



Scot de l'aire
métropolitaine
Bordelaise

Compte rendu de l'atelier territorial « Secteur Landes et Graves » du 29 avril 2009

L'atelier territorial « Landes et Graves », placé sous la présidence de M. Ducout, s'est tenu le 29 avril 2009 dans la salle du conseil municipal de la mairie de Martignas sur Jalles, dans le cadre de l'élaboration du SCOT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise.

Introduction de M. Ducout, Président de l'atelier :

M. Ducout rappelle tout d'abord que les délais impartis pour la réalisation du Scot sont aujourd'hui très serrés mais sont susceptibles d'être révisés dans le cadre des discussions relatives aux lois Grenelle 1 et 2. Ces lois pourront également entraîner des modifications sur le contenu des Scot les rendant plus prescriptifs et programmatiques que les précédents Schémas Directeurs.

Il rappelle également l'obligation de travailler avec les communes et communautés de communes intégrées dans les différents secteurs (Landes et Graves, Entre deux mers, Médoc, CUB) afin de mieux prendre en compte les différents projets territoriaux.

M. Ducout note ensuite que les objectifs majeurs du précédent Schéma Directeur ont été correctement réalisés, s'agissant notamment de la maîtrise qualitative du développement dans le rapport CUB – périphérie. Il faudra pourtant souligner un développement important de l'habitat hors du périmètre de l'aire métropolitaine.

Il ressort du bilan sur le territoire différents points :

- une gestion contrôlée des zones Nb, à l'exception de certaines communes comme Saucats,
- une diminution de la consommation moyenne de foncier par logement. (élément à mettre en perspective avec le Grenelle de l'environnement),
- une évolution de la population significative (1,28% d'augmentation pour le secteur Landes et Graves) même si elle reste inférieure aux hypothèses initiales.
- la protection des terroirs viticoles. Une gestion commune par commune de ces terroirs devra être réalisée dans le cadre du Scot pour ajuster (de 5 à 10%) ces zones de protection tout en conservant le principe de sauvegarde.

PPRI : un référentiel inondation est actuellement en cours qui permettra de trouver des solutions pour pallier aux risques qui touchent le territoire (des risques acceptables à un niveau raisonnable).

PPRIF : ces documents ne correspondent pas aux problématiques des massifs forestiers qui touchent le secteur Landes et Graves comme pour Saint Jean d'Illac.

M. Ducout rappelle l'action du Conseil Général en matière de transport et déplacements et souligne l'importance de cette thématique dans le cadre du SCoT notamment des déplacements doux, transport en commun et modes alternatifs à la voiture.

Il s'agira également dans le SCoT de s'assurer que l'ensemble des communes sera en mesure d'accueillir les populations nouvelles qui arriveront sur le territoire du Scot. Une attention particulière sera portée sur les besoins en terme de logements sociaux avec une réflexion à mener sur l'objectif, proposé par l'État, de 10% de logements sociaux pour les communes non concernées par l'article 55 de la loi SRU.

D'un point de vue économique, l'équilibre entre emplois et actifs est un point important tout comme l'équilibre du maillage commercial ; entre grands pôles de développement et centres villes commerçants. De nouveaux pôles commerciaux, s'ils sont thématiques pourraient voir le jour sur territoire (projet de La Prade) dans la mesure où ils s'insèrent dans le maillage existant.

Intervention du Conseil Général, Bernard Prat

L'emploi est aujourd'hui un problème central qui concerne tous les territoires et qui ne peut être une variable mise de côté par les documents de planification urbaine. Le Scot devra donc permettre au territoire de favoriser le développement de l'emploi pour répondre aux enjeux liés à la crise.

Le projet de la LGV ne doit pas apparaître comme une contrainte pour les habitants du territoire et il sera nécessaire de trouver les compromis permettant de pénaliser le moins possible les habitants du territoire.

Intervention de Marie Récalde, Directrice du SYSDAU

Mme Récalde rappelle l'importance de l'urbanisme commercial et son impact sur les documents d'urbanisme depuis la Loi de Modernisation économique. Dans ce cadre, le Sysdau participe aujourd'hui à la conférence permanente d'urbanisme commercial.

Le Scot de l'aire métropolitaine bordelaise est aujourd'hui désigné Scot témoin au titre du Grenelle de l'environnement

1. Un projet d'accueil adapté à la préservation des qualités des territoires

1.1 Éléments de cadrage

Le territoire Landes et Graves est aujourd'hui un territoire attractif du fait de sa proximité avec le cœur d'agglomération et de sa bonne accessibilité aux deux agglomérations structurantes du département. Ce phénomène n'est pas sans conséquence et engendre une forte pression foncière et immobilière.

Cette situation est également à l'origine de besoins en logements importants tant pour les ménages locaux que pour les nouveaux ménages qui s'installent sur le territoire ce qui exige une plus grande mixité d'habitat.

En conséquence, le développement résidentiel reste encore soutenu malgré une tendance à la décélération des rythmes de construction et un potentiel foncier qui s'amointrit. La consommation foncière (1433m² pour les logements individuels en moyenne) tend donc à se réduire mais de manière différenciée sur l'ensemble du secteur.

Par ailleurs, on note une mobilité résidentielle croissante de la population locale vers des secteurs où l'accession à la propriété individuelle est plus abordable (Pays de Paroupien, Val de l'Eyre, canton de Podensac).

1.2 Le contexte démographique

Rappel méthodologique:

Les éléments de prospective démographique présentés ci-après reposent sur les travaux de l'Institut d'Études Démographiques de l'Université de Bordeaux IV menés avec l'agence d'urbanisme.

Les projections reposent sur deux éléments:

- la reproduction des phénomènes démographiques observés en les poursuivant
- la prise en compte de l'augmentation des migrations observées sur les dernières années (sans toutefois prendre en compte la structure par âge des régions d'origine des migrants).

Les projections présentées apportent un éclairage au regard des tendances récentes :
1990/1999 : cette hypothèse de continuité reconduit la mobilité résidentielle observée entre 1990/1999, la fécondité restant à son niveau de 2005 et les gains d'espérance de vie connaissant un léger ralentissement

1999/2006 : cette hypothèse de continuité reconduit la mobilité résidentielle observée entre 1999/2006, la fécondité augmentant au rythme des dernières années pour atteindre 2,1 enfant par femme et les gains d'espérance de vie connaissant un léger ralentissement.

Les résultats obtenus proposent des prolongements de tendances, qui éclairent des tendances possibles, mais ne tiennent pas compte du projet qui les modulera en fonction des objectifs qui seront retenus.

Les tendances présentées ne préjugent en aucun cas de la portée du projet.

Évolution démographique du secteur Landes et Graves (1990-2006)

1990/1999 : + 4515 habitants soit une augmentation globale de 7,6%

1999/2006 : + 5932 habitants soit une augmentation globale de 9,3%

La croissance démographique soutenue sur l'ensemble du territoire est marquée par des dynamiques démographiques contrastées au sein des Landes et Graves.

La communauté de communes de Cestas-Canéjan connaît une relative stabilité démographique et les communes situées en bord de Garonne (Beautiran, Cadaujac, Isle St Georges, Castres sur Gironde) une dynamique modérée. Sur l'ensemble des autres communes du territoire on note la plus forte dynamique démographique de l'aire métropolitaine en particulier sur les communes situées à l'ouest du territoire (St

Jean d'Illac (2,82%), Martignas (2,5%)) et pour les communes les plus au sud (St Morillon, Saucats, St Selve, Cabanac, (de 2,22 à 5,2%)).

1.3 Perspectives démographiques et besoins en logements

	Hypothèse 1 Prolongement des tendances 1990/1999	Hypothèse 2 Prolongement des tendances 1999/2006
Projection démographique 2030	+ 10 664 hab 80 338 hab	+ 27 931 hab 97 605 hab
Estimation des besoins annuels	400 logements / an (8000 logements 2030)	695 logements / an (13900 logements 2030)
> Besoin des ménages (croissance démographique + dessèremement des ménages)	335 logements / an	620 logements / an
> Fluidité du parc (vacance + résidences secondaires)	10 logements/ an	20 logements / an
> Renouvellement du parc	55 logements / an	55 logements / an

Les besoins en logements au regard de la solvabilité des ménages

Un ménage sur deux est aujourd'hui éligible au logement social (hors PLS), ce qui représente 12 500 ménages (7 locataires du parc privé sur 10 soit 2600 ménages et 4 propriétaires sur 10 soit 8500 ménages).

Si le parc social reste relativement adapté aux ressources des ménages il demeure encore largement sous-dimensionné. On compte près de 10% de logement social sur le territoire et un besoin de 1650 logements sociaux sur les 5 communes concernées par l'article 55 loi SRU : Cestas, Cadaujac, St Jean d'Illac, Canéjan, Léognan.

Les enjeux en matière d'habitat portent principalement sur :

- la prise en compte des besoins endogènes et notamment des populations installées en première vague afin de favoriser les parcours résidentiels (décohabitation, séparations, vieillissement ...)
- la diversification de l'offre d'habitat en termes de typologie, produits (logement locatif social, accession sociale...) et de formes urbaines ;
- la réponse aux exigences de mixité sociale : résorber les déficits en logements sociaux et développer une offre sociale adaptée à l'évolution de la construction ;
- l'action foncière dans un souci de diversification des produits logement, maîtrise des rythmes de développement des communes et du devenir des sites stratégiques ;
- la prise en compte des perspectives différenciées de développement des communes du secteur ;

1.4 Les capacités d'accueil du territoire

	Capacités au regard des densités observées	Capacités optimisées (COS réglementaires)
Évaluation de capacités	6 500 logements	16 150 logements
> Développement urbain 2004	5 510 logements	15 170 logements
> Renouvellement urbain 2004	3 230 logements	3 230 logements
> Réajustement 2005-2008	- 2 252 logements	- 2 252 logements

Au regard des densités observées sur le territoire, les capacités d'accueil révélées par les différents documents d'urbanisme communaux ne couvrent pas les futurs besoins en logement (de 8000 à 13900 logements à échéance 2030) répondant aux objectifs démographiques. Dans le même temps, on constate qu'une optimisation de ces mêmes capacités d'accueil, permettraient de dégager un nombre de logements supérieurs aux besoins les plus élevés.

Plusieurs options se posent donc pour répondre aux objectifs démographiques:

- Augmenter «l'enveloppe urbaine» définie dans les documents d'urbanisme actuels ?

Doit-on faire évoluer l'enveloppe urbaine de façon uniforme ?

Dans quelle mesure les contraintes existantes (risque inondation, capacités des réseaux, etc.) peuvent orienter les choix en terme de répartition spatiale de la population ?

Quelle évolution à terme de l'enveloppe urbaine en lien avec le projet d'armature urbaine ?

- Contenir le développement urbain dans «l'enveloppe urbaine» existante ce qui suppose calibrer le projet d'accueil et de redéfinir les ambitions démographiques,

- Faire évoluer les pratiques en matière de densité et de formes urbaines ?

- Enfin, une combinaison de trois hypothèses ?

2. Un projet d'accueil en lien avec l'armature urbaine

2.1 Les espaces habités

Le territoire se caractérise par une relation privilégiée aux espaces de nature en s'insérant dans un cadre paysager riche et varié. Cette relation se traduit par plusieurs formes d'habiter ces espaces de nature :

- habiter les bords de la Garonne pour les communes des graves viticoles;

- habiter le paysage viticole

- habiter la forêt comme pour les communes de Cestas ou Saint Jean d'Illac.

Intervention : M. Pierre Ducout, maire de Cestas

M. Ducout rappelle que la majorité des communes ne font pas partie du plateau landais mais sont installées le long des terrasses de la Garonne.

2.2 Les centralités et les lieux d'intensité urbaine

Le bipôle St Jean d'Illac – Martignas

Ces deux villes ont aujourd'hui des caractéristiques démographiques comparables et sont complémentaires en termes d'équipements et services. On note une présence assez importante de services de santé et une forte diversité en termes de commerces et services.

Si ces communes possèdent des équipements scolaires structurants, elles sont aussi marquées par une insuffisance en équipements sociaux et culturels.

Cestas-Canéjan

La communauté de communes de Cestas-Canéjan est un des plus grands pôles d'équipements de l'aire du SYSDAU, en corrélation avec son poids démographique. La présence de nombreux services et commerces "intermédiaires" répondant à des besoins non-quotidiens, le grand nombre d'équipements culturels, scolaires, sportifs, sociaux lui permettent aujourd'hui de bénéficier d'une certaine autonomie et d'un rayonnement au-delà de ses limites géographiques.

Les Graves

Le secteur des Graves se caractérise par un réseau de centralités de proximité, connectées entre elles par un système de routes paysages. On note en conséquence un réseau constitué de commerces, services de proximité et un tissu d'équipement et d'établissements (artisanaux...) très local. Néanmoins la présence d'équipements scolaires structurants et de commerces et services intermédiaires sur les communes de La Brède et Léognan laissent émerger deux centralités plus constituées.

Intervention de P. Ducout, maire de Cestas

Il sera nécessaire de préciser les méthodes utilisées pour déterminer l'influence des différentes centralités car l'intérêt est ici de détailler le fonctionnement de l'armature urbaine.

3. Le projet économique: les éléments de cadrage

Le territoire compte aujourd'hui 22 940 postes salariés recensés sur le secteur et 28 638 salariés résidents sur le secteur. L'équilibre emplois/actifs n'est donc pas totalement établi même si le territoire apparaît particulièrement dynamique en termes de création d'emplois malgré la fermeture du site de Solectron en 2007. Plus de 5 000 entreprises sont présentes sur le secteur Landes et Graves dont Lectra et Lu France à Cestas et Dassault Aviation à Martignas sur Jalles.

> Les migrations domicile-travail

L'analyse des flux sortants fait apparaître que :

- 63% des salariés résidant sur le secteur Landes-Graves travaillent sur le cœur d'agglomération, en raison de la grande proximité du bassin d'emplois de l'agglomération bordelaise avec un fonctionnement spécifique des communes de Saint Jean d'Illac et Martignas/Jalles qui sont beaucoup plus liées au secteur Nord Est de la CUB

L'analyse des flux entrants montre que :

- 30% des postes sont occupés par des actifs habitant sur le secteur des Landes et Graves
- 41 % viennent de la CUB, principalement du Sud Ouest CUB (18%), du Nord Ouest CUB (10%) et de Bordeaux (9%). On note un fort rayonnement assez important de la C.C. Cestas-Canéjan.
- 30% viennent de l'extérieur du ScoT ce qui révèle une forte attractivité pour les territoires limitrophes au secteur.

Il en ressort les enjeux suivants :

- Améliorer l'accessibilité pour les actifs travaillant sur/ depuis l'agglomération afin de faciliter les déplacements domicile - travail. Garantir une bonne accessibilité aux grands pôles d'emplois,
- Approfondir les dispositifs de multi-modalité afin de proposer des alternatives efficaces à la voiture,
- Développer une structuration interne et une organisation territoriale des sites (accessibilité, desserte, qualité, paysage).

> Répartition de l'activité par sphère

La sphère productive est le premier moteur pour l'économie du territoire. Celle-ci est composée des services aux entreprises (environ 20% de l'emploi salarié privé soit 3 665 emplois) et des industries (30% de l'emploi (ce qui représente 15% à l'échelle départementale)).

Ces activités sont en moyenne rémunérées 30% au dessus des activités résidentielles, en revanche, elles sont plus sensibles aux chocs exogènes et aux délocalisations.

Intervention du Conseil Général, Bernard Prat

L'importance de la sphère productive est un élément très important dans la mesure où la sphère productive génère plus d'emplois et des emplois mieux rémunérés que dans la sphère résidentielle. Il est donc nécessaire de s'appuyer sur ce facteur et de poursuivre les efforts dans ce sens.

4 Un projet de transport métropolitain (J.C Chadanson)

4.1 Éléments de constats

- Un secteur traversé par des infrastructures de transport structurantes (A62, A63, ligne TGV Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Toulouse),
- Un système de voies « paysage » dans les Graves, reliant les bourgs,
- Une connexion très forte avec la CUB renforcée par les lignes TC mais une accessibilité au cœur d'agglomération de plus en plus difficile y compris pour les TC,
- Des difficultés d'accès aux zones d'emplois et grands équipements périphériques extra-rocade pour les habitants de la périphérie,
- Une forte dépendance à l'automobile.

4.2 Enjeux globaux

- Articuler structuration urbaine et politique de déplacements au-delà du cœur d'agglomération afin de permettre le développement d'un réseau de TC performant,
- Développer un tramway d'agglomération à partir des axes ferroviaires ?
- Prolonger le réseau urbain jusqu'en limite de la zone de congestion VP ?
- Développer les quartiers de gare ?

Intervention de P. Ducout, président du Bureau et Maire de Cestas

- Il sera indispensable d'être vigilant pour obtenir des compensations financières pour les habitants et pour les territoires traversés par la futur ligne LGV.

Il est rappelé par le maire de Cadaujac que l'offre de transport ferroviaire (TER) n'est pas aujourd'hui suffisante et reste saturée malgré la très forte demande sur ce secteur.

5. Les démarches communales et intercommunales

5.1 Martignas-en-Jalles

La commune, dont la population est aujourd'hui de 6633 habitants, fixe dans le PLU communal son projet d'accueil à 10000 habitants, accompagné d'une volonté de développer le logement social. La commune souhaite également développer 3 zones d'activités dont une autour de l'aéronautique et autour du pôle militaire. Elle fait également état de son besoin de reverser une partie des espaces de discontinuité pour création d'une déchetterie (Moga).

Transport

Au vu de l'importance des flux de transit qui touchent la commune, la question des transports et déplacements fait l'objet d'une attention particulière. Ainsi la commune souhaite voir intégrer le projet de contournement du centre permettant de dévier les poids lourds à destination de Dassault et des zones militaires. Le trafic actuel empêche tout réaménagement du centre. Le développement des TC (voies en site propre pour les bus) est également une priorité pour gérer les flux vers l'agglomération.

– **contrat d'axe et contrat de gare**

5.2 St Jean d'Illac

Le PLU (en cours d'élaboration) fixe à 10000 habitants son projet d'accueil. L'effort sur le logement social est à poursuivre (aujourd'hui 5%) et la commune exige dès à présent 30 % de logements sociaux sur les lotissements.

Transport

La commune est à l'intersection de deux départementales à très fort trafic : la D106 du bassin à la VDO (20000 voitures-jour) et la D 211, Pierroton-Martignas (12000 voitures-jour).

L'intérêt pour la commune est de se raccorder par la D106 à la déviation de Martignas (D213) et de prolonger ce raccordement du nord au sud sur la route de Pierroton pour desservir les zones industrielles, aujourd'hui très attractives et dynamiques (extension officielle de Zodiac, 450 emplois), de par leur proximité avec l'aéroport et la VDO.

De plus, 85 % des actifs travaillent sur l'aire métropolitaine, ce qui génère des déplacements importants qui s'ajoutent au flux de transit entre le Bassin et l'agglomération. En conséquence, de nombreux besoins en terme de TC sont exprimés par les habitants notamment : demande de rabattement vers la gare de Cestas, projet d'une piste cyclable raccordée jusqu'à la VDO, mise en place d'une ligne de bus avec le CG entre Martignas et le tramway, qui sera prolongée sur la commune.

Intervention, P. Ducout Président de l'atelier et Maire de Cestas

Hangar G2 - Quai Armand Lalande - BP 88 - 33041 Bordeaux cedex

Tél. : 05 56 11 06 60 - Fax : 05 56 11 05 80

e-mail secrétariat : sysdau@sysdau.fr

web : www.sysdau.fr



Une réflexion autour d'une liaison de promenade de la vallée de l'Eau Bourde et de l'Eau Blanche jusqu'à St Jean d'Illac par une traversée de la forêt via "le Gaillet".
Comment développer une réalité de continuités écologiques pour les humains?

5.3 Communauté de Commune de Montesquieu

La CdC souhaite que le porter à connaissance, transmis au Sysdau, soit « intégré » dans le Scot.

La communauté de communes affiche la volonté d'accentuer son développement économique par la poursuite du repositionnement de la technopole Montesquieu. Elle entend également développer son tissu commercial avec le projet de l'échangeur de La Prade, site important de développement économique (Cf. Schéma Intercommunal de Développement Commercial). Le développement touristique apparaît aussi comme un axe fort de développement pour la CdC.

Environnement

La charte paysagère prévoit une série d'actions dans le but de préserver et valoriser les éléments remarquables du patrimoine naturel comme les marais et zones humides des bords de Garonne, une zone Natura 2000, ou la réserve géologique de Saucats. En parallèle, le PDIPR et le schéma directeur cyclable réalisé sur le canton de La Brède (en cours de finalisation) prévoient de s'appuyer sur ce patrimoine naturel pour développer les modes doux.

La révision du PPRI reste aujourd'hui problématique dans son découpage géographique. La révision porte jusqu'à Villenave d'Ornon et se concentre sur la zone estuarienne, en oubliant le secteur de la communauté de communes concerné. La communauté de communes exprime également un besoin de respiration à la marge des secteurs classés en AOC..

Transport

LGV : La CdC Montesquieu souhaite obtenir un tracé à 500 m pour valider le Scot et négocier les compensations (cf rigidité du Scot face aux possibilités de malléabilité lors de l'élaboration ou de la mise en conformité des PLU).

Le renforcement des transports en commun est aujourd'hui essentiel vers les zones d'emplois. Le secteur doit s'appuyer et se rabattre sur les trois gares (Beautiran, Saint Médard, Cadaujac) et le TER (qui doit être mieux cadencé), ainsi que sur la création d'une connexion avec le tramway. Le système doit être complété par un transport à la demande.

Intervention, P. Ducout Président de l'atelier et Maire de Cestas

Il sera nécessaire d'interroger les communes pour connaître leur évaluation démographique, leur ambition et leur objectif vis-à-vis du logement social (y compris hors SRU).

La complémentarité ville-campagne doit être promue en valorisant les fonctions récréatives de la campagne... (convention de passage, tolérance (notamment dans les propriétés viticoles) et acquisition publique).

Intervention de Alain Mano, 1er Adjoint la mairie de Canéjan

Le PLU permet aujourd'hui une bonne intégration des demandes de conformité PLU-SCOT. La commune ne connaît pas de grandes possibilités mais un potentiel suffisant en matière de logement et d'activité.

Elle projette également la mise en place de système de rabattements sur les tramway et la gare, et un transport à la demande en ajustement.

Intervention de Bernard Darriet, maire de Saucats

Peut-on définir précisément les limites de la réserve de Saucats dans un Scot pour être plus prescriptif?

Réponse de P. Ducout :

Oui, ceci s'est déjà fait pour les terroirs viticoles ou les parcs urbains. Néanmoins, on va plus loin dans les zones protégées, il n'est donc pas nécessaire de rajouter des servitudes supplémentaires (à partir du moment où on s'inscrit dans une réduction de la consommation d'espace et une augmentation des espaces protégés pour aller vers la constitution d'une trame verte et bleue) sur les espaces agricoles et de forêt en dehors des zones déjà protégées dans le cadre des espaces naturels et des AOC (et dans la mesure où l'on fait attention aux intrants, aux questions de l'eau, etc...). La forêt doit pouvoir évoluer un petit peu (800 000 ha > 700 000 ha avec une production meilleure par des regroupements de parcelles), voir également le bois énergie (peuplements dédiés).

Sur la question des continuités, elles peuvent se réaliser à partir d'une piste cyclable et d'un peu de verdure, y compris dans les zones construites... elles sont également écologiques dans la mesure où il y a des bas-côtés enherbés (et sans désherbants). On peut trouver des continuités même en ville, et sans démolir.