



Document de travail élaboré en ateliers InterScot

Manifeste des territoires pour l'avenir concerté de la Gironde

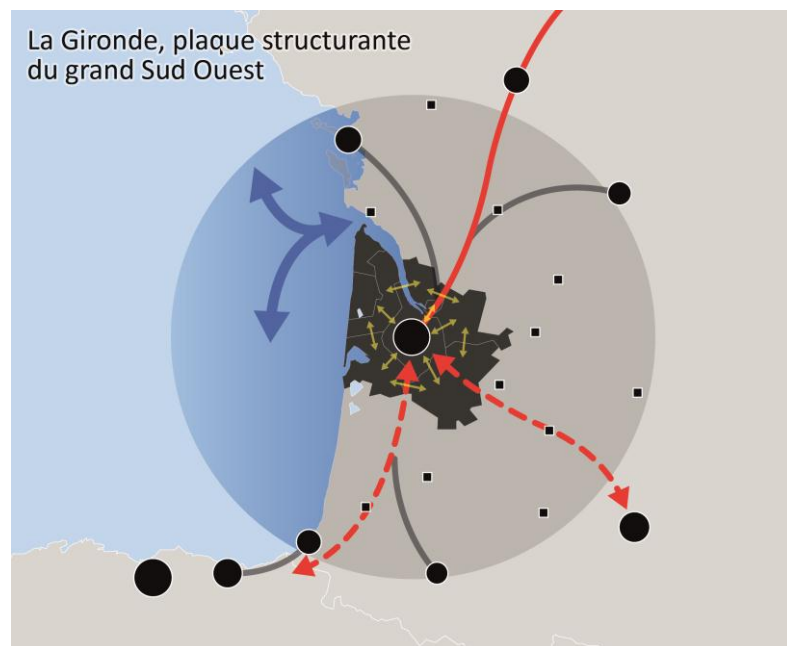
Juin 2012 - Version détaillée



Vers la coordination des territoires de la Gironde

Nous sommes les acteurs publics des territoires de la Gironde. Fédérés par nos syndicats mixtes en charge de l'élaboration et la mise en œuvre des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), et par nos Pays, nous sommes coresponsables de l'aménagement et du développement durable des territoires girondins. Communautés de communes, communautés d'agglomération, communauté urbaine – et à travers elles, l'ensemble des communes qui les composent – nous voulons rassembler nos visions et nos efforts pour mieux conduire notre mission d'intérêt public en faveur des territoires, et de celles et ceux qui y habitent et y travaillent.

Le Conseil général et les services déconcentrés de l'Etat sont nos partenaires fondateurs : ils ont initié notre coordination, ils sont volontaires pour en appuyer les initiatives et l'opérationnalité, ils participent pleinement à sa gouvernance.



Le chantier de l'InterSCoT

En juillet 2011, sous l'impulsion conjointe du Conseil général et du Préfet de la Gironde, un Comité de liaison des élus, épaulé par une coordination technique, a entrepris d'ouvrir le chantier de l'InterSCoT girondin. Démarche volontaire, non obligatoire, ce chantier vise à rendre cohérents entre eux les exercices de SCoT qui, à terme, couvriront l'ensemble du département. Après un an de travail collectif en voici le texte fondateur à partir duquel le comité de liaison des élus appelle à poursuivre dans la voie de la coordination girondine.

Qu'est-ce que l'InterSCoT ?

C'est une démarche de coordination, sans portée réglementaire, qui ouvre un espace de travail politique et technique partagé entre les territoires de la Gironde. Entièrement fondée sur les principes de subsidiarité, d'écoute réciproque, de recherche des intérêts communs, elle vise à reconnaître ensemble les grands enjeux collectifs pour les saisir à la bonne échelle. L'InterSCoT n'a pas vocation à dire tout à la place de tous, mais seulement à faire converger les stratégies des territoires de la Gironde.

La Gironde : une bonne échelle pour des enjeux communs

La Gironde est un département attractif, et tout porte à penser qu'elle le restera pour la génération à venir. Sa qualité de vie la rend séduisante, et nous en sommes comptables. Nous voulons continuer à bien accueillir celles et ceux qui font le choix de la Gironde, mais aussi, et surtout, tout faire pour que celles et ceux qui y résident déjà puissent y inscrire leurs projets de vie, de travail, d'étude, etc.

Pour cela, nous devons repenser et changer nos modèles d'aménagement et de développement. La perspective d'être 1,8 à 1,9 million dans une génération nous oblige à penser nos territoires autrement que lorsque nous étions 1,2 million (il y a vingt ans) ou 1,4 million (aujourd'hui). La Gironde est sous pression. Elle doit prendre garde à ses ressources non renouvelables ou fragiles – en premier rang desquelles l'espace et la ressource en eau – supports de nombreuses vocations et activités en compétition. Elle doit veiller à ses équilibres

sociaux et spatiaux qui ne sont pas spontanés, bien au contraire. Elle doit travailler à son développement et à la production de ses richesses, car un département de près de 2 millions d'habitants se doit d'en présenter la palette la plus variée : agriculture, industries, énergies, services, recherche et innovation, tourisme, arts et création, etc.

Un projet de développement concerté

L'InterSCoT, notre coordination interterritoriale, n'est pas un cadre d'autorité qui prétendrait s'imposer à tous les autres acteurs compétents et responsables. Son ambition est précise : porter un texte d'orientations et d'engagement commun aux SCoT de la Gironde – et selon leurs volontés – et le faire vivre dans la durée en appui sur les politiques du Département et celles de l'Etat. L'InterSCoT n'est rien sans les SCoT, qui eux-mêmes n'ont de sens qu'à travers les PLU et les autres documents locaux d'urbanisme réglementaire et opérationnel. L'InterSCoT a vocation à inspirer les politiques publiques et notamment les grands schémas structurants, à l'échelle de la Gironde comme de ses territoires. Il se propose d'être la rotule entre les territoires (SCoT, Pays, communautés), le Département et les services de l'Etat.

Le manifeste qui suit exprime des visions communes et des engagements stratégiques, ainsi que des chantiers à ouvrir et des rendez-vous à honorer. Il veut marquer un tournant dans l'aménagement et le développement durable de la Gironde, en portant de nouveaux modes d'aménagement et de nouvelles ambitions de développement. Elaboré par un groupe d'élus composés des présidents des SCoT, de la CUB, des Pays, du PNR, et du GIP Littoral à l'invitation du Président du Conseil Général et du Préfet – avec la participation active de ces derniers – il est un point de départ, et non un aboutissement : le point de départ d'une construction qui veut faire de l'InterSCoT la coordination permanente des territoires de la Gironde, au bénéfice de leur cohérence interterritoriale.

Nos territoires sont solidaires

Qui sommes-nous, que voulons-nous, où allons-nous ? On n'a jamais fini de répondre complètement à ces questions ! Notre première intention est de nous constituer en collectif pour que les territoires girondins progressent dans la connaissance les uns des autres. Nos territoires sont solidaires, mais le département est vaste, et peu d'acteurs en ont une vision à la fois globale et fine. Apprendre à nous connaître, à nous comprendre, mais aussi à dire ce que chacun de nos territoires attend des autres, et ce qu'il leur propose en retour, telle est la base de notre InterSCoT. C'est pourquoi son manifeste doit s'ouvrir par un rapide tour d'horizon des attentes de chaque territoire à l'égard de l'InterSCoT.

Au cœur du système, l'aire métropolitaine bordelaise et en son sein la CUB portent l'ambition métropolitaine du département en proposant de la mettre au service des intérêts de l'ensemble des territoires girondins, par la promotion économique collective qu'elle signifie. De même, l'expérience acquise dans le renouvellement urbain et le renforcement des centralités existantes est à partager au sein et au bénéfice de l'InterSCoT. Les acteurs sont soucieux que leurs options en faveur d'un urbanisme durable n'aient pas d'effets de marges en reportant hors du SYSDAU les anciennes pratiques d'urbanisation extensive. Enfin, ils veulent partager la gestion des mobilités avec les territoires voisins au plus près des pratiques quotidiennes des Girondins.

Le Libournais s'affirme certes comme un grand territoire viticole, mais aussi comme le deuxième territoire industriel du département, contributeur au polycentrisme girondin, et soucieux de renforcer son tissu d'emplois. Ses acteurs souhaitent organiser avec les AOT concernées une offre de transports à l'échelle du vaste bassin de vie qui les englobe. De même, l'InterSCoT doit porter l'amélioration des liaisons routières entre territoires, vers le Cubzaguais (liaison A10-A89), comme vers le sud Gironde.

Le territoire du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre est contributeur majeur au polycentrisme girondin. Ses acteurs souhaitent conforter sa

vocation d'accueil touristique et résidentiel, mais aussi lui donner toute sa place dans l'accueil de toutes les populations, actifs, ménages modestes, etc. Pour ce territoire, l'enjeu majeur de l'InterSCoT sera de préserver l'espace forestier intersticiel avec l'agglomération bordelaise, tout en renforçant le système des mobilités entre les deux aires urbaines.

Le Sud Gironde affirme sa position stratégique dans un avenir où les échanges interdépartementaux seront de plus en plus forts, notamment du fait d'infrastructures récentes (A65) ou à venir (LGV Bordeaux-Toulouse et gare de Captieux). L'InterSCoT doit apporter des réponses aux questions urgentes posées par le fonctionnement quotidien des migrations domicile-travail (ou études) avec Bordeaux, mais aussi anticiper les interactions qui vont se renforcer avec le Libournais au nord, et l'Arcachonnais à l'ouest.

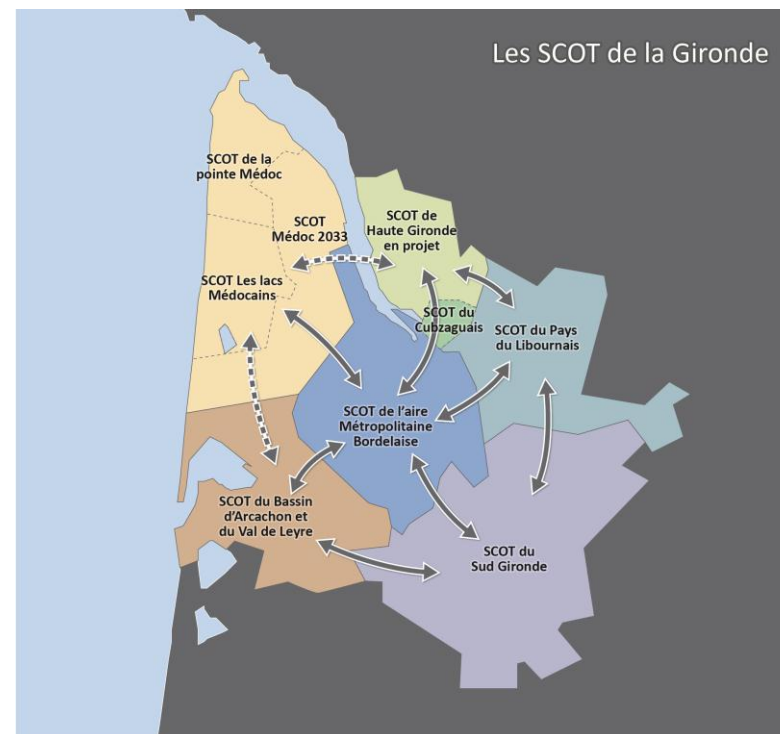
La Haute Gironde est la porte Nord d'accès à la région métropolitaine, avec le potentiel de report de développement que cette position amène, mais aussi des besoins de rééquilibrage de services et de maillage territorial qui doivent sortir le territoire du statut de stricte périphérie.

Le Médoc, presque entièrement enchâssée entre littoral océanique et estuaire doit préserver ses sites exceptionnels et les activités qui y sont associées, viticulture, agriculture, sylviculture et tourisme. L'existence d'un avant port en eaux profondes et de vastes espaces fonciers au Verdon ainsi que des appontements à Pauillac constituent des atouts trop peu exploités. Toutes les potentialités des énergies renouvelables et l'existence d'un savoir faire dans les matériaux composites offrent des capacités qui ne demandent qu'à s'exprimer. Plus encore qu'ailleurs, les conditions de la mobilité et la forte présence des services sont les clefs d'un pôle de centralité possible et nécessaire au nord ouest de l'agglomération bordelaise.

Tous nos territoires ont donc des intérêts croisés à faire valoir et de nombreux enjeux à partager, à savoir l'accueil de populations nouvelles, les capacités environnementales pour y faire face, les

nouvelles solutions de mobilités étroitement liées aux options d'urbanisme, le développement de l'emploi, la cohésion sociale et, en toile de fond, l'organisation de réponses publiques communes ou coordonnées, objets de ce manifeste.

C'est pourquoi ce dernier propose d'initier la construction de l'InterSCoT sur la base de 4 grands enjeux et 20 engagements collectifs.



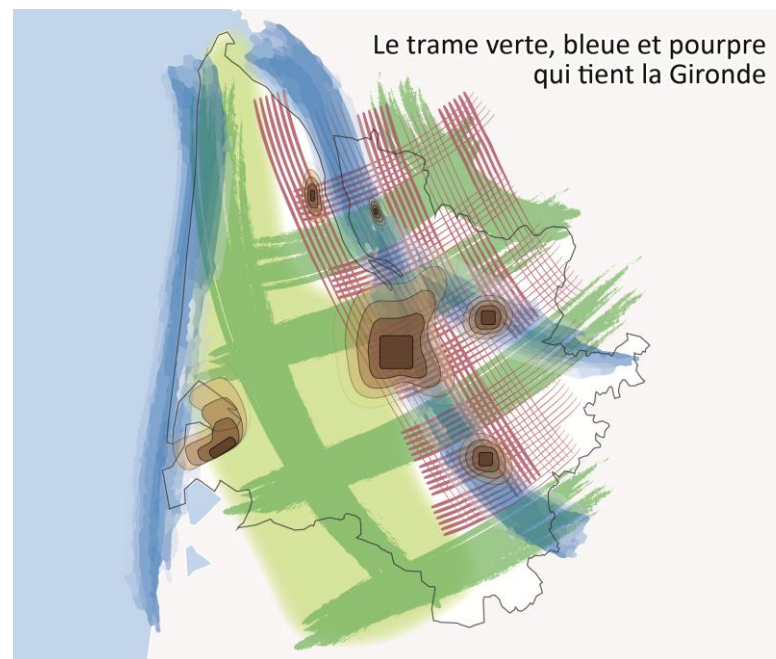
Défi 1. Pour une communauté de territoires riche de son environnement : prendre soin de nos ressources pour la qualité de notre cadre de vie

Le vignoble le plus célèbre, l'estuaire le plus majestueux, le cordon dunaire le plus spectaculaire, une partie du massif forestier le plus vaste, la plus grande lagune ouverte : en matière d'espaces agricoles, forestiers, naturels, la Gironde est remarquable en France et en Europe, à plus d'un titre. Cette nature, terrestre, littorale, aquatique et maritime, largement cultivée et produite par des générations d'attentions plus ou moins raisonnables, subit le bouleversement d'une pression démographique sans précédent : de fait, la Gironde n'a jamais été aussi peuplée. Là est tout simplement notre premier défi commun : accueillir plus, en épuisant moins, voire en cultivant et renouvelant désormais les ressources du territoire par un changement de son modèle d'accueil et de développement.

Pour ce faire, nous sommes résolus à fonder notre vision commune de la Gironde sur la reconnaissance de grands éléments structurants de la charpente paysagère girondine : la forêt, les prairies, les vignobles, les eaux terrestres, le littoral et leurs milieux associés. Ces trames – verte, bleue, pourpre – doivent désormais conditionner nos stratégies d'aménagement respectives, dans l'objectif commun de diminuer le rythme annuel de la consommation foncière globale.

La sobriété foncière en appelle d'autres. Nous voulons mettre ou remettre en chantier quatre dispositifs coordonnés de gestion de ressources qui sont nos biens communs – eaux, énergies, matériaux et déchets – ou participer activement aux chantiers régionaux qui les concernent, lorsqu'ils existent. Faire nôtres ces chantiers et ces dispositifs coordonnés, c'est organiser entre nous, et avec les collectivités publiques compétentes que sont le Département, la Région,

l'Etat, la nécessaire transaction d'intérêt public pour garantir la pérennité de ces ressources, rechercher ensemble des compensations pour les territoires qui portent des efforts en ce sens, au-delà de leurs seuls intérêts ou besoins propres, et trouver des réponses mutualisées à nos besoins actuels et futurs.



Notre vision commune et nos pactes stratégiques

- 1. Identifier et affirmer nos trames départementales vertes et bleues et conforter et valoriser les espaces viticoles (trame pourpre), agricoles, naturels et forestiers essentiels à la charpente paysagère.**

Le socle de notre vision commune, c'est notre géographie et l'histoire pluri-séculaire de sa mise en valeur. Les espaces agricoles, naturels et forestiers sont la base de nos paysages ; ils fondent une large part de l'identité et de l'économie départementales. Non seulement nous voulons les conserver et les faire vivre, mais nous voulons les rendre encore plus structurants de nos territoires, en cultivant leurs qualités (agronomiques, écologiques, forestières, aquatiques, etc.) et en prenant soin de leurs formes et de leur beauté. En ouvrant ce manifeste par notre ambition paysagère, nous voulons non pas figer la Gironde, mais faire de nos paysages une structure pour l'aménagement et un levier pour le développement. Ils sont la preuve vivante que nous avons à préserver et à mettre en valeur un patrimoine commun.

- 2. Tendre vers l'objectif national à horizon 2030 de réduction de la consommation foncière et déclinier cet objectif commun dans nos territoires**

Nous proposons de renoncer au mode extensif d'aménagement et d'urbanisme qui a longtemps conduit à considérer qu'en Gironde, l'espace est inépuisable, au profit de comportements fonciers fondés sur la sobriété. En toute circonstance, nous proposons d'opter en faveur de formes d'aménagement et d'urbanisme qui recherchent une utilisation plus intense de l'espace, en particulier de l'espace déjà aménagé et occupé, avant de chercher à ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation. Pour ce faire, nous adoptons l'objectif national affiché de -50% du rythme de consommation foncière rapporté à l'habitant nouveau, et voulons le faire partager à toutes les échelles de décisions qui impactent les ressources foncières. En 10 ans, la Gironde a utilisé

environ 1000 hectares chaque année et a accueilli en moyenne 15 000 habitants nouveaux. Demain, il s'agira d'accueillir mieux, en consommant moins d'espace. L'enjeu de limiter l'étalement urbain est non seulement d'ordre financier pour les collectivités qui en assument les coûts d'aménagement, mais il est également d'ordre social pour les ménages les plus modestes confrontés à la progression des coûts de la mobilité.

- 3. Observer et évaluer ensemble l'évolution de notre environnement**

Si les ressources environnementales sont parmi nos biens communs, alors nous devons en partager la connaissance et celle de leur évolution du fait de nos politiques d'aménagement et de développement. L'environnement n'a pas de frontière et les ressources fragiles ou lentement renouvelables ne s'arrêtent pas aux limites de nos territoires de SCoT. En construire l'appréciation objective commune est la meilleure façon de partager ensemble la responsabilité globale qui nous incombe à l'égard de notre environnement. Les études environnementales sont lourdes et onéreuses, tant pour les états initiaux que pour le suivi, qui est le véritable enjeu : c'est pourquoi nous proposons de les mutualiser le plus possible à l'échelle de l'InterSCoT grâce à des outils pérennes communs.

Les chantiers à ouvrir et les rendez-vous à honorer

4. Participer ensemble aux schémas structurants de gestion des biens communs environnementaux

- Participer et mettre en cohérence les stratégies territoriales et le plan départemental de gestion des déchets

La loi portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II) impose la révision du Plan départemental de gestion des déchets ménagers et assimilés qui devient le Plan de prévention et de gestion des déchets non-dangereux c'est-à-dire qu'il comprend désormais les déchets d'activités économiques (hors BTP). Les objectifs ambitieux d'accueil démographique que nous nous sommes fixés dans les SCoT nous obligent à participer activement à son élaboration afin d'anticiper sur les besoins de traitement du gisement total des déchets. A l'échelle de l'InterSCoT girondin, cinq grands principes doivent nous guider :

- une ambition de réduction des ordures ménagères résiduelles (OMR) à travers le renforcement des actions déjà engagées (ambassadeurs du tri, composteurs individuels, stop pub, concertation grande surface, etc...)
- la limitation du recours à l'exportation de nos déchets vers les territoires voisins (alors que les capacités théoriques sont suffisantes) ;
- la régulation des coûts de gestion des déchets ménagers ;

- l'amélioration du service (généralisation de la collecte sélective, multiplication du nombre de déchèteries, multiplication des filières de valorisation, ...).
- la mise en œuvre de ces principes interpelle en particulier les SCoT sur l'identification de sites de traitement compte tenu des retards constatés dans la réalisation des infrastructures.

- Contribuer ensemble au schéma régional de production des matériaux nécessaires à la Gironde

Le décalage entre l'offre locale et les besoins en matériaux est de plus en plus problématique pour la Gironde. Chaque année nous importons plus de 3 000 000 de tonnes des territoires voisins (Vallée de la Dordogne et Poitou-Charentes notamment) dans un contexte où les perspectives d'extraction locale continuent de diminuer. L'ouverture de nouvelles carrières se heurte à de multiples contraintes qui justifient une réflexion commune de nos territoires pour définir des objectifs chiffrés et, le cas échéant, identifier des sites « d'intérêt InterSCoT ». Le schéma régional des matériaux qui s'engage prochainement offre un cadre opportun pour initier cette réflexion commune. Le futur schéma s'appuiera sur une actualisation des besoins, sur l'analyse du potentiel de matériaux de substitution, et prendra en compte les nouveaux enjeux en termes d'environnement et de biodiversité. Il traitera également des questions de transports, de plate-forme de stockage et de recyclage. Enfin, il pourra initier une méthode innovante basée sur un principe de négociations-transactions entre territoires et avec les départements voisins pouvant être fournisseurs de matériaux et demandeurs sur d'autres sujets (dans le champ des biens communs ou en matière d'équipements publics par exemple).

➤ Mettre en œuvre le chantier de la gestion de la ressource en eau

Même si la question de l'eau renvoie à une multiplicité de problématiques territoriales, la Gironde est particulièrement vulnérable sur la question des besoins d'approvisionnement en eau potable, qui plus est dans un scénario d'accueil de 300 000 habitants supplémentaires dans les prochaines décennies. L'InterSCoT sera attentif à la révision en cours du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) en nappe profonde, menée sous l'égide du Syndicat Mixte d'Etudes pour la Gestion de la Ressource en Eau du département de la Gironde (SMEGREG), pour que le futur plan d'actions vise un rétablissement de l'équilibre entre les prélèvements et les capacités de renouvellement de la ressource. Nous souhaitons également garantir à tous les Girondins, où qu'ils vivent, un accès à une eau de qualité à un prix raisonnable. Pour ce faire, nous associerons systématiquement la Commission Locale de l'Eau, chargée de la mise en œuvre du schéma, dans l'élaboration de nos SCoT pour maintenir l'équité territoriale. Enfin, nous engagerons une nouvelle forme de négociation entre territoires pour répondre à l'exigence de solidarité territoriale et de préservation d'une ressource fragile.

➤ Prendre en compte ensemble les enjeux énergétiques dans les SCoT

Plus aucun territoire ne peut désormais faire l'impasse sur les enjeux énergétiques dans ses documents de planification. Or, malgré des potentialités reconnues, nous ne disposons pas en Gironde d'une connaissance mutualisée capable de nous apporter des éléments techniques et des retours d'expérience à partir des « bonnes pratiques » identifiées dans le département ou ailleurs en France et en Europe. Cette connaissance approfondie doit nous permettre de bâtir une double stratégie d'économies d'énergie et de développement d'énergies renouvelables. Cette dernière trouve en Gironde un

territoire riche de ses ressources en bois, en soleil, en vent, en énergies marines et en biomasse.

Le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) et les Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) proposent des référentiels sur lesquels nous devons nous appuyer, notamment en matière :

- de partage des connaissances sur le potentiel en énergies des territoires (en tenant compte aussi du schéma départemental des énergies renouvelables) et de construction d'une méthodologie commune en matière de bilan et de diagnostic énergétique, en lien avec l'expertise de l'Agence Locale de l'Energie,
- de mise en cohérence des projets entre eux au moment de leur traduction dans les documents d'urbanisme afin d'assurer une plus grande efficacité globale,
- d'expérimentation du principe de transaction interterritoriale au regard des échanges potentiels entre zones de production et zones de consommation (question des infrastructures et des zones de stockage).

Un observatoire stratégique : l'observatoire des engagements pris dans l'InterScot au titre des biens communs

Cet outil original répond à la commande des élus de l'InterScot : que faut-il observer pour mesurer l'efficacité des engagements pris par le présent Manifeste ? Il s'agit de livrer un rapport à un rythme réaliste permettant de mesurer le rythme des progrès accomplis par exemple en matière de réduction de la consommation foncière. D'autres indicateurs nationaux très simples peuvent être adoptés localement pour évaluer la mise en œuvre des schémas structurants énoncés au point 4.

L'observatoire des engagements pris dans l'InterScot au titre des biens communs n'est pas un observatoire de l'environnement classique : il est un outil de gouvernance qui permet de nourrir les rendez-vous de l'InterScot par les informations d'un tableau de bord simple composé d'indicateurs étroitement liés aux engagements du Manifeste.

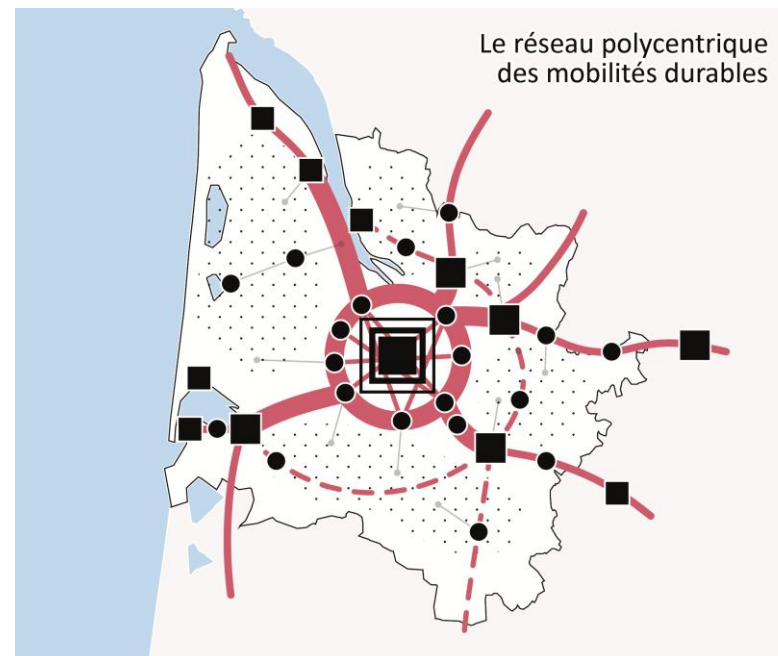
L'outil « Trames durables » et ses leviers réglementaires

La prise en compte par les SCoT du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) rend nécessaire l'harmonisation des méthodes pour l'intégration des continuités écologiques d'enjeu régional ou départemental. L'InterScot devra identifier et caractériser ces continuités et être une interface d'appui technique pour les SCoT afin de les intégrer aux projets des territoires et permettre ainsi de consolider les éléments structurants de la charpente paysagère girondine. De façon concomitante, le programme d'actions issu des travaux de l'atlas des paysages de la Gironde et la mise en œuvre des politiques de protection et de valorisation d'espaces particuliers, décidées par le Conseil général et les autres collectivités, renforceront cette charpente girondine et la préservation de notre cadre de vie.

Défi 2. Pour la Gironde polycentrique des villes, des bourgs et des villages, autour de la métropole : aménager nos territoires en privilégiant leurs centralités

En Gironde, le moteur métropolitain est en marche. Le projet métropolitain de la Communauté Urbaine de Bordeaux concourt à notre vision stratégique. Avec l'ensemble des SCoT, il promeut les nouveaux modes d'urbanisme durable qui peuvent inspirer toutes les centralités girondines, en s'adaptant à leur contexte ; il est porteur de nouvelles activités productrices de richesses qui rendront le département moins dépendant de son économie résidentielle. Pour autant, la métropolisation girondine ne portera ses fruits que si elle sait s'inscrire dans toute la gamme des centralités du département, donc si elle sait à la fois profiter de, et bénéficier à, l'ensemble des territoires articulés avec la métropole. C'est notre deuxième défi commun : construire par le polycentrisme, un système fructueux de territoires qui offre toute la gamme des solutions d'habitat et de localisation, dont nos ménages et nos entreprises ont besoin au cours de leur vie en Gironde.

Pour ce faire, nous voulons partager les principes fondamentaux qui guident nos décisions d'aménagement, d'urbanisme, et de localisation comme de gestion des services, en particulier de mobilité durable. Nous croyons aux vertus des centralités, petites et grandes, seules à même d'organiser le « vivre ensemble », d'offrir des solutions de services équitables, solidaires, accessibles à tous, tout en répondant au premier défi, énoncé au préalable. Le principe de centralité ne signifie pas la ville partout. Il n'exclut pas nos villages, bien au contraire. Il est la clé de la réconciliation entre urbanisme et mobilité, dont nous avons trop longtemps séparé les deux logiques.



Notre vision commune et nos pactes stratégiques

5. Promouvoir à tous les niveaux de centralités la cohérence durable entre l'offre de services, la mobilité et l'urbanisme en s'appuyant notamment sur l'ODAC et le PDH.

Par leur Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les PLU et les SCoT ont la responsabilité de promouvoir des solutions intégrées de centralités combinant l'offre de logements, l'offre de services aux publics, et l'offre de mobilité durable et d'accessibilité. Nous voulons renforcer cette promotion des solutions intégrées de centralités en partageant et en diffusant les modèles qui sont les leurs. Nous proposons que l'InterSCoT girondin soit le cadre d'élaboration d'un référentiel pratique d'aide à la conception intégrées des centralités, sur le modèle du travail réalisé en 2009 « Pour une croissance urbaine durable en Gironde : outil d'aide à l'élaboration de projets » (conçu et réalisé par l'a-urba, sous le pilotage conjoint de la DDE, du Conseil général, de la CUB, du SYSDAU et du CAUE).

Ce référentiel traitera de toutes les centralités, depuis le village, où dominant l'habitat et la mobilité individuels, jusqu'aux pôles relais structurants de l'aire urbaine bordelaise. Chaque niveau de centralité a ses logiques, en termes de niveau de services, de formes urbaines, de solutions de transport. La densité ne peut pas être partout la même, mais elle peut progresser partout, de même que les solutions collectives de déplacement, en fonction de chaque contexte. Notre objectif n'est pas d'imposer un modèle unique, mais uniquement de promouvoir une culture des centralités, dans une diversité respectueuse de la diversité des territoires et des contextes.

Quel que soit son niveau, un centre se définit par une certaine compacité des formes de l'habitat (tant collectives qu'individuelles), desservies par des solutions durables de mobilité (collectives, groupées, douces), mais aussi et surtout par la présence de services d'intérêt

public dans le domaine de l'éducation, de la santé, de l'administration générale. En faisant le choix des centralités multi-niveaux, nous voulons défendre et promouvoir la Gironde des services aux publics.

Vers des Orientations Départementales d'Aménagement Commercial (ODAC 33) pour concerter et coordonner les stratégies de développement commercial à l'échelle du département

L'ODAC définit des orientations et des principes de bon fonctionnement communs aux territoires girondins et permet une priorisation des interventions publiques, déclinables dans les différents documents d'urbanisme et de manière opérationnelle.

L'ODAC, volet commercial de l'InterScot, est construit autour de trois grands principes :

- Construire une armature des grands bassins commerciaux girondins qui s'appuie sur l'armature urbaine des territoires ;
- Poser les bases d'un développement urbain et commercial harmonieux, équilibré et durable ;
- Développer le rôle du commerce au service du lien social.

Les orientations départementales devront s'articuler aux chantiers éprouvés, ouverts et opposables de certaines collectivités, et notamment de la CUB.

Vers un Plan départemental de l'habitat (PDH) en appui sur le référentiel des centralités et des mobilités, pour concerter et coordonner les stratégies de développement de l'habitat à l'échelle départementale

Le PDH vise à construire une stratégie habitat partagée et territorialisée porteuse d'un projet de développement solidaire des territoires girondins. Il s'inscrit comme le cadre de référence du volet habitat de l'InterScot.

L'emboîtement des démarches PDH et InterScot est le gage d'une intégration et de la mise en convergence des politiques publiques d'aménagement ayant un impact sur l'habitat pour préciser et décliner selon les territoires, les conditions permettant d'agir au regard d'enjeux tels que :

- L'organisation du périurbain et la promotion de la ville des courtes distances ;
- la revitalisation des centres des villes moyennes et des bourgs de l'espace rural ;
- le soutien aux espaces ruraux isolés et aux espaces fragiles du point de vue environnemental et vulnérables du point de vue social.

6. Adopter le principe de cinq axes d'articulation entre l'urbanisme et les déplacements en s'appuyant sur l'étoile girondine des transports en communs à haut niveau de service.

Aucun de nos territoires n'a à lui seul les solutions pour mettre en adéquation son développement de logements et de services, et son offre de mobilité durable : tous nos territoires sont liés par les mouvements quotidiens de celles et ceux qui y habitent et y travaillent, s'y récréent ou y étudient. Les seules solutions efficaces sont celles que nous coordonnerons, le long des principaux axes qui structurent la mobilité girondine par l'offre de transport en commun ferroviaire et routière. Pour cela, nous pouvons notamment nous appuyer sur l'étoile ferroviaire centrée sur Bordeaux. Elle peut répondre à une part essentielle des besoins de mobilité des Girondins et permet de penser des solutions plus collectives aux défis de notre temps, en combinaison avec les bus à haut niveau de service, les solutions de covoiturage, les mobilités douces, etc.

Promouvoir les transports en commun entre territoires, en appui sur les cinq axes ferroviaires de l'étoile girondine, pour organiser collectivement une offre territoriale partagée, c'est travailler en étroite intelligence avec les AOT, au premier rang desquelles la Région en charge des TER. Nous y sommes résolus, convaincus de ne plus laisser les logiques d'urbanisme et les logiques de transport agir séparément, et désireux de travailler avec les AOT sur la base des principes communs du développement durable. La gare, la halte, l'arrêt de TC, doivent redevenir des lieux qui contribuent aux centralités et qui favorisent l'intensité dans les territoires. C'est à partir de leurs potentiels que nous proposons de procéder par contrat d'axe pour combiner les solutions d'urbanisme et les solutions de mobilité.

L'outil « Contrat d'articulation », et ses engagements réciproques en urbanisme et offre de transport

Il s'agit d'ouvrir le cadre de la négociation entre le territoire d'accueil d'un projet de transport et les autorités compétentes en la matière, autrement dit entre un ou plusieurs communes et EPCI en charge de l'urbanisme, et une ou plusieurs AOT, partenaires du contrat d'axe.

Les partenaires s'entendent sur des lieux d'intensification urbaine, où, en fonction du type et du niveau de desserte, des objectifs de densité urbaine, de niveau d'activités, d'équipement et de service seront collectivement fixés.

Les territoires s'engagent sur des moyens permettant d'optimiser les projets de transport envisagés, de limiter l'étalement urbain et de favoriser les modes alternatifs. Ces moyens peuvent consister en l'amélioration du lien entre le centre-ville et les points de connexion au système de transport (cheminements doux, signalétique), la requalification d'espaces publics, la prescription de normes de stationnement (VP et vélos), la réservation d'emprises foncières pour permettre la réalisation d'une infrastructure, la fixation de seuils minimaux de densité, des choix préférentiels de localisation d'équipements publics, etc.

De son côté, le partenaire transport, s'engage sur le développement d'une desserte en haut niveau de service collectif en termes de rapidité, fréquence et régularité, s'appuyant aussi bien sur un axe ferroviaire que routier, existant ou à créer.

Les chantiers à ouvrir et les rendez-vous à honorer

7. Anticiper le développement et l'aménagement des arcs entre territoires périphériques, en particulier dans l'est du département.

La priorité est sur les axes de l'étoile ferroviaire, mais nous voulons prendre en compte aussi les interactions entre territoires basées sur des circulations qui ne passent pas par l'agglomération bordelaise et qui peuvent être autres que ferroviaires. Ces interactions peuvent rééquilibrer le polycentrisme girondin. Les nécessités du transit interdépartemental, à dimension régionale, nationale, voire internationale, peuvent les favoriser. Les arcs entre les axes majeurs constituent aussi des compléments logiques aux mobilités multimodales. Le plus évident d'entre eux est l'arc Langon – Libourne – St-André-de-Cubzac. Une réflexion collective doit s'ouvrir pour penser le projet et l'aménagement, notamment économiques, de ces grands arcs concentriques qui demain viendront compléter et structurer la carte de la Gironde.

8. Organiser la « Gironde à distance », celle des accès numériques d'aujourd'hui et de demain, en particulier pour les services d'intérêt public de santé et d'éducation.

Notre objectif commun n'est pas d'aller vers le « toujours plus de mobilité », mais plutôt vers le « toujours plus d'accessibilité ». L'avenir des mobilités physiques fait débat, car demain, à coup sûr, le coût de cette mobilité se renchérra. La révolution du « à distance » ne fait que commencer : nous voulons être collectivement attentifs à lui donner un sens au plan de l'aménagement de nos territoires, pour qu'elle concoure à nos orientations. L'aménagement numérique des territoires, et l'offre de services qui l'accompagne (pôles de services publics ou centres de télétravail par exemple), doivent venir renforcer l'intensité

de nos centralités, grandes et petites, grâce à leur offre de services accessibles à tous, même dans les territoires moins densément peuplés.

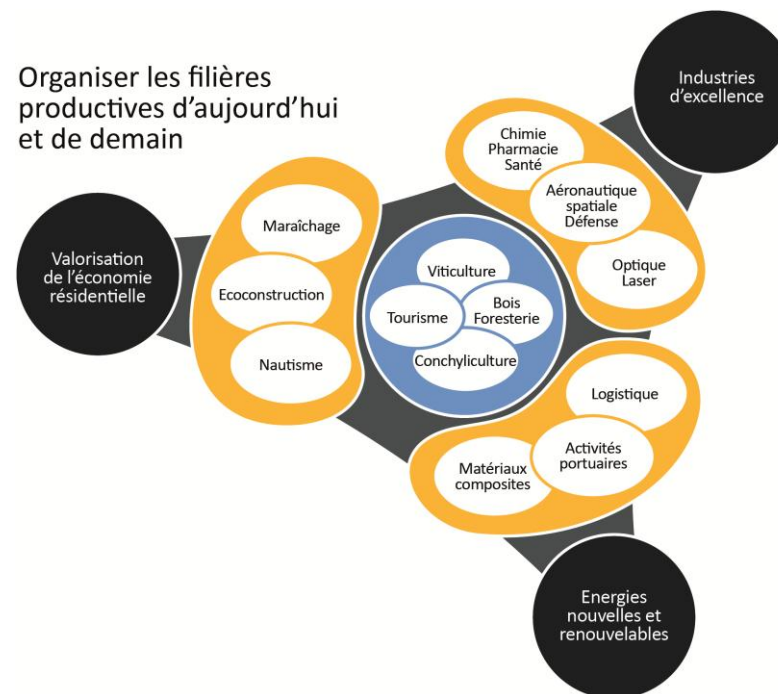
Défi 3. Pour une nouvelle ambition économique à partager : développer mieux en diversifiant les sources de la richesse

Nous connaissons les riches atouts de l'économie girondine, mais nous reconnaissons aussi ses lacunes et ses faiblesses. L'aménagement des territoires est toujours fonction de leur développement : c'est aussi parce que l'économie résidentielle a dominé, que l'aménagement des territoires et l'urbanisme sont devenus extensifs et peu économes des aménités, pourtant essentielles à son attractivité. Nous voulons remettre les productions sous toutes leurs formes (agricoles, forestières, conchylicoles, énergétiques, industrielles, technologiques, etc.) au cœur de nos projets de territoire, et porter une stratégie commune en faveur de l'économie productive : c'est notre troisième défi commun.

Pour ce faire, nous proposons aux acteurs économiques de mettre le cadre de coordination de l'InterSCoT au service de l'affirmation des grandes filières productives du département, tant en agriculture qu'en industrie. Les SCoT, donc l'InterSCoT, n'ont pas tous les leviers de l'action économique et des politiques publiques qui y concourent, au premier rang desquelles la politique de formation. Mais tout entrepreneur, tout développeur, à un moment donné rendez-vous avec eux, lorsqu'il s'agit de localiser son projet, ou son extension, et de le rendre cohérent avec son environnement.

Les SCoT sont des schémas de cohérence à 20 ans : il nous revient d'anticiper les futures sources de richesse qui viendront compléter les bases actuelles de notre économie et feront les emplois de demain. Demain, nous voulons pouvoir accueillir les activités logistiques combinées, les nouvelles fonctions liées aux énergies renouvelables, les activités de production et de services exportables issues des fonctions récréatives et touristiques. L'avenir de la Gironde en dépendra aussi.

Organiser les filières productives d'aujourd'hui et de demain



Notre vision commune et nos pactes stratégiques

9. Reconnaître et soutenir les filières économiques d'avenir, et les complémentarités qu'elles suscitent entre le cœur d'agglomération et les territoires girondins.

Comme nous, les acteurs économiques ont besoin de coordination, de coopération, de partenariat, pour rendre leurs activités plus efficaces, y compris dans le cadre général de la concurrence. La filière, technique ou professionnelle, est un cadre pertinent pour répondre à ce besoin. Nous voulons accompagner les entrepreneurs dans l'animation de leurs filières, pour aider celles qui émergent ou qui ne se sont pas encore organisées, ou pour écouter les attentes de celles qui ont su le faire. Une vingtaine de domaines sont identifiables, dans tous les secteurs économiques de la Gironde. La filière vini-viticole, la filière bois, le secteur du tourisme, pourront ainsi continuer à gagner en professionnalisme. D'autres filières doivent être promues, en particulier dans les secteurs à haut niveau d'innovation.

Soutenir la logique de filières, c'est trouver la bonne distance entre l'action économique globale, tous azimuts et sans stratégie publique, et la réponse circonstanciée aux demandes propres à chaque entreprise : les questions de formation et de mobilisation de la main d'œuvre, de qualité des accès matériels et immatériels, d'acceptabilité de l'activité par son environnement proche, d'appui à l'innovation sous toutes ses formes, et bien d'autres, peuvent être traitées de façon spécifique à chaque branche ou grappe de branches.

Construire ensemble ce dialogue entre territoires et entreprises, filière par filière, c'est mieux ajuster l'offre territoriale et les stratégies des entreprises, en faisant la démonstration qu'à des efforts de coordination entre acteurs économiques, même concurrents, peuvent répondre des efforts de coordination entre territoires, qui le sont aussi à leur façon.

10. Construire et mutualiser l'ingénierie territoriale du développement.

En dehors du cœur d'agglomération, où Bordeaux Gironde Investissements (BGI) concentre efficacement ses efforts, les territoires girondins sont pratiquement démunis de toute ingénierie du développement. Le plus souvent, ce sont encore les maires des communes qui sont en ligne directe avec les porteurs de projet économique. Il en résulte une absence d'unité stratégique et d'animation économique à l'échelle des SCoT. Nous proposons de décentraliser l'ingénierie territoriale du développement en organisant, via l'InterSCoT et en lien étroit avec BGI et les CCI, une petite équipe en réseau au service des collectivités (communes et intercommunalités) sollicitées par des porteurs de projet de développement. Cette équipe doit pouvoir rapidement faire progresser la connaissance des potentiels et des handicaps de chaque territoire, et contribuer à ce que les collectivités locales compétentes en matière de développement économique travaillent de concert.

11. Partager la stratégie de localisation et d'aménagement des futurs grands projets à vocation économique.

Chacun de nos territoires porte ses projets de développement, aux échelles communales ou intercommunales, voire intercommunautaires le cas échéant, et l'InterSCoT n'a pas à intervenir dans ce portage. Cependant, quelques grands projets peuvent trouver intérêt à être abordés dans la coordination de deux ou trois SCoT, soit parce qu'ils sont en position d'interface entre leurs territoires, soit parce que, par leur dimension, ils dépassent les capacités de portage d'un seul d'entre eux. Nous proposons d'ouvrir, grâce à l'InterSCoT, cette possibilité de coordination, voire de portage, entre les territoires qui le souhaiteront. Il en va de la capacité de la Gironde à accueillir correctement de nouveaux développements, en particulier pour les activités fortement consommatrices de foncier. Il en va aussi de notre capacité à faire de nouveaux pas vers la solidarité entre territoires, solidarité d'efforts mais

aussi solidarité de revenus fiscaux, sans lesquelles nous ne pourrions pas aborder ensemble les défis d'aménagement qui nous attendent.

12. Porter tous ensemble l'ambition girondine dans la société de la connaissance

La formation des hommes et des femmes, la circulation des savoir et leur accès pour tous, la promotion de l'innovation et le soutien aux recherches sous toutes leurs formes, l'accueil des équipements éducatifs, de formation, d'apprentissage, de recherche, de transfert technologique : autant d'enjeux cruciaux pour tous nos territoires s'ils ne veulent pas rester en marge des développements de demain. L'InterSCoT n'a pas vocation à se prononcer sur les politiques en la matière, mais il veut exprimer cette conviction : l'avenir de la Gironde dans la société de la connaissance est l'affaire de tous les territoires sans exception, qu'ils accueillent physiquement les pôles de formation et de recherche, ou qu'ils permettent d'y accéder facilement.

Les chantiers à ouvrir et les rendez-vous à honorer

13. Anticiper ensemble l'arrivée de la LGV et l'avenir de l'aéroport

L'arrivée de la grande vitesse à partir de 2017 nous interpellera tous quant à nos relations quotidiennes et nos alliances avec les extérieurs. C'est l'ensemble de l'espace-temps du grand sud-ouest qui va se déformer soudain : la carte des temps de parcours en train projetée place en effet Bordeaux à une 1 heure des aires urbaines de Poitiers/Tours, de Toulouse et de Bayonne/Saint-Sébastien.

Nous souhaitons à l'avenir nous présenter collectivement, au nom de l'InterSCoT, devant ces scènes de gouvernance équivalentes à celle de

l'InterSCoT girondin, qui vont représenter demain un « proche horizon ».

Le rapport de la Gironde avec ses extérieurs se pose également pour l'aéroport. 5e aéroport régional, Bordeaux-Mérignac enregistre désormais plus de quatre millions de passagers par an avec une augmentation régulière du nombre de passagers ces dernières années. La construction d'un troisième aérogare en 2010, dévolu aux compagnies low-cost accélère l'évolution progressive de l'aéroport vers une fonction plus internationale, et lui offre un rayonnement interrégional.

Enfin, la création d'un parc technologique « Bordeaux Aéroparc », dédié aux industries aéronautiques et porté par le pôle de compétitivité mondial Aerospace Valley, pourrait à terme déboucher sur la création de 10 000 emplois, posant la question d'une nouvelle infrastructure à la CUB, et au-delà à l'ensemble des territoires SCoT forcément impactés.

14. Initier un schéma d'accueil et de développement des sites d'activités logistiques, intégrant la relance de l'ambition portuaire et du transport fluvial

La logistique, sous toutes ses formes et par tous ses métiers, est une fonction d'avenir essentielle au développement des territoires. Elle est aussi très forte consommatrice de foncier et a des impacts importants en particulier sur les paysages et les circulations. La Gironde est une terre de logistique, par son poids propre et les marchés qu'elle représente, comme par sa position en Aquitaine, en France et en Europe ; logistique potentiellement intermodale, puisque les cinq modes de transport de marchandises (route, fer, mer, fleuve, air) sont bien présents sur le territoire, et appelés à renforcer leurs infrastructures. Or, la Gironde n'a pas réfléchi à la vocation logistique qui est la sienne, et ne présente aucune stratégie collective à cet égard. En étroite collaboration avec les professionnels de la filière, nous proposons d'ouvrir cette réflexion et de partager l'objectif d'un schéma

stratégique pour l'accueil et le développement raisonné des sites d'activités logistiques, en particulier les grands sites à potentiel multimodal, et sans oublier le potentiel remarquable de nos deux fleuves navigables.

Il y a 20 ans, le port de Bordeaux faisait dix fois le trafic de celui de La Rochelle. Aujourd'hui, ce dernier est sur le point de dépasser le premier. Pour autant, le port du Verdon ne manque pas de perspectives, avec les énergies renouvelables, les containers, les croisières. Compte tenu de son enclavement terrestre, c'est sans doute davantage vers ses fonctions « mer-mer » que réside l'avenir. Quoi qu'il en soit, la question portuaire est posée à la métropole bordelaise et à la Gironde toute entière, et représente typiquement un sujet et un enjeu pour l'InterSCoT.

15. Identifier le potentiel productif de l'économie résidentielle et le promouvoir

L'économie résidentielle est hypertrophiée en Gironde. L'avenir, c'est de générer à partir d'elle de nouvelles activités exportatrices, productrices de richesses et non plus simplement consommatrices de revenus. Plusieurs secteurs peuvent entrer dans cette logique qui consiste à « rendre productif le résidentiel », en développant des produits ou des compétences exportables : la construction, en particulier l'éco-construction, les loisirs (services et matériels), le bien être (thérapies diverses et soins de confort), la gastronomie (produits locaux et savoir faire). Ce qui implique la professionnalisation accrue, des qualifications renforcées, un appui aux projets de l'entrepreneuriat local qui suivront cette voie. Là encore, nous voulons faire progresser, via l'InterSCoT, la conscience des atouts girondins pour poursuivre et diversifier le développement.

Défi 4. Pour une gouvernance audacieuse : agir mieux en coordonnant nos volontés

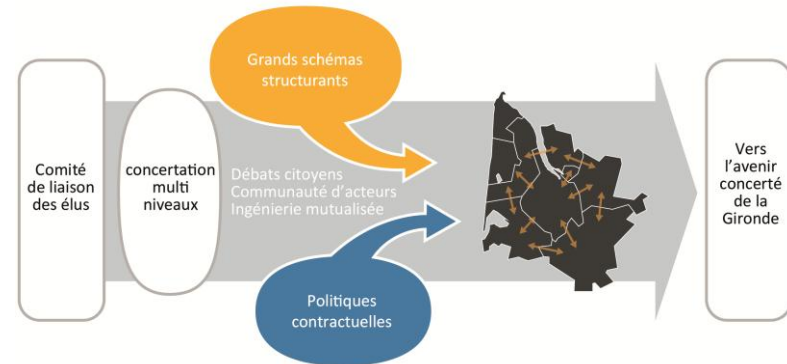
La cohérence des territoires est un chantier permanent. Elle ne se décrète pas par un document de planification, elle se travaille chaque jour, dans chaque décision, chaque lieu. Conscients que les acteurs publics et privés qui peuvent concourir à la cohérence territoriale – ou à son contraire – sont très nombreux, nous voulons faire de l'InterSCoT un cadre de coopération largement ouvert à toutes les forces vives du département et traversé par le débat citoyen.

Comme les SCoT qu'il fédère, l'InterSCoT n'aura de sens que dans la durée et l'exercice concret de la coopération et des partenariats. Il n'est, et ne sera, ni un cadre règlementaire, ni un dispositif technique de plus, encore moins un « gouvernement des SCoT ». Il est un cadre souple de gouvernance pour porter la coordination interterritoriale en Gironde.

Par gouvernance, nous entendons :

- L'échange, le partage des informations et des intentions, la coordination des décisions, entre les collectivités territoriales qui portent les intérêts publics.
- La concertation autour des projets partenariaux, avec les acteurs publics autres que les collectivités territoriales, comme avec les acteurs privés.
- Le débat citoyen sur les grandes questions qui traversent les territoires du département et qui méritent « d'amplifier la démocratie locale ».

L'InterSCoT, une gouvernance permanente



Notre vision commune et nos pactes stratégiques

16. Pérenniser la structure de gouvernance actuelle de l'InterSCoT pour mettre en œuvre la feuille de route du manifeste.

Le comité de liaison des élus, mis en place en juillet 2011 pour élaborer le présent manifeste est-il l'instance adéquate pour faire vivre la démarche de l'InterSCoT dans la durée ? Nous posons la question à tous ceux qui ont à cœur de coordonner les SCoT en Gironde. Il nous appartient de définir ensemble le cadre souple, léger, utile et pertinent de notre gouvernance. Instaurer ce cadre sans un large débat collectif ne serait pas conforme à notre état d'esprit. Nous faisons nôtre l'engagement de mettre en place une structure de gouvernance pour l'InterSCoT et proposons d'en définir les modalités.

17. Organiser les diverses communautés d'acteurs de l'InterSCoT autour des élus en mobilisant les socioprofessionnels sur les enjeux qui les concernent.

Les collectivités territoriales que nous représentons ne sont pas les seuls acteurs de nos territoires, loin s'en faut. Dans de nombreux domaines, les points abordés par notre manifeste montrent que l'avenir de la Gironde est entre les mains de tous les Girondins, dans leur diversité socioprofessionnelle. L'InterSCoT a besoin des réseaux d'acteurs, de la société civile organisée, des milieux professionnels, des chambres consulaires, des grandes institutions publiques, etc. C'est, pour beaucoup, à travers leur coordination que la cohérence de nos territoires progressera.

18. S'appuyer sur les politiques et les schémas structurants infra-départementaux, métropolitains, départementaux et régionaux pour mettre en œuvre les orientations de l'InterSCoT.

L'InterSCoT ne part pas de rien. La coordination des territoires et les projets concertés sont également servis par d'autres instances, d'autres démarches, d'autres documents et grands schémas, à différentes échelles. Nous serons attentifs à ne pas rajouter à la complexité des territoires en prenant à notre compte tout ce qui va dans le sens que nous souhaitons et en le promouvant, grâce aux leviers et moyens existants.

19. Assister les SCoT dans leurs contacts avec les SCoT voisins hors Gironde et initier les échanges avec les interSCoT les plus proches

De même qu'aucun de nos SCoT n'est une « île » en Gironde, l'InterSCoT n'est pas coupé des territoires qui l'entourent, en proximité ou plus loin, grâce aux réseaux. La cohérence de nos territoires passe parfois par la coordination avec des territoires hors de la Gironde, par exemple en direction de Marmande et de Bergerac. L'InterSCoT est au service des SCoT pour organiser les contacts, les échanges, le portage plus collectif des options girondines hors du département. Le cas échéant, il participera résolument à la coordination des InterSCoT en France.

Les chantiers à ouvrir et les rendez-vous à honorer

20. Faire vivre l'interSCoT dans la durée

- Instaurer les rendez-vous girondins de l'InterSCoT avec les citoyens, tous les élus, les instances de la société civile

L'InterSCoT ne se décrète pas, il se débat. Notre première tâche est d'ouvrir la scène de l'InterSCoT au plus grand nombre d'acteurs possible pour partager la volonté d'une coordination girondine des territoires. C'est dans cette optique que nous proposons le présent manifeste, qui est le début de l'InterSCoT, sa promesse, et non pas son résultat.

- Contribuer à une politique foncière partagée entre les grands acteurs publics fonciers

La maîtrise et la gestion foncières sont la base de l'aménagement et de l'urbanisme. Sans elles, rien n'est possible. Une gouvernance audacieuse ne peut pas s'accommoder d'un risque de dispersion des acteurs fonciers publics. Dans ce domaine plus que dans tout autre, il faut travailler en bonne intelligence et réunir les efforts des territoires pour agir plus efficacement.

- Explorer la nécessité et la possibilité de mutualiser les moyens d'agir à travers des grandes syndicats mixtes fédérateurs, en particulier dans le domaine des transports en commun pour unifier les AOTU

L'InterSCoT est un cadre de débat sur les orientations et engagements collectifs, mais ce n'est pas un opérateur, et ce ne doit pas le devenir. Pour autant, lorsque il est avéré qu'un enjeu collectif doit trouver un mode d'action publique à une échelle élargie, il faut mutualiser les moyens d'agir et, si l'accord se fait, intégrer ces moyens dans une

même organisation publique. L'InterSCoT a vocation à faire avancer ce type de décision. Dans le domaine des transports en commun, nous proposons d'envisager la possibilité de rapprocher, voire d'unifier, les différentes AOTU qui agissent dans le même espace fonctionnel que sont nos territoires interconnectés.

- Traduire les objectifs de l'InterSCoT dans les SCoT et, à travers eux, dans les PLU.

L'InterSCoT n'encadre pas les SCoT. Il est organisé leur coordination, tant au moment de leur élaboration que lors de leur mise en œuvre. Ce faisant, il est à leur service, et à travers eux au service des PLU, pour donner aux projets de territoires à toutes échelles une portée plus cohérente et plus conforme aux ambitions collectives exprimées par ce manifeste.

Le manifeste

Défi 1

Pour une communauté de territoires riche de son environnement : prendre soin de nos ressources pour la qualité de notre cadre de vie

- 1 Identifier et affirmer nos trames départementales vertes et bleues et conforter et valoriser les espaces viticoles (trame pourpre), agricoles, naturels et forestiers essentiels à la charpente paysagère.
- 2 Tendre vers l'objectif national à horizon 2030 de réduction de la consommation foncière et décliner cet objectif commun dans nos territoires
- 3 Observer et évaluer ensemble l'évolution de notre environnement
- 4 Participer ensemble aux schémas structurants de gestion des biens communs
 - Participer et mettre en cohérence les stratégies territoriales et le plan départemental de gestion des déchets
 - Contribuer ensemble au schéma régional de production des matériaux nécessaires à la Gironde
 - Mettre en œuvre le chantier de la gestion de la ressource en eau
 - Prendre en compte ensemble les enjeux énergétiques dans les SCoT

Défi 2

Pour la Gironde polycentrique des villes, des bourgs et des villages, autour de la métropole : aménager nos territoires en privilégiant leurs centralités

- 5 Promouvoir à tous les niveaux de centralités la cohérence durable entre l'offre de services, la mobilité et l'urbanisme en s'appuyant notamment sur l'observatoire départemental d'aménagement commercial et le plan départemental de l'habitat
- 6 Adopter le principe de cinq axes d'articulation entre l'urbanisme et les déplacements pour structurer l'étoile girondine des transports en communs à haut niveau de service
- 7 Anticiper le développement et l'aménagement des arcs entre territoires périphériques, en particulier dans l'est du département
- 8 Organiser la « Gironde à distance », celle des accès numériques d'aujourd'hui et de demain, en particulier pour les services d'intérêt public de santé et d'éducation

Défi 3

Pour une nouvelle ambition économique à partager : développer mieux en diversifiant les sources de la richesse

- 9 Reconnaître et soutenir les filières économiques d'avenir, et les complémentarités qu'elles suscitent entre le cœur d'agglomération et les territoires girondins
- 10 Construire et mutualiser l'ingénierie territoriale du développement
- 11 Partager la stratégie de localisation et d'aménagement des futurs grands projets à vocation économique
- 12 Porter tous ensemble l'ambition girondine dans la société de la connaissance
- 13 Anticiper ensemble l'arrivée de la LGV et l'avenir de l'aéroport
- 14 Initier un schéma d'accueil et de développement des sites d'activités logistiques, intégrant la relance de l'ambition portuaire et du transport fluvial
- 15 Identifier le potentiel productif de l'économie résidentielle et le promouvoir

Défi 4

Pour une gouvernance audacieuse : agir mieux en coordonnant nos volontés

- 16 Pérenniser la structure de gouvernance actuelle de l'InterSCoT pour mettre en œuvre la feuille de route du manifeste
- 17 Organiser les diverses communautés d'acteurs de l'InterSCoT autour des élus en mobilisant les socioprofessionnels sur les enjeux qui les concernent
- 18 S'appuyer sur les politiques et les schémas structurants infra-départementaux, métropolitains, départementaux et régionaux pour mettre en œuvre les orientations de l'InterSCoT
- 19 Assister les SCoT dans leurs contacts avec les SCoT voisins hors Gironde et initier les échanges avec les interSCoT les plus proches
- 20 Faire vivre l'interSCoT dans la durée
 - Instaurer les rendez-vous girondins de l'InterSCoT avec les citoyens, tous les élus, les instances de la société civile
 - Contribuer à une politique foncière partagée entre les grands acteurs publics fonciers
 - Explorer la nécessité et la possibilité de mutualiser les moyens d'agir à travers des grandes syndicats mixtes fédérateurs, en particulier dans le domaine des transports en commun pour unifier les AOTU
 - Traduire les objectifs de l'InterSCoT dans les SCoT et, à travers eux, dans les PLU