomération peut être obtenu grâce à une voie nouvelle, ultérieurement intégrable à une autoroute, entre le CD 1 et le CD 6 et utilisant la déviation de Saint-Médard en cours de réalisation par le Département. Cette voie nouvelle dont le raccordement à la rocade doit être entrepris en prolongement de la déviation de Saint-Médard, déboucherait au Nord sur les déviations de Castelnau et de Sainte-Hélène déjà envisagées par le Conseil général. Ce dispositif permettrait une amélioration sensible de la desserte de la zone de Pauillac grâce à la déviation de Saint-Laurent ; lorsque le trafic poids lourds le justifiera, un renforcement de la chaussée de Castelnau à Pauillac pourra être envisagé.

Simultanément un accès nouveau à la zone industrielle du Verdon sera créé depuis le Sud de Saint-Vivien.

A moyen terme, les trafics touristiques justifieront le doublement sur place du CD 6 entre Sainte-Hélène et Lacanau. Prolongée par la déviation de Lacanau et l'aménagement de la voirie jusqu'à Lacanau-Océan, cette voie permettra une desserte facile de l'UPA 3 depuis Bordeaux et une grande partie de la région.

A plus long terme, ce dispositif pourrait être complété par une voie nouvelle intégrable à une autoroute et prolongeant le dégagement Nord-Ouest de l'agglomération jusqu'à Saint-Vivien, à moins que les trafics ne justifient à cet horizon la mise en œuvre d'une autoroute complète sur cette section.

- *Les transports en commun.*

- Des mesures d'exploitation doivent permettre d'offrir entre Bordeaux et Libourne, Bordeaux et Langon, Bordeaux et Arcachon, des fréquences élevées tendant à la desserte cadencée ;

- Vers les lacs girondins, un développement équilibré de l'urbanisation nouvelle de ce secteur (30 000 à 45 000 résidents permanents vers 1985-1990) ne justifiera la mise en service d'un transport en commun en site propre entre Bordeaux-Lac et Lacanau-Océan que vers cette date. Cependant l'urbanisation de ce secteur devra être organisée en fonction du transport en commun futur, notamment en réservant l'emprise nécessaire à son infrastructure.

d) Transports dans l'agglomération.

De grandes réalisations de voirie sont en cours dans l'agglomération, d'autres sont programmées ou seulement envisagées. La complexité croissante des problèmes de transport exige d'abord que leur solution soit conçue globalement, ce qui peut être fait par le moyen d'études :

— L'une, **étude globale de transport**, concernant les trois aspects étroitement imbriqués : voirie, stationnement, transport en commun ;

— L'autre, plus spécialisée, sur les transports en commun en site propre qui, à terme, seraient d'une nécessité absolue pour le fonctionnement correct du centre. L'étude doit préciser les échéances et permettre de réserver les sites nécessaires.

Mais sans anticiper sur les résultats de ces études, il est possible de donner un certain nombre d'orientations sur les points les plus urgents ou les plus importants.

• *La voirie.*

— La rocade rive gauche, grâce à l'accélération de son financement décidée par le Comité Interministériel, sera dotée, au début du VII^e Plan, d'une chaussée au moins, sur la totalité de son parcours, ce dernier étant entièrement autoroutier (deux fois deux voies) à la fin du VII^e Plan. Ultérieurement, cette autoroute pourra être portée à deux fois trois voies.

— A l'intérieur même de l'agglomération, l'axe Nord-Sud permettra d'accéder depuis le Nord et le Sud au parking des Quinconces et assurera ainsi l'accès au centre. La réalisation de la partie centrale de cette voie entre le pont de Pierre et le cours Xavier-Arnoz suppose la libération des emprises portuaires et la détermination d'une solution technique mettant en valeur l'architecture exceptionnelle de la façade des quais (voie semi-enterrée par exemple). La partie Sud est en cours d'aménagement du pont de Pierre au boulevard Jean-Jacques-Bosc, selon une solution « à niveau » dont la mise en service coïncidera avec celle de la rocade entre le boulevard Jean-Jacques-Bosc et l'autoroute vers Toulouse. Pour la partie Nord, assurant la liaison centre ville-quartier du Lac, il importe de déterminer les caractéristiques définitives de l'ouvrage et d'envisager une solution provisoire « à niveau ».

— Le dégagement de Mériadeck vers l'Ouest peut être assuré par une voie nouvelle à niveau, dont l'étude est engagée et doit être achevée en 1973. Cette voie répondra, mieux que ne pourrait le faire une autoroute urbaine dont la réalisation est toujours délicate et onéreuse, à la nécessité de désenclaver au plus vite Mériadeck. Sa réalisation, au moins jusqu'aux boulevards, est à prévoir en tout état de cause avant l'achèvement de certains programmes de bureaux publics prévus pour 1977-1978. Au-delà des boulevards le prolongement de ce dégagement vers l'Ouest et plus particulièrement vers l'aéroport est également à envisager selon une solution « à niveau », de manière à obtenir une réalisation rapide et à réserver la possibilité d'y implanter un transport en commun en site propre.

— Pour la pénétrante Sud-Ouest, l'acquisition des terrains est actuellement programmée entre la rocade et les boulevards. Avant qu'on ait pu prolonger cette voie à l'intérieur des boulevards, l'accès au centre ne pourra se faire que par un raccordement à la voie de dégagement Ouest de Mériadeck. Plutôt que d'organiser un parcours en baïonnette par les boulevards déjà saturés, il doit être envisagé un branchement direct sur le dégagement Ouest grâce à une voie nouvelle qui, de plus, desservirait le CHU.

— L'aménagement des « barrières », carrefours entre les boulevards et les radiales existantes, est indispensable pour débloquer une situation déjà particulièrement difficile. Malgré les efforts faits sur la voirie rapide urbaine, ces intersections seront de plus en plus fréquentées. L'urgence de leur aménagement doit conduire à définir et à mettre en œuvre rapidement une solution adaptée à chacune d'elles (passage inférieur radial ou transversal...).

— Sur la rive droite, avant la construction d'un quatrième pont sur la Garonne, il est important d'assurer la liaison vers l'autoroute A 62, par le pont Saint-Jean, le boulevard Nord, le pont Saint-Emilion, et le CD 10 vers Bassens et Ambès. Cela suppose la mise en œuvre de la voie nouvelle prévue entre le pont Saint-Emilion et Bassens.

Vers 1985, les trafics franchissant le fleuve justifieront la construction d'un quatrième pont, sans doute au droit du boulevard Jean-Jacques-Bosc. Dans un premier temps, ce pont se raccordera aux quais rive droite en cours d'élargissement, puis à la rocade rive droite qui pourra être réalisée à une chaussée avant d'être aménagée en autoroute. Toutefois, la section de cette rocade reliant la RN 89 à l'autoroute Nord pourra être mise en service avant la construction du quatrième pont.

• *Transports en commun.*

Une étude globale de transport en commun pour l'agglomération de Bordeaux va être lancée par la Communauté urbaine. Le Comité Interministériel a décidé une subvention en sa faveur.

L'objectif de cette étude est de définir un système de transport en commun pour l'agglomération et de déterminer, avant la fin de 1973, les modalités de réalisation d'une première ligne dont la mise en service devrait intervenir avant 1980 et qui desservirait sans doute le Lac, le Grand-Parc, le centre traditionnel et Mériadeck, la gare Saint-Jean.

A l'horizon 1985-1990, l'agglomération pourrait, grâce aux efforts soutenus des collectivités, disposer non seulement de cette première ligne, mais également d'une deuxième reliant Mériadeck à l'aéroport.

Cette conception suppose une politique de prévoyance dans le cadre des opérations d'urbanisme en cours :

— Mériadeck sera sans aucun doute un nœud important de transports en commun dont il faut préserver les possibilités d'implantation ;

— Le quartier du Lac devra être conçu en fonction d'une desserte en transports en commun, avec organisation de la rupture de charge entre ce transport urbain et le transport interurbain qui assurera la relation avec les Lacs girondins ;

— A la gare, les installations terminales devront être adaptées pour assurer la rupture de charge la plus commode entre le train et le transport urbain.

e) *Transports dans le centre.*

Le réseau de voirie déjà décrit a notamment pour objectif d'assurer l'accès au centre en voiture particulière, mais le stationnement y sera-t-il possible ?

• Il y a lieu de distinguer deux types de stationnement : l'un de courte durée pour les courses et les affaires, l'autre de longue durée lié au domicile et à l'emploi.

— La mise en place récente du stationnement payant dans le centre a pour but de privilégier le stationnement court, qui permet une rotation élevée de l'usage d'un emplacement.

— Mais cela n'apporte pas de solution au stationnement de longue durée, les tarifs des parkings qui lui sont destinés pouvant paraître ségrégatifs.

• Compte tenu de leur complexité et de leur étroite relation avec les questions de circulation et de transports en commun, les problèmes de stationnement sont à examiner d'une manière très précise dans le cadre de l'étude globale de transports. Dès à présent, toutefois, certains éléments se dégagent :

— Les 5 000 places prévues à Mériadeck étant destinées au domicile et à l'emploi ne permettront pas d'assurer le stationnement des visiteurs du centre commercial et des bureaux. La création d'un parking très proche du centre commercial et d'un autre au voisinage des bureaux publics s'impose ;

— Le « curage » des îlots dans le secteur sauvegardé doit permettre d'offrir des places pour le stationnement des voitures de leur habitants, mais cela sera sans doute insuffisant pour résoudre l'ensemble du problème du stationnement domicile dans ces quartiers ;

— Des parkings de longue durée devront être envisagés en périphérie du centre : Quinconces, Victoire, gare Saint-Jean..., mais il restera à résoudre une question importante :

Comment s'effectueront les déplacements à l'intérieur du centre, du point de stationnement au lieu de destination ?

Les distances sont importantes : ainsi, des Quinconces au quartier de Mériadeck la distance est de l'ordre de 1 500 à 2 000 mètres. Le caractère pénible de tels déplacements à pied peut être atténué par la création de cheminements réservés aux piétons, comme cela se pratique dans beaucoup de villes étrangères et dans quelques villes françaises. Il conviendra également d'envisager la mise en place dans le centre de transports en commun dits « hectométriques » (tapis roulants...).

— Mais la possibilité de créer des parkings dans le centre et surtout d'élargir les rues qui y mènent atteindra vite sa limite. Une part de plus en plus importante des déplacements dans le centre, notamment pour l'emploi, devra se faire grâce aux transports collectifs, d'où la nécessité de créer des transports en commun offrant une qualité de service de plus en plus élevée.

3. la mise en œuvre

Pour atteindre les objectifs très larges qui viennent d'être définis pour la région et la métropole, il convient d'engager rapidement un ensemble d'actions concrètes, et de prendre parallèlement les mesures qui s'imposent pour faciliter la réalisation des étapes suivantes.

31 — LES DÉCISIONS-CLES

Une grande part des réalisations reviendra au secteur privé, mais les décisions à prendre et les actions à mener par les pouvoirs publics doivent les orienter dans le sens souhaité et les maintenir dans le cadre fixé. Ces décisions et ces actions dont la plupart sont urgentes sont classées ci-après par objectifs sectoriels majeurs.

311 - Le port de Bordeaux.

L'effort d'équipement doit être activement poursuivi, car il conditionne l'animation économique et la structuration industrielle de la zone bordelaise et de toute la région Aquitaine.

Il est fondamental que les objectifs à court terme soient atteints :

- Pour le Verdon : digue de calibrage, approfondissement des passes d'accès, poste public à conteneurs ;
- Pour le fond d'estuaire : poursuite de la modernisation des installations rive droite (Bassens), ouverture du site de Grattequina en fonction notamment du transfert des installations portuaires situées au centre ville.

312 - Industries lourdes.

L'option chimique et pétrochimique étant affirmée par les pouvoirs publics, il est nécessaire que ceux-ci la fassent prendre en compte par les groupes industriels pétroliers et chimiques qui peuvent la réaliser.

Dans la mobilisation des sites destinés aux industries lourdes, la première urgence revient à la zone du Verdon pour laquelle, parallèlement aux travaux portuaires qui viennent d'être cités, il convient :

- D'entreprendre les travaux d'équipement de la zone industrielle pour une première tranche d'une centaine d'hectares minimum ;
- De construire rapidement la section de la future voie rapide du Médoc entre le Verdon et le sud de Saint-Vivien où elle se raccordera au CD 1.

Pour les sites industriels de l'amont, il est souhaitable de poursuivre dans une première étape l'équipement sur la rive droite d'une centaine d'hectares, et pour Grattequina d'engager la réalisation de la zone industrielle dès la mise en service des premières installations portuaires.

313 - Industries légères.

- Comme ce type d'activités est le plus susceptible de s'établir dans les villes moyennes, un effort important de promotion et d'accueil devra être fait pour orienter les projets qui s'y prêtent vers ces villes, c'est-à-dire : Pau, Bayonne, Périgueux, Agen, Bergerac, ainsi que Mont-de-Marsan, Dax, Villeneuve-sur-Lot et Marmande. Les incitations financières et fiscales devront être renforcées en leur faveur.

- Pour l'aire principale d'aménagement, il conviendra de porter les efforts sur l'amélioration des conditions générales qui concourent à l'attraction de ces activités et sur l'offre de nouvelles zones d'implantation.

— Parmi les conditions générales, il faut souligner l'intérêt de favoriser l'intensification des relations entre les recherches universitaires et les activités : une attention particulière devrait s'attacher au développement des disciplines orientées vers l'écologie, vers l'appréhension des besoins spécifiques aux pays du Tiers-Monde et vers le tourisme. Par ailleurs, la création de nouvelles liaisons aériennes avec l'étranger apparaît comme un facteur important pour l'implantation d'entreprises d'envergure nationale ou internationale.

— L'offre de sites industriels dans l'agglomération bordelaise devra s'élargir par la réalisation de la zone industrielle de Mérignac — Le Haillan et par l'extension de celle de Blanquefort, tandis que dans d'autres secteurs seront créées des zones plus modestes répondant essentiellement aux besoins de desserrement.

314 - Tertiaire.

C'est un secteur à développer largement à Bordeaux, notamment en tirant parti de la décentralisation amorcée récemment au bénéfice des grandes agglomérations. Il s'agira en premier lieu d'offrir des structures d'accueil adaptées aux cas très divers des établissements tertiaires. Le nombre et la variété de ces entreprises, dont la dispersion est peu souhaitable, comme nous l'avons déjà vu, nécessitent la constitution d'un échelon de promotion, d'orientation et de coordination, au niveau de l'agglomération dans la première phase. L'action de cet échelon permettra de promouvoir les deux opérations prévues pour l'accueil du tertiaire, Mériadeck et le Lac, en orientant vers elles les nouvelles surfaces de bureaux, facilitant par contre coup l'application de l'interdiction de construire d'importants programmes de bureaux en dehors de ces deux opérations.

La priorité donnée aux deux opérations de Mériadeck et du Lac et la priorité absolue donnée à Mériadeck doivent se concrétiser :

a) En faveur de Mériadeck.

- Par une série de mesures qui viseront d'abord à hâter sa réalisation et à favoriser sa commercialisation :

— Amélioration de son dégagement par la réalisation d'une voie routière jusqu'aux boulevards et plus tard jusqu'à l'aéroport ;

— Accélération des implantations des services publics et des collectivités locales ;

— Réalisation du jardin central ;

- Création d'un centre commercial aussi important que possible, assurant le renforcement de l'attraction de l'ensemble du centre ville :
- Ouverture sur le centre ancien par la réalisation de cheminements piétonniers et de transports collectifs adaptés à ce site urbain ;
- Assouplissement des dispositions du plan masse pour permettre de répondre à une demande isolée d'ampleur moyenne ou modeste, avant d'avoir atteint le seuil nécessaire à la réalisation complète d'un îlot.
- Par la mise en œuvre de mesures de prévoyance, afin d'y permettre plus tard la localisation d'une station importante, peut-être d'une plaque tournante, du futur réseau urbain de transport en commun en site propre.

b) En faveur du Lac.

- Par l'orientation vers cette opération des demandes de tertiaire recherchant des bureaux à bon marché, qui ne peuvent trouver place dans Mériadeck, et plus particulièrement vers les terrains proches du principal échangeur situé entre le Lac et le pont d'Aquitaine ;
- Par des mesures de réservation de la partie Nord-Est pour l'implantation à terme de tertiaire lié notamment au transfert du port à Grattequina et à la réussite du Verdon ;
- Par l'accélération de la réalisation de l'axe Nord-Sud dans sa partie Nord ;
- Par la prévision au plan masse de stations du futur transport en commun en site propre, la principale devant à terme assurer la rupture de charge entre le réseau urbain et le réseau interurbain qui permettra la liaison avec les lacs girondins ;
- Par la condition mise à l'implantation éventuelle d'une surface commerciale, de pouvoir disparaître ou s'intégrer ultérieurement à un centre commercial important.

315 - Liaisons aériennes.

- L'ouverture de la métropole sur l'extérieur doit se matérialiser à très court terme (un an ou deux) par :
 - L'adaptation à la demande des capacités offertes vers Paris ;
 - L'amélioration des relations existantes par l'augmentation des fréquences vers Londres et Genève, et par la création d'une liaison directe vers Nice ;
 - La mise en service de lignes nouvelles en premier lieu vers Francfort, mais aussi vers les métropoles de Lorraine et du Nord.
- Pour maintenir l'activité de l'aéroport de Mérignac et pour en faciliter le fonctionnement, des mesures doivent être prises pour :
 - Empêcher la construction de logements dans la zone de bruit ;
 - Réserver sur la plate-forme aéroportuaire les terrains nécessaires soit pour la création éventuelle d'une deuxième piste, soit pour l'implantation d'activités ;
 - Relier l'aérogare au centre (Mériadeck) par la création d'une voie nouvelle dont il faudra très rapidement déterminer le tracé puis maîtriser l'emprise.

316 - **Transports.**

a) La voirie.

- La décision sur la date de mise en service et sur le choix du tracé de l'autoroute Poitiers-Saint-André-de-Cubzac est urgente.
- Dans l'aire principale d'aménagement, en plus des voies de dégagement déjà lancées, la voie rapide Bordeaux-Le Verdon doit être réalisée progressivement : d'une part de la rocade vers Castelnau-Sainte-Hélène, d'autre part du Verdon vers Saint-Vivien.
- Dans l'agglomération le réseau de voirie doit être complété par :
 - L'achèvement de la rocade rive gauche ;
 - La réalisation de l'axe Nord-Sud dans ses parties centrales et Nord ;
 - La création progressive d'une voie nouvelle de Mériadeck aux boulevards et à l'aéroport ;
 - Le prolongement du boulevard Nord du Pont Saint-Emilion à Bassens avec raccordement à l'autoroute Nord de Bordeaux (A 62) et la préparation de la section de la rocade rive droite comprise entre la RN 89 et l'autoroute A 62 ;
 - L'engagement de la pénétrante Sud-Ouest de la rocade vers les boulevards ;
 - L'accès depuis le Lac à Grattequina.

b) Les transports en commun.

- La recherche de meilleures cadences et d'horaires plus adaptés sur le réseau ferré sera engagée avec la S.N.C.F. pour les liaisons à grande distance, pour les relations entre Bordeaux et les villes moyennes d'Aquitaine et pour la desserte de Libourne, Arcachon et Langon.
- L'étude des transports en commun dans l'agglomération devra être menée selon un échéancier rigoureux pour parvenir au plus tôt à la mise en service d'une première ligne. Une étude sur les transports en commun à courte distance dans le centre et Mériadeck sera également entreprise.

317 - **Habitat.**

Pour l'urbanisation, il s'agit de favoriser la poursuite des opérations engagées grâce à d'éventuelles inflexions de leurs programmes, et d'amorcer des opérations nouvelles. Il convient en particulier :

- De poursuivre le programme des Z.U.P. de la rive droite en l'infléchissant vers l'habitation individuelle pour en faciliter l'achèvement ;
- De s'assurer la maîtrise foncière des nouveaux sites urbanisables au Nord-Ouest et de réaliser leur desserte routière par le raccordement complet de la déviation de Saint-Médard à la rocade vers le Lac ;
- De mener à bien la réalisation de la Z.U.P. de Talence - Villenave-d'Ornon, mais de réduire ou d'étaler dans le temps les opérations nouvelles au Sud-Ouest ;
- De hâter la réalisation des équipements et des hébergements touristiques dans l'U.P.A. 3 tout en préparant l'implantation de l'habitat permanent autour des pôles d'équipement ; la voie de dégagement Nord-Ouest de Bordeaux est à réaliser corrélativement jusqu'aux déviations de Sainte-Hélène et Castelnau ;

- De donner sur le Bassin d'Arcachon la priorité aux activités ostréicoles et touristiques par rapport au développement d'un habitat permanent qui serait lié à des activités extérieures au Bassin ;
- D'encourager certaines expérimentations, portant soit sur la conception de l'habitat, soit même sur la pratique de nouveaux modes de vie. Leurs résultats seront très utiles pour déterminer la meilleure stratégie de promotion de ces « produits » et pour orienter la réalisation ultérieure de nouveaux impacts urbains.

318 - Espaces ruraux.

Ces espaces, qui exercent une double fonction de support de l'activité agricole et d'environnement naturel, doivent être l'objet de mesures particulières tendant à :

- Favoriser l'orientation vers un objectif de qualité de certaines productions agricoles, notamment des vignobles de valeur moyenne ;
- Préserver l'espace naturel, en interdisant la prolifération de constructions le long des routes, et en les autorisant en extension modérée des bourgs.

32 — UN CADRE D'ACTION ADAPTE

Dans la poursuite des objectifs, nous venons de voir l'importance des actions publiques capables d'orienter la localisation des activités et de l'urbanisation à venir. A ces moyens directs, qui reposent essentiellement sur le financement d'équipements, doit s'ajouter un ensemble de mesures permettant d'orienter l'initiative privée vers les opérations envisagées, et l'empêchant, à l'inverse, de sortir des limites prévues pour l'urbanisation.

Ce souci se traduira :

- Par le recours à la réglementation et à des moyens de maîtrise foncière pour s'opposer à tout projet mettant en péril l'atteinte de l'objectif et pour préparer par des acquisitions les opérations futures ;
- Par l'adaptation des structures à l'ampleur de la tâche entreprise.

321 - La maîtrise de l'urbanisation.

a) Les mesures réglementaires.

- Certaines de ces mesures auront des objectifs précis :
 - Réserver tel ou tel espace pour une affectation future (zone d'activité, infrastructure) ;
 - Préserver de toute urbanisation des zones affectées par les nuisances (pollution, bruit...) entraînées par des activités d'intérêt majeur.

Cette notion est particulièrement capitale pour la zone de bruit de l'aéroport, qui ne devra recevoir que des espaces verts, et, sous certaines conditions, des activités ;

- Conserver des espaces naturels, qu'ils aient une vocation agricole (vignoble, cultures maraîchères...) ou une fonction écologique (zone biologique fragile, zone de protection de sources...), en particulier les quelques espaces verts qui subsistent encore dans l'agglomération.

- Ces mesures entreront dans le cadre plus large des documents d'urbanisme : Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) et Plans d'Occupation des Sols (P.O.S.) complétés, pour les espaces à vocation rurale, par des Plans d'Aménagement Ruraux (P.A.R.).

Il est donc important de pouvoir disposer rapidement des S.D.A.U. de Bordeaux, de Libourne, de Langon, du Nord-Médoc, des lacs girondins et du Bassin d'Arcachon qui prendront en compte les options du schéma de la métropole de Bordeaux proposées dans le présent document, et, en outre pour le littoral, celles du schéma de la Côte Aquitaine.

b) Une maîtrise foncière efficace.

- Les Zones d'Aménagement Différé (Z.A.D.).

Les Z.A.D. sont adaptées à la préservation de terrains à aménager à moyen terme par la collectivité. Elles permettent également la maîtrise des sols que des initiatives privées tenteraient de détourner de leur destination : protection contre une urbanisation abusive autour des échangeurs autoroutiers, ou dans les espaces verts... Par le droit de préemption que peut exercer la collectivité lors d'une vente, les Z.A.D. ont l'intérêt de fixer le niveau des prix fonciers. C'est pourquoi elles précèdent souvent l'engagement de programmes d'acquisitions.

Un certain nombre de Z.A.D. existe déjà dans l'agglomération. De nouvelles seront créées, d'une part dans les zones qu'il est prévu d'aménager à moyen terme, d'autre part dans les sites qui font l'objet d'une forte pression de l'urbanisation.

- Les acquisitions foncières directes.

Nécessaires pour préparer les grandes opérations d'aménagement, elles sont actuellement effectuées par divers organismes : Communauté Urbaine, Département, Port Autonome, Chambre de Commerce, Etat dont Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine... Mais un problème de coordination se pose. Il peut être illustré par la zone industrielle du Verdon : elle concerne évidemment le port, elle intéresse aussi le département, mais elle ne peut être indifférente aux responsables bordelais, ni à la Mission Interministérielle.

322 - Des structures adaptées à l'œuvre entreprise.

Déjà, la nécessité d'une meilleure cohérence des actions d'équipement a conduit à la mise en place en 1968 d'un établissement public, la Communauté Urbaine de Bordeaux, compétente dans de nombreux domaines (assainissement, voirie, urbanisme...).

L'extension progressive des liens de solidarité quotidienne à un espace appelé aire principale d'aménagement, décrit ci-dessus, et l'ampleur croissante des problèmes à résoudre devront conduire à :

- Renforcer la coopération entre les instances locales élues, notamment entre le Conseil de la Communauté, le Conseil général et bientôt le Conseil régional ;
- Mettre en place certains outils techniques, au besoin par l'extension du domaine des compétences de la Communauté.

Certains de ces outils sont d'une urgence particulière.

a) Un organisme coordinateur foncier (éventuellement établissement public).

En permettant de réunir les moyens financiers nécessaires aux acquisitions, il aurait de nombreux avantages :

- Associer les différents maîtres d'ouvrage pour un objectif commun ;
- Assurer la maîtrise foncière et orienter l'urbanisation ;
- Etre l'interlocuteur unique de l'Etat pour la mise en œuvre d'un programme de réserves foncières, auquel l'Etat participera d'autant plus aisément que l'objectif en sera cohérent ;
- Etablir les programmes d'acquisition permettant l'information des propriétaires et utilisateurs de terrains suffisamment à l'avance.

Quel serait précisément son rôle ?

- Protéger les terrains de la spéculation par la possibilité d'exercer le droit de préemption dans les Z.A.D. à créer ;
- Acquérir les sols au fur et à mesure des besoins (zones à aménager pour les activités, logements, services, infrastructures, espaces verts...);
- Procéder à des acquisitions d'opportunité dans des zones destinées à plus long terme à être aménagées.

Sa zone d'action comprendrait l'aire principale d'aménagement et la Côte Aquitaine (Gironde - Landes).

b) Un organisme des transports.

La complexité croissante des problèmes de fonctionnement, imbriquant étroitement les questions de voirie, de stationnement et de transports en commun, demande pour leur solution une appréhension globale de ces problèmes et rend urgente la création d'un organisme technique chargé au niveau de la Communauté de proposer toutes les actions et les mesures souhaitables aux collectivités concernées, Etat compris.

Ce n'est que dans une phase ultérieure que pourra se poser la question d'une éventuelle extension de son aire d'intervention, par exemple au niveau de l'aire principale d'aménagement.

Déjà, les leaders bordelais ont pris conscience de la nécessité de ne pas monopoliser l'ensemble des activités sur la capitale régionale, mais de les diffuser dans un certain nombre de villes moyennes ou relais. De leur côté, ces villes ont acquis la conviction que leur avenir était nécessairement lié à l'essor de la métropole.

Il faut maintenant que les responsables aquitains se mettent d'accord sur une politique de développement et d'aménagement, et sur la mise en œuvre d'une stratégie qui en soit l'aboutissement.

Sans doute l'objectif semblera-t-il souvent lointain. La limitation inévitable des moyens imposera des réalisations progressives qui n'auront leur effet maximum que dans une convergence parfaite des efforts.

Et même si les résultats ne sont pas toujours immédiatement tangibles, il ne faudra pas renoncer à persévérer dans la voie choisie, la permanence de l'objectif étant une condition essentielle de la réussite.

**Relevé des décisions
du Conseil des Ministres
et des directives
du Comité interministériel
d'Aménagement du Territoire**

Décisions du Conseil des Ministres du 10 janvier 1973 et directives du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 22 décembre 1972

Le Conseil des ministres du 10 janvier 1973, sur recommandation du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, a approuvé le schéma d'aménagement de la métropole de Bordeaux et lui a donné le caractère de directive nationale d'aménagement du territoire.

Dans sa séance du 22 décembre 1972, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, après avoir pris connaissance du rapport établi par le G.C.P.U. sur le projet de schéma d'aménagement de la métropole bordelaise, donnait aux administrations centrales et au préfet de région les directives suivantes :

A) DIRECTIVES GENERALES

1 - Ce schéma a pour objet essentiel d'assurer l'ouverture de Bordeaux sur sa région en affirmant son rôle de métropole régionale par la mise à la disposition de l'ensemble de la région des industries de base de l'estuaire et des activités tertiaires supérieures.

Dans cet esprit, le schéma relie en une stratégie d'ensemble les options relatives :

— Au développement du port du Verdon et à la localisation des activités industrialo-portuaires au Verdon, essentiellement, ainsi qu'à Ambès et Grattequina ;

— A l'aménagement touristique du littoral ;

— Aux fonctions majeures de l'agglomération localisées autour de l'aéroport de Mérignac, à Bordeaux-Lac et à Mériadeck.

La conjonction de ces éléments conduit à privilégier le développement de l'agglomération bordelaise vers le Nord-Ouest.

2 - Sont approuvées les directives figurant dans ce schéma en vue de l'élaboration des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) en cours d'établissement en Gironde, notamment celui de l'agglomération bordelaise.

3 - Est approuvé le programme d'urbanisation qui vise à l'achèvement des opérations lancées sur la rive droite et au Sud, et à l'orientation préférentielle vers le quadrant Nord-Ouest et Lacanau, ainsi qu'à Libourne.

4 - Une large politique de réservation et de protection foncière, notamment par voie de Z.A.D., devra être mise en œuvre au Nord-Ouest de l'agglomération.

5 - Les études en cours portant sur la solution des problèmes fonciers de la zone littorale aquitaine, en particulier par la création éventuelle d'un établissement public chargé de la maîtrise foncière, seront étendues à l'aire métropolitaine bordelaise.

B) DIRECTIVES PARTICULIERES

6 - Le ministre du Développement industriel et scientifique et le ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme feront étudier les mesures à prendre pour favoriser le développement des activités chimiques dans le Sud-Ouest en vue de faciliter la création ultérieure d'une plate-forme pétrochimique sur la Gironde.

7 - Le ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme devra veiller à ce que soient entrepris l'équipement d'une centaine d'hectares de la zone industrielle du Verdon, les travaux de construction de la digue de calibrage et l'approfondissement des accès au second poste pétrolier. L'opération d'aménagement d'un poste public sera engagée dès que les besoins du trafic l'exigeront. L'approfondissement des accès généraux au Verdon sera entrepris en 1974, dans le cadre des disponibilités budgétaires.

8 - Le préfet de région est invité à donner une priorité absolue aux deux opérations de Mériadeck et du Lac, en matière d'implantations tertiaires, et à rechercher, en premier lieu, l'accélération de l'opération Mériadeck.

9 - Le ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme est invité à accélérer les études de l'autoroute A 10, entre Poitiers et Saint-André-de-Cubzac, dans la perspective d'une mise en service avant 1980 ; le tracé de l'échéancier de la liaison entre Bordeaux, Lacanau et le Verdon devront également être définis.

10 - Le préfet de région devra veiller à ce que les études de transports engagées conduisent à mettre en œuvre pour l'agglomération de Bordeaux, et surtout pour sa partie centrale, une politique globale des transports (voirie, stationnement, transports en commun) comportant la réalisation des dégagements Ouest de Mériadeck, de l'axe Nord-Sud, et un système de transports en commun dont le projet devra être établi pour la fin de 1973.

11 - Le ministre des Transports favorisera la création de liaisons aériennes nouvelles au départ de Mérignac, notamment avec les grandes villes européennes, et fera étudier, par la S.N.C.F., les mesures d'exploitation à mettre en œuvre pour améliorer les relations entre Bordeaux et Toulouse, d'une part, Bordeaux et les villes moyennes de l'Aquitaine, d'autre part.

12 - La plate-forme aéronautique de Mérignac sera maintenue sur place et la possibilité sera réservée de doter cet aérodrome d'une deuxième piste couplée avec la piste principale actuelle. Il conviendra, par ailleurs, d'étudier d'ici 1980 le dégagement progressif des trafics non commerciaux. Il est rappelé que le S.D.A.U. de l'agglomération devra respecter les servitudes de bruit nées de l'aéroport.

Rappel des directives du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 3 août 1972

Après examen du rapport établi par le Groupe Central de Planification Urbaine, sont adoptés, pour la métropole bordelaise, les principes d'aménagement ci-après, qu'il conviendra de faire connaître au préfet de région et aux administrations centrales.

1. — LE DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES ECONOMIQUES

La croissance à long terme de la métropole bordelaise doit être assurée :

- Par l'affirmation de la vocation chimique et pétrochimique du Sud-Ouest ; dans cet esprit, le Comité prend en considération les possibilités d'établissement d'activités pétrochimiques de base dans l'estuaire ;
- Par le développement des industries de transformation, notamment dans le domaine de l'aérospatiale, de la pharmacie, de la mécanique et de l'électronique ; la localisation de ces industries prendra en compte le souci de favoriser les villes moyennes ;
- Par le développement d'activités tertiaires diversifiées, au Nord de l'agglomération et dans le centre ville (centre traditionnel et hôtel de ville).

2. — LES PRINCIPES ET MODALITES D'AMENAGEMENT

L'aménagement de l'aire métropolitaine devra :

- D'une part, assurer l'ouverture économique maxima de la métropole sur sa région ;
- D'autre part, permettre dans son schéma un contrôle rigoureux du développement spatial de l'agglomération.

Dans cet esprit, les directives suivantes sont formulées :

a) Le développement de la métropole tendra à renforcer le potentiel économique des villes moyennes de la région : Agen, Périgueux, Bergerac, Pau et Bayonne, afin d'éviter une excessive concentration de la croissance autour de l'agglomération bordelaise. Il prendra en compte la volonté de développer une vie permanente sur les unités touristiques de Soulac, Lacanau et éventuellement Hourtin. Il visera, enfin, à stimuler le développement de Libourne en liaison avec l'agglomération bordelaise.

b) La vocation de l'estuaire à recevoir des activités industrialo-portuaires lourdes est confirmée, l'accent étant mis sur le développement du Verdon, d'une part, de Grattequina et d'Ambès, d'autre part.

c) La croissance de l'agglomération en « tache d'huile » sera stoppée et le développement orienté vers le quadrant Nord-Ouest, en tenant compte des servitudes entraînées par l'aéroport de Mérignac. A cette fin, une étude d'aménagement précise de cette partie de l'agglomération sera menée rapidement, accompagnée des propositions de mesures foncières et de protection nécessaires, en vue de son intégration dans le schéma directeur de l'agglomération (S.D.A.U.).

d) En ce qui concerne les fonctions centrales et les activités de services, les opérations de l'hôtel de ville et de Bordeaux-Lac bénéficieront d'une priorité absolue sur tout autre site. Par ailleurs, et pour les prochaines années, l'hôtel de ville sera privilégié par rapport à Bordeaux-Lac dont le plein développement devrait notamment accompagner celui du Verdon.

e) Les infrastructures routières permettront de relier entre eux les axes vers Paris, Bayonne, Arcachon, Toulouse. A cet effet, la réalisation de la grande rocade reliée à la voie rapide Le Verdon sera accélérée de façon à être achevée au début du VII^e Plan. L'accès au centre sera assuré principalement par l'axe Nord-Sud et par une pénétrante Ouest, dont le tracé et la programmation seront fixés dans le cadre du schéma directeur de l'agglomération (S.D.A.U.).

f) Les transports collectifs feront l'objet d'une action prioritaire en vue de relier entre eux les principaux points forts de l'agglomération (centre traditionnel, hôtel de ville, Bordeaux-Lac, gare, aéroport). Une étude générale de transports sera engagée à cet effet.

g) La politique foncière des différents organismes intervenant dans l'aménagement de la métropole sera coordonnée. Par ailleurs, l'étude de la création d'un organisme foncier intervenant à la fois sur le littoral et dans la métropole sera poursuivie.

h) Les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) de l'agglomération bordelaise, des unités principales d'aménagement du littoral et de Libourne devront s'articuler étroitement avec le schéma de la métropole. Leur approbation devra intervenir avant la fin de 1973.

**Avis des Assemblées locales
consultées**

Avis de la Commission de Développement Economique Régional d'Aquitaine

adopté dans sa session du 17 novembre 1972

présidée par M. Bordeneuve

sur rapport de M. Dumas

La Commission de Développement Economique Régional d'Aquitaine,

— Réunie dans sa session du 17 novembre 1972,

— Saisie par M. le Préfet de la région Aquitaine d'un nouveau document sur les propositions d'aménagement de la métropole de Bordeaux établies par l'O.R.E.A.M.,

Emet sur ces propositions l'avis suivant :

Elle se félicite de ce que ses propositions du 12 mai 1972 aient été prises en compte dans le document actuel et considère que les conditions souhaitées de l'aménagement de la métropole bordelaise amènent à se demander quelles peuvent être ses relations avec sa région. Métropole, elle doit être le centre d'animation qui permet un développement harmonieux de l'ensemble régional, elle ne doit être, en aucun cas, le centre congestionné qui concentre les hommes et les moyens en appauvrissant son espace au lieu d'amener son essor. La qualité des relations entre Bordeaux et les villes moyennes de l'Aquitaine doit être le moyen privilégié pour créer un système harmonieux d'échanges entre une métropole dynamique mais entraînant et diffusant initiatives, moyens et réalisations dans toute l'Aquitaine.

La croissance future de l'agglomération suppose réalisée la vocation pétrochimique reconnue à l'Aquitaine par la décision du C.I.A.T. du 3 août dernier. La C.O.D.E.R. se félicite d'une telle décision mais souhaite qu'elle soit maintenant suivie de mesures concrètes permettant l'implantation effective d'industries chimiques dans l'ensemble du Sud-Ouest.

A) LES VILLES RELAIS INTERROGENT LA METROPOLE

La métropole régionale ne doit plus apparaître comme un tentaculaire concurrent mais devenir l'agglomération puissante et dynamique de qui on exige des services indispensables pour faire un espace régional coordonné.

C'est, en premier lieu, par l'amélioration des relations qu'il apparaît souhaitable de compléter les principes de l'aménagement métropolitain. A des titres différents tous les moyens de circulation doivent être développés afin d'établir sur chaque grande relation un ensemble varié et souple de possibilités de relations pour les hommes autant que pour les marchandises :

— Si l'infrastructure ferroviaire existe, il est par contre nécessaire d'aménager les horaires des dessertes afin d'unir chaque ville moyenne et Bordeaux par des relations permettant l'aller-retour de travail d'une demi-journée.

— Plutôt que de disperser les efforts dans de coûteuses liaisons aériennes directes avec Paris, il serait souhaitable de créer et renforcer des relations régulières vers Bordeaux, d'où partent les liaisons extérieures à la région ; mais cela nécessite en même temps une amélioration considérable des conditions d'accès à l'aéroport et particulièrement depuis le centre et depuis la gare afin de mettre la métropole au service de ceux qui doivent y transiter.

— L'amélioration des liaisons routières passe par la réalisation rapide des axes déjà étudiés lors de précédents rapports (N. 10, axe garonnais, axe du Piémont Pyrénéen, N. 89), mais si l'urgence en est évidente, les conditions de la réalisation ne sont pas négligeables. Il paraît en particulier nécessaire de reconsidérer les conditions de construction de l'autoroute Bordeaux-Narbonne qui, par la réalisation de Montauban-Narbonne, puis de Montauban vers Langon, ne garantissent pas un traitement égal entre les deux métropoles, et d'envisager l'accélération de la programmation de l'autoroute Poitiers-Bordeaux par Saintes.

A ces améliorations, il paraîtrait convenable que le futur établissement public régional puisse participer afin de garantir, au moins dans les débuts, les charges nouvelles nées de conditions d'exploitations adaptées à des relations à renforcer et à aider.

Les villes-relais doivent devenir, aménagées et bien reliées, des centres dynamiques d'emploi industriel ce qui suppose que les investissements éventuels ne viennent pas qu'en la seule métropole bordelaise. Cela suppose un aménagement du régime des aides aux implantations nouvelles susceptible de permettre une plus grande souplesse dans les conditions d'attribution, tenant compte des besoins de chaque ville. Une telle réforme demande une étude précise des conditions d'attribution des primes industrielles et tertiaires à mener par tous les organismes concernés. On aurait là un moyen efficace pour interrompre une tendance nocive à la seule concentration industrielle sur Bordeaux en même temps qu'il aiderait à la nécessaire concertation régionale entre toutes les villes concernées, car jusqu'à maintenant le chiffre de 5 MF pour attribution de la prime maximale écarte des villes moyennes, toutes les initiatives connues jusqu'à ce jour.

Les villes moyennes enfin sont en droit d'attendre de la métropole un ensemble de services qui permettent de rompre la traditionnelle dépendance du seul centre de décision parisien. Aussi bien le tertiaire supérieur bordelais ne peut-il être uniquement régional mais comporter aussi les moyens de connaître et de prospecter le marché national et international tandis qu'il pourrait susciter dans les villes moyennes l'essaimage de centres techniques dont la place n'est pas dans un centre de grande ville. A cet égard il apparaît que les propositions faites par l'O.R.E.A.M. ne sont pas suffisamment volontaristes ; une vocation métropolitaine doit être définie par ses conditions d'exercice, ses formes, son implantation spatiale aussi ; un centre d'affaires doit être d'accès aisé et offrir dans peu d'espace une grande variété de services au responsable local qui vient dans Bordeaux une demi-journée. Faute de définir plus nettement la vocation propre de Bordeaux à être la métropole, donc le nœud de la vie régionale, la dépendance parisienne ne sera ni rompue, ni même allégée et les villes-relais verront avec inquiétude se maintenir leur situation actuelle ou même s'accroître un peu plus le déséquilibre entre Bordeaux et sa région.

Quant à la création d'un établissement public foncier envisagé dans le schéma, la C.O.D.E.R. souhaite qu'il soit contrôlé étroitement par les collectivités intéressées et leurs conseils élus afin de leur permettre d'assumer leur responsabilité financière.

B) LES VILLES-RELAIS DEFINISSENT LEUR VOCATION

Si la période récente a vu un accroissement rapide des villes-relais françaises par l'essor rapide des activités secondaires, il n'en va pas de même en Aquitaine où elles ont gagné grâce au seul développement du secteur tertiaire. Il paraît donc nécessaire pour les années à venir de renverser cette tendance qui ne peut guère d'ailleurs se prolonger indéfiniment, et faire des villes aquitaines des centres d'emploi industriel très dynamiques en même temps qu'elles devraient se renforcer leur capacité d'accueil et de formation des hommes.

Il apparaît indispensable que chaque centre concerné puisse définir lui-même sa vocation et les responsabilités qui peuvent en découler. Pour les collectivités locales concernées, la procédure des Plans de modernisation et d'équipement paraît un moyen privilégié pour définir avec l'aide des administrations compétentes les impératifs de choix faits en dernier ressort par les élus. Un échange convenable d'informations dans le cadre des institutions régionales pourrait garantir les nécessaires complémentarités et les répartitions de responsabilités.

Une telle démarche ne peut être efficace que si elle prend en compte chaque agglomération concernée au sens économique et humain. Il paraît donc nécessaire de promouvoir toute forme judicieuse de rapprochement entre travail et résidence. Dans ces conditions la ville-relais, ou mieux alors le centre moyen, doit abandonner son rôle passif au regard de l'aménagement du territoire, mais doté d'une volonté clairement affirmée par un large système d'information et de consultation, et d'un programme définissant les efforts locaux et les légitimes compléments de l'Etat, il peut devenir un interlocuteur indispensable et bien affirmé de la métropole régionale.

Avis du Conseil Général de la Gironde

adopté dans sa séance

du 4 décembre 1972

présidé par M. Raymond Brun

sur rapport de M. le docteur Dartigues

Monsieur le Préfet soumet à notre examen le schéma d'aménagement de la métropole bordelaise en nous priant de vouloir bien émettre un avis définitif.

Je me permets de vous rappeler que, le 23 mai 1972, le Conseil Général de la Gironde s'est réuni en session extraordinaire pour examiner et émettre son avis sur le document provisoire préparé par le Groupe permanent d'études de l'O.R.E.A.M. et intitulé « Principes d'aménagement de la métropole bordelaise ».

Les autres instances avaient émis leur avis :

- Le 6 mai 1972, le Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux ;
- le 12 mai 1972, la C.O.D.E.R

Sur rapport du Groupe central de planification urbaine qui avait tenu une séance de travail à Bordeaux le 2 juin 1972, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a donné, le 3 août dernier, les directives pour la mise au point de ce schéma.

Le Groupe permanent d'études de l'O.R.E.A.M. ayant maintenant achevé le schéma définitif, il convenait de revenir devant les instances locales.

La C.O.D.E.R. s'est prononcée le 17 novembre 1972 et le Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux doit se réunir le 5 décembre 1972.

Nous tenons à reconnaître que ce nouveau document présente de nombreuses améliorations, qu'il s'agisse du fond ou de la forme.

En effet, le plan de ce document est beaucoup plus réaliste et la plupart de nos observations ont été prises en considération.

Nous remercions donc l'O.R.E.A.M. et en particulier son Président, M. le Préfet DOUSTIN, de cette volonté de tenir compte des observations des élus.

Les observations retenues sont les suivantes :

N° de la page du rapport du Conseil Général	Nature des observations	N° de la page du schéma d'aménagement
4	Plusieurs secteurs du département de la Gironde ne sont pas mentionnés.	50
4	Insuffisance d'études des principes de développement de la région Aquitaine.	3 - 19 - 21
4	Vallée de la Garonne jusqu'à Agen. Vallée de la Dordogne et de l'Isle jusqu'à Bergerac et Périgueux.	19 - 21
7	Régression économique de l'Aquitaine et de sa métropole ; crise de l'emploi.	3 - 19
15	Confirmation de la vocation portuaire et industrielle de l'estuaire de la Gironde.	6
15	Route centrale Bordeaux-Ambès.	1 et 31
16	Agriculture de qualité ; industries alimentaires ; commercialisation ; revitalisation des villes secondaires des vallées et de l'intérieur du département.	4 - 9 - 10 20 - 21
19	Liaisons routières intérieures ; pont de Saint-André-de-Cubzac, grande rocade, routes nationales secondaires, boulevards et barrières.	1 - 34 - 31 - 57 58 - 63
19	Liaisons routières extérieures : autoroutes : Poitiers - Bordeaux. Bordeaux - Toulouse. — Liaisons Massif Central.	12 13

Egalement en ce qui concerne la forme, le vocabulaire parfois abstrait et un peu hermétique du document provisoire a été remplacé, en général, par une langue plus concrète et plus directe.

Nous ne reprendrons pas dans les trois parties du schéma, le plan du nouveau document, chapitre par chapitre ou paragraphe par paragraphe ; nous avons préféré regrouper les observations que nous avons à présenter à la suite de la réunion du lundi 27 novembre des trois commissions compétentes du Conseil général ou depuis cette réunion après des contacts avec différentes personnalités girondines ou aquitaines, sous la forme de « RECOMMANDATIONS ».

RECOMMANDATIONS

1° La priorité des priorités : l'amélioration des liaisons routières.

a) Entre Bordeaux et Paris :

- Autoroute Bordeaux-Poitiers-Paris, section française de l'itinéraire international E 3 Stockholm-Madrid,
- Nationale 10.

b) Entre Bordeaux et l'Espagne :

- Bordeaux-Biarritz N 10,
- Autoroute Côte Basque.

c) Entre Bordeaux et les principales villes de l'Aquitaine et des régions voisines :

- Bordeaux-Toulouse - autoroute par Langon, La Réole, Agen (échangeurs Illats, Noaillac, nouveau pont de La Réole),
- Bordeaux-Périgueux N 89 par Libourne,
- Bordeaux-Pau par Langon, Bazas, Captieux N 132,
- Bordeaux-Mont-de-Marsan,
- Bordeaux-Bergerac N 136 par Branne, Castillon, Sainte-Foy.

d) Entre Bordeaux et les différents secteurs du département non desservis par les voies sus-désignées :

- Bordeaux-Arcachon N 650 et autoroute,
- Bordeaux-Le Verdon D 1 et voie rapide.
- Bordeaux-Lacanau D 6,
- Bordeaux-Cap-Ferret D 106,
- Bordeaux-Créon-Sauveterre N 671,
- Bordeaux-Latresne,
- Route centrale Bordeaux-Ambès.

e) Entre certains secteurs de la Gironde sans traverser Bordeaux :

- Rocade du Bassin d'Arcachon,
- Route des Lacs,
- Liaison rurale Cavignac, Libourne, Langon.

f) Enfin l'amélioration de la circulation à l'intérieur de la métropole bordelaise et de la Communauté Urbaine :

- Rocade de Bordeaux,
- Rocade rive droite,
- Passage à niveau de la Benauge,
- Barrières des boulevards (toboggan ou tunnel).

A côté des différents réseaux routiers existants :

- autoroutier national
- routier national
- routier départemental

Il y a intérêt à envisager la création d'un **réseau régional**.

2° En deuxième position la création de nouveaux emplois.

Nous nous permettons de citer quelques chiffres officiels :

— Au 30 septembre 1972, 21 479 demandes d'emploi non satisfaites, dont 10 235 en Gironde.

— Au 30 octobre 1972, 22 957 soit 1 478 de plus dont 11 118 en Gironde.

D'autre part, dans le Programme Régional Aquitaine de Développement et d'Équipement (PRDE) du VI^e Plan, l'objectif prioritaire est la création de **100 000 emplois nouveaux dont 35 000 emplois industriels de 1972 à 1976.**

La vocation pétrochimique du port de Bordeaux est désormais officiellement reconnue. Mais il faut concrétiser.

Pour cela, il faut :

a) Déclencher les **travaux d'infrastructure de la zone industrielle du Verdon** et commencer la prospection des **investissements pétroliers et pétrochimiques** afin d'obtenir un démarrage rapide de la zone, de préférence au cours du VII^e Plan ;

b) Intervenir pour une décision d'implantation **d'unités pétrochimiques à court terme** (1973-1974) à Ambès.

Dans le domaine des industries légères et de transformation, il faut :

— Augmenter les aides au développement industriel et si possible les homogénéiser,

— Relancer la prospection systématique.

3° Enfin, aussi bien en Gironde que dans l'ensemble de l'Aquitaine, il faut revitaliser les villes moyennes et les petites villes.

Pour y parvenir, il faut rechercher :

— D'une part, une meilleure organisation des productions agricoles de qualité, en ce qui concerne leur transformation, leur stockage et leur commercialisation, ainsi que l'extension des industries alimentaires ;

— D'autre part, l'implantation et le développement de petites unités industrielles qu'elles soient satellites des grandes unités de la métropole bordelaise ou qu'elles possèdent leur originalité propre.

L'extension à l'**aire principale d'aménagement**, du schéma primitivement limitée au triangle Bordeaux-Libourne-Le Verdon-Arcachon, satisfait notre assemblée départementale qui avait réclamé cette extension en priorité.

A côté des différents **S.D.A.U.** actuellement prévus et en cours de réalisation (agglomération bordelaise, Bassin d'Arcachon, lacs girondins et Nord-Médoc, Libourne, Langon...) **un plan départemental de modernisation et d'équipement** doit permettre à tous nos cantons ruraux de survivre économiquement et de connaître une égalité de chances d'expansion.

Ainsi doté d'aménagements portuaires et industriels compétitifs, entouré d'un arrière-pays en voie d'équipement productif, Bordeaux, **actuellement port d'importation**, doit devenir un **port d'exportation**, condition indispensable à l'établissement d'un équilibre économique régional.

Bordeaux, port maritime modernisé, doit également développer son **port aérien** de Mérignac et le compléter par la création d'un **aérodrome** réservé à l'aviation d'affaires, de tourisme et sportive.

Le port fluvial de Bordeaux doit connaître un semblable essor.

Quoi que nous puissions penser, dans l'ensemble de l'Aquitaine, le département de la Gironde occupe actuellement une **situation enviée par certains**, et Bordeaux, en tant que métropole régionale, possède une influence **dont le bénéfique extérieur est partiellement contesté**.

Il convient donc de s'efforcer de faire disparaître les motifs de cette contestation en développant les services que notre capitale peut et doit rendre à tout son hinterland, même si, dans le passé, Bordeaux a plutôt été tournée vers l'Océan.

Bordeaux doit se manifester davantage par la présence d'administrations au pouvoir décentralisé et la qualité de son **secteur tertiaire**.

D'autre part des contacts humains, professionnels, administratifs doivent être provoqués afin de contribuer à la naissance d'une véritable **conscience régionale** qui nous semble actuellement ne pas être clairement ressentie par tous.

Les grands principes d'organisation régionale de l'Aquitaine doivent tenir compte :

— Tout d'abord de l'**axe garonnais**, constitué par la vallée de la Garonne qui relie les deux métropoles d'équilibre, Bordeaux et Toulouse, en s'appuyant sur le chapelet des villes moyennes et petites qui s'échelonnent sur le parcours ; l'intérêt de cette artère, absolument vitale pour le Sud-Ouest par la coordination des échanges de l'Aquitaine et du Midi-Pyrénées, doit être davantage souligné,

— Puis des **vallées de la Dordogne et de l'Isle**, non seulement préhistoriques, touristiques, agricoles, alimentaires avec le fameux Périgord, mais aussi nourries d'industries spécifiques, à développer.

— Des **pays de l'Adour**, aux relatives veilles d'indépendance mais aux ressources dont la diversité n'a d'égale que le niveau élevé,

— Ainsi que la **Côte Aquitaine** dont les travaux d'aménagement doivent officiellement commencer très prochainement. Le financement de ces travaux doit être assuré par l'Etat ou la M.I.A.C.A. dans une proportion importante ; les tracasseries administratives que connaît ce littoral doivent rapidement disparaître.

Je précise d'autre part que les récentes assises départementales du Tourisme ont mis en valeur les résultats bénéfiques pour l'intérieur de la Gironde de la politique d'équipement poursuivie par le Conseil général et le Comité départemental du Tourisme depuis 1958.

En liaison également avec le Poitou-Charentes et le Limousin, l'Aquitaine doit devenir par son dynamisme, son cadre de vie et son rayonnement, le fer de lance de ce « Grand Sud-Ouest », qui mérite de tenir sa place non seulement en France, mais aussi dans l'Europe Occidentale de demain.

Nous avons conscience du fait que l'exécution de ce schéma d'aménagement est à long terme. Mais les élus de cette région, et particulièrement ceux de ce département, ne peuvent plus se satisfaire de la présentation de projets ou de contre-projets et d'études coûteuses, qui ont pendant longtemps créé des espérances dans la population.

Il s'agit désormais de déboucher sur du concret.

Monsieur le Préfet, nous vous faisons confiance.

Avis du Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux

adopté dans sa séance

du 5 décembre 1972

présidé par M. Jacques Chaban-Delmas

sur rapport de M. le doyen Lajugie

Le Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux, dans sa session du 5 décembre 1972, saisi d'un nouveau document sur les propositions d'aménagement de la métropole de Bordeaux, établies par l'O.R.E.A.M., émet sur ces propositions l'avis suivant :

Le Conseil souligne que le développement économique de la métropole de Bordeaux ne pourra être réalisé et ne prendra toute sa valeur que si la métropole s'appuie sur une région puissante. La métropole doit être un centre moteur permettant la croissance de l'ensemble régional et le développement de l'agglomération bordelaise doit se faire en harmonie avec celui des villes moyennes de la région, relais du développement régional.

L'avenir de l'Aquitaine ne peut être envisagé indépendamment de celui des régions voisines et spécialement de celles du midi garonnais et le Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux envisagera avec faveur toute mesure propre à resserrer les liens existant entre les métropoles de Bordeaux et de Toulouse.

Par ailleurs, le Conseil se félicite que la plupart des observations présentées par lui, à l'occasion des premières propositions de l'O.R.E.A.M., aient été prises en compte dans le projet définitif du Schéma, mais il tient à souligner les points suivants :

1 — L'INDUSTRIALISATION

La confirmation de la vocation industrielle de l'estuaire de la Gironde, notamment les projets d'aménagement de l'avant port et de la zone industrielle du Verdon, et les perspectives de développement de la chimie et de la pétrochimie ne peuvent qu'être approuvées entièrement.

Il convient néanmoins de poursuivre dans l'immédiat, l'industrialisation de la presqu'île d'Ambès. En effet, le site industriel constitué par les territoires de Bassens, Saint-Louis-de-Montferrand et Ambès est apte à recevoir des activités lourdes et semi-lourdes associées à celles déjà en place, comme aux sources d'énergie existantes et en cours d'extension.

Le site portuaire de Grattequina, face aux terrains industriels de la presqu'île d'Ambès, doit être aménagé non seulement pour permettre le déplacement des installations portuaires urbaines mais pour faciliter la création d'un vaste complexe industriel, d'ores et déjà amorcé dans cette partie de l'agglomération.

Les industries légères et de transformation trouveront leur place dans l'éventail extrêmement varié de zones industrielles équipées, en cours d'équipement ou en projet : Mérignac-Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Blanquefort, Gradignan-Canéjan, Bruges, Bègles-Villenave-d'Ornon, Pessac, Floirac, Bouliac, Artigues.

Il convient, toutefois, d'éviter qu'une barrière industrielle ne soit créée entre la zone industrielle de Mérignac et celle de Blanquefort. Le maintien de vastes zones vertes doit, au contraire, être assuré et le massif forestier sauvegardé, dans toute la mesure du possible, entre ces deux pôles industriels.

2 — L'URBANISATION

S'il importe de contrôler et de diriger l'extension urbaine pour les trente années à venir, il paraît essentiel de tenir compte du futur engagé, c'est-à-dire des options déjà prises et inscrites dans la programmation du P.M.E. et du P.R.D.E. mais il faut, pour le surplus, laisser aux responsables du S.D.A.U. leur liberté d'expression et de conception.

Dans cet esprit, l'option présentée par le schéma pour le développement de l'urbanisation dans le quadrant Nord-Nord-Ouest ne doit pas exclure la poursuite d'un développement cohérent de l'ensemble de l'agglomération.

La recherche de ce développement équilibré exige que l'urbanisation en tache d'huile, qui aboutit à un habitat diffus, générateur de coûts d'équipement excessifs et de difficultés de transports croissants, soit remplacée par une urbanisation mieux contrôlée et maîtrisée.

Le même souci d'équilibre conduit à arrêter l'hémorragie qui vide le centre de l'agglomération et à densifier l'habitat et le peuplement entre le secteur sauvegardé et les boulevards, et dans les parties déjà urbanisées des communes de l'agglomération.

La nécessité d'assurer la maîtrise des sols, pour permettre une politique de réserves foncières à moyen terme, tant pour les zones d'habitat que pour les zones industrielles, conduit à souhaiter la mise en place d'un service coordonnant l'action des collectivités et organismes intéressés, service qui doit être créé, dirigé et contrôlé par les représentants des corps élus qui gardent, en fin de compte, la responsabilité financière des opérations. Dans l'esprit des responsables communautaires, la nature de ce service de coordination devra faire l'objet d'un examen complet entre les différentes parties intéressées.

En ce qui concerne les Z.U.P. de la rive droite, dont l'achèvement doit être poursuivi, si leur remplissage par des constructions comportant une part importante de logements individuels n'est pas possible dans le cadre des bilans prévisionnels déjà arrêtés, un meilleur équilibre entre l'habitat collectif et l'habitat individuel devra être recherché dans les programmes à venir, de manière à éviter le phénomène de ségrégation socio-professionnelle dont fait état le schéma.

3 — LES COMMUNICATIONS

En première urgence, il convient de réaliser les aménagements routiers vitaux considérés, depuis longtemps, comme nécessaires et repris par le schéma :

- Rocades rive gauche, rive droite et pont Jean-Jacques-Bosc,
- Axe nord-sud,
- Aménagement des barrières,
- Désenclavement du centre de Bordeaux,
- Pénétrantes ouest et sud-ouest,
- Voie industrielle du Bec-d'Ambès,
- Voie inter-mairies.

L'accent doit être mis sur la nécessité de résoudre, à bref délai, le problème du franchissement des « barrières » sur les boulevards extérieurs qui devient chaque jour plus grave et peut-être, bientôt, à l'origine de désordres sérieux.

Il faut souligner, aussi, l'importance d'une meilleure liaison entre le centre et l'aéroport, d'une part, le centre et les autoroutes d'Espagne et de Toulouse, d'autre part.

Parallèlement à ces aménagements, il convient de poursuivre et d'accélérer la réalisation de ces autoroutes reliant Bordeaux à Paris et à l'Espagne, d'une part, à Toulouse et Narbonne, d'autre part et de prévoir la réalisation d'une voie rapide entre Bordeaux et Le Verdon.

EXTRAIT DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE LA MÉTROPOLE DE BORDEAUX

(avril 1972)

Pourquoi avoir placé à la fin de ce document un texte qui, logiquement, aurait pu en constituer les premières pages ?

Il faut rappeler que la démarche utilisée pour aboutir au schéma d'aménagement a procédé en deux étapes, comme pour les autres métropoles d'équilibre :

— Les « principes d'aménagement », posant les problèmes économiques et examinant leurs liens avec l'urbanisation, ont proposé des objectifs économiques pour la région et des options d'aménagement pour la métropole. Soumis pour avis aux assemblées locales, ils ont donné lieu à des directives du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, fixant les grandes lignes à respecter pour la mise au point du schéma (ces directives données le 3 août 1972 ont été reproduites dans les pages qui précèdent).

— Le « schéma d'aménagement », objet de ce document, a été établi conformément à ces directives, et en tenant le plus grand compte des avis des commissions locales.

Matériellement, le schéma n'a pas repris dans le détail le raisonnement qui a permis de tracer les grands principes. Il s'est contenté d'en broser les lignes directrices.

Pour le présent ouvrage, il apparaît au contraire intéressant de rappeler le cheminement qui a conduit à la proposition d'objectifs économiques et d'options générales d'aménagement.

La première phase a consisté à analyser la situation actuelle et ses tendances et à en tirer les faits significatifs. Ce constat a porté à la fois sur le développement économique et sur l'organisation spatiale, montrant, s'il en était besoin, leur très nette influence mutuelle.

Dans un second temps, ont été déterminés les faits porteurs d'avenir, ceux qui pouvaient donner les meilleures chances à la région et devaient donc être à la base de l'action des pouvoirs publics.

C'est cette démarche qui a permis de fonder les orientations générales prises en août 1972.

1 - les éléments de la situation actuelle

La domination anglaise au Moyen-Age, le commerce florissant avec l'Outre-mer au dix-huitième siècle ont de tous temps tourné l'économie de Bordeaux vers l'extérieur.

Au dix-neuvième siècle et au début du vingtième siècle, seules les industries nécessaires au commerce se développent à Bordeaux : industries liées au port (chantiers navals, industries mécaniques) ou industries de biens de consommation (chaussures, habillement) : en l'absence de ressources du sous-sol, Bordeaux n'a guère participé à l'ère industrielle fondée sur le fer et le charbon.

A la fin de la deuxième guerre mondiale, peu d'éléments économiques dynamiques laissent augurer d'un développement fulgurant.

Pour examiner la situation actuelle de la métropole bordelaise nous aborderons successivement : l'environnement économique de Bordeaux, le développement récent de Bordeaux (1960-1970), enfin l'organisation spatiale actuelle.

11 — L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DE BORDEAUX

111 - Bordeaux et sa région.

Dans une région de 2,5 millions d'habitants, l'agglomération bordelaise en rassemble près du quart (600 000 habitants). Comment se traduit l'évolution économique passée des autres zones d'activités de la région par rapport à la grande ville ?

a) Le vignoble commence aux portes de Bordeaux et fournit des produits de qualité favorisant un négoce florissant tourné largement vers l'exportation. Longtemps la vigne, considérée comme valeur foncière, a été l'objet d'investissements « refuge » permettant aux Bordelais de se garantir contre les aléas de la conjoncture économique.

b) L'immense forêt de pins (1 million d'hectares) qui fournit des bois d'œuvre (bois déroulés, parqueteries...) approvisionne également des papeteries : Fature et Mimizan sur la côte, Tartas et Roquefort au cœur des Landes constituent de loin les plus gros établissements de cette zone (près de 4 000 emplois au total). Des investissements importants vont permettre de doubler la production de papier de l'usine de Fature.

Dans cette même zone, la découverte et l'exploitation du pétrole à Parentis (2 millions de tonnes par an) n'ont que peu modifié l'économie du Nord des Landes : quelque 250 personnes sont employées dans les activités chimiques annexes alors que la production, raffinée à Ambès, n'occupe qu'une centaine de personnes.

L'implantation du Centre d'Essais des Landes à Biscarrosse et l'accroissement des activités présentes sur la Base aérienne de Cazaux ont par contre modifié la structure locale de l'emploi, bien que l'essentiel du personnel employé soit venu de l'extérieur de la région.

c) Le littoral atlantique, en dehors de la forêt déjà citée, présente une activité spécifique, l'ostréiculture. Les sites de l'embouchure de la Gironde (récolte du naissain) et surtout du bassin d'Arcachon (élevage de l'huître) permettent une production qui est écoulée sur l'ensemble du marché national.

Outre cette activité, la croissance de la clientèle touristique (5 % par an), a conduit au développement de stations et d'activités liées au tourisme, en particulier autour du bassin d'Arcachon (construction de bateaux de plaisance...).

Le Bassin d'Arcachon et les zones côtières voisines constituent l'espace de loisir privilégié des bordelais. Durant une partie de l'année les citadins affluent vers les différentes stations pour y passer une journée ou un week-end. Pendant l'été, ils représentent au moins un tiers de la clientèle hébergée sur la côte girondine et leur attirance est telle qu'un nombre croissant d'entre eux réside sur la côte pour la durée de l'été, tout en venant travailler tous les jours à Bordeaux.

d) Les vallées de l'Isle et de la Dordogne ont un rôle important d'accueil des populations qui quittent définitivement les autres parties du département de la Dordogne.

Ainsi ces vallées regroupent la plus grande partie des activités locales, industrielles mais aussi agricoles. Elles jouent de plus un rôle important en matière de tourisme, principalement en ce qui concerne la vallée de la Dordogne avec le Périgord Noir.

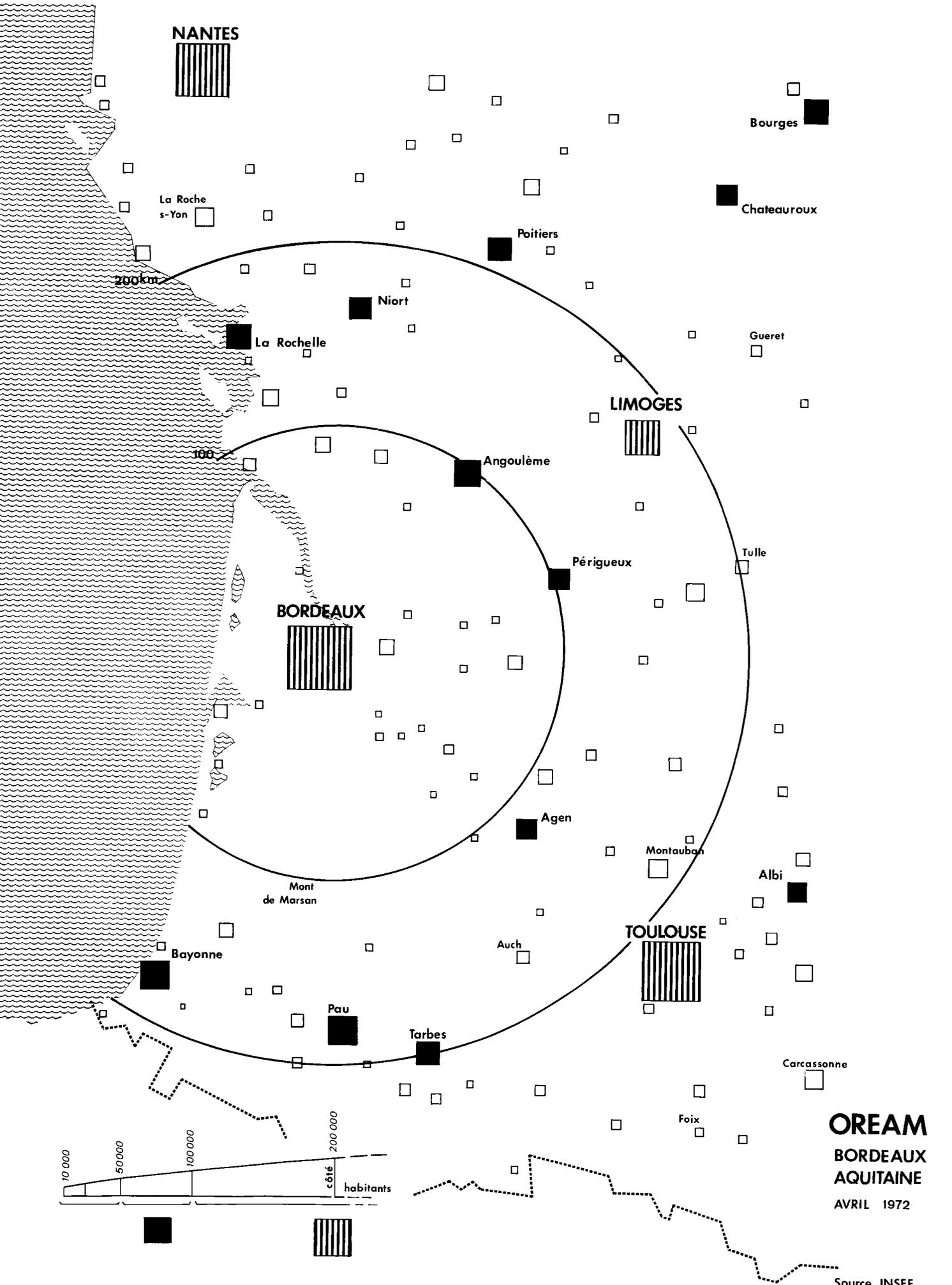
Les activités secondaires, dans les deux vallées, présentent souvent un caractère artisanal, en dépit de la présence de quelques établissements industriels d'assez grande taille. Ces activités souffrent d'une pénurie de main-d'œuvre sur le plan quantitatif mais aussi qualitatif bien qu'un enseignement technique y soit dispensé ; en effet, les jeunes qui ont acquis une formation partent le plus souvent de cette région vers Paris, Limoges ou Bordeaux.

Les relations économiques entre ces vallées et la métropole régionale sont peu développées, ce qui peut s'expliquer partiellement par le caractère artisanal d'une grande partie des entreprises locales et par la mauvaise qualité des communications tant entre elles qu'avec Bordeaux.

e) La vallée de la Garonne a une activité agricole intense, caractérisée en amont par des cultures spécialisées (tabac...) et la production de fruits et légumes et en aval par la viticulture, surtout orientée vers les vins blancs liquoreux.

La production de fruits et légumes se heurte à des difficultés de commercialisation (surproduction, insuffisance de la transformation sur place), de même que la viticulture (désaffection des consommateurs pour les vins blancs liquoreux).

AGGLOMERATIONS DE PLUS DE 5000 HABITANTS EN 1968



Les activités industrielles se localisent au voisinage des agglomérations sans les marquer d'une spécialisation notable. Bien que trop faible encore, le nombre d'établissements a légèrement augmenté entre les recensements de 1962 et 1968, particulièrement dans les secteurs suivants :

- Chimie et métallurgie ;
- Industries alimentaires, ce qui peut atténuer le problème de la valorisation des produits agricoles ;
- Industries textiles, celles-ci permettant l'emploi d'une partie de la main-d'œuvre féminine disponible d'origine rurale.

Sur le plan des activités tertiaires les agglomérations de la vallée jouent le plus souvent le rôle de centres locaux, et seul Agen exerce des fonctions tertiaires autres que banales, en raison notamment de la présence de services publics (préfecture, établissements d'enseignement...).

f) Les pays de l'Adour sont dominés par les deux ensembles urbains de Pau-Tarbes-Lourdes et de Bayonne-Biarritz.

L'agriculture marquée par l'élevage et les céréales (maïs) souffre de la taille souvent trop faible des exploitations.

La mise en exploitation du gisement de gaz naturel de Lacq en 1954 a modifié sensiblement l'économie de cette région. La production annuelle est voisine de 10 milliards de mètres cubes de gaz, la production de soufre est de 1,7 million de tonnes dont la partie exportée (0,8 million) transite par le port de Bayonne.

Le développement des activités liées au gaz naturel de Lacq s'est traduit par l'implantation sur place d'industries chimiques, S.N.P.A., Péchiney et leurs filiales (5 000 emplois) et par l'installation à proximité d'entreprises complémentaires (sous-traitance - services) représentant 5 000 emplois environ.

Ces facteurs ont entraîné une croissance rapide de l'agglomération paloise où se sont installés des services administratifs et des laboratoires de recherche des grandes entreprises ; cette situation a été favorable à l'implantation d'équipements universitaires et de bureaux d'études.

Cependant, l'avenir de cette région est conditionné par les possibilités de remplacement des produits de base obtenus à partir du gaz naturel, lorsque le gisement sera épuisé.

Bordeaux n'a pas été directement concernée par cette évolution, si ce n'est pour son approvisionnement en gaz de Lacq.

Les autres activités industrielles sont caractérisées en grande partie par leur appartenance aux secteurs traditionnels, avec des établissements de petite ou moyenne importance, parfois peu dynamiques. En outre, existent quelques établissements importants appartenant à des sociétés de taille nationale, notamment dans le domaine de l'aéronautique (Turboméca, Bréguet).

A ces différentes ressources s'ajoutent celles du tourisme, particulièrement développé sur la côte basque et dans les Pyrénées (sports de montagne et thermalisme).

En dehors de la région, deux villes proches retiennent l'attention : Angoulême par la densité de son tissu industriel (constructions mécaniques et électriques, textiles, papier...) ; La Rochelle-La Pallice par ses différentes activités (installations portuaires, constructions mécaniques...).

Le développement inégal de ces zones d'activités ne semble donc pas avoir été entraîné par Bordeaux à qui la région a fourni ses produits agricoles et une partie de ses hommes.

Aussi l'arrière-pays de Bordeaux n'est-il que faiblement peuplé : dans un rayon de 100 kilomètres, il n'existe pas d'agglomération de plus de 50 000 habitants ; entre Bordeaux et les pays de l'Adour, qui sont la zone la plus peuplée mais se trouvent à près de 200 kilomètres, s'étend le massif forestier landais, dont la population n'est que de 10 à 15 habitants au kilomètre carré en moyenne.

112 - Bordeaux et les grandes villes voisines.

a) Toulouse.

L'agglomération de plus de 400 000 habitants la plus proche, Toulouse, est située à 250 kilomètres à l'amont de Bordeaux sur la Garonne.

Le fait que les deux villes se trouvent dans la même vallée n'a pas donné lieu jusqu'à présent à des échanges importants entre elles, sauf pour certains services supérieurs (bureaux d'études...) dont l'implantation tient compte du marché représenté par les deux métropoles et se fait dans celle qui est la plus proche du client principal.

La faiblesse des échanges tient sans doute à la similitude d'un certain nombre d'activités secondaires et tertiaires (aéronautique et aérospatiale, université...) commandées par des centres de décision nationaux qui n'ont pas favorisé les relations directes entre les établissements du Sud-Ouest.

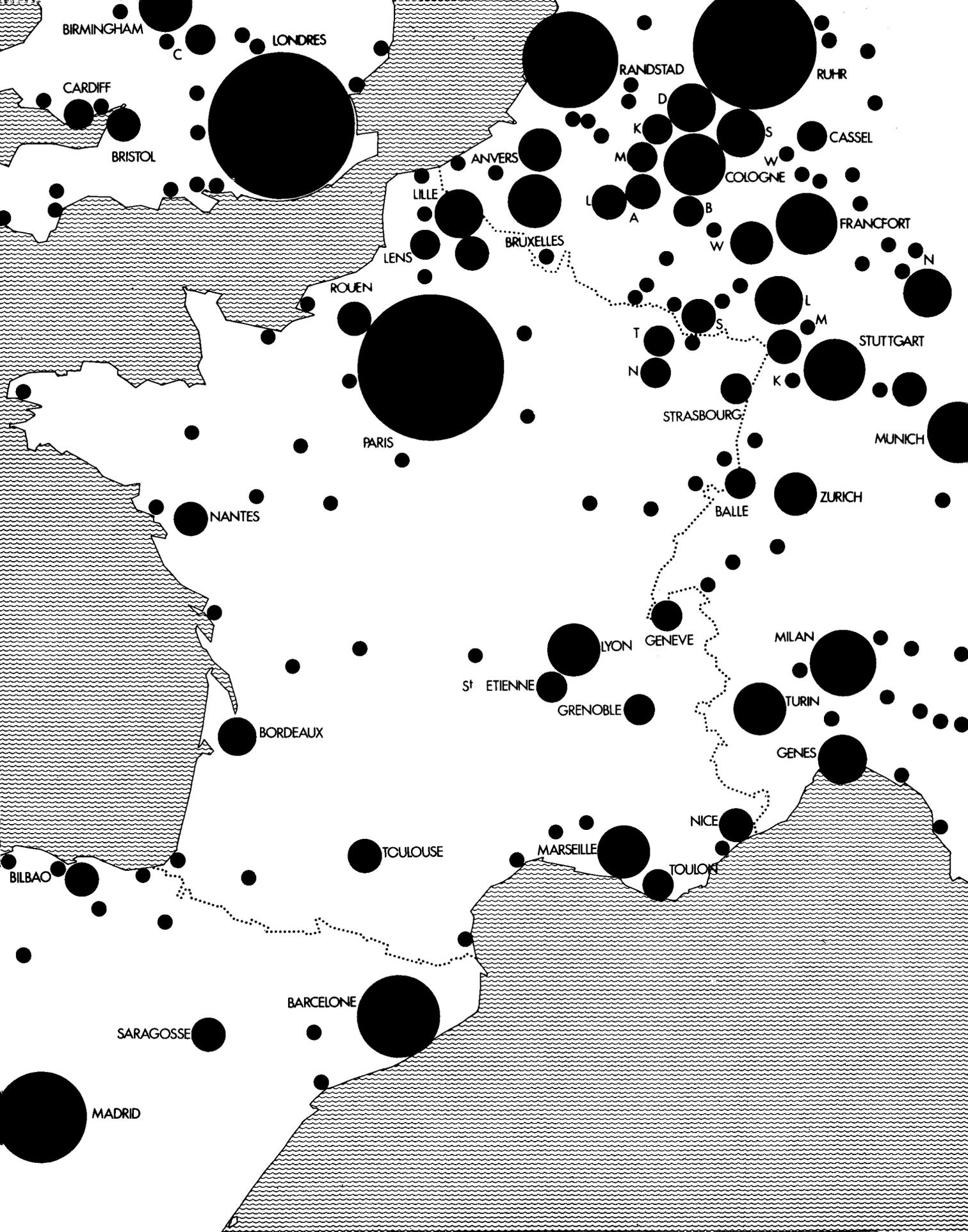
Elle tient également à la mauvaise qualité des liaisons : la RN 113 inadaptée aux trafics qu'elle supporte, ne permet pas d'effectuer le trajet en moins de 3 h 30 - 4 heures. Une seule relation ferroviaire s'effectue en 2 h 20, les cinq autres le plus souvent entre 2 h 20 et 3 h 15. L'axe fluvial ne laisse le passage qu'aux péniches de 280 tonnes qui transportent essentiellement des produits pétroliers et des céréales.

Il est certain que l'amélioration des conditions de transport favoriserait l'accroissement des échanges. C'est ainsi que les hydrocarbures arrivant à Bordeaux pourraient y faire l'objet d'une première transformation (raffinage et craquage) pour être partiellement réexpédiés sur Toulouse en même temps que sur Lacq.

b) Nantes.

Un passé comparable, une industrialisation ancienne plus vigoureuse conduisent aujourd'hui à une certaine concurrence des deux métropoles de la façade atlantique dans la recherche des activités industrielles et dans des ambitions portuaires comparables, bien que les possibilités techniques de l'estuaire de la Gironde soient plus favorables.

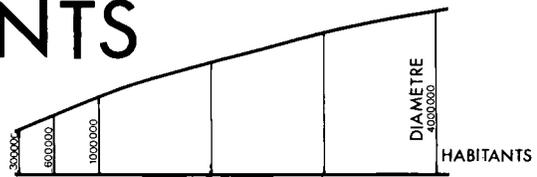
Les relations routières, ferroviaires et aériennes sont de qualité médiocre et tout se passe comme si les deux métropoles de l'Atlantique s'ignoraient cordialement.



AGGLOMERATIONS DE PLUS DE 100000 HABITANTS

OREAM
BORDEAUX
AQUITAINE
SEPT. 1972

● AGGLOMERATIONS DE MOINS DE 300000 HABITANTS



c) Bilbao.

Actuellement il y a peu de relations économiques entre Bordeaux et le Nord-Ouest de l'Espagne, si ce n'est un transit routier important. Cependant la région a pris récemment conscience du développement économique de l'Espagne du Nord-Ouest et notamment des potentialités du port de Bilbao, premier port de ce pays.

L'emploi industriel est très développé (52 % des actifs) dans la région de Bilbao, troisième pôle industriel d'Espagne. Les principales activités (sidérurgie, métallurgie, constructions navales, constructions mécaniques et électriques...) seront complétées par la mise en service d'une raffinerie susceptible de traiter 7 millions de tonnes en 1975, alors que la capacité de raffinage de l'estuaire girondin était de près de 10 millions de tonnes en 1971.

De plus Bilbao sera bientôt reliée par autoroute à la frontière française.

Ainsi les relations avec ces villes n'ont pas contribué, de par leur faiblesse au développement économique de Bordeaux.

113 - Bordeaux et les autres régions économiques.

a) Bordeaux, comme les autres métropoles, n'échappe pas à la fonction de commandement exercée par Paris, mais, malgré de fréquentes références à la capitale un désir de plus grande autonomie est fortement ancré dans l'esprit des Bordelais : ne sont-ils pas Girondins ?

La dépendance économique de Bordeaux est d'autant plus marquée, que plusieurs établissements implantés depuis une dizaine d'années font partie d'entreprises nationales.

La liaison routière avec Paris se fait par la route nationale 10 dans de mauvaises conditions, surtout en été. Par le train, les relations ont été sensiblement améliorées ces dernières années : outre l'« Aquitaine » qui effectue le parcours en 4 heures, cinq autres rapides le font en moins de 5 heures. Cependant les horaires ne sont pas toujours adaptés aux besoins des Aquitains. L'avion assure sept fréquences par jour, trop souvent saturées en début et fin de journée malgré l'ouverture en avril 1972 d'une septième relation.

Avec Lyon et Marseille les relations économiques sont lâches ; la mauvaise qualité des liaisons ne les favorise pas.

b) La tradition commerciale de Bordeaux s'est perpétuée dans les relations économiques notables avec les pays d'Afrique francophone et avec les Antilles (bois et produits alimentaires tropicaux, rhum des Antilles).

De même l'Académie de Bordeaux rayonne largement sur ces pays et la création récente de l'école de francophonie, destinée à la formation des cadres administratifs des pays d'expression française, en est la dernière manifestation.

Des liaisons aériennes directes (quatre relations hebdomadaires avec le Maroc, une avec certaines villes d'Afrique Noire) illustrent ces échanges.

L'exportation des vins se fait vers la plupart des pays européens, mais la Grande Bretagne tient une place privilégiée du fait de l'histoire.

Londres est desservie par quatre relations aériennes hebdomadaires alors que Genève est la seule ville européenne continentale reliée directement à Bordeaux (deux fois par semaine).

En définitive la situation de Bordeaux se caractérise par trois traits principaux :

- **Faiblesse des relations avec un arrière-pays peu dense ;**
- **Dépendance économique par rapport aux grands centres de décision, notamment parisiens ;**
- **Permanence des relations avec des pays historiquement liés à Bordeaux.**

12 — LE DEVELOPPEMENT RECENT DE BORDEAUX (1960-1970)

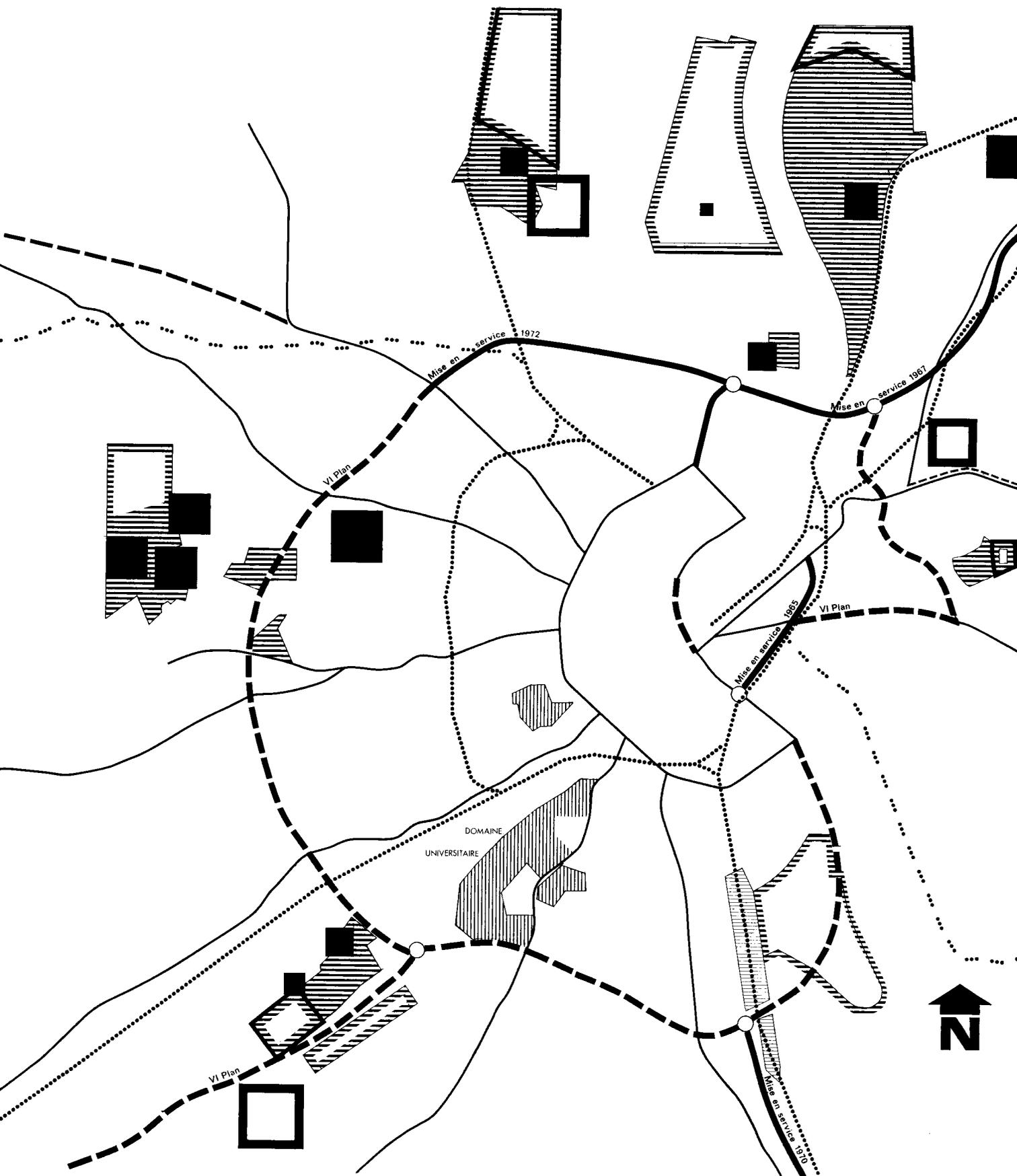
121 - Les activités industrielles.

L'importance de ce secteur d'activité économique à Bordeaux ne peut être traduite en effectif chiffré précis qu'aux dates des recensements. En 1954 - 1962 - 1968, la population active résidant dans la Communauté Urbaine de Bordeaux, et ayant un emploi dans le secteur industriel, est restée stable.

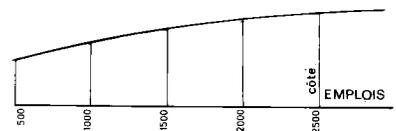
On ne peut examiner l'évolution de ses effectifs par type d'industrie qu'entre 1962 et 1968.

Secteur d'activité	Actifs résidant en 1968 dans la Communauté urbaine de Bordeaux	Indice 1968 (base 100 en 1962)
Industries alimentaires	9 500	90
Première transformation des métaux	2 600	88
Industries mécaniques	5 500	90
Industries textiles	1 500	88
Industries de l'habillement	4 400	90
Industries du cuir	3 900	70
Industries du bois	2 900	79
TOTAL	30 300	85
Industries électriques	2 100	165
Construction navale, aéronautique, armement ..	7 700	129
Industries chimiques	5 600	163
TOTAL	15 400	144
Autres industries	13 300	101
TOTAL	59 000	100

IMPLANTATIONS ET EXTENSIONS INDUSTRIELLES 1960 1970



-  Zone d'activité industrielle
-  Zone d'activité industrielle envisagée
-  Extension projetée
-  Etablissement de plus de 500 emplois
-  Emplois existants
-  Emplois décidés, à créer



OREAM BX AQUITAINE



Une double évolution est notable :

— Une baisse globale des effectifs des activités industrielles anciennes de près de 5 000 personnes qui masque des extensions compensant des disparitions brutales.

— Un accroissement de même ampleur dans des secteurs peu représentés jusqu'alors et qui ne regroupaient encore que le quart des effectifs industriels en 1968.

Les décisions d'implantations prises en 1970, compte tenu de leur importance (7 000 emplois prévus d'ici 1975-1977) ajoutent des éléments nouveaux pour l'essor économique, alors qu'antérieurement le rôle des établissements créés consistait à combler les disparitions d'autres entreprises.

Les implantations marquantes de la période 1960-1970 sont constituées par des activités liées au port pour une petite partie, et surtout par des industries légères.

a) Evolution des activités liées au port :

Parmi les industries les plus importantes, il faut citer sur la rive droite Michelin, Gironde-Languedoc (engrais) et Carbon Black (noir de fumée). Plus à l'aval sur la rive gauche, à Pauillac, Shell a entièrement reconstruit en 1970 sa raffinerie, dont la capacité a été portée à 4,5 millions de tonnes, de sorte que la capacité de raffinage de l'ensemble de l'estuaire, avec Esso et Elf-U.I.P., s'élève à 10 millions de tonnes.

Il convient de ne pas omettre que quelques établissements importants liés au port ont cessé ou réduit leurs activités pendant la même période : Astra-Calvé, chantiers navals de la Gironde en 1969-1970, partiellement repris depuis.

La vétusté des installations et la nécessité de regroupement des unités de production, qui ont entraîné certaines de ces fermetures, ont décidé d'autres entreprises à s'établir dans les sites nouvellement équipés de la rive droite (huilerie,...).

C'est là aussi qu'E.D.F. a mis en service, dans des conditions très favorables de refroidissement des installations, une centrale thermique de 250 Mw, dont elle porte actuellement la puissance à 1 250 Mw ; l'adjonction dans quelques années de nouveaux groupes de 2 400 à 3 600 Mw est envisagée.

Ces nouvelles implantations ont été rendues possibles par la politique méthodique d'acquisitions foncières et d'équipement que le Port Autonome de Bordeaux a menée sur les sites qui s'étendent de Bassens à Ambès. Il y reste actuellement près de 150 hectares disponibles, sans compter les surfaces à équiper au VI^e Plan : 100 hectares sont prévus sur ces sites, mais, et ceci marque une volonté nouvelle, 500 autres doivent l'être au Verdon, à l'embouchure de l'estuaire.

Le trafic du port s'est accru très fortement, puisqu'il est passé de moins de 6 millions de tonnes en 1961 à plus de 13 millions de tonnes en 1971. Les hydrocarbures représentent certes un poste croissant, mais d'autres trafics ont également progressé, notamment les phosphates, les potasses, le minerai de fer...

Ainsi le port et les industries portuaires occupent 18 000 personnes environ, dont 6 000 directement liées à l'activité portuaire proprement dite. Il s'agit donc d'une activité importante pour l'économie générale de la ville.

b) Les implantations d'autres industries.

La dernière décennie a été marquée, pour Bordeaux, par des créations importantes de nouveaux établissements industriels qui semblaient, en général, peu en rapport avec la vocation ancienne de la ville.

Il s'agit, tout d'abord, des établissements de l'activité aérospatiale (S.E.R.E.B., Sud-Aviation et Nord-Aviation fusionnés depuis lors dans la S.N.I.A.S. ; S.E.P.R. et S.N.E.C.M.A. fusionnées dans la S.E.P.) dont l'implantation a été favorisée par l'existence de la Poudrerie Nationale de Saint-Médard-en-Jalles.

Puis ont été créés des établissements pharmaceutiques (Labaz) et enfin en 1969-1970, des décisions d'implantation ont été prises dans les domaines de l'électronique et de la mécanique :

- I.B.M., 350 emplois actuels et 2 500 vers 1975-1980.
- Siemens, 1 500 emplois à terme.
- T.R.W., 50 emplois actuellement, 500 en 1975.
- FORD, 2 300 emplois fin 1973.

Deux faits méritent d'être soulignés :

— L'offre constituée par les zones industrielles n'a pas satisfait ces entreprises qui se sont installées sur des sites neufs, hormis Ford qui s'établit sur un terrain prévu pour une extension future de la zone industrielle de Blanquefort et Siemens sur celle de Lormont, faite sur mesure. Les zones industrielles de Mérignac (Phare et Hippodrome), de Pessac, d'Artigues ont certes été occupées, mais en grande partie par des entreprises locales ayant besoin de s'étendre.

— L'orientation spatiale préférentielle de ces nouveaux établissements lorsqu'il n'y a pas une nécessité absolue de desserte ferroviaire, se situe dans le quadrant Ouest, où se trouve l'aéroport, où réside une grande partie des cadres, où les sites sont attractifs.

Il est frappant de constater, à la lumière d'enquêtes faites auprès d'entreprises qui se sont intéressées ces dix dernières années à une implantation à Bordeaux (ayant donné suite ou non à leur projet), que **l'image de la région de Bordeaux a largement évolué**. En effet, alors que dans les années 1960, seules étaient intéressées les entreprises de secteurs à fortes contraintes techniques, dont l'activité était conditionnée, par exemple, par la présence du port, progressivement une gamme plus large d'activités est attirée par cette région dont elle pressentent le décollage économique. Il reste que les facteurs positifs les plus cités dans ces enquêtes sont l'existence d'une main-d'œuvre abondante, peu qualifiée mais adaptable, et le niveau de services d'une grande ville, et notamment l'Université.

122 - Les activités tertiaires.

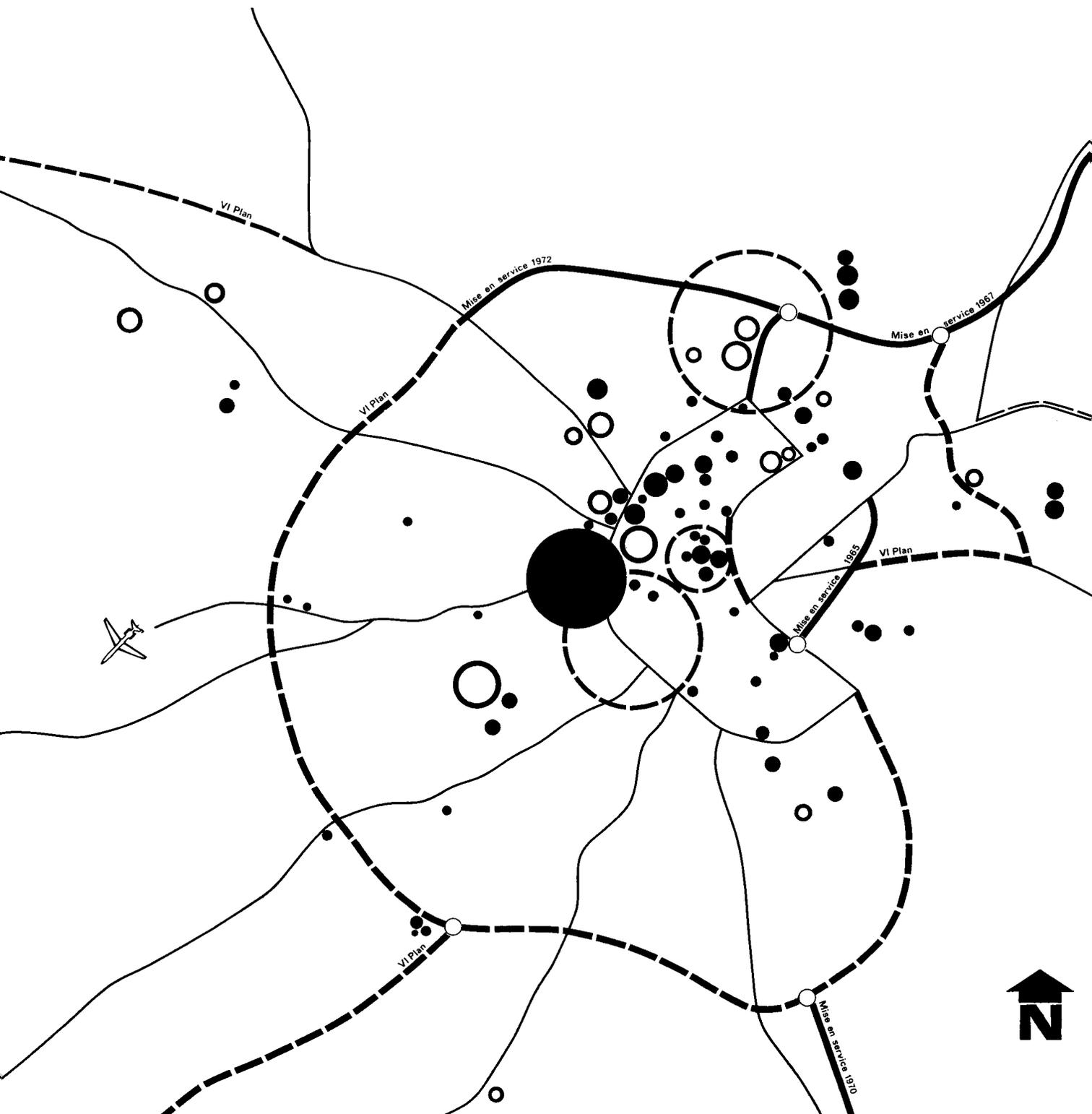
Avant de préciser l'évolution récente des bureaux et des commerces, il est bon de situer l'ampleur du secteur tertiaire à Bordeaux par rapport à d'autres villes, en 1968.

IMPLANTATION DE BUREAUX

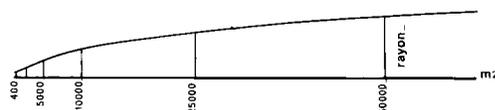
PERMIS DE CONSTRUIRE DE PLUS DE 400m²

A USAGE PRINCIPAL DE BUREAUX

Source: ministère de l'équipement



- Permis accordé entre 1964 et 1969
- Permis accordé ou déposé en 1970-1971
- Implantation envisagée



OREAM BX AQUITAINE



REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE PAR SECTEURS D'ACTIVITE

Source I.N.S.E.E. D.R. de Bordeaux.

	PRIMAIRE	SECONDAIRE	TERTIAIRE
France	15,7	39,6	44,7
Aquitaine	25,3	31,9	42,8
Communauté urbaine de Bordeaux	1,5	36,2	62,3
Lille	1,3	48,9	49,7
Lyon	1,1	49,7	49,2
Marseille	1,6	33,2	65,2
Nancy	1,4	46,6	51,9
Nantes	3,2	43,2	53,5
Strasbourg	0,6	35,0	64,4
Toulouse	2,1	37,7	60,1

Si le tertiaire apparaît aussi important, cela tient à la **faiblesse relative des effectifs industriels** : sur 235 000 emplois localisés dans la Communauté au recensement de 1968, 146 000 sont assurés par des établissements tertiaires contre seulement 62 000 pour l'industrie et 23 500 pour le bâtiment et les travaux publics.

a) Les bureaux.

L'accroissement du parc de bureaux représente une moyenne de 15 000 mètres carrés supplémentaires par an, dont 9 000 mètres carrés constitués de logements transformés.

L'analyse des permis de construire accordés entre 1964 et 1969 et de ceux déposés ou accordés depuis cette date, permet de mieux suivre l'évolution récente des surfaces à usage principal de bureaux.

A part la cité administrative dont la première tranche a été mise en service en 1968, on observe peu d'opérations d'envergure entre 1964 et 1969, la plupart étant conçues spécialement pour un occupant unique.

Par contre, des permis accordés ou déposés à partir de 1970, il ressort une augmentation de l'importance des opérations dont certaines sont destinées à plusieurs usagers.

Les implantations nouvelles se sont faites le long de deux axes et vers le Nord.

- Sur les boulevards à partir de la cité administrative,
- Pour une moindre part, sur les quais à partir du centre.

On peut en déduire **l'attraction exercée sur les bureaux privés, par la conjonction d'une très grande artère urbaine et de la proximité d'un ensemble de services administratifs**. Le grand programme public du quartier de l'Hôtel de Ville qui comporte 130 000 mètres carrés de bureaux, n'a pas encore donné lieu à des implantations de cette nature, si ce n'est dans une opération mixte de logements et de bureaux en cours de réalisation (7 500 mètres carrés de bureaux).

b) Les commerces.

Un seul établissement marquant s'est implanté dans l'agglomération : Carrefour (16 000 mètres carrés de surface de vente) à Mérignac, au voisinage de l'aéroport.

Dans l'ensemble de l'agglomération et le long des axes importants de circulation on trouve des surfaces de vente de dimensions moyennes relevant de l'équipement de quartier.

Le seul centre secondaire notable de la banlieue est le bourg de Mérignac.

Pour l'avenir proche, les groupes de distribution candidats à la création de grandes surfaces périphériques ne manquent pas ; par ailleurs, le centre commercial de 35 000 mètres carrés prévu dans le quartier de l'Hôtel de Ville n'a pas encore fait l'objet d'une décision définitive de la part d'un groupe leader éventuel.

123 - L'essor démographique.

a) L'évolution de l'activité économique de l'agglomération bordelaise s'est accompagnée d'un accroissement démographique de 1,8 % par an pour la période 1962-1968 (1,3 % pour l'aire métropolitaine, 1 % pour l'ensemble de l'Aquitaine).

Avec 555 000 habitants au recensement de 1968, la Communauté Urbaine se situe au cinquième rang des agglomérations françaises après Paris, Lyon, Marseille et Lille.

Communauté urbaine de Bordeaux (27 communes)	
Population totale	555 000
Population active	222 500
Emploi total	235 000

Source : recensement 1968 (exhaustif et 1/4 lourd).

Il est intéressant de constater que l'emploi n'est supérieur que de 5 % à la population active : 10 % des emplois de la Communauté sont occupés par des actifs habitant à l'extérieur de la Communauté, alors que 5 % la quittent pour travailler à l'extérieur ; il semble donc que la Communauté représente un bassin d'emploi quasiment fermé.

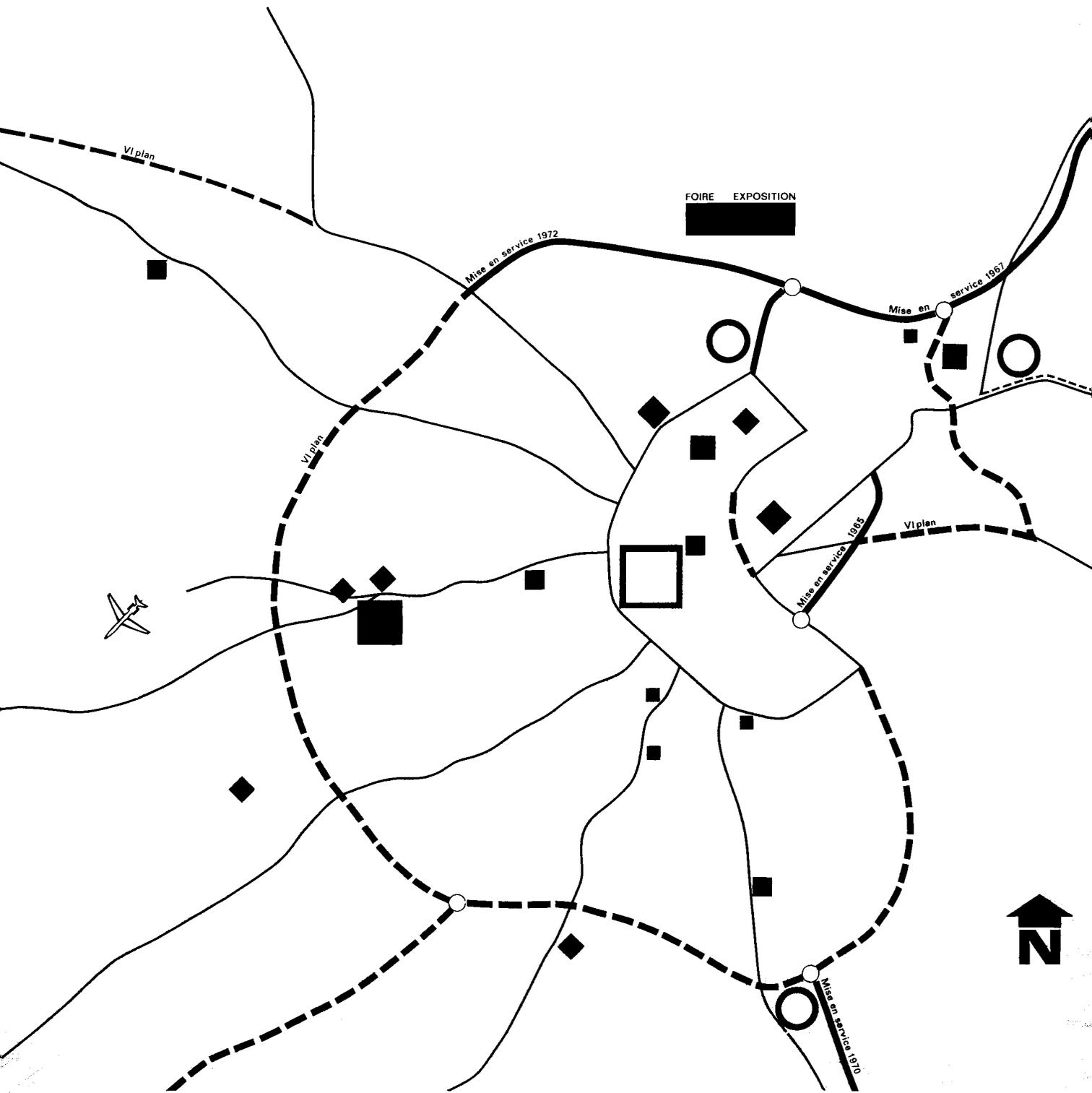
b) L'augmentation de 57 000 habitants environ entre 1962 et 1968 se répartit ainsi :

Excédent naturel	17 000
Immigrants	113 000
Emigrants	73 000
	<hr/>
	57 000

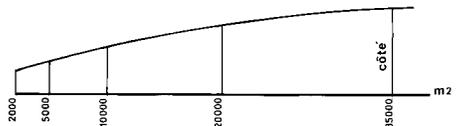
IMPLANTATION DES COMMERCES DE DETAIL 1960-1970

SURFACE DE VENTE SUPERIEURE A 2000 m²

Source : revue point de vente



- Rayons multiples
- ◆ Equipement de la maison
- Centre commercial programmé
- Centre commercial envisagé



OREAM BX AQUITAINE



Dans les dernières années l'immigration vers l'agglomération bordelaise a sensiblement augmenté tant en provenance de la France métropolitaine que de l'extérieur : en 1968 la population bordelaise est composée de 16 % d'habitants venus de l'extérieur de la Gironde ; depuis 62, ce pourcentage est en augmentation par rapport à la période 54-62.

La comparaison avec la situation en 1962 permet d'indiquer que la part relative des immigrants provenant des régions proches a diminué ; **ainsi la croissance démographique de Bordeaux puise de moins en moins dans les populations de l'Aquitaine et des régions voisines.**

c) La localisation des logements.

Le rythme de construction actuel est pour la Communauté Urbaine de Bordeaux de l'ordre de 6 000 logements par an.

Les opérations supérieures à 30 logements réalisées depuis 10 ans sont dispersées dans l'agglomération. En effet, si les opérations volontaires en cours et programmées se situent surtout à l'Est et au Nord, les opérations d'initiative privée se localisent préférentiellement au Nord-Ouest et au Sud-Ouest.

La poursuite de cette tendance à la dissémination des zones d'habitat rendrait plus difficile leur desserte par les équipements de proximité (commerciaux, scolaires, sportifs et de loisirs) et aggraverait considérablement les conditions de déplacement dans l'agglomération.

13 — L'ORGANISATION SPATIALE

La mutation économique engagée à Bordeaux a été lancée par une série de grande actions.

131 - Les actions d'aménagement en cours.

a) 4 Z.U.P. ont été lancées :

ZUP	Nombre total de logements envisagés	Logements construits au 31/12/71	Logements autorisés au 1/1/72	Nombre total de logements prévus à la fin du VI ^e plan
Lormont	7 000	1 946	739	5 200
Cenon	6 800	2 148	1 028	4 600
Floirac	3 500	147	905	1 050
Talence-Villenave	3 300	266	1 300	3 000
Total des ZUP	20 600	4 507	3 972	13 850

L'essentiel des logements construits ou autorisés dans ces Z.U.P. étant des logements aidés, on peut craindre que cela n'entraîne une ségrégation accrue entre catégories socioprofessionnelles, les plus modestes étant déjà surreprésentées sur la rive droite par rapport au reste de la Communauté.

b) Le quartier de l'Hôtel de Ville.

Cette opération de rénovation urbaine porte sur 26 hectares : plus de 60 % des immeubles sont libérés, plus de 40 % détruits.

Le programme tertiaire déjà cité est conçu dans l'intention d'en faire le centre directionnel des affaires à Bordeaux.

Il s'y ajoute un programme d'un millier de logements.

c) Bordeaux-Lac.

Une autre opération importante, plus récemment engagée, se situe sur d'anciens marais, à l'extrême Nord de la commune de Bordeaux.

Ont déjà été réalisés l'assainissement d'un millier d'hectares par la création d'un lac artificiel de 160 hectares, la foire exposition (40 000 mètres carrés couverts et 10 000 places de parking), deux hôtels internationaux et un palais de congrès.

La construction de 10 000 logements est prévue, accompagnée de grands équipements sportifs ; 7 hectares sont réservés pour des bureaux (près de 200 000 mètres carrés de plancher possibles) ainsi que l'emplacement pour un centre commercial important).

A proximité, un centre de commerce de gros fonctionne sur une dizaine d'hectares et a permis à certains établissements, autrefois à l'étroit dans le centre, de se desserrer. Une extension sur dix nouveaux hectares est en cours de réalisation.

d) L'Université.

Trop à l'étroit dans les locaux qu'elle occupait dans le centre ville, la quasi-totalité de l'Université s'est progressivement installée à partir de 1960 au Sud-Ouest de l'agglomération : à Talence (Sciences), à Pessac (Lettres, Droit et Sciences économiques) et à Gradignan (Ecoles de commerce, d'ingénieurs, I.U.T.) sur un domaine d'environ 300 hectares permettant des extensions futures.

L'aménagement en cours du Centre hospitalier universitaire à Pellegrin fournira aux étudiants les conditions adaptées à l'enseignement et à l'exercice des professions médicales.

Les trois nouvelles universités de Bordeaux regroupent près de 35 000 étudiants ce qui représente un potentiel considérable de cadres et techniciens supérieurs.

132 - Le fonctionnement de l'agglomération.

L'exercice des activités qui impliquent les relations sociales les plus nombreuses se fait préférentiellement dans un espace réduit en superficie qui est ressenti comme le « centre » de la ville, et dont l'accès conditionne, par conséquent, le fonctionnement.

LOGEMENTS CONSTRUITS DEPUIS 1960

OPERATIONS DE PLUS DE 30 LOGEMENTS

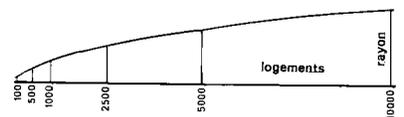
Source : ministère de l'équipement



Construit



**Grandes opérations
de logements projetées**



OREAM BX AQUITAINE



a) Le centre.

Le centre de Bordeaux s'étend sur 200 hectares environ, mais l'activité la plus intense ne s'exerce que sur une trentaine d'hectares (hypercentre).

L'une de ses originalités réside dans l'ensemble architectural et urbain du XVIII^e siècle, unique par sa qualité et ses dimensions : le secteur sauvegardé couvre 150 des 200 hectares du centre, dont la totalité de l'hypercentre.

La mise en valeur de ce quartier vise non seulement à la restauration d'immeubles, mais aussi à l'implantation d'activités qui y auraient leur place normale (artisanat, bureaux, commerces spécialisés) en remplacement des nombreux entrepôts existants, tout en respectant le caractère de la population qui y réside.

b) Les conditions de déplacement.

Le système de transport (voirie, stationnement, transport en commun) est mal adapté au développement urbain actuel, d'autant que la motorisation des Bordelais est particulièrement forte.

Les mises en service successives du Pont Saint-Jean en 1965 et du Pont d'Aquitaine en 1967, prolongé par l'autoroute Nord, ont bouleversé les conditions de relations entre les deux rives du fleuve. L'aménagement sur place des boulevards (actuellement réalisé dans la partie Nord) a apporté une amélioration sensible, mais bien vite résorbée par l'augmentation du trafic.

On peut estimer qu'entre 1968 et 1972 **les temps moyens de parcours des déplacements dans l'agglomération ont augmenté de près d'un tiers.**

Etant donné les difficultés croissantes de stationnement dans le centre et pour éviter les excès du stationnement de longue durée, on y a introduit en octobre 1971 des parcmètres et organisé un parking payant sur l'esplanade des Quinconces. A proximité, la construction d'un parking souterrain d'un millier de places est en cours.

Comme dans les autres villes de même importance les transports en commun, qui circulent sur la voirie banalisée, sont pénalisés et voient leur clientèle diminuer d'environ 5 % par an ; ils ne sont pratiquement plus utilisés que par la clientèle ne pouvant disposer d'une voiture.

133 - L'évolution spatiale.

L'urbanisation récente a progressé dans tous les secteurs géographiques de l'agglomération.

— La rive droite.

Mieux reliée au reste de la ville par la mise en service des ponts, la rive droite a été l'objet d'une volonté d'aménagement, mais les actions correspondantes n'ont pas eu d'effet d'entraînement sur les opérations privées.

Les aménagements portuaires, l'occupation de la zone industrielle d'Artigues, l'installation des établissements Labaz à Ambarès ont partiellement concouru à l'augmentation du nombre d'emplois offerts dans cette zone, améliorant la proximité de leur travail pour un certain nombre d'habitants des Z.U.P.

— Le Nord et le Nord-Ouest.

Ces deux directions ont rassemblé une bonne part des activités nouvelles (SNIAS, SEP, FORD) et des opérations plus modestes de logements à l'exception du Grand-Parc, proche de son terme (4 000 logements) et du quartier du Lac qui a seulement démarré.

— L'Ouest.

La présence de la plate-forme aéroportuaire a permis la croissance des industries aéronautiques (Dassault, SOGERMA) et le développement du trafic aérien a contribué à l'implantation d'activités diversifiées attirées par son voisinage (laboratoire Sarget, Sémia, Miroir-Brauthite). Mérignac a connu un essor très rapide de l'urbanisation qui s'est appuyée sur le centre commercial existant au bourg, et a été sans doute renforcée par la création de l'hypermarché « Carrefour ».

— Le Sud-Ouest.

Le transfert de l'université à Talence-Pessac a entraîné la construction de logements. Après l'occupation quasi complète du parc industriel de Pessac, l'implantation d'I.B.M., conjuguée avec l'espoir de la réalisation rapide de l'autoroute Bordeaux-Arcachon, donne un nouvel essor à l'urbanisation de cette zone. Les contraintes de sites rendent difficile le fonctionnement du bourg de Pessac.

— Le Sud.

De tradition industrielle ancienne (industries alimentaires, mécaniques) cette zone n'a pas connu d'implantation majeure ces dernières années. Le mouvement constaté de création de logements devrait se poursuivre avec la Z.U.P. de Talence-Villenave-d'Ornon. La mise en service du tronçon d'autoroute Bordeaux-Laprade a facilité les relations avec la vallée de la Garonne, mais l'accès au centre de Bordeaux reste difficile. La présence du vignoble des Graves a sans doute freiné l'urbanisation vers le sud.

Le développement économique de Bordeaux a été basé dans les années écoulées sur la décentralisation d'activités industrielles diversifiées, dont la bonne marche est certes dépendante dans leur grande majorité de niveaux de décision extérieurs à la région, mais dont le dynamisme a affirmé le potentiel industriel local et devrait contribuer au décollage économique.

Ce développement a été accompagné du lancement de grandes opérations d'aménagement tendant à donner délibérément à l'agglomération un cadre largement dimensionné pour son extension.

2 - les tendances et les faits porteurs d'avenir

L'examen de l'organisation économique et spatiale de Bordeaux et de sa région conduit à rechercher parmi les tendances observées et les potentialités nouvelles qui se dessinent, les éléments contribuant au meilleur développement de la métropole et de l'ensemble de la région, souci de plus en plus marqué de tous les Aquitains.

21 — LES TENDANCES DE L'URBANISATION A BORDEAUX

Ces dix dernières années, l'urbanisation s'est développée à Bordeaux sans axe préférentiel, alors que des opérations volontaires avaient une certaine difficulté à canaliser cette évolution. Cependant des équipements d'infrastructure déjà programmés viennent introduire les germes d'une meilleure cohérence.

211 - Les risques de poursuite de l'extension tous azimuts.

Si on prolonge le passé, la tendance à la dispersion risque de s'accroître tant pour les industries légères, les bureaux, les commerces que pour les logements :

— Pour les activités industrielles, l'agglomération offre des sites variés et attractifs mais dispersés. La mobilisation d'un trop grand nombre de terrains disséminés empêche un certain regroupement géographique de ces activités facilitant la constitution d'un véritable foyer d'activités qui, sans avoir l'exclusivité de la localisation de ces établissements, offrirait aux investisseurs potentiels une concentration importante d'éléments techniques, d'équipements collectifs et de services.

— L'implantation de surfaces de bureaux sur la partie Nord des boulevards aurait tendance à se poursuivre, accentuant les problèmes de circulation et ne facilitant pas la réussite des programmes publics.

— S'il est parfaitement concevable que l'équipement commercial de quartier accompagne l'urbanisation, on est en droit de s'interroger sur l'opportunité de la création en périphérie de gros centres commerciaux, comprenant outre plusieurs grandes surfaces de vente à dominante non alimentaire, plusieurs dizaines de commerces spécialisés et des équipements récréatifs. La conjonction de ces services est susceptible de porter atteinte à des fonctions essentielles du centre.

— La tendance des promoteurs privés en faveur de l'Ouest n'a guère de chances de se résorber en faveur des opérations publiques de l'Est, ce qui maintiendra la ségrégation sociale déjà observée.

Face au risque de dilution des initiatives privées dans toutes les zones de l'agglomération, les opérations volontaires engagées peuvent-elles canaliser un tel laisser-faire ?

212 - La difficile cohérence des opérations volontaires.

Les espoirs de développement industriel de la presqu'île d'Ambès, l'objectif de réduire le déséquilibre de l'urbanisation de part et d'autre du fleuve ont conduit à créer trois Z.U.P. sur la rive droite. L'amélioration du franchissement de la Garonne par la construction de deux nouveaux ponts n'a pas suffi à créer un mouvement favorable à la rive droite, d'autant plus que les activités implantées dans la presqu'île d'Ambès (raffinerie, centrales électriques...) n'ont pas été, sauf exception, génératrices d'un nombre important d'emplois.

Simultanément, deux opérations d'urbanisme ont été entreprises à Bordeaux.

Le programme de la rénovation du quartier de l'hôtel de ville est bien défini : doter Bordeaux, en périphérie du centre traditionnel, d'un centre des affaires (130 000 mètres carrés de surface de bureaux dont près de 40 % publics, un centre commercial de 35 000 mètres carrés auquel s'ajoute un millier de logements). Cependant, malgré cette offre, certains promoteurs privés continuent à investir dans des opérations concurrentes de bureaux ou de commerce.

La vocation de l'opération du quartier du Lac est moins affirmée : la réalisation à proximité du palais des expositions de salles de conférences et d'hôtels internationaux lui donne une fonction de congrès, le programme de 10 000 logements lui confère une fonction d'habitation dotée d'équipements sportifs importants. La possibilité de construire 200 000 mètres carrés de bureaux et 20 à 30 000 mètres carrés de surface commerciale pourra ajouter à ce quartier la vocation de centre-relais des affaires. **Cette opération devra se démarquer de celle de l'Hôtel de Ville** en s'adressant à une clientèle différente (celle qui recherche des bureaux banalisés principalement en location et à des prix plus modestes).

Ces deux opérations sont suffisamment engagées pour avoir un caractère irréversible et préfigurer les pôles d'emplois et d'animation de l'agglomération future. A ces deux pôles s'ajoutent le centre traditionnel et les points de rupture de charge des transports : la gare et l'aéroport.

La nécessaire mise en relation de ces cinq pôles se dessine grâce à des possibilités nouvelles de transports.

213 - Une première recherche de cohérence grâce à des améliorations de transports.

Parmi les infrastructures de transport, la grande rocade est programmée au VI^e Plan, l'axe Nord-Sud engagé pendant la même période, alors que la pénétrante Sud-Ouest est envisagée. A ces opérations, s'ajoute un projet de transport en commun.

Sur la rocade seront branchées les différentes grandes voies d'accès, en provenance de Paris, Toulouse et Bayonne. Elle supportera le trafic de transit et permettra pour les trafics à destination de la ville le choix de l'axe de pénétration; enfin elle mettra en relation un certain nombre de grands équipements ou pôles de services urbains (quartier du Lac, aéroport, université, gare Saint-Jean).

L'axe Nord-Sud est conçu comme le résultat de la jonction d'une pénétrante Nord et d'une pénétrante Sud, assurant l'accès à un parking d'au moins 5 000 places aux Quinconces. Dans une solution technique appropriée, la partie Nord assurera les relations centre traditionnel-quartier du Lac, la partie Sud les relations centre traditionnel-gare Saint-Jean.

La pénétrante Sud-Ouest, projet d'autoroute urbaine, à l'intérieur de la grande rocade, devrait prolonger l'autoroute en provenance d'Arcachon et de Bayonne vers les boulevards, puis vers le quartier de l'Hôtel-de-Ville. Ce n'est qu'en dernière phase que ce quartier serait desservi à partir du secteur Sud-Ouest de l'agglomération, améliorant un peu sa liaison avec l'aéroport, à défaut de liaison directe.

On peut ainsi construire le tableau des relations possibles en transport individuel entre les cinq points forts de l'activité urbaine future.

Origine / Destination	Quartier de l'Hôtel de ville	Centre traditionnel	Quartier du Lac	Gare
Aéroport	Pénétrante Sud-Ouest ?	?	Grande Rocade	Grande Rocade ?
Gare	?	Axe Nord-Sud + Quinconces	Axe Nord-Sud	
Quartier du Lac	?	Axe Nord-Sud + Quinconces		
Centre traditionnel	?			

Devant les difficultés prévisibles du transport individuel, la Communauté urbaine de Bordeaux a pris l'initiative de l'étude d'une ligne de transport en commun en site propre : le tracé possible joindrait le quartier du Lac, la cité du Grand-Parc, le centre traditionnel, le quartier de l'Hôtel-de-Ville, la gare.

Cette desserte de la gare ouvrirait aux usagers des chemins de fer la possibilité de fréquenter, grâce à des moyens de transport rapides et efficaces, les centres d'activités de la métropole. Ainsi l'intérêt de cette ligne devrait dépasser largement le cadre strict de l'agglomération.

Les infrastructures programmées ou envisagées pourraient ainsi contribuer à une meilleure cohérence des opérations d'urbanisme engagées. Toutefois, l'accès au centre ville depuis la grande rocade risque de devenir délicat, en particulier en provenance de l'aéroport. Ces difficultés de pénétration avaient été évoquées dans la délibération en 1967 du Groupe Central de Planification Urbaine parmi les considérations sur l'aménagement de Bordeaux.

Depuis lors, un certain nombre de faits ou de potentialités devant largement infléchir le développement et l'aménagement de la métropole se sont manifestés.

22 — LES FAITS PORTEURS D'AVENIR

Une dynamique nouvelle de développement est issue de l'élargissement de la gamme des activités autour de Bordeaux : l'alliance s'est faite entre les dirigeants et cadres des nouveaux établissements industriels et les « rénovateurs », aile marchante des activités plus traditionnelles (industrielles ou commerciales) pour susciter et soutenir **une politique de développement économique accéléré de la métropole et de la région.**

Parmi les trois faits nouveaux, deux sont des éléments constitutifs directs du développement (industries lourdes, industries légères) ; le troisième contribue surtout à augmenter l'attrait du cadre de vie dans la métropole, tout en participant à la croissance économique (aménagement de la Côte Aquitaine).

221 - Une nouvelle dimension portuaire et industrielle lourde.

L'un des points d'application privilégiée de la politique de développement est constitué par la recherche d'une nouvelle dimension portuaire. Ceci permettrait **l'établissement sur la Gironde d'activités de base** dont l'Aquitaine est dépourvue, hormis celles qui dérivent du gaz de Lacq, dont la ressource devrait commencer à s'épuiser dans une dizaine d'années.

Trois faisceaux de conditions sont préalables à la mise en place d'un tel ensemble industriel portuaire :

a) Des conditions techniques : accès des navires de fort tonnage, existence de grandes surfaces de terrains équipés et raccordés aux réseaux.

Le site du Verdon, à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde, est déjà accessible aux pétroliers de la classe des 200 000-250 000 tonnes allégés et devrait l'être à l'issue du VI^e Plan à ces navires à pleine charge. Aucune contrainte naturelle n'empêchera ultérieurement d'y approfondir le chenal pour l'accès des navires de 300 000, voire de 400 000 ou 500 000 tonnes.

Pour la mise à disposition de terrains industriels, les études sont actuellement en cours au Port Autonome de Bordeaux. Mais dès à présent il est établi que le remblaiement de plusieurs milliers d'hectares ne soulève pas de problèmes techniques. L'équipement d'une première tranche de 500 hectares est programmé au VI^e Plan.

Les raccordements aux réseaux devraient également se faire dans de bonnes conditions : branchements sur la voie ferrée électrifiée Bordeaux-Le Verdon, amenée de l'énergie électrique et alimentation en eau : à ce sujet un examen technico-économique des différentes ressources mobilisables démontre qu'en tout état de cause il est possible de fournir de l'eau aux industries, même grosses consommatrices, à des prix de revient compétitifs avec ceux d'autres zones industrielles portuaires françaises.

b) Un faisceau de relations : proximité d'un ensemble de services portuaires et facilités de relations maritimes, routières et ferroviaires avec le grand centre urbain voisin et d'une manière plus large avec les autres centres nationaux ou internationaux.

S'il existe, par la Gironde, de très grandes facilités de relations maritimes avec les installations portuaires et industrielles du fond de l'estuaire, et si la relation ferroviaire est possible vers les grands centres en transitant par Bordeaux, la relation routière devra être améliorée par la création d'une liaison rapide avec Bordeaux et éventuellement d'un ouvrage routier qui, franchissant l'estuaire, permettra de relier directement Le Verdon aux villes situées au Nord et à l'Est de la presqu'île du Médoc.

Si les possibilités de transport de fret par hydravions gros porteurs devaient se confirmer, le plan d'eau de l'estuaire de la Gironde présenterait un site particulièrement favorable pour ce type d'activité.

c) Un environnement économique et social : relative proximité de grands marchés de consommation et facilités de recrutement de la main-d'œuvre.

Les conditions tenant à la proximité du marché sont apparemment assez difficiles à remplir. Cependant elles peuvent être progressivement résolues si l'occupation de la zone démarre par des activités de stockage et, alimentées par des matières premières d'Outre-mer, par des fabrications de produits semi-élaborés réexportés vers d'autres centres industriels de l'Europe de l'Ouest.

La pétrochimie se présenterait dans des conditions particulièrement favorables, puisque outre le marché de Bordeaux, une partie des produits élaborés pourrait approvisionner Lacq — ce qui faciliterait sa reconversion — et Toulouse. Le premier impact d'envergure devrait être la création d'une unité de *steam cracking*, rendue possible par une capacité de raffinage qui atteindra bientôt 15 millions de tonnes grâce à l'extension des raffineries existantes.

Pour la main-d'œuvre, certaines difficultés pourraient se faire jour étant donné le faible peuplement actuel de la presqu'île du Médoc et l'éloignement des réservoirs de main-d'œuvre de l'arrière-pays rural, si le rythme de création d'emplois était très rapide. Toutefois l'automatisation croissante des fabrications et des techniques de stockage permettent de penser que dans la première phase le nombre des emplois, rapporté à la surface, sera relativement faible, de l'ordre de 3 emplois par hectare.

D'autre part, le développement de l'hébergement conçu à des fins touristiques dans les unités principales d'aménagement du nord de la Gironde peut, si nécessaire, s'accompagner d'un accroissement de l'habitat permanent. Enfin, selon les facilités de franchissement de l'estuaire, il est possible que certains emplois du Verdon soient occupés par des actifs résidant dans les Charentes.

En conclusion, pour que les activités de base liées à cette nouvelle dimension portuaire aient des retombées notables, par effet d'entraînement sur d'autres activités industrielles à localiser à Bordeaux et dans le reste de la région, il est nécessaire d'engager vigoureusement, dès à présent, les actions nécessaires d'équipement et de liaisons qui permettront d'offrir aux industriels avec de bonnes chances de succès le site du Verdon.

222 - Les industries légères.

Parallèlement, une seconde voie pour le développement industriel de Bordeaux et de l'Aquitaine s'est ouverte depuis une dizaine d'années, et s'est amplifiée récemment à travers les décisions d'implantation (électronique) et la création d'établissements tertiaires (banque, caisse de retraite, assurances).

La poursuite du mouvement d'implantation de ce type d'activités légères suppose réunis un certain nombre de préalables :

a) Des conditions techniques (raccordement ferroviaire, alimentation en eau...) minimales, mais des disponibilités importantes de sites industriels dans un cadre agréable et de grandes facilités de relations avec les services urbains.

De ce point de vue, l'agglomération de Bordeaux offre, notamment du Nord à l'Ouest, des sites de premier ordre, bien reliés par la rocade à un certain nombre de grands services, le seul problème pouvant être, à terme, l'accès au centre ville.

b) Des conditions générales d'environnement pour l'entreprise :

— Présence d'un milieu « créatif » se caractérisant par exemple par l'importance de la recherche universitaire orientée vers des applications pratiques.

— Possibilité de recruter une main-d'œuvre diversifiée.

— Existence de prestations de service de haut niveau (informatique, publicité...) et présence d'entreprises sous-traitantes, susceptibles de réaliser des fabrications délicates.

— Facilités de relations pour les dirigeants et cadres avec les grands centres européens de conception et décision.

Parmi les éléments positifs pour la métropole de Bordeaux, l'aéroport, proche de la ville et disposant déjà de bonnes relations avec Paris, ainsi que de quelques liaisons avec d'autres villes françaises et étrangères, est déjà un très bon atout qu'il convient de développer.

De même, un certain nombre d'instituts ou de laboratoires universitaires sont déjà en relation avec des activités industrielles. Certaines spécialités telles que l'écologie pourraient déboucher sur de nouvelles fabrications car les investisseurs industriels trouveraient dans la métropole des conditions très favorables pour la mise au point et l'application de nouveaux procédés (aquaculture...).

Du fait sans doute de la grande sensibilité écologique de la région, l'opinion bordelaise et singulièrement ses milieux universitaires se situent au premier rang de ceux qui se préoccupent d'environnement, et luttent pour faire de son respect une préoccupation majeure de notre époque.

Cette disposition, et la qualité exceptionnelle de ceux qui l'expriment et la représentent, permet d'envisager sur la métropole régionale un élan de première valeur vers l'organisation d'activités liées à l'écologie et à la défense des milieux naturels. Il y a là la source possible d'une activité de haut niveau dont les retombées sur l'économie générale de la région peuvent encore difficilement être appréciées mais dont il convient de ne pas sous-estimer l'importance, pour l'avenir de la métropole autant que pour son image de marque, et qui caractérise déjà la politique d'aménagement de la Côte Aquitaine.

Le marché du travail est à apprécier de manière plus nuancée : s'il existe un marché de la main-d'œuvre peu qualifiée mais facilement adaptable, orientée essentiellement vers les professions tertiaires, il conviendra de renforcer la formation des professionnels, des techniciens et des cadres, dont le besoin a déjà suscité la création ou le développement de nouvelles filières (Ecoles d'ingénieurs, Instituts d'Université, I.U.T...).

Enfin il convient de noter l'insuffisance actuelle du réseau des sous-traitants. Mais il est permis de penser que les demandes conjuguées des nouveaux établissements entraîneront progressivement un relèvement du niveau de l'offre.

c) Des conditions générales d'environnement pour le personnel, particulièrement sensibles pour les cadres et relatives à l'intérêt et à l'agrément de la vie urbaine (rayonnement de l'université, variété de l'offre commerciale, attrait des spectacles culturels, récréatifs, animation du centre...) et des zones proches de loisirs.

Dans ce sens, les efforts faits pour restaurer et rénover le centre de la ville de Bordeaux prennent un relief tout particulier. Simultanément, interviennent les réalisations engagées pour l'aménagement de la Côte Aquitaine.

223 - L'aménagement de la Côte Aquitaine.

Tel qu'il se présentait en 1967, cet espace côtier constituait un potentiel dont on commençait à ressentir la nécessité de protection devant l'afflux croissant des touristes pendant la saison estivale.

En avril 1972 un projet complet approuvé par le gouvernement est prêt pour l'engagement d'un ensemble cohérent d'opérations nouvelles de la Gironde à l'Adour.

Les principes qui guident cet aménagement sont les suivants :

— Regroupement des hébergements et des grands équipements dans neuf unités principales d'aménagement, localisées de telle manière qu'il soit possible d'intégrer les stations existantes en respectant l'équilibre fragile du milieu naturel, en particulier, du front côtier (dune, lette, forêt de protection).

— Pour favoriser les contacts avec la nature, sous la forme de fréquentation journalière, organisation de sept secteurs d'équilibre naturel entourant les unités d'aménagement.

— Accroissement des capacités d'hébergement à un rythme à peine supérieur à l'évolution spontanée et incitation à la création d'hébergements comprenant des services collectifs et ouverts à toutes les catégories socio-professionnelles. Ce nouveau mode d'accueil permettra de diversifier l'offre qui ne sera plus limitée aux résidences secondaires et au camping.

Il y a lieu d'examiner les rapports particuliers entre l'agglomération de Bordeaux et certains espaces de la Côte Aquitaine en raison de leur proximité. Trois types de fréquentation peuvent être le fait des habitants actuels ou futurs de la métropole :

— Le séjour de vacances, qui peut trouver place tant dans les unités d'aménagement des Landes que dans celles de la Gironde. Ce type de séjour ne se distingue guère de celui d'autres touristes.

— La fréquentation de week-end, qui sera plus intense dans les unités proches, sans éliminer pour autant les possibilités de séjourner, grâce aux hébergements collectifs, dans les unités plus éloignées.

— La fréquentation de la journée qui s'orientera à la fois vers les unités d'aménagement et les secteurs d'équilibre naturel les plus proches.

La conjonction de ces deux derniers phénomènes permet de penser qu'à l'avenir, la clientèle bordelaise sera surtout présente dans la partie de la zone côtière comprise entre le Nord du lac d'Hourtin et le Sud du bassin d'Arcachon. Il n'est donc pas inutile d'en rappeler quelques éléments essentiels :

— L'occupation du pourtour du Bassin d'Arcachon est presque totale, de sorte que l'augmentation de fréquentation portera surtout sur l'excursion de la journée.

— Un accroissement beaucoup plus fort de l'hébergement est prévu dans les unités d'aménagement 2 et 3 qui devraient bénéficier très largement de l'afflux des Bordelais, tant pour le week-end que pour la journée, ce qui nécessite une amélioration des accès routiers depuis Bordeaux.

L'ampleur, le caractère et la proximité des aménagements touristiques de cette partie de la côte par rapport à Bordeaux lui donneront un rôle notable dans la vie des habitants de la métropole :

— Comme élément du cadre de vie, puisqu'il sera très facile de se rendre dans la demi-journée dans ces espaces de loisirs pour y pratiquer des activités sportives, pour s'y régénérer, s'y reposer, s'y distraire.

— Comme facteur de développement dans la mesure où les responsables d'entreprises industrielles légères ou d'activités tertiaires sont de plus en plus sensibles à l'intérêt pour leurs salariés de l'agrément d'un cadre de vie qui comprend des possibilités de loisirs proches.

Constatant l'attrait que peut représenter le cadre de vie dans une station touristique bordée d'espaces naturels de premier ordre, il est même permis de penser que l'aménagement touristique de quelques sites peut s'accompagner d'une urbanisation permanente qui profitera des équipements réalisés. Cela nécessitera des relations faciles avec les lieux de travail et avec les services de la grande ville voisine. Tel peut être le cas de l'U.P.A. 3, qui sera probablement la première engagée en Gironde.

23 — UNE CONSCIENCE REGIONALE

Dans les années 1960, alors qu'une partie de la région (Piémont Pyrénéen) connaissait une croissance rapide, la nécessité d'efforts importants pour relancer l'économie de Bordeaux a été particulièrement ressentie.

Depuis peu, Bordeaux a amorcé son décollage économique tandis que le niveau d'activité du reste de la région se stabilise et, dans certains cas, se voit menacé de régression.

Les leaders régionaux ont pris conscience de la nécessité de ne pas monopoliser l'ensemble des activités sur la capitale régionale, mais de **les diffuser dans un certain nombre de villes moyennes ou relais**, de telle manière que la métropole rayonne effectivement sur son arrière-pays, avec lequel ses relations économiques seront renforcées. De leur côté les responsables de ces villes ont acquis la conviction que leur avenir est nécessairement lié à l'essor de la métropole.

Ce n'est que dans une phase ultérieure que pourra se poser la question d'une éventuelle extension de son aire d'intervention, par exemple au niveau de l'aire principale d'aménagement.

Déjà, les leaders bordelais ont pris conscience de la nécessité de ne pas monopoliser l'ensemble des activités sur la capitale régionale, mais de les diffuser dans un certain nombre de villes moyennes ou relais. De leur côté, ces villes ont acquis la conviction que leur avenir était nécessairement lié à l'essor de la métropole.

Il faut maintenant que les responsables aquitains se mettent d'accord sur une politique de développement et d'aménagement, et sur la mise en œuvre d'une stratégie qui en soit l'aboutissement.

Sans doute l'objectif semblera-t-il souvent lointain. La limitation inévitable des moyens imposera des réalisations progressives qui n'auront leur effet maximum que dans une convergence parfaite des efforts.

Et même si les résultats ne sont pas toujours immédiatement tangibles, il ne faudra pas renoncer à persévérer dans la voie choisie, la permanence de l'objectif étant une condition essentielle de la réussite.

bibliographie

1 — ETUDES EFFECTUEES PAR L'OREAM BORDEAUX-AQUITAINE OU SUR SA DEMANDE

a) Documents préliminaires aux décisions du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (C.I.A.T.).

- OREAM : Principes d'aménagement de la métropole de Bordeaux (mai 1972) (CIAT du 3 août 1972).
- Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine-OREAM : Schéma d'aménagement touristique de la Côte Aquitaine 1^{re} partie : Gironde - Landes (mars 1972), (CIAT du 20 avril 1972).

b) Etudes sectorielles.

• Achevées.

- BRGM : Alimentation en eau de la zone industrielle du Verdon. Possibilités d'exploitation des aquifères superficiels dans le Médoc septentrional (juillet 1971).
- SOGELEG : Etude technico-économique d'alimentation en eau de la zone industrielle portuaire du Verdon.
- IERSO : Essai d'analyse des motivations d'implantation industrielle dans la région bordelaise (décembre 1971).
- CEBSO - INTER G : Développement industriel induit par les implantations récentes (février 1972).
- CERA FER : Les zones rurales en Gironde entre Bordeaux et le littoral (mars 1972).
- SOFREAVIA : Etude de trafic aérien de la région Aquitaine-Nord et capacité de l'infrastructure de Bordeaux-Mérignac (mai 1972).

• En cours.

- OTAM : Hypothèses de développement et de localisations industrielles dans l'aire métropolitaine de Bordeaux.
- CEBSO : Démographie régionale.
- MATRA - CETE : Etude d'opportunité et de faisabilité d'une ligne de transport en commun entre Bordeaux et le littoral.
- CETE : Tests de transports de la métropole en 1985.
- BETURE - CETE : Les loisirs de week-end des Bordelais.
- OTAM : Tests de cohérence de localisation des services supérieurs payants à Bordeaux.
- Directions départementales de l'Equipement de la Gironde et du Lot-et-Garonne — AREAR : Vallée de la Garonne.

2 — AUTRES ETUDES

- Mission Régionale Aquitaine : Rapport d'armature urbaine régionale (1965).
- Mission Régionale Aquitaine : Programme régional de développement économique VI^e Plan (1972).
- CEBSO : Bases du développement de l'industrie lourde en Aquitaine (1970).
- CEBSO : Les dossiers du CEBSO, plus particulièrement :
 - La chimie en Aquitaine ; analyse des possibilités d'implantations d'industries chimiques et plus particulièrement pétrochimiques en Aquitaine (1969).
 - L'industrialisation des villes moyennes (1972).
- IERSO : Le ressort d'influence des villes en Aquitaine (1966).
- IERSO : Les implantations industrielles en milieu rural aquitain (1970).
- IERSO : La Revue Economique du Sud-Ouest ; plus particulièrement le tableau d'échanges interindustriels aquitain.
- Chambre Régionale d'Agriculture : La situation économique agricole de la région Aquitaine (1972).
- Communauté Urbaine de Bordeaux - Direction départementale de l'Equipement de la Gironde : Etudes préliminaires au programme de modernisation et d'équipement VI^e Plan, de l'agglomération bordelaise (1970).
- Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux : Livre Blanc pour le SDAU (1969).
- Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux : Eléments pour une politique commerciale (1972).
- Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux : Maraîchage, perspectives d'évolution (1971).
- Port Autonome de Bordeaux - CEBSO : L'entrée de l'Espagne sur la scène européenne (1970).
- OTAM à la demande de la CEE, DATAR, GEDIAQ : Etude du développement industriel et portuaire du Verdon (1971).
- INSEE : La Communauté Urbaine de Bordeaux : peuplement et emploi (1971).
- CERAFER - Direction départementale de l'Agriculture de la Gironde : L'espace périurbain de Bordeaux (1971).
- C.-H. AUBERT : Le Secteur Sauvegardé de Bordeaux : Plan permanent de mise en valeur et de sauvegarde (1970).
- CERAU : Les bureaux privés de l'agglomération bordelaise (1970).
- SIDEA : Vallée de la Moyenne Dordogne (1970).
- Direction départementale de l'Agriculture de la Dordogne - Atelier d'aménagement rural : Etude départementale d'aménagement rural (1971-1972).
- IRISS : Etude d'armature urbaine de la zone de Bayonne - Saint-Gaudens (1971).

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

Éléments pour des prospectives.

Techniques et aménagement du territoire, n° 0.
Composantes de la fonction urbaine, n° 3.
Dictionnaire des projections 1985 et 2000, n° 4.
Scénarios d'aménagement du territoire, n° 12 (épuisé).
Prospective et analyse de système, n° 14.
Les centres de prospective et d'aménagement du territoire en Europe, n° 17.
Une image de la France en l'an 2000. Scénario de l'inacceptable, n° 20.
La transformation du monde rural, n° 26.
Prospective et société, n° 28.
Survols de la France, n° 29.
Une image de la France en l'an 2000. Documents de base. Méthode de travail, n° 30.
Technologie et aménagement du territoire, n° 33.
Les firmes multinationales, n° 34 (épuisé).
Survols de l'Europe, n° 37.
Approches de la réalité urbaine, n° 38.
Paris, ville internationale, n° 39.

Schémas d'aménagement.

La façade méditerranéenne, n° 1 (épuisé).
Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, n° 5.
Aménagement de la Basse-Seine, n° 6 (épuisé).
Aménagement du Bassin parisien, n° 7 (épuisé).
Rapport du groupe de travail Paris-Nord, n° 8 (épuisé).
Schéma d'aménagement de la métropole lorraine, n° 9.
Schéma d'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble, n° 10.
Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire, n° 11.
Aménagement d'une région urbaine, le Nord-Pas-de-Calais, n° 19.
Vers la métropole jardin. Livre blanc pour l'aménagement de la Loire moyenne, n° 23.
L'espace nord-champenois, n° 24.
Schéma d'aménagement de la Corse, n° 32.
L'avenir de la Basse-Normandie, n° 36 (sous presse).

Schémas de communications.

Éléments pour un schéma directeur des télécommunications, n° 2.
Éléments pour un schéma directeur de l'informatique, n° 13.
Éléments pour un schéma directeur de l'équipement aéronautique, n° 25.
Les liaisons routières : histoire d'un schéma, n° 31.
Schéma directeur de l'équipement aéronautique, n° 35.

Problèmes de l'eau.

L'eau en Seine-Normandie. Projet du Livre blanc, n° 15.
Les problèmes de l'eau en Artois-Picardie, n° 16.
Bassin Rhin-Meuse. Eau et aménagement, n° 18.
L'eau en Adour-Garonne, n° 21.
Les problèmes de l'eau dans le Bassin Rhône Méditerranée-Corse, n° 22.
L'eau dans le Bassin Loire-Bretagne, n° 27.

En préparation

Regard prospectif sur le bassin méditerranéen.
Régions urbaines, régions de villes.
Avenirs possibles de la région Rhône-Alpes.

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE

1, avenue Charles-Floquet, 75 - Paris (7^e)
Fondateur de la collection : Gérard WEILL †

Directeur de la publication : Jacques DURAND
Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN

Secrétaire de rédaction : Marie GRENIER
Couverture : Cl. CAUJOLLE et D. COHEN

ACHEVE D'IMPRIMER SUR LES PRESSES

DES ETS EXA-PLANS JUIN 1973

PAU IDRON 64320 BIZANOS