

SYBARVAL



SCoT

Bassin d'Arcachon
Val de l'Eye



Compte rendu de l'atelier
Atelier « Centralités,
équipements, services »
du 19 mars 2009

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

03/2009

provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org



Participants

Co-présidents:

M. Jean Jacques Eroles, maire de la Teste de Buch
Mme Christiane Dornon, maire du Barp,

Les élus:

Mme Monique Gassies, adjoint au maire de Belin-Beliet
M. Alain de Neuville, mairie de Lanton
Mme Chrystel Letourneur, mairie de Audenge
M. Didier Marque, mairie de Salles
M. Jean Patrick Descombes, mairie de Mios
M. Bernard Lummeaux, adjoint au maire d'Arcachon
M. Yves Amat, mairie de Biganos
M. Bernard Lahye, mairie de Andernos
M. Jean François Ratel, mairie de Arès
Mme Dany Fressain, mairie de Le Teich
M. Jean François Renard, mairie de Lège

Coordinateur Sybarval: M. Michel Mayenc
Animatrice a'urba: Mme Sylvia Labèque
Expert a'urba: M. Bert, Mc Clcure
A'urba : Melle Claire Gomond, M. Rémi Lassauvetat
Rédacteur compte-rendu a'urba : M. Mathieu Bernard

Personnes qualifiées

DDE de la Gironde : M. Pierre Morin
Conseil Général de la Gironde: Mme Ménard, Mme Catherine Studer
Conseil Régional d'Aquitaine: M. Pierre Jouglens

Membres communautaires et techniciens

Cobas : Mlle Lise Bonneau

Personnes publiques associées

PNR Landes de Gascogne : Mme Pascale Riedling – Truok

Organismes associés

Centre hospitalier d'Arcachon: M. Michel Haeck (directeur)

Excusé(e)s : M. Jean-Guy Perrière (SYBARVAL), M. Philippe Ramon (Sous-préfecture du Bassin d'Arcachon), M. André Gesta (DIREN), M. Chanut (Conseil Régional d'Aquitaine), Mme Sylvie Gautier, M. Vincent Nuchy (PNR), M. David Deligey (Gujan-Mestras), M. Roger Meistertzheim (Marcheprime), M. Jean Claude Vergneres (La Teste de Buch), M. Thierry Lannelongue (Le Barp), M. Christophe Sarrazin (Le Barp), M. Franck Kerlan (Le Barp), M. Dominique Levy-Druon (COBAS), M. Daniel Riskal (COBAN), Mme Durif (CdC Val de l'Eyre), M. Eric Jaubert (Pays Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre), M. Pierre Delfaud (CODEV), Mme Brigitte Lastenet (Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux), Mme Evanguelia Montarnier (Chambre des Métiers de la Gironde), M. Stéphane Pelizzardi (SIBA), M. Baris (Lycée technique de la Mer de Gujan-Mestras), Mme Emmanuelle Tostain (Lugos)



Compte-rendu



Propos introductif

Christiane Dornon, Jean Jacques Erolles, Michel Mayenc

Jean Jacques Erolles précise qu'il s'agit du sixième atelier, qui traite de l'organisation urbaine des lieux de vie et de centralités.

Michel Mayenc rappelle l'organisation en 8 groupes de travail thématiques, ce sixième atelier rentre dans une dynamique plus proche du « terrain » où devrait s'esquisser l'organisation territoriale. En effet, cette problématique est particulièrement importante dans le cadre d'une agglomération polycentrique, plus « poly » que centrique pour reprendre l'expression de l'économiste Hervé Hutzinger.

En effet, la situation urbaine n'est pas banale, la plus peuplée des communes est dans une situation reculée à la terminaison du chapelet (Arcachon). La croissance démographique de 200 000 habitants peut paraître forte mais correspond à ce que l'on observe dans les tendances actuelles.

Ce chiffre est une référence, mais l'enveloppe capable actuelle peut recevoir cette croissance. Cela dit, ce territoire doit être en mesure de fournir les équipements quotidiens nécessaires aux nouvelles populations, en plus d'équipements structurants pour une agglomération de 200 000 habitants.

En termes économiques, il n'y a pas ou peu d'économie productive aujourd'hui, une trop grande présence de l'économie résidentielle (ou résidentielle).

Le dernier groupe de travail « transports et déplacements » a mis en valeur un certain nombre d'insatisfaction de la population et des élus, notamment sur les transports en commun.

Le groupe de travail de ce jour permet de lier les transports avec l'armature urbaine.



1 | Cadrage préalable

Sylvia Labèque, a'urba

Les travaux de l'atelier sont organisés en trois parties. Une première partie propose de revenir sur l'essentiel des travaux de l'atelier « Déplacements », afin de lier les thématiques armature territoriale et modes de déplacements. Il est important, en effet, de voir comment les modes de déplacements sont intimement liés au développement urbain et comment concevoir les mobilités à la fois, comme support et au service d'une nouvelle organisation urbaine. Et cela, pour deux raisons essentielles, la première est que cette question prend une résonance toute particulière sur le territoire du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre, la deuxième est liée au fait que les discussions parlementaires en cours dans le cadre de projet de loi du Grenelle de l'environnement nous conduisent à bien traiter ce lien entre développement urbain, urbanisation, renouvellement urbain et transports collectifs.

En deuxième partie, sont abordées les questions de qualité et de complémentarité des lieux de vie.

Sur les lieux de vie que l'on peut identifier aujourd'hui, on retrouve les centralités existantes autour des centres bourgs, des centres villes, mais aussi autour des quartiers de gares, des polarités de services et d'équipements, des sites commerciaux et des zones économiques.

Cette notion de lieu de vie est importante au regard de la notion de quartier, car elle pose la question de savoir comment lier modes de vie, qualité urbaine et des paysages, mobilités, qualité de vie dans les quartiers, les centres villes, les centres de village et les hameaux.

Le territoire présente un ensemble très riche de tissus, avec des quartiers, des hameaux, des centres de village, des centres-villes, des ports, toute une série de points d'appui et de futurs lieux de centralités potentiels. L'objectif est de mettre en cohérence, de mettre en lien, l'ensemble de ces lieux dans le cadre d'une organisation urbaine « agréable à vivre », aussi agréable qu'aujourd'hui et qui serait peut-être vécue différemment.

Cette notion de qualité de vie et d'ambiance doit occuper une place importante et guider nos réflexions.

Ensuite, en troisième partie, l'atelier s'attache à évaluer les besoins actuels du territoire, en services, équipements et commerces, les insuffisances et les manques, mais aussi les perspectives de besoins futurs de l'agglomération, compte tenu de l'apport de populations supplémentaires.

Enfin, parce que l'urbanisation de cette agglomération est si singulière et que le territoire se lit comme une ville éclatée, l'atelier ne s'intéresse pas simplement et uniquement à la géographie des équipements existants ou à créer. Il traite surtout la manière dont les équipements futurs vont permettre d'organiser une armature urbaine hiérarchisée et participer à la construction d'une complémentarité des lieux de vie et des centralités, en cohérence avec un système de transports et une armature urbaine bien constituée.

Caroline Martin, a'urba

L'enjeu est de placer les territoires en relation entre eux et de mettre en place un réseau de transport en commun global en s'appuyant sur une réflexion précise sur l'armature territoriale associée à ce système de déplacements. Parce que le réseau doit répondre à tous les besoins, mais de manière différenciée selon les territoires, la question des centralités à desservir et leur mise en relation se pose.

On intègre dans l'identification des « centralités » trois critères descriptifs : les grands équipements générateurs de déplacements, les densités et les secteurs à fort poids de population et d'emplois.

Cette lecture du territoire montre qu'il y a des territoires à mettre en relation par des corridors de déplacements et d'accessibilité : un corridor depuis Arès en direction de Belin-Beliet et un corridor sur la COBAS, en direction de Bordeaux et en lien avec la voie ferrée.



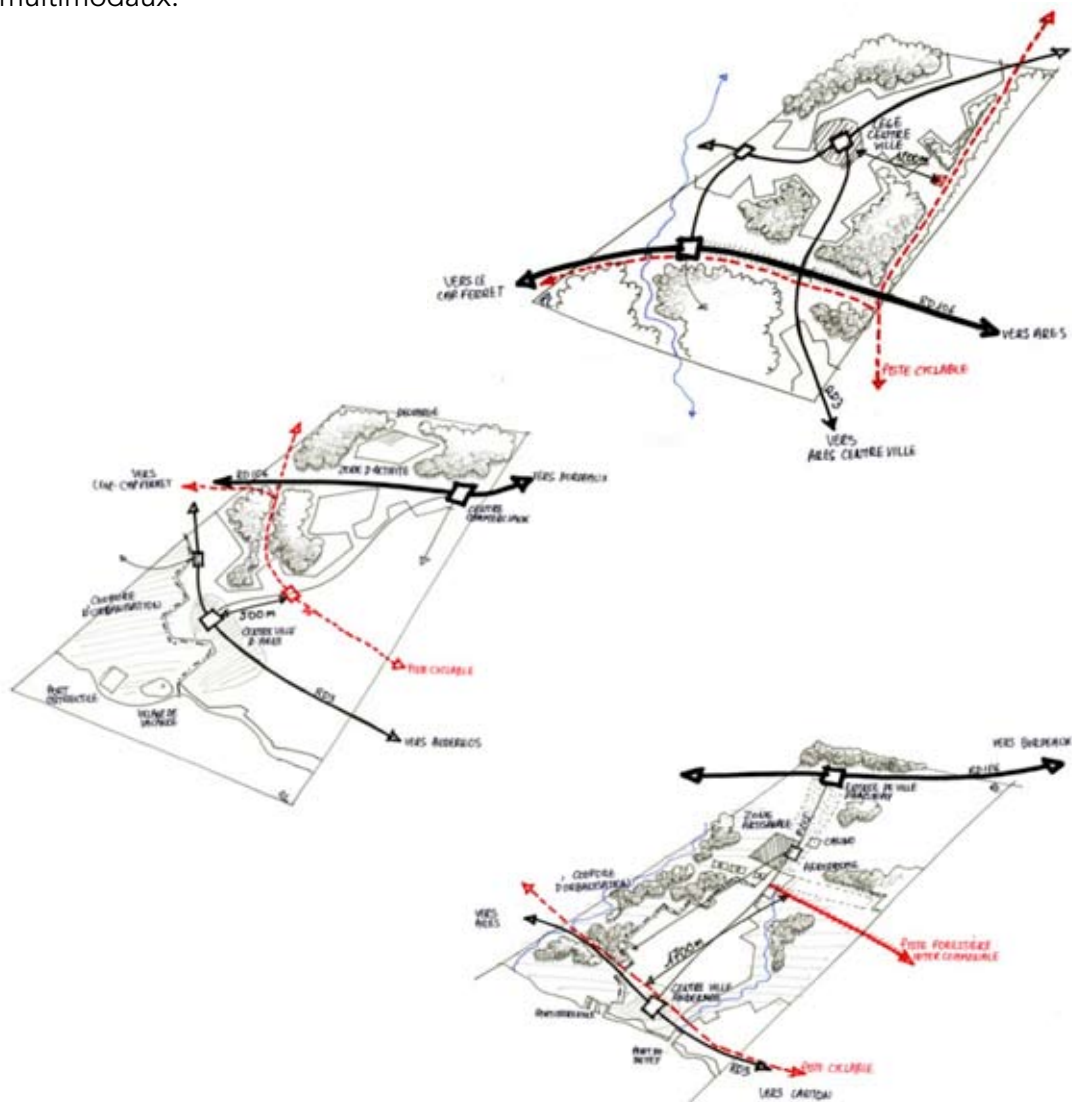
Cette carte présente l'enjeu majeur qui consiste à organiser de manière globale les déplacements autour de corridors d'accessibilité, dessinés entre Arès et Belin Beliet à articuler au corridor de la COBAS relié à la voie ferrée vers Bordeaux, dans des



logiques de déplacements différenciées et complémentaires selon l'organisation urbaine et selon les intensités urbaines rencontrées : un territoire en chapelet dans la COBAN, un tissu urbain plus continu et plus dense dans la COBAS et un territoire diffus dans le Val de l'Eyre. L'enjeu est de trouver un réseau qui prend en compte l'ensemble de ces contextes urbains différenciés, définit des points d'articulation de cette nouvelle armature de déplacements et met en lien les différentes centralités de ces territoires.

L'organisation des déplacements autour de ces deux corridors peut se réaliser à partir de différents supports adaptés aux contextes spécifiques :

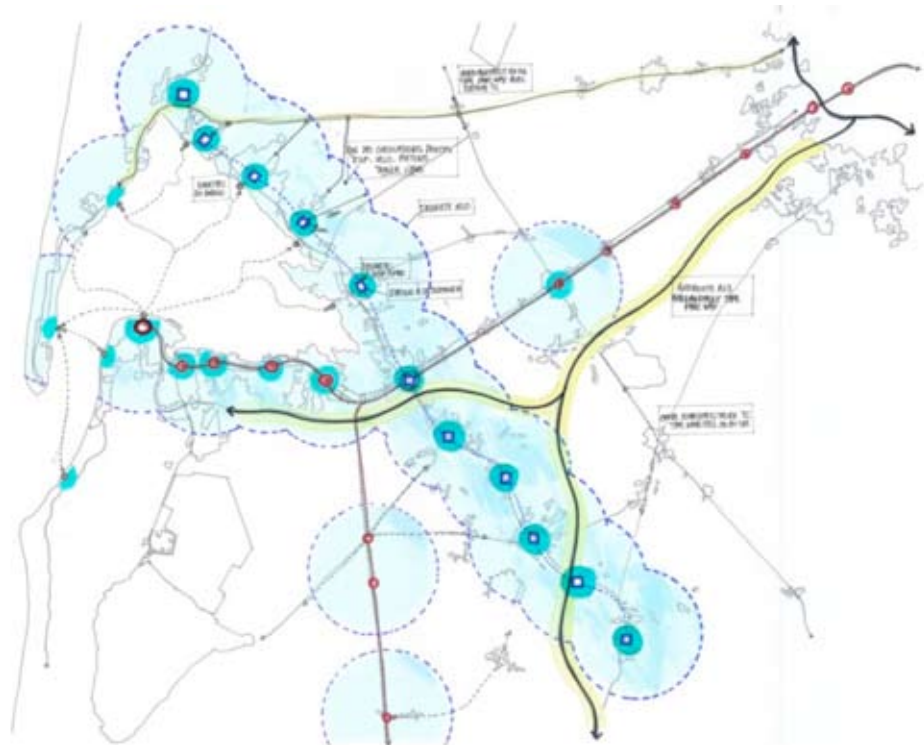
- La piste cyclable
- La RD3
- La piste forestière
- Le réseau ferré existant avec les sites de gare comme support de centralité et pôles multimodaux.





Les deux corridors de déplacements peuvent s'organiser autour d'une intermodalité ambitieuse (vélos, piétons,) en rabattement sur les axes, avec des arrêts potentiels de rabattement, autant de supports potentiels de centralités.

Le projet de transports collectifs se situe en amont de l'organisation urbaine, comme un support de l'armature territoriale structurée autour des lieux d'intermodalité, avec une densification urbaine et une urbanisation prioritaire, une mixité urbaine et fonctionnelle plus grande, autour des gares ferroviaires et autour des arrêts potentiels.



Des outils existent déjà comme le Contrat d'axe, qui est un engagement mutuel entre une AOT (Autorité Organisatrice de Transport) et la compétence « urbanisme » (commune, intercommunalité), ce qui permet une articulation étroite, de favoriser la densification sur les points d'arrêts de transport.

Plusieurs sites de gares ont, en ce sens, un potentiel important : Factice-Biganos, le Teich, ou encore Arcachon. (voir ci-contre)

Sylvia Labèque, a'urba

Du point de vue de la qualité et la complémentarité des lieux de vie, la qualité de vie et d'ambiance reste la priorité qui guide les réflexions.

Améliorer la qualité des lieux de vie, permet avant tout de prendre en compte la qualité des lieux, ancrée sur la mise en valeur des spécificités du territoire, des éléments identitaires et des particularités communales.

Ainsi, l'armature urbaine s'organisera autour des spécificités de chaque lieu, avec des réponses différenciées et adaptées.

Il est également important de s'appuyer sur les organisations urbaines existantes.

Cette approche oblige aussi à favoriser la mixité urbaine et fonctionnelle.

Aujourd'hui, la création de nouveaux lieux de vie s'imposent sur des sites trop fonctionnels, où la mixité urbaine doit être favorisée. Il ne s'agit pas de développer une concurrence des territoires, mais bien une complémentarité entre les centralités.

S'appuyer sur les rapports ville/nature et mettre en complémentarités dans une réflexion d'ensemble entre différentes échelles de lieux de vie.

Pour identifier ce potentiel de chaque lieu de vie, un travail cartographique très fin, commune par commune, a été réalisé pour prendre en compte l'ensemble des intentions communales exprimées notamment dans les PADD des PLU. Il s'agit d'un document de travail et d'échange qui permet de dégager les enjeux en matière de centralités que les communes ont mis en évidence.

1. Conforter les centralités urbaines existantes

- un souci de densifier harmonieusement les centres bourgs
- une volonté de privilégier le renouvellement des quartiers, optimiser les tissus existants et réinvestir les espaces urbains existants
- requalifier les espaces publics structurants supports d'urbanité et de centralité : secteurs de gare, places publiques, parc urbains, etc.
- affirmer des liens entre les centralités urbaines et le patrimoine naturel
- limiter les extensions urbaines hors des ensembles urbains constitués
- une volonté de rester dans l'enveloppe capable actuelle, avec la création de véritables nouveaux morceaux de ville

2. Renforcer et rééquilibrer l'offre commerciale

- les zones commerciales sont souvent perçues comme des centralités de fait, par leur attractivité mais ne constituent pas véritablement des lieux de vie, dans la mesure où elles restent très mono-fonctionnels. Ne pourrait-on pas compléter ces sites commerciaux, via des services, des équipements, pour leur donner une vraie position dans la ville, ainsi qu'une accessibilité améliorée pour mieux les intégrer dans le fonctionnement urbain.
- il s'agit alors de requalifier les zones commerciales périphériques, en y apportant plus de qualité (qualités urbaine, paysagère et architecturale), plus de mixité urbaine, d'améliorer l'accessibilité des zones commerciales avec les TC et diversifier les formes de commerce à l'échelle des lieux de vie.



3. Intégrer les sites d'activités économiques à l'armature urbaine

- peut-on privilégier une mixité urbaine en rapprochant les pôles d'emplois des zones résidentielles et prévoir des fonctions complémentaires et un niveau de services plus important, notamment pour les actifs : crèches, restauration, des équipements quotidiens aujourd'hui absents dans le sens d'une complémentarité des fonctions
- ne faut-il pas rechercher une thématization des zones d'activités économiques ?
- de la même manière que pour les zones commerciales, il faudrait pouvoir rendre ces zones plus accessibles, pour que ces espaces ne soient plus des isolats et soient intégrés au reste de la ville
- recherche d'un équilibre dans la localisation des zones d'activités le long des axes routiers

4. Offrir un niveau d'équipements et de services répondant aux besoins des habitants et des acteurs économiques

- compte tenu de l'évolution socio-démographique, on peut s'interroger sur la couverture en équipements, aussi bien pour les particuliers que pour les entreprises, sachant qu'une meilleure couverture en équipement permettra de renforcer l'attractivité du territoire.
- l'implantation des équipements bien accessibles au cœur de l'armature urbaine permet de conforter les lieux de vie, en lien avec une répartition équilibrée sur l'ensemble du territoire
- la constitution d'un réseau complet de liaisons douces entre les différentes centralités et lieux de vie pour desservir les équipements et les services de proximité .

5. Valoriser et protéger les fronts de mer et ses ports ostréicoles

- un possible développement d'itinéraires côtiers pour des modes doux en lien avec une mise en valeur patrimoniale des sites, notamment des ports ostréicoles à forte valeur culturelle
- mutualiser les différentes initiatives pour faire des secteurs de ports de véritables lieux de vie

6. Développer de nouveaux quartiers tout en préservant la qualité du cadre de vie

- un souci d'économiser l'espace afin de ne pas déséquilibrer le rapport ville/nature et ainsi constituer de véritables « morceaux de ville » intégrés, bien desservis en transports collectifs et reliés à l'armature urbaine existante

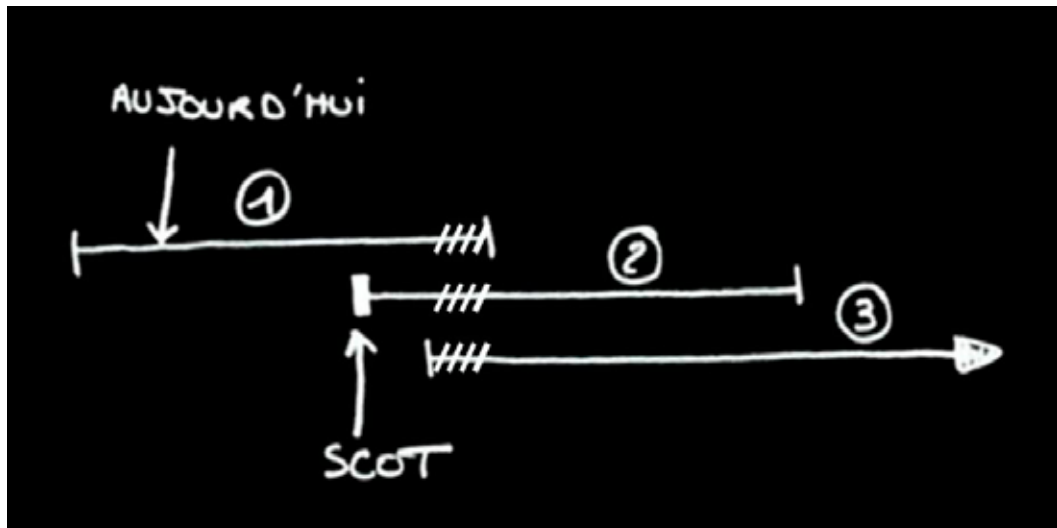
A travers ces travaux, un premier travail d'esquisse sur les centralités existantes à renforcer, mais aussi sur les lieux de vie à mettre en valeur ou à compléter (zones économiques, grands équipements, zones commerciales) a été effectué.

Ce travail d'analyse sera transmis à chaque commune pour affiner la définition des lieux de vie. La finalité est de mettre par la suite ces lieux de vie en relation entre eux, en dynamique et en complémentarité pour en faire un ensemble cohérent au sein de l'armature urbaine.

4 | La constitution de « lieux de vie » en adéquation avec les besoins actuels et futurs du territoire

Sylvia Labèque

Trois niveaux de projets s'articulent :



Un effort de rattrapage quantitatif et qualitatif sur certaines centralités en termes de commerces, de services, d'équipements scolaires, pour les adapter au développement récent du territoire mais également et notamment pour une nouvelle population « urbaine » habituée à un niveau de services élevés.

Deuxième niveau, en se projetant dans l'avenir d'une agglomération 2030, c'est la définition d'un projet complémentaire avec de nouveaux équipements et services de niveau d'agglomération, en lien avec les territoires limitrophes et en particulier avec l'agglomération bordelaise.

Troisième niveau, en portant un regard plus éloigné, au-delà de 2030, et compte tenu de l'attractivité départementale, régionale, nationale, on peut, sans fausser l'image, retenir un nouveau rôle pour le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre, celui de véritable « porte maritime internationale de Bordeaux ». Pour ce territoire tellement attractif, cette ouverture internationale du territoire sur Bordeaux laisse imaginer, à long terme, des équipements de rayonnement régional, de niveau national ou beaucoup plus large en lien avec l'agglomération bordelaise, équipements d'envergure qui ne seraient pas exclusivement à positionner sur Bordeaux, mais pourquoi pas sur le territoire du bassin d'Arcachon Val de l'Eyre.

Les équipements présents forment des polarités qu'il convient d'intégrer dans l'armature urbaine et dont l'accès doit être facilité.

Catégorie par catégorie d'équipements, quels sont les enjeux qui ressortent ?

Pour les équipements de loisirs et de culture, l'enjeu est de valoriser ces équipements existants au sein des centralités, comme des lieux d'échange, tout en développant

l'identité culturelle :

- offrir à la population locale une gamme de services de loisirs et de culture quotidiens, afin de limiter le nombre de déplacements et améliorer la qualité de vie.
- permettre le développement de manifestations culturelles locales ayant un rayonnement plus large en s'appuyant sur un tissu associatif dense
- remettre à niveau certains équipements sportifs et de loisirs vétustes et obsolètes

Les équipements sportifs présentent une couverture correcte, bien plus faible dans le Val de l'Eyre. L'utilisation des atouts de la trame verte et bleue (en cours de définition) peut constituer l'ossature d'accueil de nouveaux équipements de loisirs « verts » et d'usages récréatifs et de loisirs.

La couverture des équipements scolaires constitue un enjeu important de développement, qui fait l'objet d'échanges entre les élus, le conseil général et le conseil régional.

On note aujourd'hui que de nombreux lycéens sont accueillis à l'extérieur du territoire, notamment pour ceux du Val de l'Eyre, avec une grande majorité qui sont scolarisés sur les lycées de Gradignan, de Bordeaux ou encore de Talence, mais aussi dans les Landes.

Cet accueil génère des modes de vie plus difficiles, avec des déplacements quotidiens importants. Si ce constat est un peu moins fort sur la COBAN et encore moins sur la COBAS, il est indispensable de répondre aux besoins actuels dans un premier temps et d'anticiper d'importants besoins futurs.

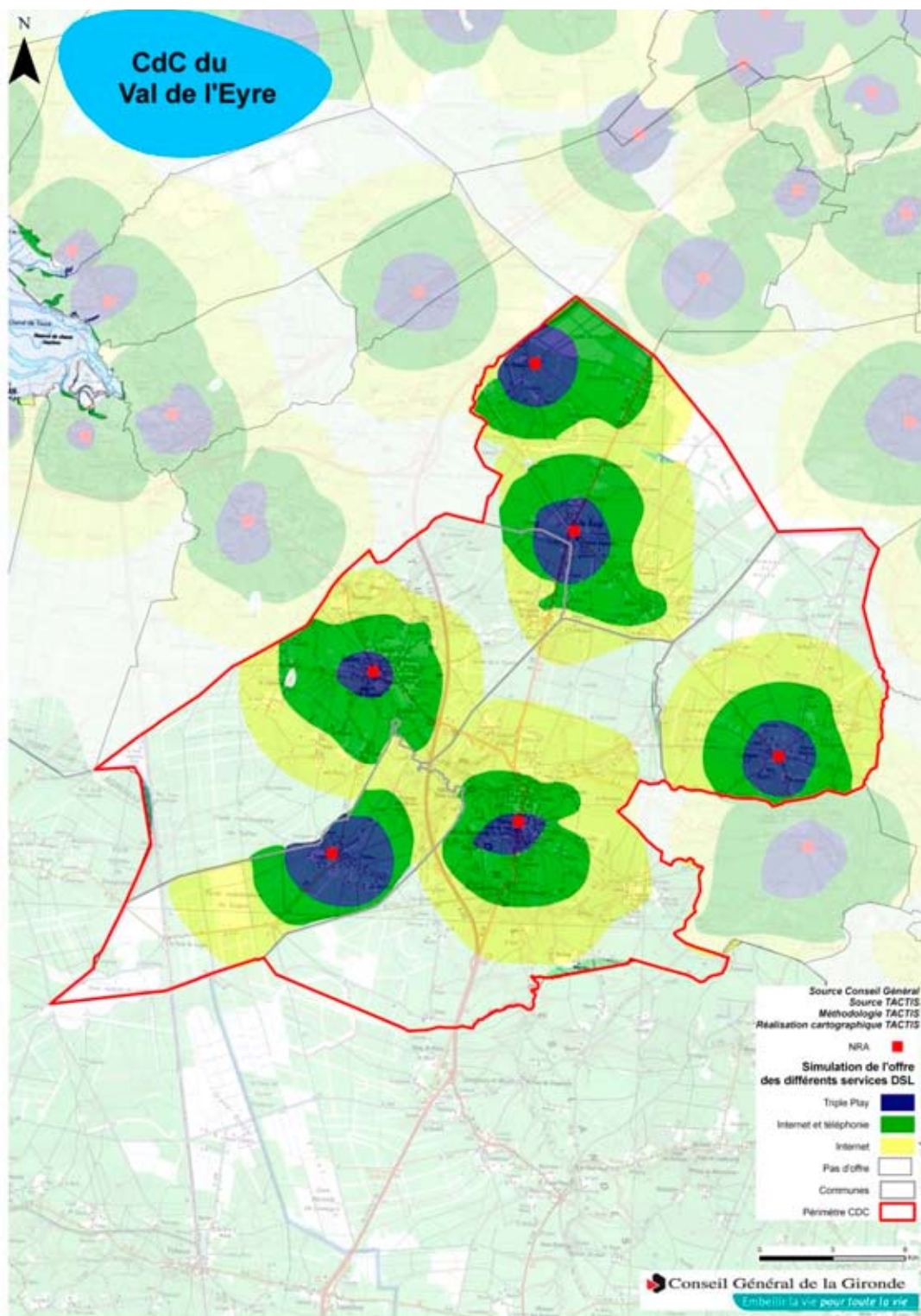
En ce qui concerne les équipements de santé, l'enjeu est de structurer un pôle santé, répondant aux populations âgées, mais aussi aux populations jeunes. Certains équipements sont déjà en place ou programmés (pôle de santé de la COBAS).

S'agissant de l'élargissement de l'accès aux réseaux numériques et satellites, l'enjeu nouveau mais très important est celui de l'accès au réseau haut débit pour les particuliers et très haut débit pour les entreprises. Cette accessibilité est un critère de localisation d'entreprises déterminant, elle participe au dynamisme économique et apparaît absolument indispensable.

La couverture n'est pas parfaite, bien que la majorité des zones habitées soient couvertes et que le niveau de service soit de niveau comparable à celui du reste du département. Dans le cadre du dispositif Gironde Numérique porté par le Conseil Général de la Gironde, l'objectif pour l'attractivité pour le territoire est une généralisation de l'offre haut débit via l'ADSL et un équipement complet des principales centralités en très haut débit et surtout pour les zones économiques et l'accueil des hautes technologies (très haut débit, fibre optique). L'équipement numérique est un critère important de localisation, surtout dans le cas d'un territoire qui possède en son sein deux pôles de compétitivité et un équipement technologique d'envergure nationale avec le LMG.

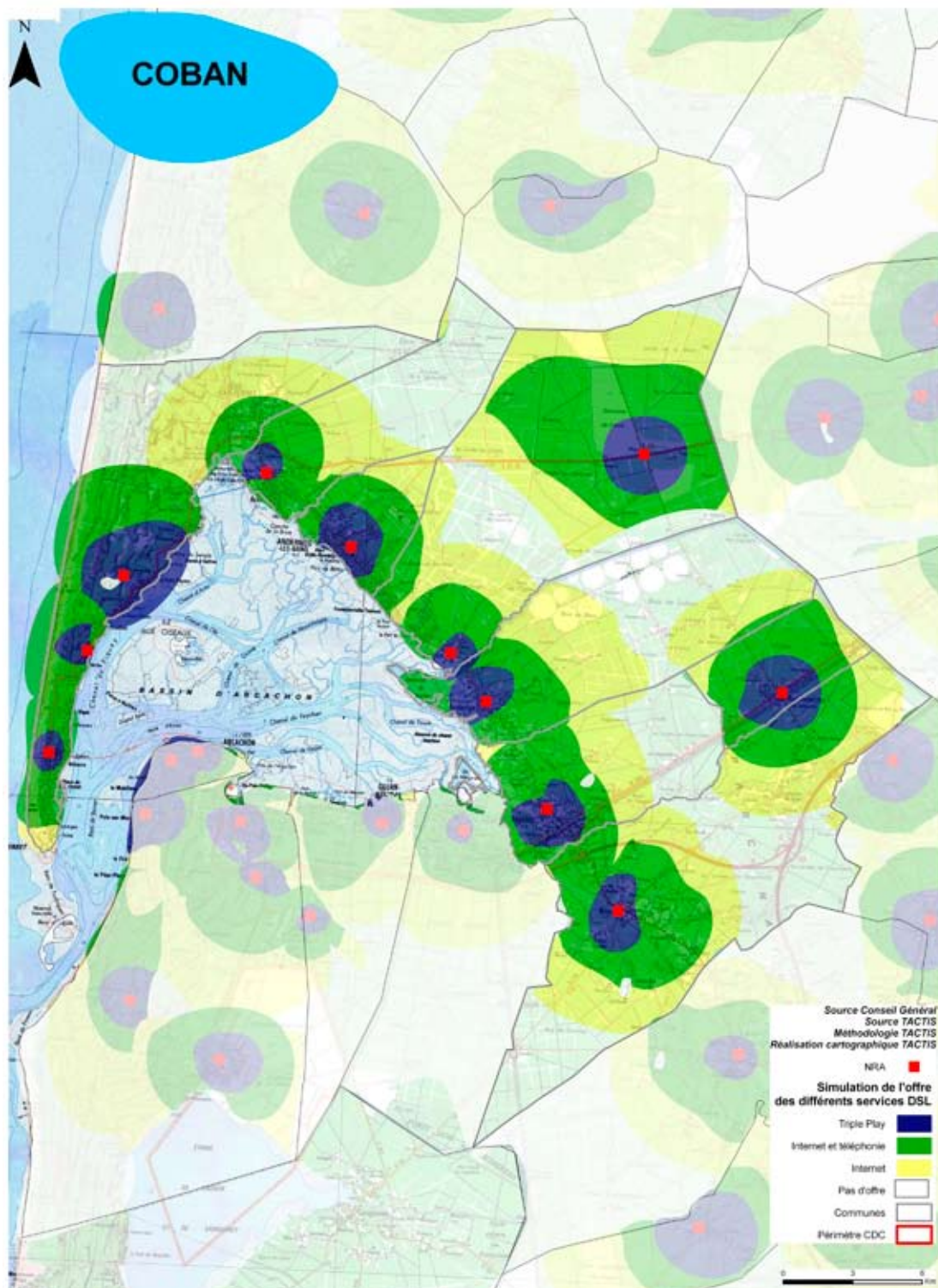


Equipements numériques du Val de l'Eyre



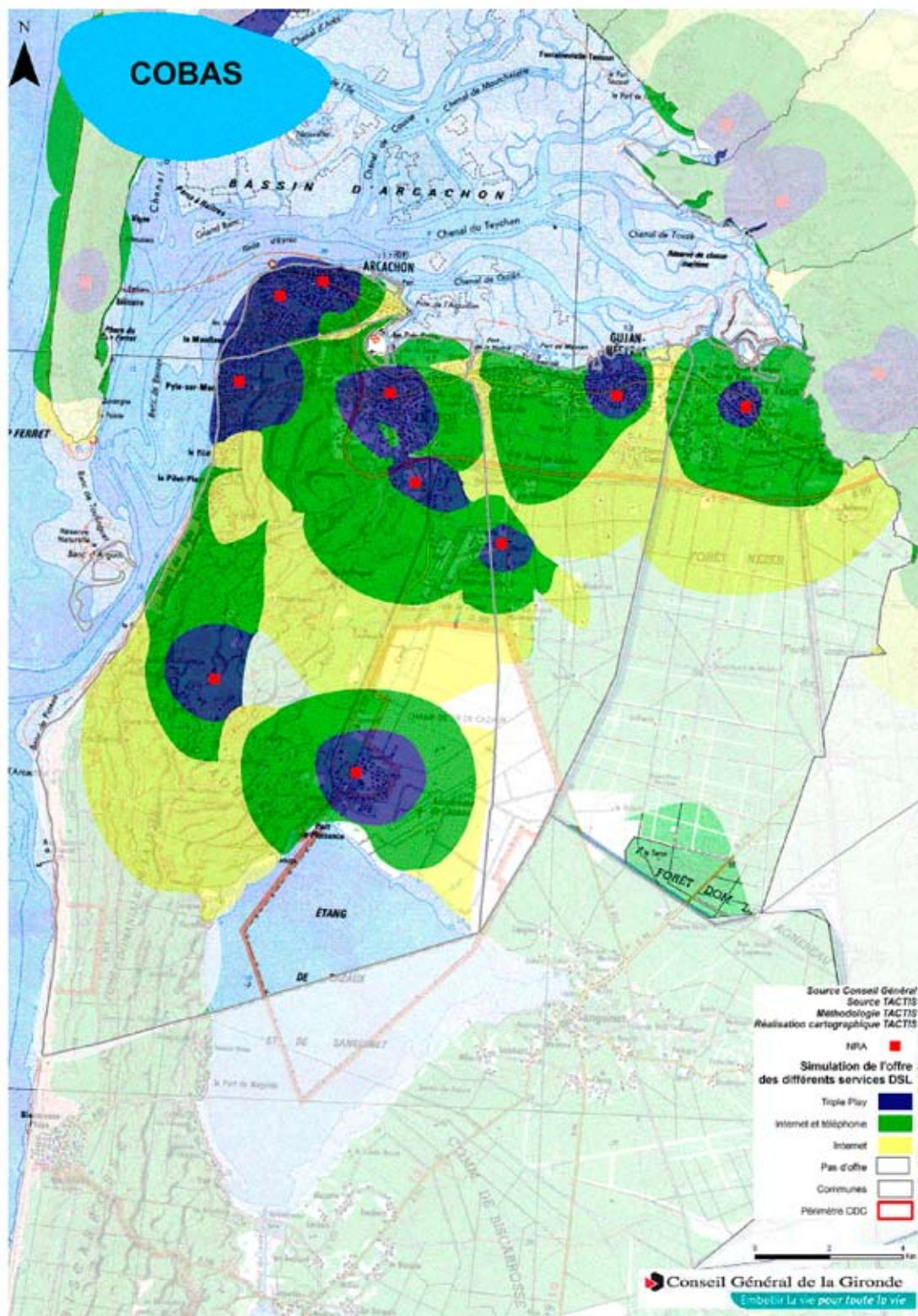


Equipements numériques du Val de l'Eyre





Les entités paysagères



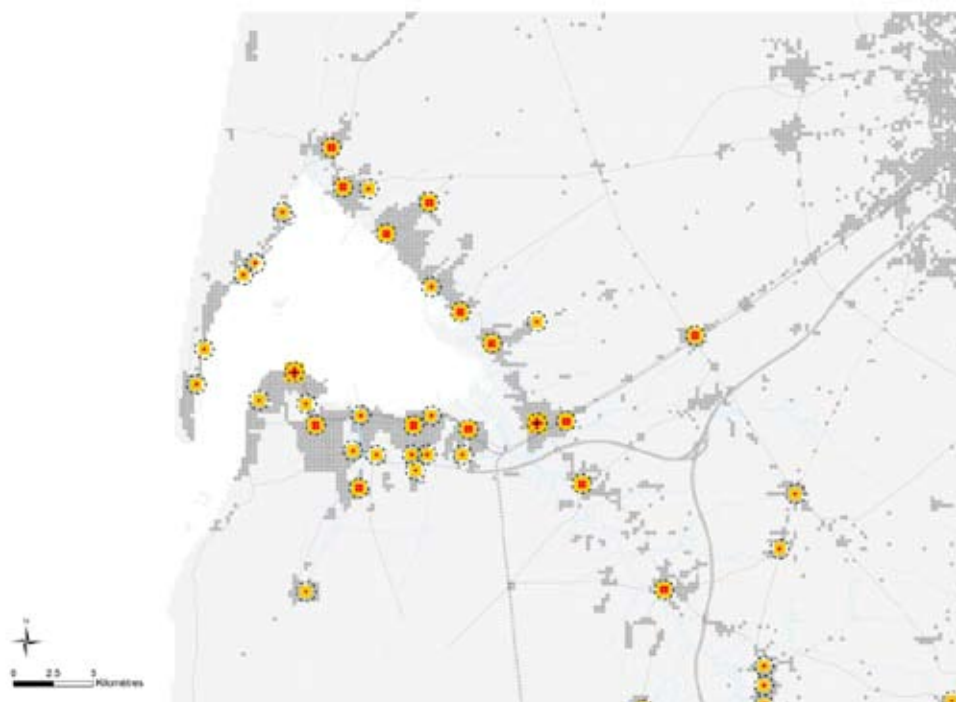
Une analyse des données sur le niveau de service, de production et de distribution d'électricité est en cours mettant en évidence l'importance de l'enfouissement des lignes, suite aux conséquences particulièrement dévastatrices des tempêtes récentes.

Un dernier niveau, en guise de conclusion, et en quelques exemples : des équipements d'envergure et de portée supra-régionale voire nationale qui pourraient être utilisés comme élément d'attractivité à plus long terme.

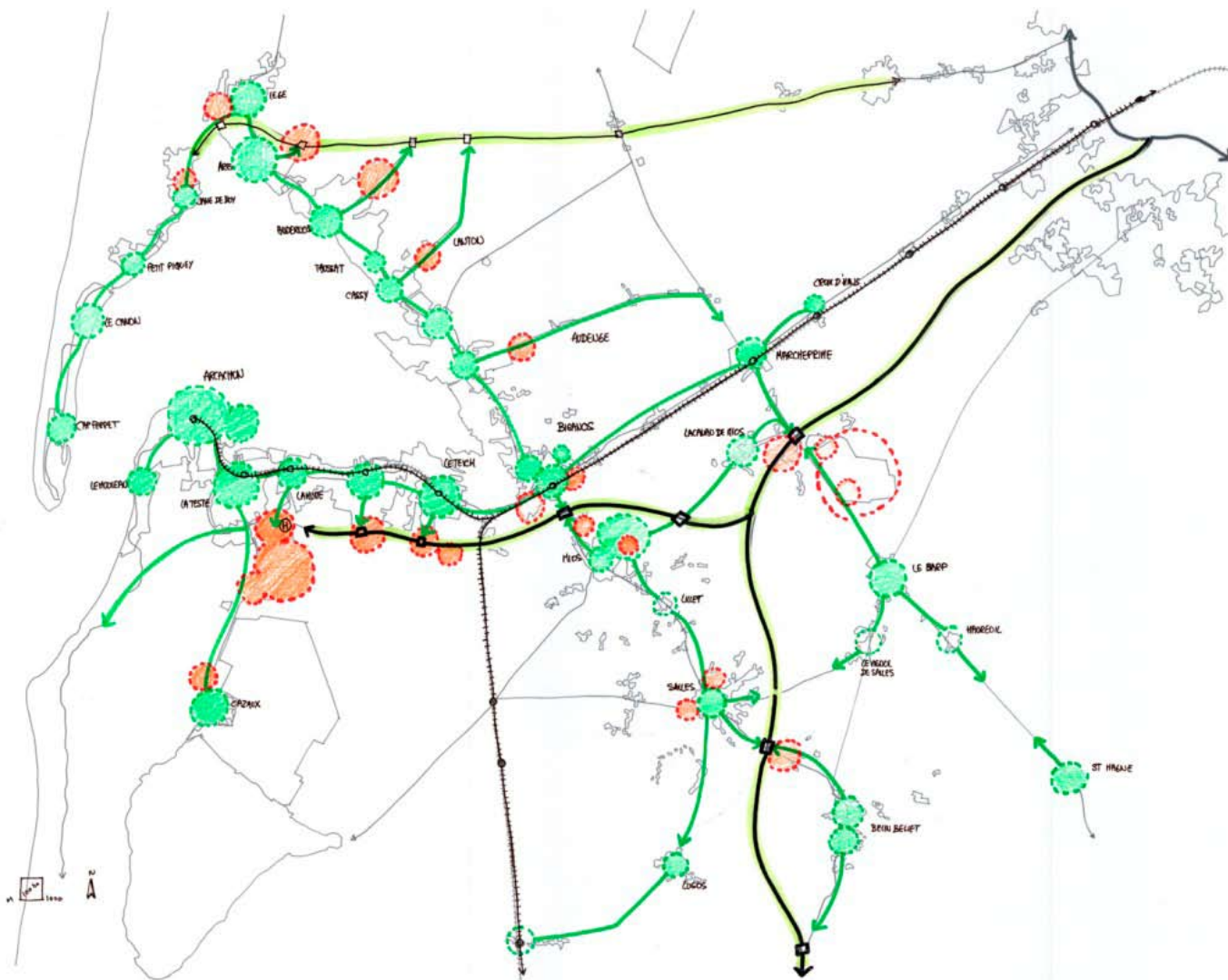
Ces éléments sont repris d'autres SCoT, en effet de nombreuses agglomérations et notamment des agglomérations littorales s'interrogent sur leur niveau d'attractivité, sur les moyens à mettre en oeuvre pour accompagner cette attractivité, lui donner un sens, et posent dans les SCOT l'intérêt des grands équipements emblématiques, qui ne sont pas toujours et automatiquement localisés sur l'agglomération centrale, mais peuvent être implantés sur des territoires qui présentent plus de capacités et de disponibilités.

Une organisation urbaine à construire autour des complémentarités des lieux de vie et des centralités

A partir des secteurs de regroupement d'équipements, ont été identifiés les secteurs d'intensité urbaine sur lesquels une première ossature peut être proposée, avec des lieux de vie à intensifier et à mettre en relation en cohérence avec un projet de transport en commun et un projet d'accessibilité associé à l'armature territoriale.



De manière schématique, cette carte illustre le principe de mise en relation, de mise en lien de ces lieux de vie, qui constituent l'ossature urbaine en lien avec un projet d'accessibilité.



Michel Mayenc précise que cet atelier doit nous servir à identifier, dans le cadre d'un aménagement durable, les centralités. Si une centralité offre plus d'équipements, plus de services de proximité, elle offre une meilleure qualité de vie à la population en évitant des déplacements qui stressent les habitants et les acteurs économiques. L'important est de produire une organisation performante qui limite les besoins de déplacements et favorise les réponses à proximité, plus mutualisées, facilitées, bien organisées, plus accessibles, plus directement liées aux transports collectifs, offrant ainsi de meilleures conditions de vie des habitants. L'organisation des centralités et la constitution d'une offre de services performante sont de ce point de vue déterminantes et prioritaires dans l'aménagement du territoire.

Dans une situation tout à fait particulière, l'équipement du territoire, compte tenu de la proximité à 40 kilomètres de l'agglomération bordelaise, est considéré comme accessoire. Sans cette proximité, on se poserait moins de questions sur le nécessaire effort à consentir en matière de renforcement de services de proximité et d'équipements de centralités. Avec une agglomération de 200 000 habitants, la vision que l'on porte sur le territoire doit être différente, en termes de programmation d'équipements, et il est important de mettre en place les équipements indispensables à la vie quotidienne afin de limiter les déplacements et offrir le nécessaire et l'utile à proximité des lieux de vie.

Il est donc important de se projeter assez loin et de manière ambitieuse pour éviter aux futurs habitants une vie qui ne passe que par les déplacements. Et ce sont les centralités, constituées, organisées, équipées, structurées qui portent les solutions et offriront ces modes de vie plus agréables. Cela signifie plus de densité, de ne pas construire n'importe où, de limiter l'étalement urbain, de rassembler les services et les équipements, cela passe aussi par la conception d'autres formes urbaines, ainsi les centralités sont de ce point de vue les moyens nécessaires à l'organisation d'une qualité de vie sur le territoire.

L'enjeu d'un réseau de transports collectifs performant

Jean Jacques Eroles précise que cet atelier est un peu un lien entre trois ateliers, économie, déplacement, et habitat. Le tram-train, c'est plus qu'une idée aujourd'hui. Le système ferroviaire via les TER est très bien sur le sud, mais ne répond pas à la demande des déplacements locaux, contrairement à un tram-train. La ligne ferroviaire est plus une coupure et une contrainte qu'autre chose, notamment entre Gujan et La teste, avec une barrière de voie ferrée entre les centres villes et la lagune. Le tram-train permettrait plus d'arrêts et une insertion plus douce dans les tissus.

Pour le reste et la liaison avec Bordeaux, les TER proposent un service satisfaisant

Caroline Martin complète sur le fait que le tram train serait effectivement un mode de transport bien adapté au chapelet urbain de la COBAS et de la COBAN, un peu moins dans le Val de l'Eyre.

De plus le tram-train a des capacités techniques qui lui permettent d'aller très vite entre de nombreux arrêts, même s'il n'y a pas de voie ferrée dans le Val de l'Eyre précise Mme Dornon.

On peut imaginer d'autres modes pour le Val de l'Eyre, avec des navettes de rabat-



tement, des bus à haut niveau de service, du transport à la demande en rabattement sur les pôles d'échange...

Pour Michel Mayenc, l'objectif de ce SCOT est bien de rééquilibrer la dépendance avec Bordeaux. Le monde économique ne sait pas encore le potentiel que peut offrir le Bassin. Pour ses représentants, ce n'est pas un secteur où s'implanter, comme secteur économique. Le mode de développement ne pose plus problème, c'est un choix de s'installer sur le Bassin vu que les prix des terrains ou des logements sont comparables à l'agglomération bordelaise, mais la population ne trouve pas sur place les équipements qu'ils attendent.

De plus, les salaires ne sont pas au niveau, et si on veut développer, on doit rééquilibrer avec une économie plus productive et donc un niveau d'équipement fort, mais aussi des modes de déplacements efficaces, ou bien encore une offre de formation diversifiée.

Bernard Lummeaux pense que le TER est utile pour aller à Bordeaux, mais en interne, pour les déplacements, ça ne marche pas du tout.

L'auditoire se demande si, en ce qui concerne le TC, ce futur réseau aura-t-il vocation à soulager le réseau routier ou plutôt à prendre en charge la plus grande part des déplacements ?

De plus, la voie de déviation de la RD3 est-elle remise en cause ?

Michel Mayenc pense que, actuellement, il faudrait les deux, car la RD3 dans son état actuel ne peut répondre aux besoins économiques, surtout si ces derniers se développent vers la production. Ceci en parallèle avec un TCSP pour les habitants, même si les besoins sont à préciser.

La déviation de la RD3 est dans les projets du CG33, mais les discussions sont encore en cours, car objectivement la congestion de la RD3 est très importante.

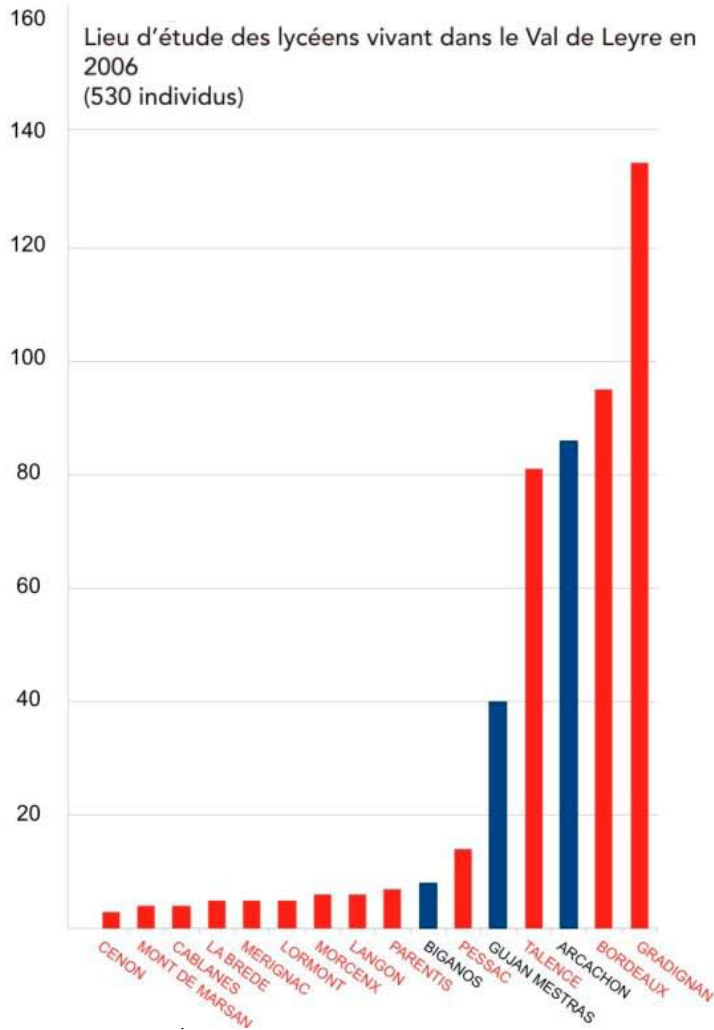
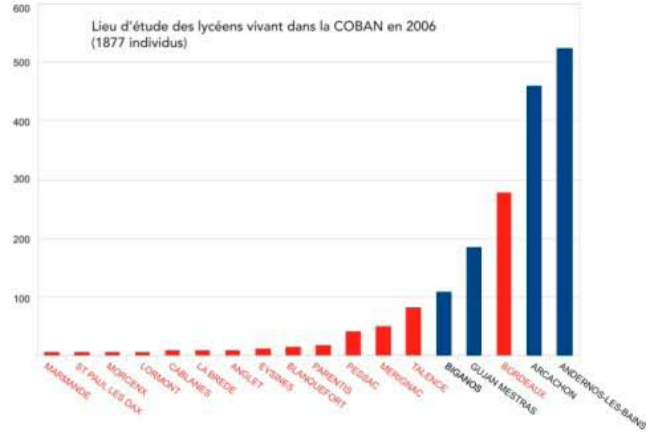
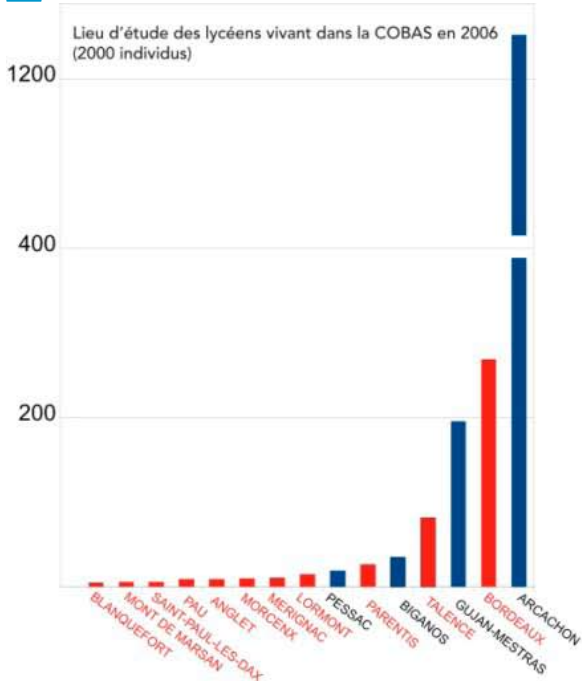
L'enjeu des équipements scolaires, des déplacements difficilement supportables, en enjeu pour le développement de l'économie productive

Plusieurs participants précisent qu'il y a un gros problème de déplacement pour les collégiens, une heure et demi le matin, une heure et demi le soir... Comme faire ?

Pierre Jouglens, représentant du conseil régional, précise que les navettes existent pour aller à Bordeaux.

La problématique des lycées est difficile selon Michel Mayenc, il y a un souci car la région traite les besoins à la demande, et c'est donc difficile de planifier, il faut souvent modifier les documents d'urbanisme car on ne sait jamais quand le lycée arrivera.

M. Jouglens est en désaccord. Il y a des travaux effectivement avec l'a-urba, notamment en ce qui concerne la démographie lycéenne. Aujourd'hui, le niveau est de l'ordre de 3500 lycéens résidant et la projection faite est de 500 lycéens





supplémentaires en 2020. La capacité sur le territoire est de 800 places actuellement, le lycée d'Andernos vient d'être rénové (+ 400 places), avec la décision en 2002. Le conseil régional fait donc bien du prévisionnel, sachant qu'il faut entre 5 et 8 ans pour construire un lycée.

Nous ne sommes pas en retard, il faudra en reparler dans 5 ou 6 ans.

Pour un certain nombre de participants, le manque de place dans les lycées est patent, en précisant qu'il y a un débat sur un troisième lycée sur la COBAS.

Cette affirmation est fautive selon M. Jouglens, qui précise alors que la notion de place est relative. Il y a le remplissage des locaux et l'organisation des locaux. Si on supprime une heure dans la journée avec trente salles de classes, 30 heures, donc une classe supplémentaire peut être accueillie.

Il y a la place perçue et la place réelle. Il n'y a pas d'agrandissement prévu sur le territoire et les techniciens du conseil régional pensent avoir réglé le problème pour plusieurs années sur le territoire du SCoT. En 2030, les jeunes parents seront à la retraite ailleurs, le lycée potentiel dont nous parlons, les enfants ne sont pas nés. Les lycéens du territoire vont au lycée à Bordeaux car il ne veulent pas aller ailleurs, c'est un choix.

Plusieurs élus du Val de l'Eyre pensent que cette affirmation est fautive, que les enfants du Val de l'Eyre qui vont à Gradignan subissent la situation. On ne peut pas défendre le développement durable et voir tous ces déplacements quotidiens perdurer.

Pour M. Jouglens, la population est majoritairement à Gradignan et dans un rayon de quelques kilomètres, donc on ne peut pas construire un autre lycée dans le Val de l'Eyre et ne plus utiliser celui de Gradignan, alors même que les effectifs baissent, notamment à Talence, c'est de l'intérêt général. Historiquement, la population du Val de l'Eyre est toujours venue à Bordeaux pour les études dans le secondaire.

Pourtant, cette population est beaucoup plus importante aujourd'hui et le sera encore plus dans le futur pour Mme Dornon.

Ce type de démarche s'accorde mal avec l'horizon du SCOT pour 2030, voir 2035, avec plus de 70 000 habitants supplémentaires, il faut donc y penser pour Michel Mayenc, la région a plus de mal à se projeter.

Si l'on veut développer de l'économie productive, il faut les services de formation pour les enfants des employés. Le raisonnement comme quoi il faut remplir les lycées existant ne va pas dans le sens de l'aménagement durable.

La qualité, « fond de commerce » du Bassin d’Arcachon Val de l’Eyre

Bert MC Clure

M. Haeck, directeur de l’hôpital d’Arcachon, découvre le travail de planification et ce qu’est le SCoT. La démarche d’armature à travers des équipements paraît très pertinente, notamment d’un projet de transport en amont des centralités.

C’est en anticipant les transports que l’on peut anticiper l’arrivée des ménages qui sont à la recherche de ces facilités de vie. Ce qui est frappant sur le territoire, c’est la qualité du cadre de vie mais en parallèle le niveau de rattrapage nécessaire. Sur le plan hospitalier, un certain nombre de patients se pose des questions sur la grande distance entre les équipements, peu reliés. A l’instar de ce qu’ils ont connu, ils souhaiteraient avoir la même qualité.

L’effet de métropolisation est un fait, il faut en profiter pour l’organiser. Des évolutions législatives futures en matière de santé mettent en valeur cette notion « de territoire de santé ».

En effet, la liaison entre les équipements médicaux, que cela soit à Arès ou sur la COBAS, est faible.

De plus, il faut se méfier des idées reçues, la population n’est pas composée que de personnes âgées, il y a des jeunes, et les deux maternités à Arès et à la Teste ont vu leur chiffres bien augmenter ces derniers temps.

Pour Bert Mc Clure, les interventions sont intéressantes. D’après son expérience dans les techno-parcs, notamment avec Sophia Antipolis, il y a des similitudes et des idées intéressantes entre les deux territoires.

Mais pour tirer un véritable bénéfice du site, il faut que le projet d’équipement soit un projet de qualité.

Un lycée « mal fichu », et mal localisé, c’est un contre-message pour le monde économique. Si l’on veut attirer des activités de très haute valeur ajoutée, il faut des projets de qualité. Sans forcément les planifier aujourd’hui, mais montrer que l’on pense à la qualité dans sa stratégie de territoire. Ce qui fait « vendre », c’est moins la localisation que la qualité du projet. En terme de stratégie, c’est déjà un choix.

Le « fond de commerce du Bassin », c’est la qualité, comme l’est actuellement la qualité de vie.

Le territoire ne dispose pas d’un niveau d’équipement qu’elle devrait avoir selon Bernard Lummeaux. L’enjeu est donc bien le rattrapage. Il y a un travail à mener pour effectivement rapprocher les populations, les services des zones d’activités, ainsi qu’un travail de qualification et de clarification des contenus.

Le concept de Sophia-Antipolis est utopique dans un sens, on a réellement une impression de lien avec l’environnement préservé et peu artificialisé. Sur le Bassin, cela donnerait les bureaux sous la forêt et dans les arbres. Ce sont des éléments qui sont recherchés par les entreprises et les chercheurs.



Michel Mayenc précise que les zones d'activités ne sont pas thématiques et pas du tout de qualité. Il y a un contraste entre l'urbanisation parfois et la qualité de l'environnement, mais comment l'écrire dans le SCoT ?

M. Haeck s'étonne qu'il y ait des entreprises qui s'installent à Cestas, alors qu'il s'agit de faire quelques kilomètres de plus pour trouver un site exceptionnel. Dans l'informatique médicale, une très grande entreprise (e.novation, laboratoire Striker Corporation) vient d'installer son siège à Cestas.

Il y a donc un pas à franchir, à trouver pour attirer ces entreprises de très haute technologie.

L'absence de mixité est un problème à résoudre, la voiture est trop indispensable malheureusement dans ces zones économiques ou d'activités, cela enrichit la culture du « tout voiture » dans les modes de vie.

La difficulté réside dans l'absence d'université, d'offre de formation supérieure. S'il est impossible d'implanter des universités un peu partout, il est en revanche envisageable de développer des antennes universitaires sur le territoire.

Pour conclure, Jean Jacques Eroles pense que tout reste à faire sur ce territoire attractif. Ce problème d'équipement se pose aussi dans le tourisme ou l'hôtellerie n'est pas au niveau.



Synthèse

- Des situations urbaines contrastées (chapelet, diffus) mais portent chacune un potentiel de connexion sur un réseau de TC et des moyens déjà valorisables (RD3, piste cyclable, piste forestière), etc.
- Une organisation en chapelet, avec une diversité des lieux de vie, mais des centralités à renforcer et à compléter.
- Des intensités urbaines à construire et à renforcer dans des secteurs trop monofonctionnels: zones économiques, zones commerciales.
- Une couverture en équipements quotidiens à renforcer pour répondre au besoins des populations « urbaines » et de nouveaux équipements à créer pour structurer une agglomération de 200 000 habitants dans le futur, avec des populations âgées mais aussi des populations jeunes.
- la problématique particulière des trop nombreux déplacements pour les élèves du secondaire vers l'agglomération bordelaise ou les Landes.
- Un territoire au cadre de vie de grande qualité mais qui connaît un sous équipement important au regard de sa transformation en agglomération.
- L'importance de la démarche de qualité dans le projet de SCoT, pour que la qualité du cadre de vie devienne simplement la qualité de vie.