



**GROUPE Europe Ecologie Les Verts de la CUB**

**Bureau du 5 décembre 2012**

**Intervention de Gérard CHAUSSET**

**Avis de la CUB sur la version 2 du DOO du SCOT**

**En premier lieu, nous prenons bonne note des avancées concernant la prise en compte de la trame verte et bleue.** Les prescriptions sont plutôt assez directives sur le risque inondation (bien que restant à affiner en lien avec le futur), la protection des cours d'eau (notamment les affluents majeurs de la Garonne), ainsi que concernant les espaces viticoles.

**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 La Prade.**

De même, nous considérons également que des réajustements sont en effet nécessaires pour intégrer les objectifs exprimés dans le projet métropolitain, affiner le travail sur les enveloppes urbaines et proposer des dispositions précises en termes de contractualisation urbanisme/ transport (contrats d'axes).

**Nous sommes en revanche plus circonspects et moins « optimistes » que la CUB et nous maintenons qu'il persiste des faiblesses notables dans ce projet de SCOT :**

- 1) **le volet agricole souffre d'un manque certain d'ambition** dans ce document, tant dans l'identification des potentialités agricoles (le document évoque quasi exclusivement l'Entre-Deux-Mers, ce qui paraît singulièrement sous estimer les projets existants sur la vallée des Jalles, Eysines, Mérignac-Pessac avec le PEANPP) que dans la proposition d'outils opérationnels et prescriptifs

2) **sur le volet développement économique, la réflexion nous paraît là encore relativement inaboutie**, avec un document qui se contente d'acter l'existant sans proposer de nouveau modèle ni anticiper les futurs enjeux, logistiques notamment :

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

- l'identification des sites logistiques reste soit calquée sur l'existant (« conforter le site de Cestas pot-au-Pin »), soit très floue : en tout cas globalement très axée sur le tout routier

3) **Sur le volet déplacements et mobilité, nous regrettons que le document n'aille guère au-delà des bonnes intentions, sans déclinaison véritablement opérationnelle.**

Les solutions de rabattement, d'aires de covoiturage et de pôles relais, sont ainsi insuffisamment étudiées.

D'autre part, les perspectives d'évolution du réseau routier et du trafic en lien avec les projections démographiques n'apparaissent pas, ce qui est regrettable.

4) **Certains enjeux environnementaux sont totalement oubliés dans ce projet de D2O**

C'est le cas du volet énergétique (rien concernant l'autonomie énergétique du territoire et le développement des ENR : éolien, solaire, géothermie, biomasse...) et des déchets par exemple (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)

5) **L'armature urbaine proposée, basée sur des cercles concentriques partant de l'hypercentre, 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'inter modalité 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

**Au-delà de ces remarques, le plus regrettable, c'est que ce 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.**

**Et nous nous étonnons 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, comme**

**en témoignent les conclusions de l'étude conduite par le cabinet Artelia pour le SYSDAU<sup>1</sup>**

Si l'on ne fait pas évoluer ce document significativement, la lutte contre l'étalement urbain est mal engagée.

**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 on ne peut 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
- 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)

Je vous remercie de votre attention.

---

<sup>1</sup> présentation faite aux membres du SYSDAU le 15 octobre 2012 : en l'état, le scénario proposé dans ce DOO 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 (Plan Climat CUB notamment).