

Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise : de la métropole au projet intégré de territoire

Frédéric Brigant*, Luana Giunta**, Sylvia Labèque***

* Sysdau, Bordeaux, urban planner

** Sysdau, Bordeaux, urban and landscape planner; mail: luana.giunta@sysdau.fr

*** Sysdau, Bordeaux, director

Abstract. *In the territories of Bordeaux metropolitan area a transversal legal tool is available, an urban master plan known as SCoT 'Grenelle', which sets out a well-established intervention framework shared by all actors of local landscape. A structure, the Sysdau, is leading an implementation already started but requiring a lot more resources to let its orientations and objectives find applications and tangible translations onsite. The difference in human or financial resources between the metropolis and its neighbouring territories represents anyway a hindrance for the implementation of such dynamic. For that, the projects carried by SYSDAU propose to counterbalance metropolitan forces through an enhancement of periurban territories. All these projects are part of transition and territorial innovation. They are thus in line with the imperatives of adaptation necessary to build tomorrow's resilient metropolises in direct contact with their natural and institutional environment.*

Keywords: *metropolis; spatial planning; landscape; local economy; territorial transition.*

Résumé. *Le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise dispose d'un outil juridique transversal, un SCoT Grenelle, qui fixe un cadre d'intervention opérationnel et partagé par l'ensemble des acteurs du paysage local. Une structure, le Sysdau, pilote une mise en œuvre déjà engagée mais nécessitant davantage de moyens pour voir les orientations et objectifs trouver des déclinaisons et des traductions concrètes sur le terrain. La différence considérable de moyens humains ou financiers entre la métropole et ses territoires voisins constituent par contre un frein à la mise en œuvre de cette dynamique. Pour cela les projets portés par le Sysdau proposent de contrebalancer les forces métropolitaines par la mise en valeur du territoire périurbain. L'ensemble de ces projets s'inscrit dans la transition et l'innovation territoriale. Ils sont ainsi en phase avec les impératifs d'adaptation nécessaires pour bâtir les métropoles résilientes de demain en prise directe avec leur environnement aussi naturel qu'institutionnel.*

Mots clé : *métropole ; aménagement du territoire ; paysage ; économie locale ; transition territoriale.*

Introduction

Le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise est un périmètre politique de coopération territoriale dans laquelle se construit depuis vingt ans une vision concertée et partagé de développement territorial. La structure de cette partie du territoire girondin est complexe. Il s'agit d'une sorte de superposition des forces attractives monocentriques focalisées sur la métropole bordelaise et l'articulation de plusieurs territoires ouverts fragmentés, constitué des paysages fortement fonctionnalistes mais d'une économie agricole identitaire. Les dynamiques territoriales en cours (comme par exemple les flux de matière, la production et la localisation des économies, les possibilités de développement) dépendent et convergent jusqu'à présent vers la métropole. Cependant, l'aire métropolitaine bordelaise représente un cas particulier et c'est pour cela qu'elle prend toute sa place dans l'analyse des politiques territoriales et des dynamiques de l'espace.

Après la politique nationale des métropoles d'équilibre ont suivi trente ans de décentralisation. Les territoires, de leurs côtés ont commencé à travailler ensemble parce qu'il retrouvait l'intérêt d'harmoniser les politiques pour réussir le développement territorial.

Ceci a été une construction collective des politiques locales de la part du Sysdau, qui depuis vingt ans a créé un pont entre métropole et périphérie pour une redistribution des richesses plus égalitaire selon un support réciproque pour un développement du territoire partagé. Le pouvoir décisionnel du Sysdau, binôme entre métropole et territoires limitrophes, a commencé à configurer un modèle de croissance qui pouvait être gagnant seulement si partagé par l'intégrité des territoires. L'aire métropolitaine bordelaise commence alors à se reconfigurer selon une géographie qui redéfinit les relations et rétablit les poids de l'armature urbaine vers une vision équitable des territoires. Ce territoire commence, alors, à sortir des schémas théoriques de la littérature métropolitaine : la métropole devient un nœud d'une maille polycentrique à une échelle plus vaste. Dans la nouvelle stratégie métropolitaine le retour aux dynamiques locales constitue un contrepoids important. La mise en évidence des équilibres environnementaux, des identités locales au travers du paysage et la réactivation d'une économie périurbaine ont permis d'encadrer les stratégies de développement selon une dimension durable et responsable des dynamiques co-évolutives du territoire de l'aire métropolitaine bordelaise.

1. Le SCoT de l'aire métropolitaine : faire métropole autrement

Le SCoT¹ de l'aire métropolitaine bordelaise, approuvé en 2014, est un projet porté par le Sysdau, syndicat mixte qui regroupe sept communautés de communes et une métropole. Les membres du Sysdau ont harmonisé les politiques locales selon une vision partagée de développement du territoire et, au travers du SCoT, ont proposé un cadre de cohérence et de compatibilité des outils communaux et intercommunaux locaux.

L'ensemble des territoires du Sysdau regroupe aujourd'hui 8 intercommunalités² soit près de 94 communes pour une population estimée, en 2016, à près de 950 000 habitants. L'ambition de gérer cette forte attractivité de la métropole bordelaise a été toujours au cœur du projet.

En effet, il fallait, à l'époque, proposer un cadre qui pouvait rétablir une géographie équilibrée dans le territoire, avec une redistribution des nouvelles économies et des attractivités dans tout le territoire de l'aire métropolitaine. Le processus qui s'en est suivi a donc été celui de contrebalancer les dynamiques métropolitaines en proposant un moyen de développement pour les territoires limitrophes, une sorte de revitalisation des périphéries métropolitaines moins développées jusqu'à ce moment-là.

¹ Le Schéma de cohérence territoriale est un outil de planification territoriale introduit par la loi de Solidarité et Renouveau Urbain (SRU) du 2000.

² L'aire métropolitaine bordelaise est composée de Bordeaux Métropole et de 7 Communautés de communes : Médoc Estuaire, Secteur de Saint-Loubès, Coteaux Bordelais, Créonnais, Portes de l'Entre-deux-Mers, Montesquieu, et Jalle Eau Bourde.

LES TERRITOIRES DU SCoT
espaces métropolitains de projets



Figure 1. Le périmètre du Sysdau et les collectivités territoriales qui le composent.

Riflessioni ed esperienze sul progetto territorialista

Le projet c'est aussi imprégné des principes du développement durable, véritable valeur ajoutée du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise. Ce volet, structurent dorénavant la plupart des politiques d'intervention des collectivités publiques et le cadre législatif en place ou à venir, ne fait que le renforcer. Les dimensions environnementale et paysagère deviennent alors le socle principal de ce projet que pour cela est retenu premier SCoT pilote lors de l'élaboration des lois Grenelle³.

Cette volonté fonde la posture du Sysdau dans la définition des stratégies du SCoT : équilibrer le développement économique et démographique du territoire en tenant compte des dynamiques environnementales et de la solidarité territoriale. C'est faire métropole autrement autour d'un modèle de développement innovant et créatif.

Si la qualité et la force d'une métropole s'évaluent à l'aune de son bassin d'emploi (diversité, accessibilité, fluidité, taille etc.) c'est à l'échelle métropolitaine que se déploient les enjeux de mises en réseaux et de stratégies territoriales qui portent les dynamiques métropolitaines.

Le SCoT donc propose ses quatre axes stratégiques de projet : la métropole nature, la métropole responsable, la métropole active et la métropole à haut niveau de services.

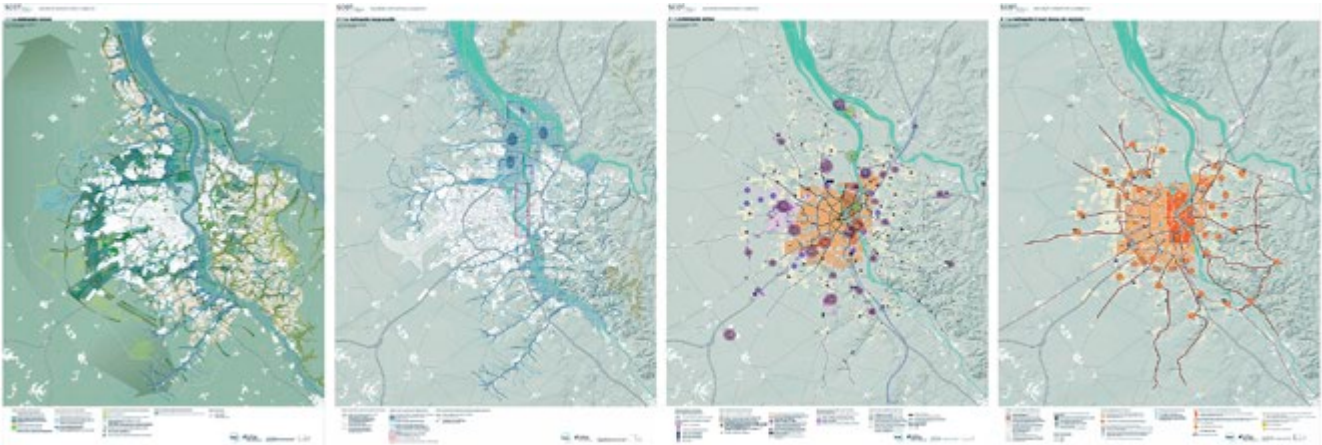


Figure 2. Les axes stratégiques du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise. De gauche à droite : la *métropole nature*, la *métropole responsable*, la *métropole active* et la *métropole à haut niveau de services*.

La *métropole nature*, fixe très clairement les limites à l'urbanisation au travers la définition d'une enveloppe urbaine maximale et d'un socle agricole, naturel et forestier protégé de l'urbanisation. Les actions de protection spécifiques est fait par la reconnaissance de la richesse du territoire selon la protection des *espaces naturels majeurs*, des *Terroirs Viticoles Protégées* pour les vignobles ayant une valeur historique et pédologique, et du socle agricole et sylvicole. La métropole nature propose une reconfiguration du territoire à partir de la trame bleue, dont les zones intéressées par les dynamiques hydraulique, et des principaux corridors écologiques. La valorisation du périurbain métropolitain est aussi au cœur de ce projet que se traduit dans la volonté de faire de projets agro-urbains.

La *métropole responsable* est fondée sur l'exigence d'une sobriété foncière et énergétique, qui préserve ses ressources et le gère de façon durable en réduisant les risques. Les actions spécifiques visent à la réduction et à la maîtrise de la consommation d'espaces par le biais des périmètres d'enveloppe urbaine maximale ainsi que la rationalisation de l'occupation des sols selon un meilleur équilibre entre renouvellement urbain et extension urbaine. La question énergétique et la réduction des risques (hydrogéologique, pollution, nuisibilité, etc.) est centrale dans ce chapitre du SCoT.

³ Les lois Grenelle, la première du 2009 et la deuxième du 2010, ont été l'expression législative du Grenelle de l'Environnement, débat national sur la prise en compte de l'environnement dans les politiques et dans les outils de planification.

La *métropole active* concilie le développement économique du territoire avec la cohésion sociale et l'équité des territoires. Les actions spécifiques visent à améliorer l'attractivité économique selon un réseau d'accessibilité performant, le développement d'une stratégie logistique, l'identification des filières émergentes, des points d'accès à l'aire métropolitaine et la création d'un réseau de pôles économiques des excellences du territoire en optimisant les richesses touristiques et patrimoniales comme facteur identitaire de l'ensemble du territoire.

La *métropole à haut niveau des services* remet en jeu l'attractivité de la métropole vers une articulation de dynamisme métropolitain, proximité et douceur locale, au travers d'un schéma métropolitain des mobilités et une géographie prioritaire pour la redistribution de l'offre urbaine autour des centralités. Les objectifs sont ceux du développement d'un transport collectif unitaire⁴, des pratiques alternatives et complémentaires de transport, l'optimisation de la voirie existante. Une géographie prioritaire de l'offre urbaine fixe les bases pour un développement raisonné, selon une intensification des centralités en lien à l'offre de transport collectif.

Une fois le SCoT approuvé, il a été décidé par les élus de poursuivre les travaux ayant présidé à son élaboration pour que ses objectifs soient appliqués et déclinés dans les différents projets des territoires. C'est pour cette raison que des commissions de mise en œuvre (associant élus, techniciens, et professionnel) ont été mises en place pour suivre les quatre grands axes du projet du territoire: une commission « agricole, viticole et sylvicole », une commission « qualité urbaine et développement durable », une commission « aménagement commercial et économique » et une commission « centralités et mobilités ».

Aujourd'hui, un nouveau paradigme se dessine: les principes du développement durable s'expriment ou peuvent s'exprimer pour tout ce qui tourne autour des alternatives pour le développement, c'est à dire la transition énergétique, la transition climatique, la question alimentaire, la question des cycles de matières et toute l'économie circulaire, la question de la gestion des espaces ouverts, la question de la santé environnementale. Dans le champ de ce nouveau paradigme, l'articulation avec les territoires limitrophes prend tout son sens.

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, plusieurs grands enjeux ont émergé autour de la question des paysages, de l'eau, des déplacements, de l'énergie et du climat. Rapidement, ils ont conduit à lancer plusieurs chantiers dédiés pour leur donner des traductions concrètes et perceptibles par tous. Ce consensus et cet objectif partagé ne sont toutefois pas suffisants puisqu'il s'agit d'en produire une traduction concrète dans les projets et les actions des territoires.

Le principe est acté mais il est désormais nécessaire d'aller plus loin pour donner corps à ces transitions en cours que ce soit sur la question énergétique, alimentaire ou encore de manière plus globale la gestion pérenne des ressources (eau, déchets, économie circulaire...).

2. Les chantiers de la transition territoriale du SCoT : un projet commun métropolitain

Le SCoT dans sa mise en œuvre entre désormais dans une démarche nouvelle, celle de l'opérationnalité, de l'expérimentation, de la négociation et des partenariats.

⁴Un réseau unitaire est un réseau mutualisé entre les différents opérateurs de transport.

Les territoires ont appris à travailler ensemble, à échanger, à partager des points de vue communs, à construire une vision prospective de leur avenir dans le respect des particularités, des singularités et des volontés de chacun. Parce qu'ils portent sur certaines thématiques les mêmes enjeux et partagent les mêmes priorités, de nouvelles coopérations métropolitaines pourraient s'envisager, s'imaginer et se concevoir.

Avec la mise en place des quatre commissions de travail le Sysdau engage 4 grands chantiers autour des interfaces métropolitaines entre Bordeaux Métropole et ses 7 territoires voisins. Ces chantiers sont la marque d'une nouvelle vision que portent les élus du Sysdau sur les équilibres territoriaux, sur les capacités des territoires à faire projet ensemble et en complémentarité, sur les mobilisations indispensables des acteurs et des partenaires privés pour réussir les politiques publiques. Les chantiers s'organisent de manière différenciée dans le temps et sur les méthodologies. L'échelle de l'aire métropolitaine constitue un niveau pertinent pour être le creuset fécond à l'émergence de partenariats et de réalisations permettant aux territoires et à ses acteurs de traiter ces problématiques centrales.

Tous les projets exposés ci-après disposent de documents dédiés à différents stades d'avancement.

2.1 La charte d'engagement des paysages et des agricultures

Elaborée en co-construction avec l'ensemble des acteurs et des partenaires associés depuis le début de la démarche, la charte des agricultures et des paysages vise à mettre en œuvre une politique de valorisation du territoire agricole et de son paysage. Il s'agit d'une démarche expérimentale au travers le projet de parcs agricoles multifonctionnels périurbains pour le développement de l'agriculture de proximité, en mobilisant les outils fonciers, opérationnels, règlementaires et financiers qui leurs sont propres. Ce projet de valorisation du socle agricole, naturel et forestier vise à favoriser l'émergence de projets locaux par un développement et un équilibre alimentaire, touristique, environnementale et récréative.

Les axes stratégiques de la charte représentent la posture du Sysdau dans ce changement de vision du territoire. Il s'agit d'une posture innovante qui vise au même temps à une évolution des pratiques, de la gouvernance mais aussi des outils d'aménagement du territoire. En tout d'abord la valorisation du patrimoine territorial en tant que fondement identitaire des lieux, au travers de la réactivation des savoir-faire locaux pour un développement endogène du paysage, représentation culturelle de ses acteurs. La proposition d'un changement méthodologique à l'approche classique des travers de trames vertes et bleues vers des réseaux écologiques multifonctionnels selon une gouvernance nouvelle bottom-up qui parte de l'action des syndicats des bassins versants.⁵ L'élaboration d'une méthodologie d'action sur les zones de contact entre ville et campagne ayant l'objectif de mettre en évidence les cas spécifiques de lisières et les situations de conflit pour construire une boîte à outil à disposition des collectivités locales. Une évolution conceptuelle de la pratique de la compensation écologique⁶ et agricole⁷ vers une forme de 'conciliation aménageuse' selon une relation réciproque entre les projets agricole et urbain au travers de formes agricoles et urbaines intégrées. La disposition d'un système agroalimentaire locale qui canalise les réseaux de distribution et les filières en synergie et complémentarité.

⁵ Entité de coopération territoriale que réunit plusieurs acteurs locaux autour de l'aménagement et la valorisation des bassins versants et de ses fonctionnalités hydrauliques.

⁶ Loi n. 2016-1089 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

⁷ Loi n. 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt.

Les enjeux de la soutenabilité écologique, la multifonctionnalité des espaces et des économies comme moyen de valorisation et de rétro-innovation⁸ des ressources territoriales visent à la nécessité d'établir un rapport de confiance, de gestion des conflits d'usage et d'interfaces vers deux mondes que s'encontre : l'urbain et la campagne.

2.2 Un plan climat air énergie à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise

Le modèle de développement proposé par le SCoT est celui d'une métropole qui consomme peu d'énergie, la valorise au maximum et occupe le minimum d'espace, celui d'une métropole qui met l'environnement au cœur de ses préoccupations. Les gisements en énergies renouvelables présents localement doivent être mobilisés, dans des conditions économiques soutenables, pour les besoins du parc bâti existant et futur. En parallèle, un effort considérable doit être réalisé en matière de maîtrise des consommations énergétiques. L'échelle de l'aire métropolitaine apparaît pour l'ensemble des acteurs comme le périmètre pertinent pour traiter de ces problématiques. Au-delà des obligations réglementaires, il s'agit d'imaginer et de mener avec l'ensemble des acteurs concernés la transition énergétique nécessaire aux territoires composant l'aire métropolitaine bordelaise. Le Sysdau accompagnera spécifiquement les communautés de communes peu coutumières de la réalisation d'un tel exercice. L'objectif de ce projet est d'assurer la résilience de l'aire métropolitaine bordelaise et notamment pour les 7 communautés de communes (180 000 habitants) aux défis énergétiques, climatiques et de qualité de l'air. Les moyens mis en œuvre consisteront à définir une stratégie territoriale et opérationnelle à l'échelle de l'aire métropolitaine, puis de mettre en œuvre un accompagnement des collectivités pour la réalisation de leur PCAET (plan climat air énergie territorial).

⁸Pour rétro-innovation on entend littéralement la combinaison entre les valeurs du passé et les solutions du futur. Ce concept a été introduit par Terry Marsden en 2002 et après à été réintroduit dans la pensée territorialiste par Alberto Magnaghi. Dans le traité sur la biorégion urbaine Magnaghi explique que c'est par le biais de la rétro-innovation que les formes coopératives et communautaires pourront favoriser la reconstruction du monde de production paysanne (MAGNAGHI 2014).



Légende

> Éléments du paysage urbain

- Tîche urbaine
- Système du transport public
- «Grandes allées métropolitaines»
- Rocade
- Chemins de fer
- Agriculture urbaine
- Vigne urbaine
- Espaces de nature urbaine
- Espaces agricoles naturels et forestiers périurbains

> Éléments du paysage environnemental

- Cours et surfaces d'eau
- Palus, landes et bruyères
- Lagunes
- Vigne en milieu naturel
- Boisements mixtes
- Continuités naturelles d'eau
- Continuités naturelles des vallons

> Éléments du paysage agricole

- Forêt de pins maritimes
- Vignes en milieu rural
- Cultures maraîchères et céréalières

Figure 3. Les axes stratégiques de la charte des agricultures et des paysages de l'aire métropolitaine bordelaise.

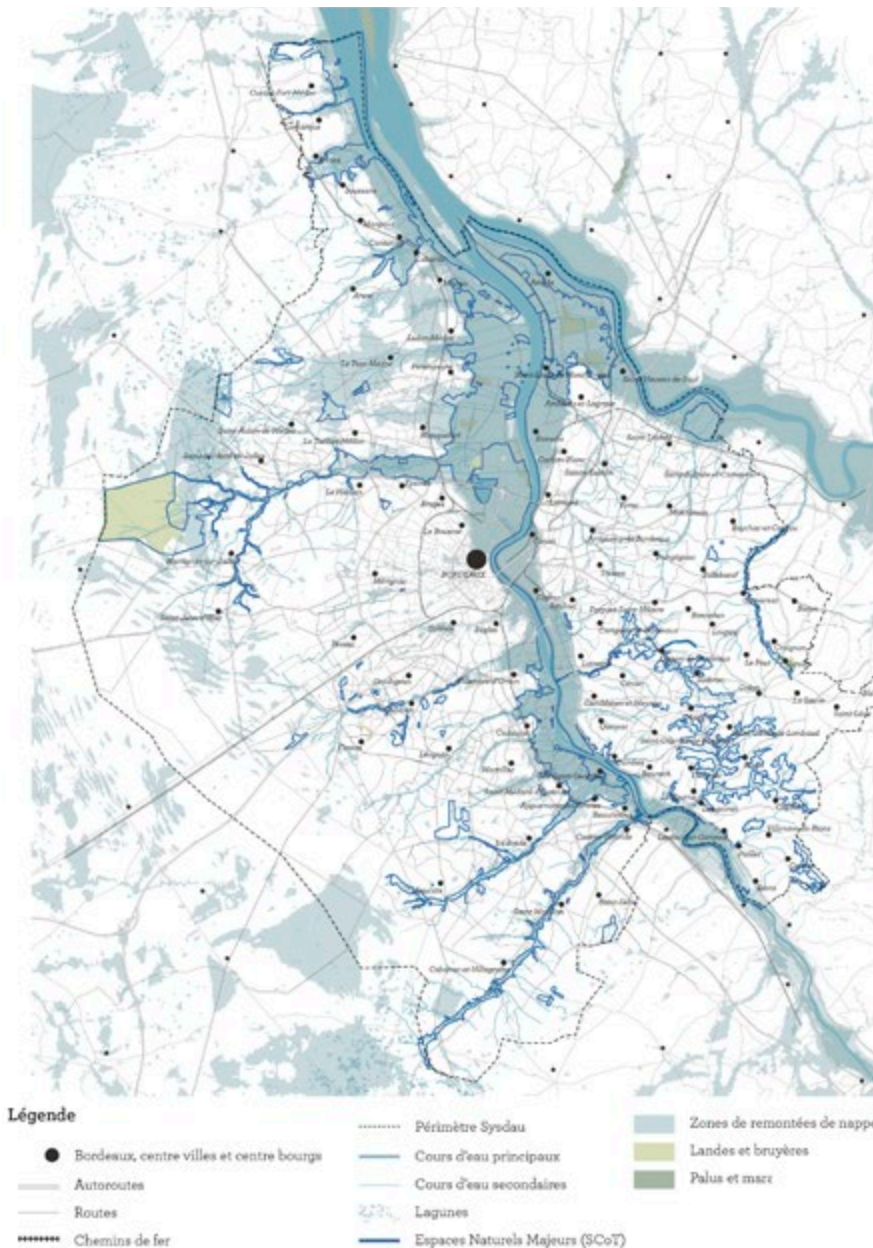


Figure 4. Les composantes du programme intégré sur l'eau de l'aire métropolitaine bordelaise.

2.3 Un programme intégré sur l'eau

Une des priorités du Sysdau est de remettre la question de l'eau au cœur des débats alors qu'elle est trop souvent abordée de manière thématique et non transversale. Il s'agit donc de monter un projet intégré, avec l'ensemble des acteurs impliqués.

Plusieurs thématiques sont intégrées :

- adéquation des ressources avec le développement,
- maîtrise et anticipation des risques,
- la mise en valeur des paysages et l'environnement,
- la gestion optimisée des eaux usées et pluviales,
- retrouver le lien avec les cours d'eau et le fleuve, et en faire un atout touristique.

Cette initiative a vocation à donner une place singulière à l'eau dans l'ensemble des dispositifs et des politiques déployées par les collectivités à l'heure de l'arrivée de la compétence GEMAPI⁹ et avec en perspective, dans un horizon proche (2018), celle de l'eau qui deviendrait obligatoire pour toutes les collectivités.

2.4 Un plan d'actions économiques de l'aire métropolitaine

Ce programme vise avant tout à

conforter les zones d'activités économiques existantes, d'une part pour éviter l'étalement urbain et d'autre part pour les renforcer au regard de la pression qu'elles connaissent notamment par les activités commerciales et tertiaires.

Leur accessibilité constitue également un point d'importance qui fait écho à d'autres chantiers du SCoT.

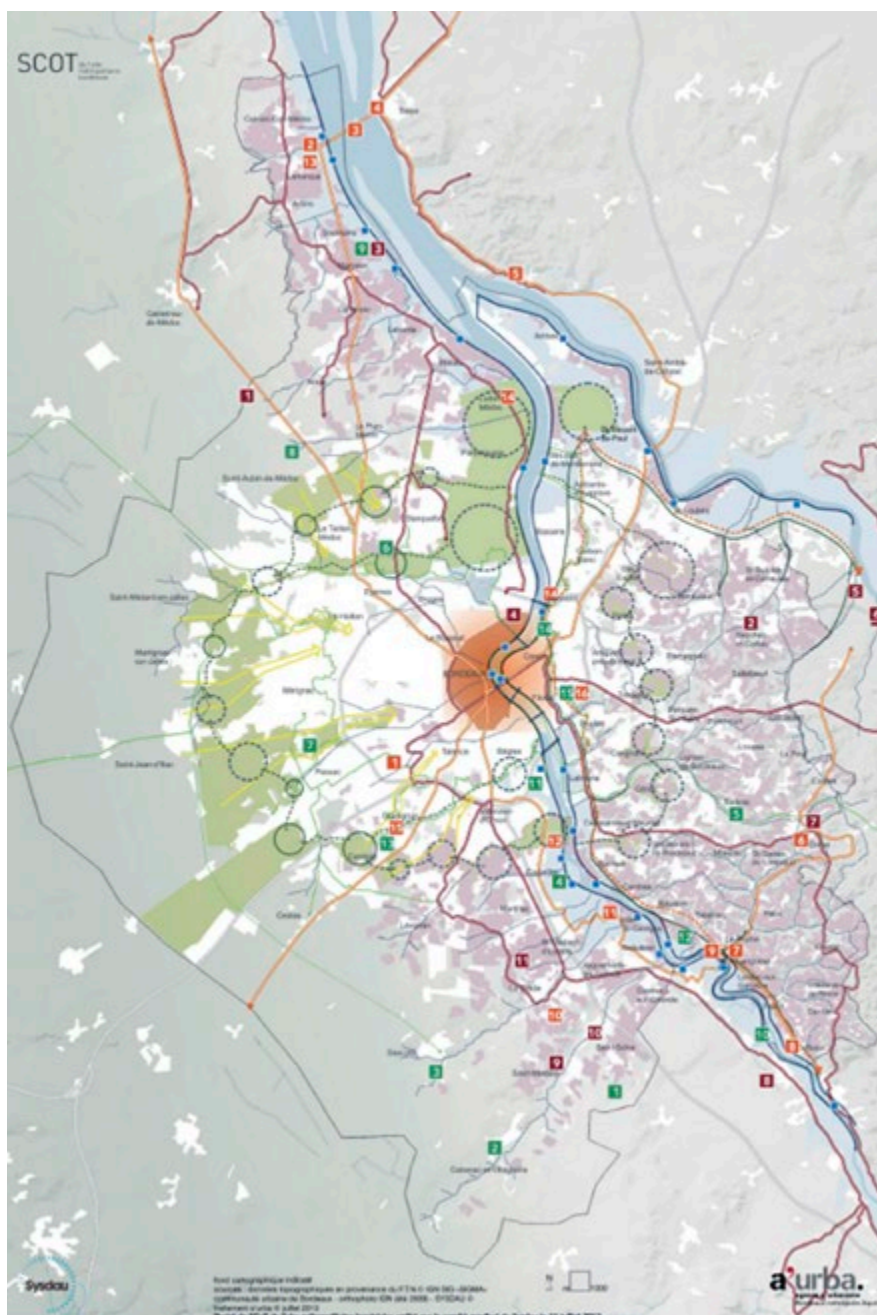
Les actions à engager visent à identifier les potentialités des sites économiques pouvant accueillir certaines fonctionnalités dans une logique de territoire organisé : fonctions industrielles/artisanales, mais aussi économie de services (site de développement pour PMI/PME, tiers lieu (espaces de coworking, redéploiement des fonctions de back office, ect.) mais également économie résidentielle (santé, loisirs, ...).

⁹La compétence GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) est créée par la loi MAPTAM. Elle est une compétence ciblée et obligatoire relative à la gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations, et l'attribue aux communes et à leur établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre.

Un autre point de convergence importante est celui du développement touristique. L'aire métropolitaine dispose, grâce à ses caractéristiques naturelles et son large bassin de population, d'un énorme potentiel en matière de loisir et de tourisme de proximité qu'il faut mobiliser. Liée à cet axe économique notamment le développement de l'œnotourisme avec des projets générateurs de retombées économiques en lien avec la protection et la valorisation du socle agricole et naturel.

2.5 Un réseau express des intermodalités de l'aire métropolitaine bordelaise

Elaboration d'un réseau de l'aire métropolitaine bordelaise des mobilités et des centralités, en lien avec les expérimentations du Grenelle des mobilités et de la charte des mobilités de l'agglomération bordelaise. Les territoires métropolitains ont besoin dans l'immédiat de transports rapides, performants, efficaces, organisés à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise et permettant en priorité d'accéder rapidement au cœur d'agglomération et aux zones économiques, d'emploi et de formation. Pour cela, il s'agit de définir et de mettre en œuvre, à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise et en lien avec les bassins de vie des SCOT



voisins, un réseau express des mobilités reposant sur des axes structurants et concurrentiels à la voiture individuelle (meilleures cadences, moins de lieux d'arrêts, bien relié au réseau interurbain, ect.).

La proposition est d'avoir des réseaux de transport qui s'articulent entre-eux pour une meilleure desserte des territoires autour de pôles multimodaux. Cette armature viaire de l'aire métropolitaine bordelaise s'organisera sur la mise en complémentarité de plusieurs réseaux et sur une logique de rabattement sur les lignes structurantes. Afin d'améliorer l'efficacité de l'ensemble du réseau express de l'aire métropolitaine bordelaise, une nouvelle gouvernance est envisageable : un syndicat de transports à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise. Des formes de coopérations et de contractualisations à inventer peuvent construire une vision prospective de l'avenir de leurs territoires dans le respect des particularités de chaque territoire.

Figure 5. Résumé des composantes de la métropole active qui guideront le plan d'action économique de l'aire métropolitaine bordelaise.

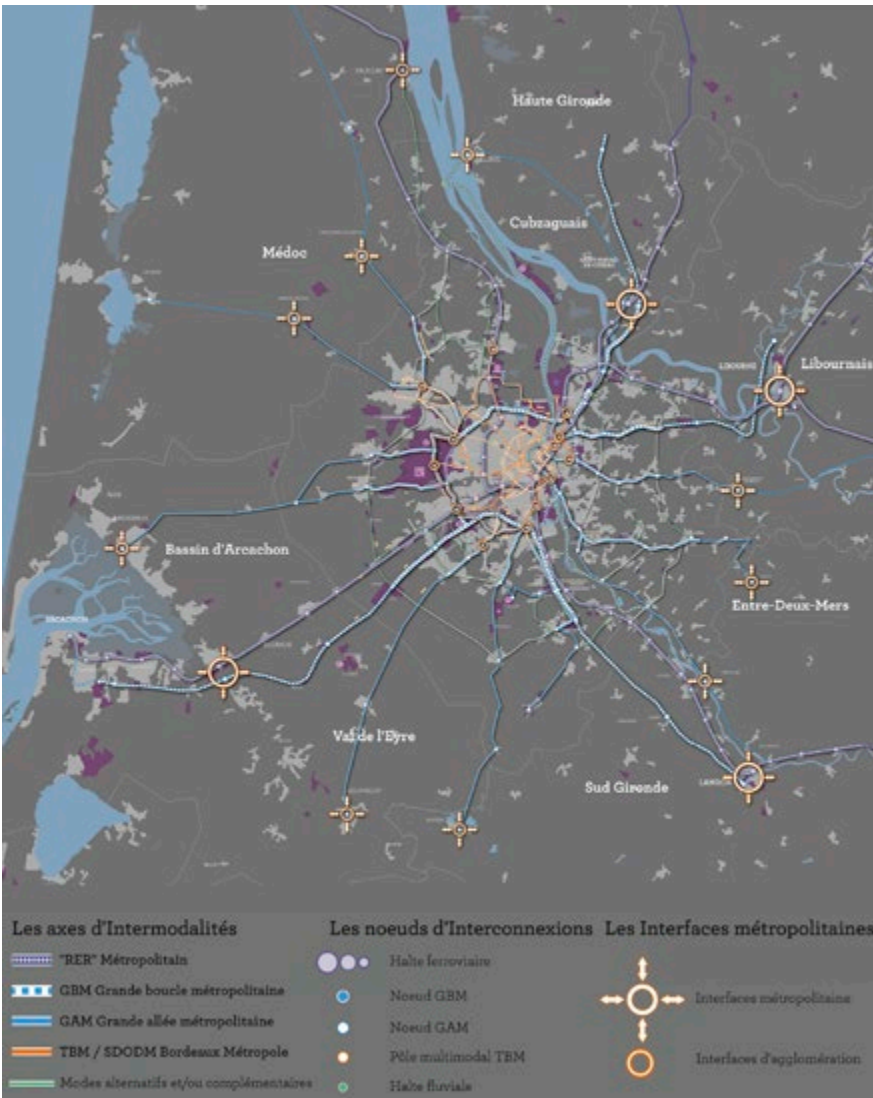


Figure 6. Les axes stratégiques du réseau express d'intermodalités de l'aire métropolitaine bordelaise.

3. Le pacte de coopération métropolitaine d'innovation urbaine : la contractualisation avec les territoires limitrophes

L'État a lancé fin 2016 en lien avec les 15 métropoles définies par la loi MAPTAM, le lancement d'un pacte visant à soutenir et conforter les métropoles dans leur développement durable, leurs démarches innovantes et leur rôle dans l'alliance des territoires, et ce dans le cadre de leurs compétences élargies.

Ce pacte a pour ambition de reconnaître le rôle structurant des métropoles, d'encourager leur rayonnement international, de favoriser leur mise en réseau et de réunir les moyens institutionnels et financiers susceptibles de conforter leur rôle dans le développement équilibré de la France.

Négociés entre l'État et les métropoles, le pacte identifie les domaines stratégiques d'innovation que l'État et les métropoles souhaitent investir ensemble, les expérimentations à conduire, les partenariats de projets à engager et les moyens de garantir la diffusion des

bonnes pratiques entre métropoles. Il est également essentiel, à travers les pactes d'innovation, de prendre en compte les contextes territoriaux dans lesquels évoluent les métropoles et d'assurer que le rayonnement des métropoles irrigue l'économie territoriale des territoires limitrophes.

Le choix de Bordeaux Métropole s'est porté sur la thématique de l'excellence économique et du rayonnement international grâce à la mise en œuvre de deux opérations d'intérêt métropolitain : Bordeaux Aéroport et Bordeaux Inno Campus. Chacun d'entre eux devant accueillir 10 000 emplois supplémentaires d'ici à 2030. Ces deux opérations s'inscrivent dans le défi de l'excellence économique et du rayonnement international de la métropole dont elles auront vocation à être les ambassadeurs, d'où leur reconnaissance comme opération d'intérêt métropolitain.

Le pacte métropolitain d'innovation de Bordeaux Métropole s'attache particulièrement à établir les processus adaptés et innovants qui répondent aux exigences de souplesse, de fiabilité et d'efficacité opérationnelle de telles opérations tout en prenant en compte les enjeux du futur ; identifier des projets opérationnels éligibles notamment au fonds de soutien à l'investissement public local et surtout, présenter une stratégie de coopération avec les territoires limitrophes de la Métropole. Dans le volet coopération métropolitaine, le Sysdau s'est rapidement positionné comme l'interlocuteur pertinent.

Les travaux menés récemment et notamment l'expérimentation en cours sur les chantiers de la transition territoriale du SCoT se sont avérés pertinents pour équilibrer les opérations d'intérêt métropolitain.

La négociation et la signature de ce contrat de coopération métropolitaine d'innovation urbaine avec les territoires limitrophes constitue une nouveauté et une solidarité territoriale accrue.

En lien avec Bordeaux Métropole, le Sysdau organisera la gouvernance adaptée pour ce dialogue autour d'une conférence d'élus de l'aire métropolitaine bordelaise, puis de commissions de travail sur les différents axes thématiques et domaines d'intérêts partagés, qui associeront les acteurs du territoire indiqué. Ce dialogue pérenne entre les territoires visera à développer l'interconnaissance, ainsi qu'une lecture partagée des enjeux d'aménagement et de développement et un partage d'expériences, de méthodes et d'outils d'intervention.

Dans les axes du partenariat entre Bordeaux Métropole et le Sysdau seront identifiés, évalués et soutenus les potentialités de développement des territoires limitrophes qui entrent en résonance avec les opérations d'intérêt métropolitain. Dans le spécifique, les actions déclinant et approfondissant les chantiers en cours portés par le Sysdau, sur les axes de coopération suivants :

Axe 1 - Qualité environnementale / valorisation énergétique

Action 1 - Conciliation aménageuse¹⁰

Action 2 - Projets agro-urbains

Action 3 - Réseau écologique multifonctionnel

Action 4 - Système agricole et alimentaire local

Action 5 - Valorisation énergétique

Axe 2 - L'accessibilité des sites et les mobilités des flux

Action 6 - Axes de projet du réseau express des intermodalités

Action 7 - Evolution et optimisation des nœuds autoroutiers

Action 8 - Déplacements alternatifs

Axe 3 - L'organisation économique et l'accès au numérique

Action 9 - Optimisation et mise en réseau

Action 10 - Nouvelles technologies et innovation

Ces actions permettront d'engager et de financer des études au fin de déboucher en suivant sur des investissements directs des collectivités ou à même de susciter un intérêt de la part de porteurs de projets. La volonté de 'faire projet' est incontournable pour déclencher des dynamiques pour des territoires qui sont exclus des champs classiques de financement. Les métropoles n'attendent pas, il est nécessaire contrebalancer la puissance métropolitaine et la rapidité de son évolution avec une construction locale du projet qui marche à la même rapidité.

Le nouveau paradigme de la planification métropolitaine est en train de s'acter : les métropoles sont obligées à sortir de leur vision monocentrique, ils ont besoin de revitaliser les territoires périphériques, de redistribuer les poids du schéma économique et de recréer un polycentrisme métropolitain pour retrouver leur survie et surtout pour évoluer vers des nouvelles formes de territoire.

¹⁰C'est-à-dire la conciliation entre la compensation écologique, agricole, forestière et les projets urbains.

Références bibliographiques

- A'URBA – AGENCE D'URBANISME BORDEAUX MÉTROPOLÉ AQUITAINE (2011), *De la ville à la métropole, 40 ans d'urbanisme à Bordeaux*, Editeur Le Festin, Bordeaux.
- DEMAZIÈRE C. (2005), *Les procédures contractuelles en France : essai de bilan. Nécessité et limites de l'organisation des relations entre acteurs publics dans une République « une, indivisible et décentralisée »*, Université de Tours, UMR CITIERES 6173, Tours.
- MAGNAGHI A. (2000), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- MAGNAGHI A. (2014), *La biorégion urbaine. Petit traité sur le territoire bien commun*, Eterotopia France, Paris.
- MAGNAGHI A., FANFANI D. (2010), *Patto città campagna. Un progetto di bioregione urbana per la Toscana centrale*, Alinea, Firenze.
- ROCHEFORT M. (2002), « Des métropole d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui », *Strates* revue en ligne, <<https://journals.openedition.org/strates/515>>.
- ZEPF M., ANDRES L. (2011), *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.

With a multidisciplinary university education (including environment, planning and law), Frédéric Brigant has worked since 2004 in numerous public bodies in France. Since 2013 he has worked in the Sysdau team as the main responsible for monitoring and applying the SCoT.

Graduated with honours in Planning and design of city and territories at the University of Florence, since 2016 Luana Giunta is the referent of the "charte des agricultures et des paysages" at Sysdau. She also deals with bioregional experimentation in French metropolitan areas.

Graduated in Urban Law, Sylvia Labèque has been the Director of Sysdau since 2011. Previously she was a team leader at the Bordeaux urban planning agency, where she coordinated the elaboration of the SCoTs of the Bordeaux metropolitan area, the Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre and the Lacs médocains.

Avec une formation universitaire pluridisciplinaire (environnement, aménagement et droit), Frédéric Brigant collabore depuis 2004 au sein de plusieurs structures publiques en France. Depuis 2013, il travaille dans l'équipe Sysdau en tant que responsable pour la surveillance et l'application du SCoT.

Diplômée avec mention en Aménagement du territoire et de la ville à l'Université de Florence, Luana Giunta est responsable de la « Charte des agricultures et des paysages » au Sysdau depuis 2016. Elle s'occupe également d'expériences biorégionales dans les régions métropolitaines françaises.

Diplômée en Droit urbain, Sylvia Labèque est la Directrice de Sysdau depuis 2011. Auparavant, elle avait été chef d'équipe à l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, où elle avait coordonné l'élaboration des SCoT de l'agglomération bordelaise, du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre, et des Lacs médocains.

Lo SCoT dell'area metropolitana bordolese: dalla metropoli al progetto integrato di territorio

Frédéric Brigant, Luana Giunta, Sylvia Labèque

Riassunto. Il territorio dell'area metropolitana di Bordeaux dispone di uno strumento giuridico trasversale, noto come SCoT 'Grenelle', che stabilisce un quadro di intervento operativo e condiviso da tutti gli attori del paesaggio locale. Una struttura, il Sysdau, sta pilotando una realizzazione già avviata ma che richiede ancora più risorse perché i suoi orientamenti e i suoi obiettivi trovino declinazioni e traduzioni concrete sul campo. La considerevole differenza di risorse umane o finanziarie tra la metropoli e i territori limitrofi rappresenta un ostacolo all'attuazione di questa dinamica. Per questo motivo, i progetti del Sysdau propongono di controbilanciare le forze metropolitane attraverso la valorizzazione del territorio periurbano. Tutti questi progetti sono iscritti nel quadro della transizione e dell'innovazione territoriale. Sono quindi in linea con gli imperativi di adattamento necessari a costruire le città resilienti di domani a contatto diretto con il proprio ambiente, sia naturale sia istituzionale.

Parole-chiave: metropoli; pianificazione del territorio; paesaggio; economia locale; transizione territoriale.

Introduzione

Il territorio dell'area metropolitana bordolese coincide con un perimetro politico di cooperazione all'interno del quale si costruisce, da vent'anni, una visione condivisa di sviluppo territoriale. La struttura di questa porzione del territorio girondino è molto complessa. Risulta essere una sorta di combinazione tra dinamiche metropolitane, centralizzate sulla metropoli bordolese, e territori aperti frammentati, costituiti da paesaggi fortemente funzionalisti e contemporaneamente connotati da un'economia agricola a forte carattere identitario. I flussi di materia, la produzione e la localizzazione di economie, le possibilità di sviluppo convergono verso la metropoli. Tuttavia, l'area metropolitana bordolese rappresenta un caso particolare ed è proprio per questo che ha un'importanza notevole nell'analisi delle politiche territoriali e nelle dinamiche spaziali. Infatti in Francia negli ultimi trent'anni, in seguito alla politica nazionale delle 'métropoles d'équilibre' si sono susseguiti programmi e politiche volti a conseguire il decentramento. Nell'area metropolitana bordolese si è optato per una costruzione collettiva delle politiche locali del Sysdau, sindacato misto che raggruppa sette comunità di comuni e una metropoli. Queste politiche hanno creato, in vent'anni, un ponte tra la metropoli e le periferie attraverso una tensione verso la ridistribuzione ugualitaria delle ricchezze, grazie ad un mutuo supporto per uno sviluppo condiviso del territorio. Le istanze decisionali del Sysdau, costituito da una rappresentanza binomiale tra metropoli e territori limitrofi, hanno iniziato a configurare un modello di crescita vincente solo se condiviso con l'integrità dei territori dell'area metropolitana. L'area metropolitana bordolese inizia dunque a riconfigurarsi attraverso una geografia che ridefinisce le relazioni e ristabilisce i pesi dell'armatura urbana attraverso una concezione equa dei territori.

Il territorio del Sysdau inizia ad uscire dagli schemi teorici consueti della letteratura metropolitana: la metropoli diventa un nodo di una maglia policentrica a una scala più ampia. Nella nuova strategia metropolitana, il ritorno alle dinamiche locali costituisce un contrappeso importante. La volontà di ricostituire equilibri ambientali e ritrovare le identità locali attraverso il paesaggio e la riattivazione di un'economia periurbana ha permesso di dirigere le strategie di sviluppo verso una dimensione sostenibile e responsabile delle dinamiche co-evolutive del territorio dell'area metropolitana bordolese.

1. Lo SCoT dell'area metropolitana: fare metropoli diversamente

Lo SCoT¹ dell'area metropolitana bordolese, approvato nel 2014, è un progetto portato avanti dal Sysdau. I membri del Sysdau hanno armonizzato le politiche locali secondo una visione condivisa di sviluppo territoriale e, attraverso lo SCoT, hanno proposto un quadro di coerenza e di compatibilità per i livelli di pianificazione comunali e intercomunali. L'insieme dei territori del Sysdau è composto oggi da otto intercomunalità² che raggruppano 94 comuni con una popolazione stimata, al 2016, a 950.000 abitanti. L'ambizione di gestire la forte attrattività della metropoli bordolese è stata da sempre il cuore del progetto SCoT.

All'epoca della redazione dello SCoT al centro del piano si poneva la necessità di elaborare una proposta di scenario che avrebbe dovuto ristabilire una geografia equilibrata del territorio, attraverso una ridistribuzione delle nuove economie e delle attrattività in tutto il territorio dell'area metropolitana. La strategia adottata è stata quella di controbilanciare le dinamiche metropolitane attraverso mezzi che avrebbero permesso lo sviluppo dei territori limitrofi, ovvero la rivitalizzazione delle periferie metropolitane. Al progetto dello SCoT dell'area metropolitana bordolese sono stati integrati anche i principi dello sviluppo sostenibile che ne hanno costituito il valore aggiunto. La necessità di integrare gli aspetti ambientali era una prerogativa legislativa che strutturava già da qualche anno le politiche d'intervento delle collettività pubbliche. Le dimensioni ambientali e paesaggistiche diventano quindi la base del progetto SCoT, al quale si connettono in seguito gli altri assi. Questa disposizione permette allo SCoT dell'area metropolitana bordolese di essere il primo schema di coerenza territoriale pilota delle leggi Grenelle³.

¹ Lo Schema di coerenza territoriale è uno strumento di pianificazione territoriale introdotto dalla legge di Solidarietà e Rinnovo Urbano (SRU) del 2000.

² L'area metropolitana bordolese è composta da Bordeaux Métropole e da sette comunità di comuni: Médoc Estuaire, Secteur de Saint-Loubès, Coteaux Bordelais, Créonnais, Portes de l'Entre-deux-Mers, Montesquieu, et Jalle Eau Bourde.

³ Le leggi Grenelle, la prima del 2009 e la seconda del 2010, costituiscono la traduzione in atti legislativi del Grenelle de l'Environnement, dibattito nazionale sulle disposizioni di integrazione delle dinamiche ambientali nelle politiche e negli strumenti di pianificazione urbana e territoriale.

Questo passaggio spiega la postura del Sysdau nel definire la strategia dello SCoT: equilibrare lo sviluppo economico e demografico del territorio partendo dalle dinamiche ambientali e dalla solidarietà territoriale. Si tratta di un nuovo modo di 'fare' metropoli attraverso un modello di sviluppo innovativo e creativo. Lo SCoT propone dunque i suoi quattro assi strategici di progetto: la metropoli natura (*métropole nature*), la metropoli responsabile (*métropole responsable*), la metropoli attiva (*métropole active*) e la metropoli efficiente (*métropole à haut niveau de services*).

La *métropole nature* fissa in modo netto i limiti all'urbanizzazione sia attraverso la definizione di aree di massima espansione urbana che delle aree agricole, naturali e forestali protette dall'urbanizzazione. Protezioni specifiche vengono applicate con la definizione dei perimetri degli *spazi naturali maggiori*, delle *terre viticole protette* per i vigneti aventi un forte valore storico e pedologico, delle aree agricole e silvicole. La metropoli natura ripropone una configurazione del territorio aperto partendo dalla *trame bleue* (rete idrologica), dalle aree interessate dal rischio idrogeologico e dai principali corridoi ecologici. La valorizzazione del periurbano metropolitano è il cuore del progetto della *métropole nature*, che viene tradotto con la definizione di aree per progetti agro-urbani.

La *métropole responsable* fonda le sue proposte progettuali sull'esigenza di indurre una sobrietà energetica e sul settore fondiario, preservando le risorse del territorio, proponendo una gestione sostenibile e riducendo i rischi. Le azioni specifiche riguardano la riduzione del consumo di suolo attraverso i perimetri di massima espansione urbana e la razionalizzazione dell'occupazione dello spazio urbano, proponendo un migliore equilibrio tra progetti di rinnovo urbano e progetti di nuova espansione. La questione energetica e la riduzione dei rischi (idrogeologico, inquinamento, nocività, ecc.) sono l'argomento centrale in questo capitolo dello SCoT.

La *métropole active* propone una conciliazione tra sviluppo economico, coesione sociale ed equità territoriale. Le azioni specifiche mirano al miglioramento dell'attrattività economica attraverso: la disposizione di una rete di accessibilità performante, lo sviluppo di una strategia sulla logistica, l'identificazione delle filiere emergenti e dei punti di accesso all'area metropolitana, la creazione di una rete di poli economici di eccellenza ottimizzando le ricchezze turistiche e patrimoniali come fattore identitario del territorio.

La *métropole à haut niveau des services* propone di ripensare l'attrattività metropolitana agendo sulla rete di prossimità e sulla mobilità dolce, grazie a uno schema metropolitano di mobilità e al disegno di una geografia prioritaria per la ridistribuzione dell'offerta urbana attorno alle centralità. Gli obiettivi sono quelli di sviluppare un sistema di trasporto collettivo unitario⁴, pratiche alternative e complementari di trasporto, e di perseguire l'ottimizzazione della rete stradale esistente. La

geografia prioritaria dell'offerta urbana fissa le basi per uno sviluppo responsabile, attraverso un'intensificazione delle centralità in relazione all'offerta di trasporto collettivo.

In seguito all'approvazione dello SCoT si è deciso di continuare il processo di sperimentazione delle azioni proposte al momento dell'elaborazione del documento, così che gli obiettivi venissero applicati e declinati nei vari progetti locali. Per far fede a tali proposte sono state create delle commissioni di attuazione (associando politici, tecnici e rappresentanze del mondo professionale) per seguire la traduzione concreta dei quattro assi strategici del progetto di territorio attraverso le seguenti commissioni: "agricoltura, viticoltura silvicoltura", "qualità urbana e sviluppo sostenibile", "pianificazione commerciale ed economica", "centralità e mobilità".

Oggi si assiste alla configurazione di un nuovo paradigma: i principi dello sviluppo sostenibile si esprimono o potrebbero esprimersi su nuovi modi alternativi di favorire lo sviluppo, come la transizione energetica, la transizione climatica, la questione alimentare, la chiusura dei cicli di materia e l'economia circolare, la gestione degli spazi verdi e della sanità ambientale. Nel campo di questo nuovo paradigma, l'articolazione tra la metropoli e i territori limitrofi prende maggiore importanza.

Nella fase applicativa dello SCoT sono emerse nuove poste in gioco attorno alla questione del paesaggio, dell'acqua, degli spostamenti, dell'energia e del clima. Queste nuove sfide hanno condotto alla creazione di nuovi 'cantieri di pianificazione' per poter tradurre concretamente tali disposizioni in progetti

2. I cantieri della transizione territoriale dello SCoT: un progetto metropolitano comune

Lo SCoT, attraverso la sua attuazione, entra in una nuova fase operativa, sperimentale, di negoziazione. I territori dell'area metropolitana hanno imparato a lavorare insieme, a discutere, a condividere punti di vista comuni, a costruire degli scenari futuri rispettando le peculiarità, le singolarità e le volontà di ciascuno. Poiché essi condividono le stesse sfide e le stesse priorità, delle nuove cooperazioni metropolitane possono essere previste, immaginate e concepite.

Attraverso la creazione delle quattro commissioni di lavoro, il Sysdau si impegna nella redazione di cinque grandi progetti localizzati sulle aree di interfaccia tra Bordeaux Métropole e i sette territori limitrofi. Questi 'cantieri' sono la prova di una nuova *vision* sostenuta dai rappresentanti eletti del Sysdau per adempiere all'impegno di creare nuovi equilibri territoriali, valorizzare la capacità dei territori di poter produrre dei progetti in modo collaborativo e complementare, lavorare sulla mobilitazione indispensabile degli attori pubblici e privati per poter realizzare le politiche pubbliche. Tali progetti verranno realizzati con tempistiche e metodologie differenti, proprie di ogni 'cantiere'. Tutti i progetti esposti nel testo che segue dispongono di documenti di lavoro dedicati a diversi stadi di avanzamento.

⁴ Una rete unitaria riguarda una rete di mobilità collettiva mutualizzata tra i vari operatori di trasporto.

2.1 La carta dell'impegno per i paesaggi e le agricolture

Elaborata in concertazione con la totalità degli attori e dei partner associati fin dagli inizi del processo, la carta per i paesaggi e le agricolture mira ad attuare una politica di valorizzazione del territorio agricolo e del suo paesaggio. Questo approccio sperimentale vede la creazione di parchi agricoli multifunzionali periurbani per favorire lo sviluppo di un'agricoltura di prossimità, mobilitando gli strumenti di gestione fondiaria, normativi e finanziari appropriati. Tale progetto di valorizzazione delle aree agricole, naturali e forestali mira a incoraggiare l'emergenza di progetti locali dedicati allo sviluppo del territorio rurale e all'equilibrio alimentare, turistico, ambientale e ricreativo.

Gli assi strategici della carta rivelano la filosofia del Sysdau riguardo tale cambiamento di approccio al territorio. Si tratta di una postura innovativa che mira contemporaneamente a un'evoluzione delle pratiche, della governance e degli strumenti di pianificazione del territorio. La prima strategia riguarda la valorizzazione del patrimonio territoriale in quanto fondamento identitario dei luoghi, attraverso la riattivazione dei saperi locali per uno sviluppo endogeno del paesaggio e della rappresentazione culturale dei suoi attori. In secondo luogo vi è la proposta di cambiamento dall'approccio metodologico classico dell'ecologia (basato sulle *trames vertes set bleues*) verso una concezione di reti ecologiche multifunzionali, attraverso un nuovo sistema di governance dell'ambiente bottom-up, che si appoggerà sull'azione dei sindacati di gestione dei bacini idrografici (*syndicats des bassins versants*⁵). La terza strategia riguarda l'elaborazione di una metodologia di azione sulle aree di contatto tra città e campagna, avendo come obiettivo quello di evidenziare i vari casi di margini urbani e le situazioni di conflitto possibili per costruire un pannello di strumenti di pianificazione e norme a disposizione delle collettività locali. La quarta strategia riguarda la proposta di un'evoluzione del concetto di compensazione ecologica⁶ e agricola⁷ verso una forma di 'conciliazione gestionale', che implica la creazione di una relazione reciproca tra progetti agricoli e progetti urbani attraverso forme integrate di progetti agro-urbani. La quinta strategia riguarda la disposizione di un sistema agroalimentare locale che canalizzi le reti di distribuzione e le filiere esistenti attraverso un sistema sinergico e complementare.

Le sfide della sostenibilità ecologica, della multifunzionalità degli spazi e delle economie capaci di promuovere una valorizzazione e una retro-innovazione⁸ delle risorse territoriali,

⁵ Sono un'entità di cooperazione territoriale che riunisce vari attori locali su questioni riguardanti la pianificazione e la valorizzazione dei bacini idrografici e delle funzionalità idrologiche.

⁶ Legge n. 2016-1089 dell'8 agosto 2016 per la riconquista della biodiversità, della natura e dei paesaggi.

⁷ Legge n. 2014-1170 del 13 ottobre 2014 dell'avvenire per l'agricoltura, l'alimentazione e la foresta.

⁸ Per retro-innovazione si intende letteralmente la combinazione tra valori del passato e soluzioni future. Questo concetto è stato introdotto da Terry Marsden nel 2002 e in seguito reintrodotta dai territorialisti italiani attraverso Alberto

mirano alla gestione dei conflitti d'uso del territorio e alla creazione di nuove sinergie nell'interfaccia di due mondi che si incontrano: l'urbano e il rurale.

2.2 Un piano per il clima, l'aria e l'energia sull'area metropolitana borselese

Il modello di sviluppo del territorio proposto nello SCoT è quello di una metropoli che consumi poca energia, la valorizzi al meglio e occupi il minimo spazio indispensabile; quello di una metropoli che mette l'ambiente al centro delle sue preoccupazioni. Le fonti di energie rinnovabili presenti localmente dovrebbero essere destinate, in condizioni di economia sostenibile, per i bisogni del costruito esistente e futuro. In parallelo, uno sforzo considerevole dovrebbe essere fatto riguardo la gestione del consumo energetico. La scala dell'area metropolitana costituisce per gli attori locali il perimetro pertinente per trattare tali problematiche.

Il progetto prevede, al di là della traduzione degli obblighi normativi, un'immaginazione collettiva delle azioni possibili, concertata con la totalità degli attori della transizione energetica, sui territori componenti l'area metropolitana borselese. Il Sysdau accompagnerà nello specifico le collettività territoriali per la realizzazione dei progetti. L'obiettivo è di assicurare la resilienza dell'area metropolitana borselese e delle 7 comunità di comuni (180 000 abitanti) per risolvere le criticità connesse alla precarietà energetica, climatica e di qualità dell'aria. I mezzi di applicazione concreta consisteranno nella definizione di una strategia territoriale e operativa sull'area metropolitana e di un accompagnamento alle collettività per la realizzazione dei loro PCAET (Piani Clima Aria Energia Territoriale).

2.3 Un programma integrato sull'acqua

Una delle priorità del Sysdau è di rimettere la questione dell'acqua al centro dei dibattiti vista la consueta abitudine di trattare tale preoccupazione in modo tematico e non trasversale. La proposta è quella di costituire un progetto integrato con tutti gli attori coinvolti nel processo di gestione della risorsa acqua. Varie tematiche saranno trattate:

- adeguamento delle risorse in base allo sviluppo,
- gestione e anticipazione dei rischi,
- valorizzazione dei paesaggi e dell'ambiente,
- gestione ottimizzata delle acque reflue e pluviali,
- ritrovamento del legame con i fiumi, creando un punto di forza per rilanciare il turismo.

Questa iniziativa ha come obiettivo quello di mettere le dinamiche idrauliche/idrologiche al centro delle disposizioni pianificatorie e delle politiche locali, soprattutto in relazione all'arrivo della competenza GEMAPI⁹ che è dal 2018 obbligatoria per tutte le collettività territoriali.

Magnaghi. Nel trattato sulla bioregione urbana, Magnaghi spiega che è attraverso la retro-innovazione che le forme cooperative e comunitarie possono favorire la ricostruzione del mondo di produzione contadina (Magnaghi, 2014).

⁹ La competenza GEMAPI (*Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations*) è stata creata dalla legge MAPTAM del 2014. È una competenza mirata e obbligatoria relativa alla gestione dei milieu acquatici e alla prevenzione delle inondazioni attribuita ai comuni e agli enti pubblici di cooperazione intercomunale a fiscalità propria.

2.4 Il programma d'azione economica dell'area metropolitana

Questo programma mira in un primo momento a confortare il parco economico esistente al fine di ridurre il consumo di suolo e rinforzare le filiere locali per far fronte alle pressioni commerciali e terziarie. L'accessibilità delle piattaforme economiche costituisce un punto fondamentale che viene trattato in modo trasversale in altri cantieri dello SCoT.

Le azioni da intraprendere mirano all'identificazione delle potenzialità dei siti economici che potrebbero accogliere nuove funzionalità in una logica di riorganizzazione territoriale attraverso: funzioni industriali/artigianali, economia legata ai servizi (siti per lo sviluppo delle PMI/PME, spazi di coworking, ecc.), economia 'residenziale' (sanità, svago).

Un altro punto fondamentale del programma è la promozione dello sviluppo turistico. L'area metropolitana dispone, grazie alle sue specificità naturali e al suo largo bacino di utenti, di un enorme potenziale in materia di aree di svago e di turismo di prossimità, che saranno valorizzati. In linea con tale proposizione, verrà valorizzato anche lo sviluppo dell'enoturismo attraverso l'ottimizzazione di progetti che creeranno degli impatti economici virtuosi sul territorio, senza interferire con la protezione delle aree agricole e naturali.

2.5 Una rete 'espressa' di intermodalità dell'area metropolitana bordolese

Si tratta del proseguimento della fase sperimentale del *Greenelle* di mobilità e della carta delle mobilità dell'agglomerazione bordolese prodotta qualche anno fa dagli attori locali del territorio. I territori metropolitani si trovano, oggi, nella necessità immediata di avere dei trasporti rapidi, performanti, efficaci, organizzati sull'intera scala metropolitana, che possano permettere in priorità un rapido accesso al cuore dell'agglomerazione e alle zone economiche, di lavoro e di formazione. Per questo motivo la rete 'espressa' delle mobilità sarà ripensata attraverso la creazione di assi di mobilità strutturanti sull'area metropolitana e sul bacino di utenza degli SCoT limitrofi al Sysdau, attraverso la proposta di mezzi di trasporto alternativi e concorrenziali all'automobile individuale (miglioramento delle frequenze, riduzione delle fermate intermedie, messa in relazione con l'offerta di rete interurbana, ecc.).

La proposta è di disporre di reti di trasporto articolate tra loro per un migliore accesso ai territori e ai poli multimodali. Questa armatura viaria dell'area metropolitana bordolese si organizzerà attraverso la complementarietà di più reti e su una logica di interconnessione delle linee strutturanti.

Al fine di migliorare l'efficienza della totalità della rete, sarà necessaria l'espressione di una nuova governance: un sindacato di trasporti sull'area metropolitana bordolese. Forme di cooperazione e di contrattualizzazione, ancora da inventare, potranno costruire una visione prospettiva dell'avvenire dei territori nel rispetto delle specificità di ciascuno.

3. Il patto di cooperazione metropolitana per l'innovazione urbana: la contrattualizzazione con i territori limitrofi

Lo Stato francese, in linea con le 15 metropoli definite dalla legge MAPTAM, ha lanciato alla fine del 2016 un patto mirato a sostenere le metropoli per il loro sviluppo sostenibile, per le iniziative innovative, per il loro ruolo nelle alleanze territoriali supportando di fatto l'aumento delle competenze che gli enti metropolitani hanno acquisito.

L'ambizione di questo patto è di riconoscere il ruolo strutturante delle metropoli, di incoraggiare le loro reti internazionali, di favorirne le relazioni e di riunire i mezzi istituzionali e finanziari per sostenerne il ruolo nello sviluppo equilibrato della Francia. Negoziato tra lo Stato e le metropoli, il patto identifica i campi strategici di innovazione che ambedue i soggetti vorrebbero attuare congiuntamente, le sperimentazioni da condurre, i partenariati da sviluppare e i mezzi per garantire la diffusione delle buone pratiche tra le metropoli. È di fondamentale importanza prendere in considerazione, grazie a tale patto di innovazione, i contesti territoriali nei quali le metropoli si evolvono ed assicurarne l'irrigazione economica sui territori limitrofi.

Riguardo Bordeaux Métropole, il patto prevede di potenziarne l'eccellenza economica e i legami internazionali attraverso la realizzazione di operazioni di interesse metropolitano: Bordeaux Aeroporto e Bordeaux Inno Campus. Ognuna delle operazioni dovrà accogliere 10.000 posti di lavoro supplementari entro il 2030. Queste due operazioni saranno la traduzione palpabile del patto d'innovazione tra lo Stato e la metropoli bordolese.

Il patto metropolitano d'innovazione di Bordeaux Métropole si concentra particolarmente sull'individuare processi adeguati e innovativi per rispondere alle esigenze di flessibilità, affidabilità ed efficienza operativa realizzabili attraverso il fondo di sostegno agli investimenti pubblici e locali e, soprattutto, grazie alla strategia di cooperazione con i territori limitrofi alla metropoli. Nella parte riguardante la cooperazione metropolitana, il Sysdau si è posizionato velocemente come interlocutore pertinente. I lavori condotti recentemente e la sperimentazione dei 'cantieri della transizione territoriale dello SCoT' si sono rivelati i più adatti ad equilibrare le operazioni di interesse metropolitano.

La negoziazione e la firma di questo contratto metropolitano d'innovazione urbana tra la metropoli e i territori limitrofi costituiscono una novità e un accrescimento della solidarietà territoriale.

In linea con Bordeaux Métropole, il Sysdau organizzerà la governance sotto forma di una conferenza di servizi con i rappresentanti eletti dell'area metropolitana bordolese. In seguito verranno create delle commissioni operative sui vari assi tematici e campi di interesse condivisi che uniranno gli attori dei territori coinvolti. Questo dialogo costante tra i territori servirà a sviluppare la conoscenza reciproca e una lettura condivisa delle nuove sfide della pianificazione del territorio in termini di esperienze, metodologie e strumenti d'intervento.

Negli assi del partenariato tra Bordeaux Métropole e il Sysdau saranno identificate, valutate e sostenute le potenzialità di sviluppo dei territori limitrofi alle aree coinvolte nelle operazioni di interesse metropolitano. Nello specifico, le azioni declineranno e approfondiranno i cantieri in corso proposti dal Sysdau sugli assi di cooperazione seguenti:

Asse 1 - Qualità ambientale / valorizzazione energetica

Azione 1 – Conciliazione gestionale¹⁰

Azione 2 – Progetti agro-urbani

Azione 3 – Reti ecologiche multifunzionali

Azione 4 – Sistema agroalimentare locale

Azione 5 – Valorizzazione energetica

Asse 2 - L'accessibilità ai siti e la mobilità dei flussi

Azione 6 – Assi di progetto della rete espressa di intermodalità

Azione 7 – Evoluzione e ottimizzazione dei nodi autostradali

Azione 8 – Mobilità alternativa

Asse 3 - L'organizzazione economica e l'accesso al digitale

Action 9 – Ottimizzazione e messa in rete

Action 10 – Nuove tecnologie e innovazione

Queste azioni permetteranno di intraprendere e finanziare degli studi specifici fino a condurre a investimenti diretti alle collettività territoriali o a suscitare interesse da parte di stakeholders potenziali. La volontà di 'fare progetto' è fondamentale per innescare delle dinamiche per i territori che sono esclusi dai classici canali di finanziamento. Il dinamismo metropolitano non può permettersi attese quindi serve controbilanciare tale potenza metropolitana e tale rapidità d'evoluzione attraverso una costruzione locale di progetti ugualmente rapida e dinamica.

Il nuovo paradigma della pianificazione metropolitana è in procinto di attuarsi: le metropoli sono obbligate a uscire dalla loro visione monocentrica, hanno bisogno di rivitalizzare i territori periferici, di ridistribuire i pesi dello schema economico e di ricreare un policentrismo metropolitano per ritrovare la loro sopravvivenza e soprattutto per evolversi verso nuove configurazioni territoriali.

Riferimenti bibliografici

A'URBA – AGENCE D'URBANISME BORDEAUX MÉTROPOLÉ AQUITAINE (2011), *De la ville à la métropole, 40 ans d'urbanisme à Bordeaux*, Editeur Le Festin, Bordeaux.

DEMAZIÈRE C. (2005), *Les procédures contractuelles en France : essai de bilan. Nécessité et limites de l'organisation des relations entre acteurs publics dans une République « une, indivisible et décentralisée »*, Université de Tours, UMR CITIERES 6173, Tours.

MAGNAGHI A. (2000), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.

MAGNAGHI A. (2014), *La biorégion urbaine. Petit traité sur le territoire bien commun*, Eterotopia France, Paris.

MAGNAGHI A., FANFANI D. (2010), *Patto città campagna. Un progetto di bioregione urbana per la Toscana centrale*, Alinea, Firenze.

ROCHEFORT M. (2002), "Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui", *Strates* rivista online, <<https://journals.openedition.org/strates/515>>.

ZEPF M., ANDRES L. (2011), *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.

Con una formazione universitaria pluridisciplinare (comprendente ambiente, pianificazione e diritto), **Frédéric Brigant** ha lavorato dal 2004 in numerose strutture pubbliche in Francia. Dal 2013 lavora nell'équipe del Sysdau come referente principale del monitoraggio e dell'applicazione dello SCoT.

Laureata con il massimo dei voti in Pianificazione e progettazione della città e del territorio all'Università di Firenze, dal 2016 **Luana Giunta** è la referente della "charte des agricultures et des paysages" al Sysdau. Si occupa inoltre di sperimentazioni bioregionali in contesti metropolitani francesi.

Laureata in Diritto urbanistico, **Sylvia Labèque** è dal 2011 direttrice del Sysdau. In precedenza era stata responsabile d'équipe all'Agenzia di urbanistica di Bordeaux, dove ha coordinato l'elaborazione degli SCoT dell'Area metropolitana bordeaux, del Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre e dei Lacs médocains.

Didascalie

Figura 1. Il perimetro del Sysdau e gli Enti territoriali che lo compongono.

Figura 2. Gli assi strategici dello SCoT dell'area metropolitana bordeaux. Da sinistra: la *métropole nature*, la *métropole responsable*, la *métropole active* e la *métropole à haut niveau de services*.

Figura 3. Gli assi strategici della *charte des agricultures et des paysages* dell'area metropolitana bordeaux.

Figura 4. Le componenti del programma integrato sull'acqua dell'area metropolitana bordeaux.

Figura 5. Sintesi delle componenti della *métropole active* che guideranno il piano d'azione economica dell'area metropolitana bordeaux.

Figura 6. Gli assi strategici del *réseau express d'intermodalités* dell'area metropolitana bordeaux.

¹⁰ Ovvero una forma di conciliazione tra compensazione ecologica, agricola, forestale e progetti urbani.