

SCoT

de l'aire
métropolitaine
bordelaise

2001



Document d'Orientation et d'Objectifs

1

Rapport principal

Document d'aménagement commercial

Dispositions particulières liées à la loi Littoral

Cartographies

Atlas des territoires

Espaces agricoles, naturels et forestiers protégés

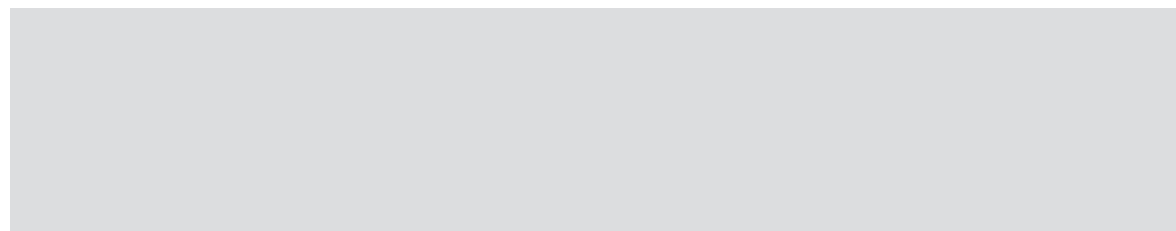
Enveloppes urbaines et secteurs de constructions isolées

SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise
approuvé le 13 février 2014

Sommaire

1	Le parti d'aménagement	12
	Les grands principes d'organisation du territoire	
	Le projet de nature comme socle du projet d'aménagement	17
	Une organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée à l'échelle métropolitaine	23
	Une offre urbaine de qualité, entre dynamisme métropolitain et douceur locale	29
2	Les orientations générales	33
	Les prescriptions et recommandations du projet	
	L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire grandeur nature	37
	Pour une métropole nature	
	A Protéger le socle agricole, naturel et forestier	40
	B Structurer le territoire à partir de la trame bleue	52
	C Affirmer les qualités et fonctionnalités des paysages de l'aire métropolitaine bordelaise	60
	D Soutenir des agricultures de projets de nature au service des territoires	66
	L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire économe	73
	Pour une métropole responsable	
	E Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers	76
	F Économiser l'énergie et amorcer la transition énergétique	84
	G Anticiper et répondre aux besoins futurs en eau potable en préservant les nappes profondes	86
	H Réduire la dépendance de l'aire métropolitaine à l'importation de matériaux de construction	90
	I Prendre en compte le cycle de l'eau pour organiser le développement urbain	92
	J Protéger les biens et les personnes contre le risque inondation	94
	K Rendre moins vulnérable l'aire métropolitaine bordelaise aux autres risques et nuisances	104
	L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire en essor	107
	Pour une métropole active	
	L Améliorer les échanges et la communication pour une meilleure attractivité économique	112
	M Renforcer la dynamique économique métropolitaine	116
	N Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques ...	128
	O Optimiser les richesses touristiques et patrimoniales	130
	L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire à bien vivre	136
	Pour une métropole à haut niveau de services	
	Construire un schéma métropolitain des mobilités	
	P Axe 1 Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire	140
	Q Axe 2 Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires	146
	R Axe 3 Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines	152
	S Promouvoir un développement urbain raisonné	156
	T Assurer une production de logements suffisante et diversifiée	162
	U Mener à bien les grands projets d'équipements	170
	V Mettre l'équipement commercial au service du développement des territoires	172
3	La mise en œuvre du projet	183
	Le dispositif de gouvernance, de mise en œuvre et de suivi du SCoT	
	Le Sysdau, l'instance de gouvernance renouvelée	189
	Le dispositif de mise en œuvre du SCoT	193
	L'ingénierie territoriale d'accompagnement des collectivités	219

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire à bien vivre



Pour une métropole à haut niveau de services

Pour une métropole à haut niveau de services

Entre dynamisme métropolitain, proximité et douceur locale

Parce que créer de la cohérence territoriale, c'est avant tout proposer l'accès aux services urbains, à tout, pour tous et sur tous les territoires, le projet doit proposer les mêmes facilités à tous les métropolitains, les mêmes accessibilités aux emplois, aux services, à l'éducation et à la culture, aux loisirs, aux espaces de nature, à la santé, etc.

Pour autant, cette offre urbaine généreuse, ce haut niveau de services pour tous ne peut pas se concrétiser partout de la même manière.

D'abord, parce que face au changement climatique et à la raréfaction tant des ressources publiques que des ressources naturelles (énergies fossiles, espace, eau), l'obligation d'adopter une certaine sobriété conduit à faire de la mutualisation un principe essentiel de la gestion urbaine et de l'organisation territoriale et devient une évidence qui s'impose tout naturellement.

Ensuite, parce que les résultats des enquêtes ménages ont montré que le pouvoir attracteur des transports en commun avait fait son effet, mais sur une aire limitée du cœur d'agglomération, laissant, pour une grande part restante du territoire, une place dominante à la voiture.

Pour limiter cette dépendance à la voiture, il ne s'agit pas seulement de proposer des services alternatifs en transports sur les territoires aujourd'hui urbanisés, mais également d'organiser la ville en conséquence en s'appuyant sur les corridors de transports collectifs et les différents niveaux de polarités.

Une des réponses se trouve également dans la densité que l'aire métropolitaine bordelaise saura nouer dans ses réseaux, dans la qualité de ses interactions territoriales, dans une conception qui autorise un usage plus partagé des espaces et des équipements.

La construction d'une métropole « à haut niveau de services » par la fabrication de territoires plus accessibles, plus économes et plus attractifs suppose de renforcer le lien entre développement urbain et réseaux de transports collectifs. Dès les années 2000, la mise en cohérence de la planification urbaine avec le développement du réseau de transports collectifs et la construction d'un système de transports au service du projet d'aménagement territorial étaient déjà affirmées avec force dans le Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise.

Pour autant, cette stratégie de cohérence urbanisme/transports, dont les effets en termes de recentrage, de renforcement des centralités et du cœur d'agglomération, d'attractivité et de nouvelle offre urbaine sont réels, doit être poursuivie et élargie à l'ensemble de l'aire métropolitaine bordelaise.

Au moment où l'aire métropolitaine bordelaise aborde un nouveau cycle de développement et où de grandes ambitions sont exprimées sur le territoire, il est proposé, à travers le projet de SCoT, un processus d'organisation du territoire, déclinable à différentes échelles pour optimiser la fabrique métropolitaine à partir de l'offre en transports.

Les réponses à apporter en matière d'aménagement du territoire pour une métropole à haut niveau de services supposent la prise en compte d'un fonctionnement à triple échelle : le niveau très local au plus près des habitants, le niveau des proximités au niveau des bassins de vie et des quartiers et le niveau métropolitain d'accessibilité aux grandes fonctions urbaines. Ainsi, les orientations principales pour une métropole à haut niveau de services se déclinent selon :

Un schéma métropolitain des mobilités

Dans un premier temps, pour bien fonctionner, les territoires métropolitains ont besoin de transports rapides, performants, efficaces, organisés à l'échelle de la métropole.

Dans l'objectif d'accéder rapidement au cœur d'agglomération, et plus particulièrement aux zones d'emploi, aux centralités principales, aux grands équipements, un réseau performant de liaisons rapides et hiérarchisées est proposé. Ce réseau métropolitain suppose la création de lignes structurantes et performantes, des vitesses commerciales compétitives par rapport à la voiture particulière, des arrêts plus espacés que dans les lignes de desserte locale, et un développement de sites propres, selon les besoins et les contraintes. Cette armature de réseau métropolitain s'organise doublement sur la mise en complémentarité de plusieurs réseaux et sur une logique de rabattement sur les lignes structurantes.

La question de la coordination des Autorités organisatrices des transports (AOT), notamment à travers le travail sur l'interconnexion des réseaux (en cours de réalisation), devra permettre

d'améliorer l'efficacité de l'ensemble du réseau. Il devra également permettre de répondre aux principaux flux de mobilité entre l'intérieur et l'extérieur de l'agglomération.

En outre, il est fondamental pour une métropole de la douceur de vie de rendre accessibles et disponibles le maximum de services urbains. Cela nécessite plus de fluidité, mais surtout plus de proximité.

Afin de compléter le dispositif de desserte rapide, un réseau de transports collectifs de proximité se décline en fonction de la typologie des besoins.

Dans la partie centrale de l'aire métropolitaine, le projet propose, sur la base du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) approuvé en 2011 par la CUB, de compléter le réseau de tramway par un maillage important de transports collectifs en site propre de desserte fine.

Dans les territoires périphériques plus vastes et moins peuplés, le réseau proposé s'articule autour d'une offre de transports de proximité et d'une offre de transports à la demande qui répondent aux besoins de proximité à l'échelle des bassins de vie, en connexion avec le réseau d'agglomération.

Parallèlement, organiser et encourager le développement des pratiques alternatives et complémentaires est un objectif fondamental afin d'élargir le spectre des solutions aux habitants.

Aussi, chaque habitant de l'aire métropolitaine bordelaise devrait avoir accès, en moins de 15 minutes de déplacement en mode doux, à pied ou en vélo, aux espaces de proximité et de services, en particulier dans le cadre d'un itinéraire logement/pôle multimodal/lieu de travail quotidiennement utilisé. À ce titre, dans une logique de chaîne intermodale, les modes actifs (marche, vélo, etc.) doivent être pleinement intégrés au dispositif dans la mesure où ils constituent une alternative de plus en plus crédible aujourd'hui sur une large partie du territoire au vu de l'évolution des pratiques des habitants de la métropole.

Ainsi, le projet propose le développement d'un réseau doux complémentaire autour des polarités qui concentrent les principaux services urbains, et plus généralement les services du quotidien et les lieux de convivialité (petits commerces, lieux de culture, boutiques des artisans, écoles, espaces de loisirs, etc.).

Malgré le développement d'une offre alternative à la voiture solo subsisteront sans doute des difficultés de déplacements au sein de l'aire métropolitaine face auxquelles le SCoT doit faire des propositions, et ce en tenant compte des évolutions à venir, tant du point de vue énergétique que du point de vue démographique.

Ainsi, dans un contexte peu enclin à créer de nouvelles grandes infrastructures routières, une réflexion particulière sur l'optimisation de la gestion des infrastructures actuelles vers une intensification et une diversification des usages et des services doit être menée, intégrant l'idée de faire émerger un nouveau réseau structuré autour des grandes allées métropolitaines.

La géographie prioritaire de l'offre urbaine autour de centralités

Le développement de la métropole doit permettre à chacun de bénéficier d'un habitat adapté à ses conditions et modes de vie. Il s'agit pour chaque habitant de l'aire métropolitaine de « se loger », mais plus largement de bénéficier d'une vie quotidienne facile, par une attention soutenue aux services de proximité (équipements publics adaptés, notamment), du logement mais aussi de son lieu de travail ou de formation, ou d'un pôle intermodal. Ainsi, la production de logements, qui se doit d'être à la hauteur des ambitions démographiques, sa diversification ainsi que sa localisation restent des questions centrales sur l'aire métropolitaine.

Parallèlement, facteur essentiel pour répondre aux besoins des populations, le commerce a de réels impacts sur l'organisation des territoires et doit contribuer à l'attractivité de l'aire métropolitaine bordelaise.

Son développement est aujourd'hui soumis à de nouvelles exigences, en termes d'aménagement du territoire et de développement durable, et à de nouveaux modes de vie à l'origine d'une redéfinition de ses formats et modes de distribution.

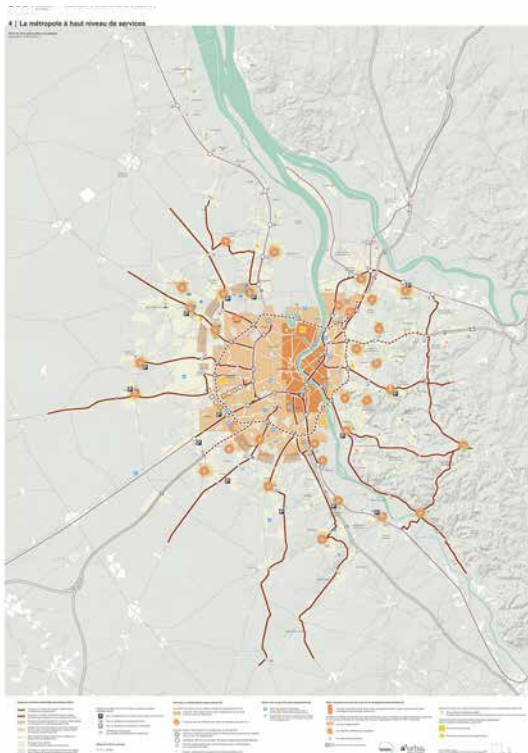
Afin de faire du commerce un vecteur de qualité et de dynamisation, le développement commercial doit s'appuyer sur l'évolution démographique des territoires, se recentrer autour des centralités constitutives de l'armature urbaine et favoriser une exemplarité en matière environnementale.

P Construire un schéma métropolitain des mobilités

Axe 1 Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire *



La métropole autour d'un réseau de transports collectifs métropolitain

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole à haut niveau de services** » au 1/75000.






La métropole autour d'un réseau de transports collectifs métropolitain



Construire un réseau de transports collectifs à l'échelle de la métropole

-  Réseau express
-  Réseau express sur emprise ferroviaire




Étudier des principes de liaisons express complémentaires de desserte des principales zones d'emploi de la métropole

-  Principe de desserte en transport collectif rapide sur infrastructure à caractère autoroutier
-  Principe de liaison express complémentaire à étudier
-  Principe de liaison gare Saint-Jean - aéroport




Compléter le réseau métropolitain par un maillage de transports collectifs de desserte fine

-  Poursuivre à court terme le développement du réseau de tramway
-  Compléter à moyen et long termes le réseau de tramway par un réseau structurant de transports en commun (dont navette fluviale)




Lieux privilégiés de desserte

-  Centralité périphérique
-  Grand pôle d'emploi de la métropole
-  Grand équipement métropolitain

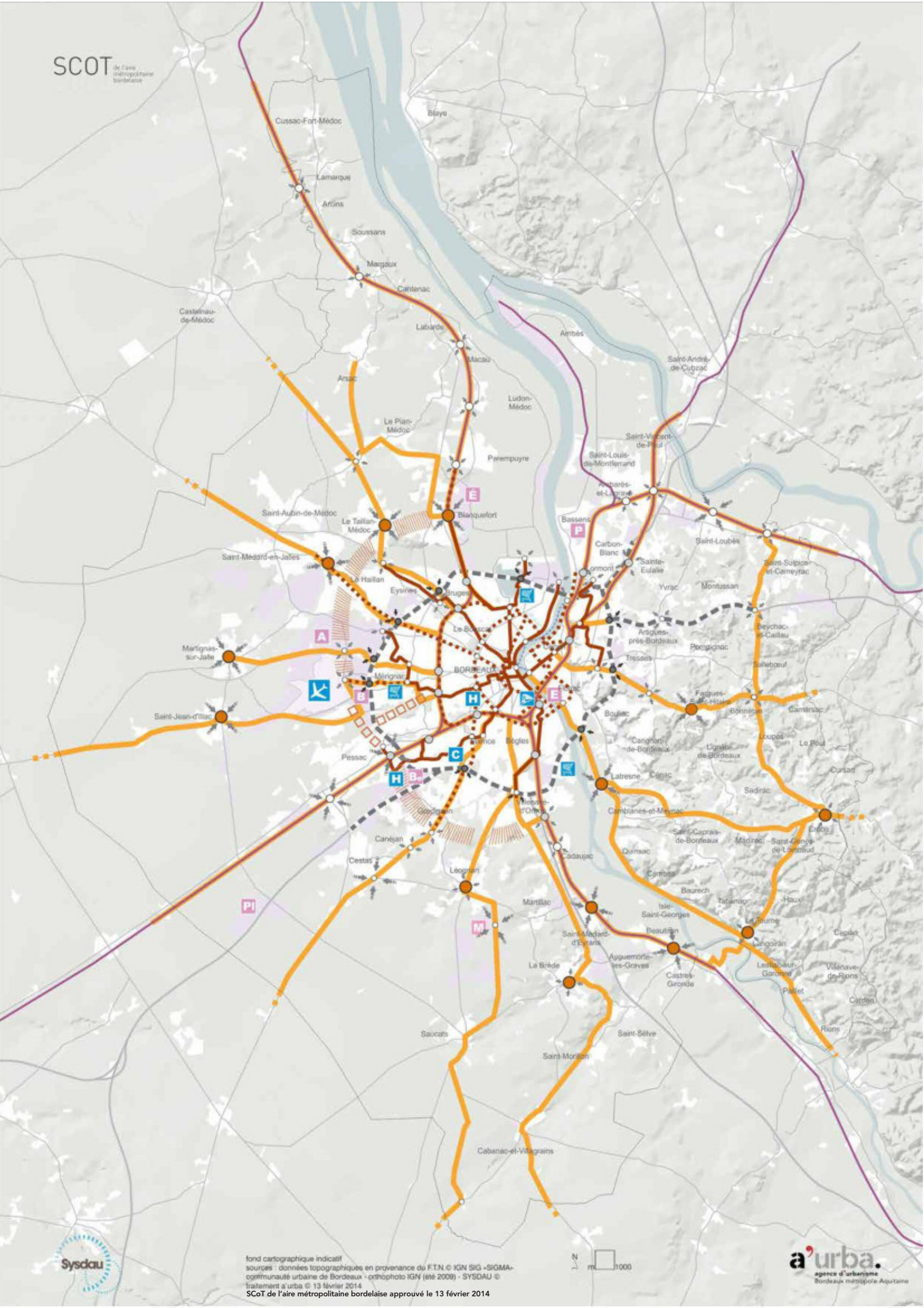
Faire des nœuds d'interconnexion de nouveaux lieux de centralités

-  Gare ou halte ferroviaire (existante et projetée) du cœur d'agglomération
-  Gare ou halte ferroviaire des territoires périphériques
-  Nœud d'interconnexion

Principes de rabattement

-  Rabattement sur offre à haut niveau de services
-  Rabattement complémentaire
-  Rabattement potentiel sur la rocade

* Un réseau unitaire est un réseau qui se veut à la fois mutualisé entre les différents opérateurs de transports pour plus d'efficacité, et lisible pour l'utilisateur qui ne doit donc pas réellement différencier l'opérateur qui le transporte.



Le schéma métropolitain des mobilités s'articule autour d'un réseau de transports collectifs express à l'échelle de la métropole et d'un maillage de transports collectifs de desserte fine.

P1. Construire un réseau de transports collectifs express à l'échelle de la métropole

Le réseau de transports collectifs express se déploie selon un système hybride qui articule toutes les ressources de déplacement à haut niveau de services, et ce quel qu'en soit le support : TER, transport en site propre, bus à haut niveau de services, tram-train, etc.



Développer un réseau métropolitain de transport express régional sur l'emprise ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire « lourde » de transports doit devenir l'épine dorsale du réseau de transport et être le support d'interconnexions performantes entre le train et d'autres modes de déplacements : tramway, bus, cars et modes doux.

Elle doit offrir un niveau de service élevé caractérisé par des horaires fréquents, cadencés et renforcés selon les périodes :

- dans les tissus urbains constitués : un quart d'heure en période de pointe et une demi-heure en période creuse ;
- dans les secteurs périurbains : une demi-heure en période de pointe et une heure en période creuse.

L'amplitude horaire doit également être revue afin de mieux s'adapter aux nouveaux besoins de transports liés aux nouveaux rythmes de travail et modes de vie.

Dans le sens d'une complémentarité des services, ce réseau performant doit assurer à la fois des liaisons express « intercités » et des dessertes plus fines de cabotage. Le niveau d'ambition d'un réseau métropolitain express régional permet de dresser des lieux d'interconnexion à conforter et à créer.

Des études de faisabilité sont à engager afin de déterminer l'ensemble des systèmes d'exploitation ferroviaire envisageables (tram-train, TER) et d'envisager des options favorables à l'amélioration du niveau de services, comme par exemple le principe de diamétralisation, qui permet l'économie de ruptures de charge et le raccourcissement de trajet.

Déterminer les conditions de mise en œuvre d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire

Afin de compléter le dispositif, la mise en œuvre et les conditions d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire, une étude doit être menée en cohérence et complémentarité avec l'offre de proximité développée par le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) de la CUB approuvé en 2011.



Mettre en place un réseau métropolitain structurant de liaisons à haut niveau de services sur voirie existante

En bordure de la zone de congestion, des études doivent être engagées pour définir un réseau de « transports en commun à haut niveau de services » ou à « haute qualité de services » à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine. En particulier, elles doivent s'attacher aux modalités de mise en place de liaisons sur les axes suivants :

- la RD936 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Fargues Saint Hilaire, Sallebœuf ;
- les RD113 et RD14 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Latresne ;
- les RD1113 et RD651 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Léognan ;
- la RD1010 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Cestas ;
- la RD106 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Saint-Jean-d'Illac ;
- la RD213 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Martignas-sur-Jalle ;
- la RD6 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Saint-Médard-en-Jalles ;
- la RD1215 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Le Taillan.

Ce réseau doit se donner comme objectif de permettre la desserte :

- des centralités des territoires périphériques (centralités de première couronne et des bassins de vie), qui sont les lieux qui concentrent des équipements, commerces et services,

- et qui ont vocation à polariser le développement résidentiel ;
- des principaux pôles économiques et des grandes zones d'emploi de l'aire métropolitaine ;
- des grands équipements métropolitains et des « portes d'entrée » de l'aire métropolitaine (gare TGV, aéroport...).

Il favorise la mise en œuvre des conditions de « haut de niveau de services », c'est-à-dire :

- garantir des temps de trajet attractifs et concurrentiels par rapport à la voiture ;
- proposer des horaires cadencés et renforcés en périodes de pointe ;
- créer, en entrée d'agglomération, des couloirs de transport dédiés, dans des situations de circulation fortement contraintes ou dans des cas particulièrement opportuns, pour garantir une vitesse commerciale fiable et performante ainsi que la régularité ;
- mutualiser ces couloirs de transport entre le réseau urbain et le réseau interurbain ;
- étudier l'opportunité de certaines lignes express qui assurent la desserte de quelques arrêts stratégiques seulement pour maintenir des temps de parcours persuasifs (combinés à une politique de rabattement automobile sur ces points).

Il doit favoriser le rabattement de ces lignes structurantes sur des points d'interconnexion en cœur d'agglomération avec le réseau TER, le réseau de tramway et certaines lignes du réseau de bus structurant. En multipliant ainsi les points de correspondance, les lieux de destination se voient diversifiés et les différents réseaux peuvent être optimisés d'après une logique d'ensemble.

En amont de ce réseau périurbain à haut niveau de services, le réseau de transports structurant doit être conforté par un niveau de services attractifs avec une amplitude horaire qui ne soit pas uniquement calée sur les flux pendulaires, une bonne fréquence cadencée, une desserte non systématique de tous les arrêts.

En particulier, la réalisation d'études de faisabilité est fortement encouragée sur :

- la mutualisation potentielle des couloirs dédiés aux transports collectifs urbains et interurbains ;
- les conditions d'intermodalité entre les différents réseaux (réseau régional, réseau interurbain et réseau urbain) ;
- les conditions de rabattement sur les différents réseaux (réseau régional, réseau interurbain et réseau urbain), notamment sous la forme de parcs de rabattement en amont des limites du Sysdau.

Ainsi, il s'agira de préciser les stratégies de rabattement en entrée et en cœur d'agglomération dans le but d'optimiser les interconnexions et les temps de trajet.

P2. Étudier des principes de liaisons express complémentaires de desserte des principales zones d'emploi de l'agglomération

Étudier le principe de desserte en transport collectif rapide sur infrastructures à caractère autoroutier



Des études de faisabilité doivent être menées pour vérifier la viabilité de la mise en place de dessertes en transports collectifs rapides sur les infrastructures de type autoroutier et, le cas échéant, déterminer les itinéraires pertinents au regard de la demande et définir les modalités de mise en œuvre et de rabattement associées.



Peuvent notamment être étudiées les hypothèses suivantes :

- la réservation d'une voie dédiée aux transports collectifs sur les voies autoroutières ;
- l'utilisation ponctuelle par les transports interurbains de la bande d'arrêt d'urgence des pénétrantes autoroutières ;
- la création d'un tronçon à haut niveau de services sur la RN89 entre l'intra-rocade et Beychac-et-Caillau ;
- la desserte en transport collectif de la rocade bordelaise.



Desservir les zones d'emploi à l'ouest de la métropole par une liaison circulaire périphérique complémentaire en transport collectif rapide

Une liaison circulaire périphérique à l'ouest de la rocade peut être étudiée dans le but :

- d'améliorer la qualité de la desserte par l'automobile et les transports en commun de l'arc économique ouest de l'agglomération, second pôle d'emploi après Bordeaux, entre Blanquefort au nord et Gradignan ou Villenave-d'Ornon au sud ;
- de soulager la rocade, fortement encombrée en périodes de pointe, en proposant une offre complémentaire de transports pour les déplacements pendulaires domicile-travail.

Il serait souhaitable de mener une étude de faisabilité sur la mise en œuvre de cette liaison circulaire périphérique, tant du point de vue des tracés possibles (emprises ferroviaires et routières existantes) que des modes de transport.



Relier rapidement la gare Saint-Jean de Bordeaux à la plate-forme aéroportuaire de Mérignac

En lien avec l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire en gare Saint-Jean dès 2017, ainsi que le développement prévu du trafic aérien de l'aéroport de Mérignac, notamment avec le déploiement des compagnies low cost, le développement d'une liaison de transport collectif express performant doit être envisagé.

Le niveau de l'offre développée doit être ambitieux et caractérisé par une bonne fréquence, le cadencement des services et la rapidité (quelques arrêts stratégiques desservis seulement).

Cette liaison doit, dans la mesure des contraintes d'exploitation et des contraintes géographiques, utiliser les réseaux existants comme l'emprise ferroviaire et les couloirs dédiés aux transports collectifs, quels qu'ils soient.

Des études de faisabilité sur les modes de transport et les itinéraires pressentis peuvent être engagées.

P3. Compléter le réseau métropolitain par un maillage de transports collectifs de desserte fine



Poursuivre à court terme le développement du réseau de tramway

Le développement du réseau de tramway en troisième phase doit être mis en œuvre dans la perspective d'atteindre 200 millions de voyages par an, en particulier les axes suivants :

- les prolongements des lignes existantes vers Mérignac-Magudas pour la ligne A, vers Bordeaux-Nord et Pessac-Alouette pour la ligne B, vers le Parc des expositions et vers Villenave-d'Ornon (extra-rocade) pour la ligne C ;
- la création de la ligne D Bordeaux-Quinconces – Eysines-Cantinolle, assurant la desserte du quadrant nord-ouest de l'agglomération ;
- la réalisation d'un tram-train le long de la voie ferrée du Médoc, reliant le futur pôle d'échanges Cracovie à la gare de Blanquefort, sur une nouvelle infrastructure de 7 km.



Compléter à moyen et long termes le réseau de tramway par un réseau structurant de transports en commun

Certains grands corridors du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) de la CUB, approuvé en 2011, sont étudiés en priorité, à savoir :

- le bouclage des boulevards par les deux ponts (J. Chaban-Delmas et J.-J. Bosc), l'axe circulaire des cours, la ceinture ferroviaire, la desserte de Parempuyre et la desserte de la presqu'île,
- l'axe Mérignac aéroport – Bordeaux-Saint-Jean ;
- l'axe Saint-Médard-en-Jalles – Bordeaux centre ;
- l'axe Gradignan – Talence Campus – Bordeaux/CHU Pellegrin.

À plus long terme et en fonction des besoins avérés, de nouvelles liaisons en transports collectifs peuvent être étudiées, en complément des axes de SDODM, répondant soit à un objectif de maillon manquant, soit à la connexion de certaines lignes radiales entre elles (en bout de lignes). L'axe de la voie des mairies est identifié en ce sens.

Pour tous ces axes, le mode tramway ne pouvant être exclusif, d'autres transports collectifs en site propre, de type bus en site propre, bus à haut niveau de services ou tram-train, peuvent, à performance égale, être envisagés.

En complément, il est recommandé de mener des études de faisabilité sur les modes de transport collectif en site propre envisageables pour les axes du SDODM.

P4. Organiser le rabattement autour des lieux privilégiés de desserte

Au départ de ces lignes structurantes, en limite de la partie périurbaine de l'aire métropolitaine, des parkings de rabattement doivent être aménagés pour capter les flux automobiles nombreux en provenance de l'ensemble du département.

Néanmoins, l'implantation et le nombre des parcs de rabattement identifiés peuvent être modifiés et adaptés au regard des études plus précises le justifiant.

Un réseau de parcs de rabattement sur une offre à haut niveau de services

Les haltes et gares périphériques bénéficiant d'une offre de transports en commun à haut niveau de services doivent mettre en place les conditions pour le développement de parcs de rabattements à forte capacité d'accueil :

- Entre-deux-Mers : Saint-Loubès, Latresne, Fargues-Saint-Hilaire ;
- Sud agglomération : technopôle de Montesquieu, Cestas, Saint-Médard-d'Eyrans, Castres/Beautiran, Pessac ;
- Ouest agglomération : Martignas-sur-Jalle, Saint-Jean-d'Ilac, Saint-Médard-en-Jalles ;
- Nord agglomération : Le Taillan, Blanquefort.

P

Un réseau de parcs complémentaires

Un réseau de parcs complémentaires peut être envisagé, notamment sur l'ensemble des centres-bourgs et gares ou haltes ferroviaires situés en dehors du cœur d'agglomération, au regard de l'évolution de la demande et de l'offre en transport collectif (parcs de covoiturage, parcs de rabattement, parcs-relais, etc.).

P