

Note du 3 décembre 2012
**Remarques sur le projet de SCOT
et point de vue des élus EELV**

.....

1) Une métropole nature

1.1 Des avancées concernant la prise en compte de la trame verte et bleue, mais qui demandent à être complétées, notamment par des outils opérationnels et prescriptifs

Dans le meilleur des cas, le projet propose seulement des règles et des préconisations à intégrer dans les PLU.

Ces prescriptions sont plutôt assez directives sur le risque inondation (bien que restant à compléter avec le PPRI), la protection des cours d'eau (notamment les affluents majeurs de la Garonne), ainsi que concernant les espaces viticoles.

➤ Les risques d'inondation :

- « Les espaces urbanisés soumis à aléa fort sont rendus inconstructibles »
- « Les documents d'urbanisme locaux doivent rendre inconstructibles les zones situées dans une bande de 50 mètres minimum à 100 fois la différence de hauteur entre le terrain naturel à l'arrière et le niveau atteint par la crue sous réserve des résultats de simulations de rupture de digue ».
- le développement de secteurs stratégiques pour la métropole (Euratlantique, Plaine de Garonne et PAE Bassins à flots) implique des exceptions au principe d'inconstructibilité mais cela doit s'opérer dans le cadre des études des PPRL.

➤ Protection des lagunes et cours d'eau

- Dans les espaces non urbanisés, les PLU doivent préserver une bande de 50 mètres minimum de part et d'autre des cours d'eau. Au sein des enveloppes urbaines, l'ouverture à l'urbanisme de secteurs situés à moins de 50 mètres est conditionnée à la réalisation préalable d'une étude d'impact.
- Toute nouvelle infrastructure franchissant les affluents majeurs doit préserver la continuité des berges et des milieux associés (exemple : ponts, routes, pistes cyclables,...).
- Une bande de 10 mètres minimum de part et d'autre du fil de l'eau est préservée de toute construction nouvelle installation ou aménagement.
- Les ripisylves et autres milieux associés aux cours d'eau doivent être préservés par un classement en zone N, et/ou en EBC, et/ou en éléments du paysage
- Les communes ou EPCI sont encouragées à assurer la maîtrise foncière d'une bande de 5 mètres de part et d'autre des fils de l'eau, soit l'espace nécessaire à l'entretien et à la gestion des cours d'eau et de ses berges. Il est recommandé de prévoir des emplacements réservés.
- Au sein des enveloppes urbaines, lorsqu'une opération est contiguë au cours d'eau, elle doit soit faire l'objet d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) soit être aménagée sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble
- Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier et cartographier les lagunes d'intérêt patrimonial, notamment sur les plans de zonage. Les lagunes remarquables seront classées en zone naturelle strictement protégée (Np).
- Même type de dispositions avec un rayon plus important de l'ordre de 200 m autour des lagunes, pour garantir l'intégrité et au fonctionnement écologiques des lagunes.

- Conflits d'usage entre espace urbanisé et espace viticole :
 - il est recommandé dès lors que les parcelles font l'objet d'un changement d'affectation de créer une bande boisée de 20 m d'épaisseur entre les espaces bâtis ou à bâtir et les espaces non bâtis

Sur la question des liaisons écologiques et du paysage, de nombreuses préconisations sont affichées, mais sans contraintes fortes.

- Le traitement des seuils de l'agglomération (limites de l'urbanisation) ne nous paraît pas suffisamment travaillé (cf. page 54)
- Concernant les espaces naturels majeurs, on peut noter qu'en l'état actuel de la rédaction, une certaine schizophrénie semble guetter certains élus qui ne sont aucunement gênés par le fait d'accompagner des projets d'un autre temps (le grand stade) et de proposer de grands discours dans des documents d'orientations tels que celui-ci.
 - Page 38 par exemple, il est proposé d'interdire dans les ZNIEFF notamment les travaux ou occupations du sol susceptibles de porter atteinte aux habitats, espèces, équilibres écologiques et qualité agronomique des sols ». Le grand stade n'aurait jamais pu voir le jour si ces nouvelles dispositions étaient en vigueur...

1.2 Un manque certain d'ambition concernant le volet agricole

Rappel : Les activités agricoles que sont le maraîchage, l'horticulture, l'élevage et la sylviculture sont beaucoup plus fragilisées lorsqu'elles ne sont pas protégées par une politique foncière adéquate, type PPEANP (Périmètres de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains).

A l'instar de Nantes ou de Barcelone, l'agglomération bordelaise possède les atouts pour préserver voire reconstituer ses espaces agricoles, valoriser avec toutes les formes de commercialisation en circuits courts (marchés, vente directe, AMAP, restauration collective) sa production, avec pour avantage de créer un lien urbain-rural intéressant, et permettant de développer une agriculture « propre » et contributrice de la protection de l'environnement et du Plan Climat. Encore faut-il que cette vocation agricole soit clairement reconnue sur les territoires les plus appropriés, et que l'accompagnement en matière de politique foncière, l'adhésion des élus, le relais dans l'animation des PLU soient à la hauteur.

- Des lacunes importantes dans l'identification des potentialités agricoles
 - pour les sites de projet agricoles hors viticulture, on ne parle que de l'Entre-Deux-Mers, ce qui paraît singulièrement sous estimer les projets existants sur la vallée des Jalles, Eysines, Mérignac-Pessac (PEANPP) et les potentialités du plateau Landais et des Bords Humides de Garonne entre autres
 - pour les sites de projets naturels, agricoles ou sylvicoles à vocation pédagogique, touristique ou de loisirs on en parle que de l'ouest de l'agglomération
- Un travail bâclé sur ce volet (avec de nombreux « copié-collé » d'une partie à l'autre, avec d'ailleurs des ratés - voir page 58)
- Uniquement des recommandations et aucun dispositif prescriptif n'est proposé (sauf pour la partie espaces de nature urbains)

2) Développement économique (« une métropole active »)

2.1 Une réflexion inaboutie, qui acte l'existant sans proposer de nouveau modèle

- Desserte des pôles économiques : on continue de poser le problème à l'envers et à poursuivre une certaine déconnexion entre habitat et activité économique

- On accentue le déséquilibre de la métropole avec l'arc de la ville active à l'ouest et des pôles économiques locaux éparpillés et peu liés entre eux (carte page 93)
- On poursuit l'intensification en emplois des sites que l'on considère comme des polarités, globalement mal desservies par le réseau express de transports collectif (ou saturées) et on acte ensuite la nécessité d'une connexion de ces sites à un réseau de TC performant (page 97)
- Rien n'est proposé en terme de Plan des déplacements des entreprises en lien avec les pôles de compétitivité existants ou à créer
- Rien n'est proposé en termes de développement ou relocalisation des activités économiques et universitaires en lien avec la problématique majeure du temps et des coûts des trajets emploi – domicile.

2.2 Une anticipation insuffisante des enjeux logistiques

- Une identification des sites logistiques qui est, soit calquée sur l'existant (« conforter le site de Cestas pot-au-Pin »), soit très floue
 - Le SCOT propose de localiser à moyen ou long terme les nouveaux sites logistique mais ne prend pas position (cf. carte p109 qui matérialise des dizaines de sites possibles, tous axés sur le tout-routier !)
- Une logique globalement très axée sur le tout routier
 - beaucoup de blabla sur la logistique du dernier kilomètre (pages 110 et 111) sans aller au-delà des bonnes intentions.

3) Habitat et armature urbaine

3.1 La lutte contre l'étalement urbain est mal engagée.

- Le SCOT en cours n'envisage qu'un seul scénario, qui est celui de la croissance démographique maximale, portant la métropole à 1,2 million d'habitants à l'horizon 2030
 - Laisser les communes du péri urbain planifier un développement urbain sur une seule hypothèse maximale induit un risque maximum de rajout en proportion insupportable des voitures sur les routes.
- Aucun objectif chiffré de densité minimale n'est intégré dans le SCOT, et les objectifs de consommation foncière restent à préciser.
- Une différence de seulement 0,1% de croissance démographique annuelle entre cœur d'agglomération et 1ère couronne des centralités périphériques, marquée par deux couleurs différentes, c'est de la tromperie !
 - Les représentants des communes hors cœur d'agglomération ont pesé de tout leur poids pour éviter d'être freinés dans leur développement propre, souvent dans une logique de compétition entre territoires, plutôt que dans une logique de complémentarité et équilibre d'ensemble.
 - une répartition entre le cœur d'agglomération, la première couronne de centralités (comprenez Blanquefort, Le Taillan, Saint Jean d'Ilac, Cestas, Léognan, Cadaujac) et les bassins de vie (les communes plus éloignées et plus rurales) qui reste très éloignée des principes du PADD du même SCOT : + 1,4 % de croissance annuelle sur la CUB, 1,3 % sur la première couronne de centralités entre 1,3 et 0,85% sur les bassins de vie (« curieusement » appliqués par les communautés de commune de l'aire SCOT et faisant apparaître des + 1,55 % pour la CC des Graves et de Montesquieu par exemple)
 - Ces taux induisent concrètement un risque de remplissage plus fort sur des territoires qui ne disposent pas des niveaux de services du cœur

d'agglomération, de conditions de transports en commun et de création d'emplois sur place notamment.

Si l'on reste sur ces taux et cette perspective démographique unique à 1,2 million d'habitants et si on poursuit cette déconnexion entre habitat et emplois, le risque de poursuite de l'étalement urbain est maximal. Les nouveaux habitants iront chercher naturellement le foncier le plus rapidement disponible, le plus abordable avec les effets de bord bien connus non désirés.

3.2 Un schéma, basé sur des cercles concentriques partant de l'hypercentre, qui est globalement obsolète.

- Nous attendions plutôt un schéma en araignée mettant en évidence des couloirs d'intensité urbaine, calqués sur les réseaux de transport, avec des nœuds d'intermodalité appropriés, concrétisant ce principe de subordination de l'urbanisation à l'existence préalable des réseaux de transports à faible émission de GES et efficace en terme de temps de transports

4) Déplacements et mobilité

4.1 Un exposé de bonnes intentions qui là encore soit acte l'existant, soit se contente de principes généraux, sans déclinaison opérationnelle

- Les solutions de rabattement sont insuffisamment étudiées.
 - Page 125 : les parcs de rabattement sont évoqués mais pas matérialisés sur la carte
 - Page 129 : évocation des aires de covoiturage et de pôles relais d'offres de services (pôles télétravail par exemple), mais cela reste très flou et non identifié sur la carte.
- Le principe d'une intensification de l'offre urbaine dans les centralités est posé (page 134) mais cela reste une orientation très générale.

4.2 Un goût d'inachevé...

- Absence de schéma des infrastructures de déplacement intégrant les plans et projets de déplacement sur l'aire du SCOT
- Absence de cartographie des évolutions du réseau routier
- Proposition d'une liaison circulaire à l'ouest de la rocade, mais sans préciser par quel mode (page 124)

5) Des « ratés » impardonnables pour un SCOT Grenelle

5.1 Une prise en compte inexistante de certains enjeux environnementaux

- Partie très évanescence concernant la transition énergétique (rien de très concret – voir page 84)
- Idem concernant la question des ilots de chaleur urbains (page 82)
- Aucune projection concrète concernant les déchets (page 83)
 - uniquement des recommandations et un discours théorique alors qu'un centre de stockage suppose 40 hectares de réserves foncières et que l'on pourrait imaginer que l'on anticipe d'éventuels sites pour de la méthanisation par exemple.

- Rien concernant l'autonomie énergétique du territoire et le développement des ENR (éolien, solaire, géothermie, biomasse...)

5.2 Un SCOT qui en l'état ne répond absolument pas aux objectifs du facteur 4

- Une incompatibilité évidente avec les objectifs en terme de réduction des GES du Grenelle, du SCRAE, des PCET départemental et CUB
 - L'étude conduite par le cabinet Artelia pour le SYSDAU (présentation faite le 15 octobre 2012, résultats assez peu divulgués d'ailleurs...) a permis d'évaluer l'impact du DOO en terme de GES : en l'état, il générerait une augmentation de + 5,7% des émissions de GES (principalement sur le volet déplacements), alors que l'objectif est bien de réduire de -25% pour se rapprocher des objectifs fixés tant nationalement que territorialement dans les documents stratégiques des différentes collectivités.

Conclusion

Le projet de SCOT tel que rédigé ne propose que des vieilles recettes arrangées à la sauce Grenelle en oubliant les fondamentaux, à savoir la lutte contre l'étalement urbain et la réduction par quatre des GES à l'horizon 2050.

La phase du diagnostic établi par le même SYSDAU avait pourtant bien établi le diagnostic :

- dynamique démographique plus forte hors agglo
- difficulté à créer des limites à l'urbanisation résidentielle comme à l'urbanisation économique
- congestion généralisée de l'ensemble des réseaux de déplacements collectifs et individuels, avec toutefois un satisfecit sur le recentrage de l'agglomération facilité grâce au tramway
- armature commerciale trop découplée de l'organisation urbaine ; contradiction entre « urbanisme de proximité » et implantations commerciales très liées avec l'automobile

On ne peut dès lors que suggérer au SYSDAU de revoir sa copie, à l'aune notamment des préconisations du cabinet Artelia, en intégrant notamment :

- des objectifs de densité minimale sur les secteurs ouverts à l'urbanisation
- des objectifs plus ambitieux dans le rapport renouvellement urbain / extension urbaine et plus précis dans la définition des seuils d'agglomération
- un conditionnement de l'ouverture à urbanisation de toutes les zones à un niveau de service de mobilité
- l'ouverture à l'urbanisation subordonnée à des performances énergétiques et environnementales renforcées (L122-1-5)
- la détermination d'un objectif de réhabilitation énergétique de l'existant (5% du parc réhabilité par an)
- des préconisations visant les projets de construction de bâtiments et de locaux chauffés de plus de 1000 m² de SHON pour les encourager à réaliser une étude d'approvisionnement énergétique et de raccordement à un réseau de chaleur urbain le cas échéant, et à recourir à des énergies renouvelables
- des préconisations et des outils en faveur de la production d'énergie renouvelable (développement de centrale PV en toiture, mais aussi zones de développement de l'éolien, biomasse, méthanisation...)

Concernant l'avis de la CUB, nous en partageons globalement l'analyse, notamment pour ce qui concerne le conditionnement de l'ouverture à l'urbanisation à la desserte préalable ou prévue en TC et la nécessité de revoir les 2 nouveaux pôles commerciaux d'équilibre à Beychac-et-Cailleau et Laprade.

De même, nous considérons également que des réajustements sont en effet nécessaires pour :

- Intégrer les objectifs exprimés dans le projet métropolitain et le SCOT d'un équilibre 50/50 entre espaces naturels et espaces urbanisés.
- affiner le travail sur les enveloppes urbaines pour être en parfaite conformité avec le PLU
- reprendre la représentation du schéma métropolitain des transports en représentant le tramway comme mode structurant.
- proposer des dispositions précises en termes de contractualisation urbanisme/transport (contrats d'axes)
- proposer une formulation plus précise des orientations commerciales dans les futures ZACOM

Il est par ailleurs indispensable de compléter la version du SCOT qui nous est proposée sur son volet « outils opérationnels et suivi » avec notamment l'instauration d'un véritable outil de suivi de la consommation des sols qui pour l'heure fait défaut.

Nous sommes en revanche plus circonspects et moins « optimistes » que la CUB au regard de la vision de ce SCOT en terme de schéma de déplacements et d'articulation urbanisme/développement économique.

Enfin, il est regrettable que l'avis de la CUB n'aborde pas la question de la réduction des GES, objectif qui doit pourtant être en ligne de mire du futur SCOT et qui pour l'heure n'est absolument pas atteint.

En l'état actuel du projet, il nous semble donc en effet que l'arrêt du projet ne peut raisonnablement intervenir avant la fin de cette année et que le document présenté doit encore être retravaillé...