



Scot de l'aire
métropolitaine
Bordelaise

Compte-rendu de l'atelier territorial « Secteur Entre-Deux-Mers » du 06 mai 2009

Dans le cadre de l'élaboration du SCoT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, l'atelier territorial Entre-deux-mers, placé sous la présidence de M. Lafontana, s'est tenu le 6 mai 2009 dans la salle du conseil municipal de la mairie de Créon.

1. Présentation en trois parties de l'avancement des réflexions sur le territoire de l'Entre-deux-mers par Mlle Gourvellec, a'urba

- > Vers un projet d'accueil adapté à la préservation des qualités du territoire de l'Entre-deux-mers
- > Vers un projet d'accueil en lien avec l'armature urbaine
- > Quel(s) projet(s) de territoire ?

Rappel des objectifs de l'atelier territorial :

- Travailler collectivement sur des propositions d'axes de projet à l'échelle du territoire de l'Entre-deux-mers
- Susciter et partager de nouveaux axes de projet

2. Intervention de M. Lafontana, président de l'atelier territorial Entre-deux-mers

M. Lafontana souligne que le territoire de l'Entre-deux-mers est composé de 5 communautés de communes qui présentent aujourd'hui des visions relativement différentes des thèmes abordés dans le cadre du SCoT. Il indique, de la même façon, que l'état d'avancement des réflexions y reste très variable, en précisant que seule la communauté de communes de Saint-Loubès a véritablement avancé au travers de son Livre Blanc.

Néanmoins, il souligne le fait incontestable que le territoire de l'Entre-deux-mers présente une problématique commune : la mobilité.

Dans ce cadre, il rappelle la nécessité d'engager une démarche constructive et solidaire et propose de donner comme objectif à l'atelier de dégager quelques orientations stratégiques communes à l'ensemble du territoire tout en identifiant parallèlement les différences entre les cinq communautés de communes qui ne pourront jamais les unir mais qu'il conviendra de gérer dans un souci de solidarité.

M. Lafontana regrette enfin l'absence de la Communauté des communes des Portes de l'Entre-deux-mers à la réunion.

3. Interventions de la salle : synthèse des débats

M. Le Gorec, maire de Haux

M. Le Gorec confirme que la mobilité reste une problématique centrale dans le territoire de l'Entre-deux-mers mais regrette l'absence de prospective en matière de transports dans la démarche engagée. Ainsi, il souligne l'incongruité de définir un plan de transports à 20 ans en se basant uniquement sur les modes de vie et pratiques de déplacements actuels qui vont sans doute évoluer fortement. Dans 20 ans, comment se déplacera-t-on ? Il déplore l'absence d'imagination dans les réponses proposées et regrette que plusieurs scénarios n'aient été avancés.

Parallèlement, il regrette également qu'il n'y ait aucune proposition en terme de déplacement sur la Garonne alors qu'elle constitue une artère centrale au territoire.

M. Dubourdieu, maire de Tabanac

M. Dubourdieu rappelle que dans le cadre d'un précédent atelier (deuxième atelier thématique Armature urbaine), il avait été proposé de promouvoir une densité de 25 habitations / ha alors qu'elle est de 8,5 habitations / ha à l'heure actuelle dans l'Entre-deux-mers. Il explique que le territoire de l'Entre-deux-mers accueille les habitants de la ville-centre, dense, qui viennent s'y divertir. En conséquence, le SCoT devra réserver des terrains pour cela car on ne peut pas s'approprier gratuitement le terrain d'autrui. Dans ce contexte, il demande à ce que soient pris en compte les intérêts des propriétaires privés dans les choix qui seront faits.

Mme Récalde, directrice du SYSDAU

Mme Récalde s'interroge sur le fait que dans quasiment tous les territoires, les projections des besoins en logements réalisées dans le cadre du SCoT sont inférieures aux objectifs des PLH – PLH qui ont été approuvés, validés et votés – et que parallèlement, les capacités foncières développées par les PLU et les cartes communales apparaissent nettement insuffisantes. Au regard de ce constat, elle alerte sur le fait qu'il va pourtant bien falloir accueillir les populations.

Par ailleurs, elle souligne que la question des déplacements reste majeure aujourd'hui. Elle informe que les trois principales Autorités Organisatrices des Transports (AOT) que sont le Conseil Général, la CUB et la Région, ont signé très récemment un protocole qui va déboucher sur la mise en place d'une association dont le but est de mener une démarche prospective sur le sujet des transports collectifs et de donner davantage de cohérence dans le travail des différentes AOT. Il s'agit donc de saisir aujourd'hui l'opportunité qui est donnée par ce moment de convergence entre tous les acteurs du transport pour réfléchir collectivement à cette question des déplacements sachant que ce que le SCoT va proposer guidera certainement demain les investissements des AOT. Il s'agit donc de mener une démarche cohérente, raisonnable et objective sur cette question.

Enfin, elle informe de la réflexion en cours portée par le Conseil Général sur les « contrats d'axe ». Le développement des transports, tout modes de déplacements confondus, implique un coût pour la collectivité et conditionne de fait les modalités d'urbanisation. Il s'agit donc de subordonner l'aménagement des axes de transport à une politique d'urbanisation. Cette démarche résulte de la possibilité offerte par le législateur de conditionner l'ouverture à l'urbanisation à la desserte en transports collectifs existante ou à venir. Elle s'inscrit dans la continuité du schéma directeur qui, au travers des « doigts de gants », définissait un principe de densification autour des axes de tramway.

M. Darmian, maire de Créon

M. Darmian souhaite souligner 4 points qui lui semblent fondamentaux dans le secteur du Créonnais :

> Le renouvellement de la population :

Tout d'abord, il revient sur un enjeu majeur en terme d'évolution démographique sur le territoire : le renouvellement de la population au regard de la pérennité des équipements.

En effet, il explique qu'aujourd'hui les élus pâtissent des choix d'urbanisation qui ont été faits antérieurement à travers le développement pavillonnaire et alerte sur le risque de devoir fermer à terme les écoles s'il n'y a pas de modification du système de construction dans le Créonnais d'ici 2020. Car les évolutions démographiques sont intimement liées aux structures de l'urbanisation.

Le tout pavillonnaire ne favorise pas le renouvellement de la population et va conduire certaines communes à connaître un vieillissement important de leur population. L'évolution démographique ne doit donc pas être appréhendée en volume (nombre d'habitants) mais bien dans sa structure. Ainsi, si la commune de Créon ne prend pas

conscience de la situation et ne continue pas d'évoluer en terme de population, les effectifs scolaires passeront de 208 élèves à 142 en maternelle en 2010 et de 350 élèves à 240 en primaire sur 4 ans. Malgré une augmentation d'effectifs prévue entre 2010 et 2011, l'amorce d'une suppression de 3 à 4 classes par an est attendue à partir de 2011. Ainsi, une étude réalisée par la communauté de communes du Créonnais a démontré qu'il fallait 220 naissances / an sur le secteur pour maintenir les équipements scolaires existants alors que la courbe des naissances n'était qu'à 140. Parallèlement, Créon connaît un vieillissement de sa population et a dépassé la barre des 20% de personnes de plus de 60 ans, ce qui pose la question de l'évolution des besoins en équipements.

Enfin, il note que dans le Créonnais, canton situé à seulement 20 km de Bordeaux, il existe aujourd'hui 5 communes en plein développement qui n'ont aucune structure d'accueil scolaire, ce qui est suffisamment rare pour être souligné. Or, si Créon n'avait pas bénéficié de l'évolution démographique de ces communes proches, la ville aurait fermé 3 classes l'année dernière. Néanmoins, il s'interroge très fortement sur le danger que représente l'étalement urbain dans ces communes qui ne présentent pas d'équipement scolaire.

Dans ce contexte et très inquiet de cette situation, il demande à ce que la pyramide des âges apparaisse dans le diagnostic et que cette question soit abordée dans un volet d'étude démographique spécifique.

> La nécessité de développer une offre locative, et plus spécifiquement une offre locative sociale

Parallèlement, il souligne que 4 communes concentrent à elles-seules 50% de l'offre en logement locatif social dans l'Entre-deux-mers, posant ainsi le coeur du problème. Il considère ainsi que de réels efforts restent à faire sur ce sujet à l'échelle du territoire sachant que sur les 312 demandes en attente sur Créon, émanent 22 créonnais, le reste venant de personnes d'un large secteur alentour qui n'ont plus les moyens d'accéder aux loyers privés ou veulent simplement quitter leur logement qui s'avère inadapté.

Ainsi, il estime qu'il en va de la survie du territoire que d'insister sur l'obligation dans le secteur de faire du locatif, et plus spécifiquement du locatif social, afin de permettre un renouvellement de la population.

> Le phénomène de transit routier sur Créon

M. Darmian indique que Créon connaît un trafic de transit croissant lié aux déplacements des nouvelles populations vers l'agglomération bordelaise, ce qui démontre bien que le phénomène d'étalement urbain a largement dépassé les frontières du Créonnais. Il redoute ainsi que Créon demeure engorgée par ce phénomène et que dans 3 ans, il ne soit plus possible de traverser Créon à 18h à l'image de Fargues Saint Hilaire.

Il indique également que ce phénomène de transit va compliquer singulièrement les choses, sachant que la collectivité n'a déjà plus les capacités de faire déplacer les gens du Créonnais et qu'il va falloir en plus accueillir des gens qui viennent d'encore plus loin.

Par ailleurs, il se pose des questions quant à la promotion d'un développement irraisonné des transports collectifs sur le territoire de l'entre-deux-mers et s'inquiète de voir de nombreux élus imaginer de multiples hypothèses sans tenir compte concrètement des réalités locales. A ce propos, il indique que Créon a fait réaliser une étude sérieuse sur ce thème qui met en évidence la nécessité de concentrer les efforts sur deux axes de développement de bus en site propre associés à des propositions de cadences et d'horaires : l'axe Créon – Lorient Sadirac – Fargues Saint Hilaire – Galin et l'axe La Sauve – Créon – Camblanes – Latresne – Stalingrad.

Dans ce contexte, il souligne que la déviation de Fargues va coûter 17 millions d'euros et se demande si cette somme ne permettrait pas de faire rouler un bus en site propre sur une période importante.

> Les emplois institutionnels

M. Darmian remarque que l'emploi institutionnel n'a pas été pris en compte de façon spécifique dans les analyses réalisées. Or, il rappelle que la perte des services publics va avoir un impact important dans l'Entre-deux-mers en terme de diminution du nombre d'emplois.

Il indique que sur Créon, il existe autant de personnes extérieures qui viennent travailler sur Créon que de personnes de Créon qui vont travailler à l'extérieur, ce qui perturbent notablement les relations (transit en particulier). Il indique également que certaines personnes travaillant sur Créon arrivent parfois de très loin (exemple de l'EPADH de Créon dont certaines infirmières arrivent de Montpon), démontrant les difficultés de recrutement de certains personnels. Enfin, il signale que sur les 176 enseignants travaillant à Créon (collèges, écoles publiques et écoles privées confondues), 4 seulement sont domiciliés à Créon.

Mme Scott, présidente de la Communauté de communes du Vallon de l'Artolie

Mme Scott se demande dans quelle mesure la desserte express le long de la Garonne pourrait être assurée par un autre type de véhicule que l'autocar type Citram qui existe actuellement. Ces autocars servent essentiellement au transport scolaire et sont souvent vides, ce qui démontre que le mode de transport est inadapté. Elle s'interroge ainsi sur l'image « connotée » de ces autocars et de son impact sur la fréquentation en comparant le tramway d'hier et le tramway d'aujourd'hui (« Aujourd'hui, tout le monde prend le tram et personne ne se sent humilié de prendre le tram »).

Elle préconise donc de réfléchir au type de véhicules qui pourrait être développé.

Dans ce contexte, elle s'interroge sur le rôle que pourrait jouer le fleuve en terme de déplacement et se demande si la solution de navettes fluviales « pimpantes » avec des horaires régulières et fréquentes peut être envisagée.

Enfin, elle s'inquiète de la préservation de la qualité des paysages des bords de Garonne sachant que si le choix est fait de développer les transports collectifs le long de cet axe, on prend également le parti d'urbaniser.