



Scot de l'aire
métropolitaine
Bordelaise

Compte-Rendu des « Rencontres du Sysdau » du Jeudi 2 Juillet 2009 Deuxième Soirée de Concertation Présentation des axes de projet du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

1. Présentation de M. Lamaison

Monsieur Serge Lamaison, Président du Sysdau, remercie conjointement le Sysdau et l'a-urba et souligne l'importance du projet. Il salue également les participants dont le nombre témoigne d'un intérêt grandissant pour le SCoT et notamment pour les axes de projet.

Il est rappelé que le projet s'inscrit aujourd'hui dans un calendrier plus large afin de permettre une meilleure réflexion et une meilleure prise en compte des nouveaux textes de loi (Grenelle), le SCoT de l'agglomération bordelaise ayant été « sélectionné » en tant que SCoT Grenelle.

Cette réunion publique clôt une série d'ateliers thématiques et territoriaux où les échanges sur les territoires ont été riches. Pour faire suite à cette démarche, les propositions de chacun sont attendues. En effet, M. Lamaison souhaite que le travail avec les partenaires et la concertation soient fructueux et permettent de relever les défis.

2. Présentation du travail réalisé jusqu'alors et des axes de projet par Sylvia Labèque, a'urba et Marie Récalde, Directrice du Sysdau.

> Introduction de Marie Récalde

Marie Récalde rappelle que le territoire du SCOT représente 160 000 ha, près de 870 000 habitants et pas moins de 93 communes mais également que le contexte est différent de 2001 avec l'arrivée des grands projets (2 LGV, A65, OIN, etc...)

Elle revient brièvement sur l'avancement du dossier et note le premier axe de projet du SCoT à savoir « poursuivre les efforts pour conserver, voire augmenter l'attractivité de la métropole » notamment par une diversification de l'habitat, ce qui implique :

- d'afficher un objectif de production ambitieux,
- de définir des objectifs de production de logements locatifs sociaux adaptés aux besoins,
- de se donner les moyens de développer une offre diversifiée en logements durables.

Monsieur Ducout indique que le SCoT est un bon outil mais qu'il ne doit pas devenir un « super PLU ».

De plus, il rappelle que le schéma directeur de 2001 est « exemplaire » du point de vue de l'environnement et qu'il intégrerait déjà des notions de densification en lien avec les transports collectifs et la promotion de tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

Parallèlement, il affirme qu'au vu de l'important travail de suivi des PLU réalisé par le Sysdau, en particulier en terme de consommation des sols, le mitage reste marginal sur le périmètre du Schéma Directeur.

Par ailleurs, concernant les trames verte et bleue, il rappelle qu'un travail à l'échelle nationale est engagé et sera décliné à l'échelle locale. Il indique aussi que la question de l'eau potable reste un enjeu fort en Gironde.

Enfin, il souligne l'importance de prendre en compte les évolutions de la société : allongement de la durée de vie, etc...

M. Labardin souligne que l'attractivité de l'aire métropolitaine est confrontée à la capacité « d'absorption » des territoires. Il existe, selon lui, une rupture entre les capacités d'accueil des communes du Sysdau et celles des communes hors Sysdau. En effet, sur la CUB, la production de logements a augmenté ces dernières années et l'habitat individuel, lui, a reculé au profit de l'habitat collectif.

Mais se pose tout de même la question suivante : Quelles limites fixe-t-on à la ville ? Faut-il intégrer dans les documents d'urbanisme des limites plus strictes et plus nettes ?

En outre, une trame naturelle à l'intérieur de la ville semble nécessaire à M. Labardin.

De même, M. Aulanier, élu de la commune de Léognan, membre des Verts Gironde dénonce un certain manque de cohérence et de fermeté quant aux axes de projet.

Il déplore notamment que n'apparaissent pas de règles strictes visant à maîtriser l'étalement urbain et à favoriser le développement des centralités.

Il se demande notamment si l'axe de projet qui visait à subordonner l'urbanisation à la desserte en transports collectifs va être conservé.

Par ailleurs, il s'interroge sur la nécessité de faire preuve de plus de sagesse en termes de croissance au vue de la crise économique.

Il rappelle également qu'il s'agira de prendre en compte dans les réflexions la crise du pétrole qui va inéluctablement ressurgir.

M. Ducout souligne le fait que chacun a sa propre définition de l'étalement urbain et indique que ce qui a été fait jusqu'à présent reste compatible avec les orientations du SD de 2001. Il confirme néanmoins que la réduction de la consommation des sols restera un objectif dans le SCoT.

> Présentation du second axe de projet par Sylvia Labèque : « Un projet d'accueil en lien avec les qualités du territoire »

Il s'agit :

- d'augmenter l'enveloppe urbaine,
- de contenir le développement urbain dans cette même enveloppe,
- de faire évoluer les pratiques en termes de densité et de formes urbaines (valorisation des investissements TC)

> Présentation du troisième axe de projet par Marie Récalde : « Un projet d'économie territoriale »

Les principaux moteurs de ce projet sont le tourisme et le potentiel foncier.

M. Ducout déplore que les élus n'aient pas travaillé sur les questions économiques et pense que la comparaison entre Toulouse et Bordeaux n'est pas appropriée.

Une habitante de Saint-Jean d'Illac demande pourquoi le thème de l'agriculture de proximité n'est pas abordé dans le cadre de cet axe de projet.

En réponse, Marie Recalde explique qu'une étude menée avec la chambre de l'agriculture est en cours et qu'elle tiendra compte de ces aspects (AMAP, cultures locales ...).

M. Labardin ajoute que cette question intéressera les futurs PLU.

En effet, jusqu'alors, les zones agricoles ont trop souvent été considérées comme des réserves d'urbanisation.

M. Ducout précise que la trame bleue hors CUB représente des territoires ruraux qui le resteront.

> Présentation du quatrième axe de projet, l'environnement.

M. Ducout invite à poursuivre les démarches entreprises en 2001.

M. Labardin souligne qu'en matière de préservation des espaces naturels, les pratiques ont beaucoup évolué ces dernières années.

Cela étant, une mauvaise conception de la densité peut entraîner des dérives.

En effet, avant, la densité était un moyen privilégié de limiter la consommation des sols.

Aujourd'hui, la densité porte une notion de qualité.

Ces deux enjeux ne semblent pas pour autant incompatibles mais il s'agit plutôt d'en finir avec le clivage individuel/ collectif.

En réponse aux exigences véhiculées par le SCOT, M. Ducout demande à ce que les densités imposées par ce dernier restent raisonnables. En effet, il existe un déséquilibre entre les communes en matière de logement sociaux mais l'équilibre à l'échelle du secteur est respecté. De même que les objectifs de densification du Grenelle doivent tenir compte de l'existant.

Mme Christine George, SEPANSO.

Il convient de distinguer espaces naturels et espaces agricoles.

Il est envisageable de qualifier certaines réserves d'urbanisation en espaces naturels.

La réflexion sur les lisières est intéressante et permettra probablement une meilleure lisibilité du paysage que dans le PLU de la CUB.

Il déplore que l'analyse de la faune et de la flore notamment ne soit pas plus précise même si cela n'est pas vraiment compatible avec l'échelle du SCOT. D'autre part, il demande des précisions quant aux délais de livraison du diagnostic.

Marie Récalde précise alors que les derniers ateliers territoriaux n'ont pas encore eu lieu et que, par conséquent le diagnostic n'est pas encore finalisé.

> Présentation du cinquième axe de projet, transports et déplacements par Jean-Christophe Chadanson, a'urba

M. Labardin souligne, comme M. Chadanson, que la rocade est saturée. Le grand contournement ayant été abandonné, il s'agit tout de même d'apporter des éléments de réponse pour pallier au problème.

M. Georges, adjoint à la commune de Carignan, fonde quant à lui beaucoup d'espoirs sur le SCoT. Celui-ci doit selon lui, être l'amorce d'échanges constructifs entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et le conseil général en matière de transports en commun.

M. Savary explique que dans cette optique se tiendra dès le lendemain une conférence inter AOT réunissant les exécutifs à savoir la CUB, le Conseil Général et le Conseil Régional. L'objectif principal est d'articuler les différentes politiques mais aussi d'avancer sur la question tarifaire.

De plus, il indique que la solution « route » n'est pas la bonne (« la route crée la route ») et qu'il s'agit de trouver des alternatives : péages? Parking gratuits en périphérie? Il faut bien prendre conscience qu'amener les Transports en Commun à la porte de chacun présente un coût considérable et qu'il faudra nécessairement faire un choix.

Pour faire suite à l'intervention de M. Savary, M. Chazot, membre de l'association « Vivre avec le fleuve » propose le fret ferroviaire comme alternative à la route mais déplore qu'il n'y ait pas de réelle volonté politique pour y parvenir. C'est là l'un des enjeux du SCOT : être l'aiguillon de cette ambition afin que l'État adhère au projet.