



Réunion du 16 septembre 2014

Schéma de Cohérence Territoriale du Born

Objet : Ateliers problématisés du PADD

3. Structuration du triangle moteur "Biscarrosse/Parentis/Mimizan" et expression d'une complémentarité littoral/arrière-littoral

Madame la Présidente introduit la réunion.

Etaient présents : une trentaine de personnes (feuille de présence jointe)

Organisation de la concertation autour des ateliers problématisés du PADD

Les Commissions thématiques du SCoT	<i>Elus, Conseil de développement, techniciens, PPA, personnes ressources, associations...</i>	Alimentent les travaux de réflexions, lieux d'échanges et de débats
--	--	---

Le groupement de bureau d'études coordonné par CITADIA anime les tables-rondes de concertation (ateliers) autour de la formulation de la stratégie du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Ces ateliers sont au nombre de 4.

- **Mardi 9 septembre**, à Parentis-en-Born
 - ① → 16h - 17h30 : **Valorisation des continuités écologiques et gestion des ressources naturelles**
 - ② → 18h – 20h : **Maîtrise foncière, programmation et "écoquartier du Born en 2035"**
- **Mardi 16 septembre**, à Mimizan
 - ③ → 15h - 17h : **Structuration du triangle moteur "Biscarrosse/Parentis/Mimizan" et expression d'une complémentarité littoral/arrière-littoral**
 - ④ → 17h30 - 19h30 : **"Littoral vivant", volet littoral du SCoT du Born**

Objectif et ordre du jour de la réunion

L'idée est d'échanger sur des problématiques majeures du SCoT, avant l'écriture du projet et de sa traduction règlementaire.

Au cours de chacun de ces ateliers, sont projetés de façon à susciter le débat :

- ▶ le rappel succinct des éléments-clés du diagnostic préalable,
- ▶ le scénario "au fil de l'eau" (l'hypothèse de développement du territoire dans la continuité des tendances observées et en imaginant aucune stratégie particulière du SCoT) et les questionnements qui en découlent,
- ▶ les incidences d'un tel scénario délimitées à la problématique traitée dans l'atelier, de manière à faire réfléchir sur les priorités d'intervention à mener,
- ▶ **la co-construction du projet du Born 2035**, grâce à un débat sur les priorités à travailler délimitées à la problématique traitée dans l'atelier,
- ▶ **un temps de synthèse.**

Cet atelier PADD ③ est co-animé par Citadia et Horizon Conseil.

L'assemblée est invitée à réagir au fur et à mesure de la présentation (accessible sur le site du SCoT).

Synthèse des échanges en séance et réactions rapportées :**1. Prospective "au fil de l'eau"**

CITADIA donne des éléments indicatifs issus d'analyses statistiques :

- Hypothèse S1 : Selon les données INSEE (prospective nationale 2040 par territoire, sous le nom de données "OMPHALES") → 10000 habitants supplémentaires, dont environ 7000 âgés de plus de 60 ans, ce qui nécessiterait environ 7000 logements à créer.
- Hypothèse S2 : Selon la projection des tendances limitées aux communes du territoire du Born depuis 20 ans → 10000 habitants supplémentaires, avec un vieillissement de la population moins marqué du fait d'une attractivité des jeunes actifs, ce qui nécessiterait environ 8000 logements à créer.
- Hypothèse S3 : Selon la projection des tendances limitées aux communes du territoire depuis 10 ans → 20000 habitants supplémentaires, avec un vieillissement de la population moins marqué du fait d'une attractivité des jeunes actifs, ce qui nécessiterait environ 12000 logements à créer.

CITADIA précise que le scénario retenu sera nécessairement une hypothèse "S4" qui reste à écrire : elle combinerait des aspects issus des S1-S2-S3 partagés par les élus ainsi que les ambitions politiques exprimées. Le but de chacun des ateliers est d'approcher ce qui serait souhaitable pour le territoire du Born.

CITADIA insiste une nouvelle fois sur le fait que le scénario doit être construit par les élus du territoire, de même que le projet et les prescriptions qui en découleront.



Aucune observation particulière sur les hypothèses démographiques présentées en préambule de la problématique PADD traitée dans cet atelier.

2. Rythme et répartition démographique / Transports et déplacements

(Le volet DEPLACEMENTS du SCoT du Born est produit et animé par Horizon Conseil)

Horizon Conseil effectue quelques rappels du diagnostic qui, comme convenu dans la mission initiale, a été complété en période estivale. Parmi les principales conclusions, on notera :

- **Des trafics routiers** modérés en basse saison, qui augmentent sensiblement pendant l'été sur les voies d'accès au littoral. Hormis les pics du samedi et certains événements ponctuels, les conditions de circulation restent toutefois relativement bonnes pendant la semaine. A ce titre, un aspect positif est à souligner au niveau des stations balnéaires : la gestion des circulations et du stationnement est bien organisée et efficace en période estivale (aménagements simples, peu onéreux mais lisibles et efficaces pour identifier les espaces de circulation en fonction des usagers)
- **Le secteur du Lac** sur la commune de Biscarrosse est bien géré au niveau du stationnement avec du personnel dédié et une offre conséquente. Quelques secteurs à proximité du port restent engorgés sans pour autant gêner les conditions de circulation.
- **Pour les pratiques « modes doux » (piétons, cyclistes)**, des différences sont notables entre la basse et la haute saison. Les arceaux vélos sont inoccupés en basse saison et presque insuffisants en haute saison. Les axes piétons proposés au cœur des stations balnéaires (Biscarrosse, Mimizan) sont très fréquentés par les populations touristiques. Les aménagements mis en place (barrières amovibles) sont peu coûteux et permettent de rendre les rues concernées très attractives.
- **La fréquentation des transports en commun est plus importante pendant la période estivale.** La desserte du Lac de Biscarrosse est un signe positif d'une alternative à la voiture au sein du territoire. La gare d'Ychoux n'enregistre pas de hausse significative de fréquentation pendant l'été hormis les samedis.

Afin d'étayer les orientations du PADD et respecter les objectifs de diminution des GES (-20%), Horizon Conseil propose 3 postures contrastées : « au fil de l'eau », « transports alternatifs » et « urbanisme/transports ».

La troisième posture semble être la plus réaliste pour le territoire car l'utilisation de la voiture est encore prégnante. Les parts modales de ce mode de déplacement sont estimées à 69% à terme (au lieu de 80%), la part des TC évolue de 3 à 7%, celle des modes doux passe de 12 à 18%. Cette posture nécessite néanmoins de réduire les distances de déplacements entre le domicile et le lieu de travail (par exemple). Des périmètres « d'urbanisme de proximité » sont ainsi proposés à environ 2,5km des différents cœurs de ville. Il s'agira de développer prioritairement les alternatives à la voiture individuelle au sein de ces périmètres mais également d'organiser une stratégie foncière et urbaine cohérente.

Afin de répondre à cette posture « urbanisme/transports », Horizon Conseil précise que le volet déplacements d'un SCoT n'est plus exclusivement adossé à la réalisation de grandes infrastructures routières. Celles-ci sont aujourd'hui difficilement réalisables tant d'un point de vue financier que d'un point de vue de l'impact sur l'environnement.

La question des déplacements nécessite désormais une approche intégrée de type développement durable mêlant à la fois attractivité du territoire, respect de l'environnement et pérennité du lien social.

Pour finir, Horizon Conseil propose un certain nombre de questions à débattre :

Comment favoriser un urbanisme des proximités ?

Comment accéder au territoire, si possible sans voiture ?

Comment inciter aux pratiques des modes actifs (marche, vélo...) dans les cœurs de ville ?

Comment intégrer les projets routiers comme support d'urbanisation ?

Comment et où faciliter les dessertes des Zones d'Activités aux poids lourds et organiser les livraisons ?

Quels impacts de la saisonnalité ?



ELUE : La question des périodes de mise en place des barrières au droit des stations littorales fait souvent débat dans les conseils municipaux. Le résultat positif perçu de l'extérieur sera à rappeler plus souvent !



ELU : Pourquoi étudier les "2,5 km / 10 minutes à vélo" ?

o *HORIZON : 10 minutes, c'est la durée psychologiquement acceptable à vélo, ce qui correspond en moyenne à 2,5 km. A pieds, un trajet de 10 minutes fait en moyenne 800 mètres.*



ELUE : On tend à éviter la dispersion de l'urbanisation en mettant tout en œuvre pour que les équipements et les commerces s'implantent dans les centralités. Nous travaillons actuellement sur des parcours de proximité sécurisés pour relier ces équipements.



ELU : On s'occupe essentiellement des aménagements de voirie mais encore faut-il prévoir suffisamment de stationnement pour les vélos au niveau des arrivées (écoles, commerces, ...).

o *HORIZON : concernant le stationnement des deux roues (dont les deux roues motorisés), des villes proposent d'aménager des places initialement prévues pour les voitures. Ce type de stratégie permet de ne pas encombrer les trottoirs et espaces publics par des deux roues stationnés de manière anarchique.*



ELU : Les centres-villes à commerces, c'est Mimizan et Biscarrosse. Il faut tenir compte des déplacements entre les communes et ces pôles de commerces.



ELU : On parle beaucoup du scénario 3 mais tout le monde a-t-il accepté ce scénario ?

o *CITADIA : Trois scénarios dans la continuité des tendances actuelles ont été proposés (S1, S2, S3). On a choisi le scénario le plus générateur de populations, de logements et de mobilités pour*

réfléchir aux conséquences pour le territoire et commencer à poser les bases du projet du SCoT du Born. Ce n'est pas le S3 qui est acté : c'est aux élus, en connaissance des conséquences pour le territoire, qui décideront d'un scénario convenable et soutenable.

- o *SCoT : Envisager le plus permet de réfléchir sur ce qu'il faut améliorer dès aujourd'hui.*



Echanges sur la démarche BIMBY qui consiste à diviser les parcelles pour accueillir des nouvelles constructions. Cette démarche citoyenne est motivée par plusieurs intérêts : permet de libérer des terrains dans des territoires où l'immobilier est un marché très tendu, permet de dynamiser une population vieillissante en favorisant la mixité générationnelle, permet de réduire la consommation foncière des extensions urbaines, ...

- o *SCoT : Cette démarche est louable mais des dérives ont été constatées. Il y a des villages qui se sont trouvés en difficulté de renforcer les réseaux.*
- o *CITADIA : On assiste à des dérives, notamment depuis la récente suppression du Coefficient d'Occupation des Sols. S'opposer pour autant à cette démarche n'est pas pertinent. L'intérêt est surtout de bien l'accompagner pour que le résultat de densification soit soutenable pour la collectivité et les habitants.*
- o *ELU : La Loi ALUR va dans le sens de la densification. Cette démarche mérite d'être étudiée mais surtout accompagnée si elle est retenue.*



SCoT : Le programme LEADER peut être l'occasion de mettre en œuvre des projets de déplacements de proximité ou de démarches sociales en matière de mobilités facilitées ("garage social", mise à disposition de vélos électriques, ...).

- o *HORIZON : un travail réalisé récemment pour le compte d'un CIAS au Nord de Bordeaux peut être communiqué à toute fin utile.*



ELUE : c'est très compliqué de déployer une gare car la logique des usagers n'est pas celle de la SNCF ni celle du Conseil Général ou des collectivités. On n'a pas toujours de cohérence entre les horaires de train et de bus. Il n'y a pas forcément de coordination entre le Nord des Landes et le Sud du Bassin d'Arcachon en matière de transports en commun.



ELUE : Il ne faut pas pénaliser le stationnement devant les commerces de centre-ville.

- o *HORIZON : ce n'est pas le but recherché ... l'essentiel est de proposer du stationnement organisé, par exemple de courte durée au droit des commerces et plus longue durée à proximité. De plus, cette organisation est à proposer suivant le contexte local.*



ELUE : Les horaires de livraison ne sont pas problématiques pour le territoire.



ELUE : Il y a une discontinuité de l'offre commerciale qui oblige au stationnement en porte à porte (1 commerce, 1 banque, 1 habitation, 1 commerce, ... = c'est discontinu). Il faudrait réfléchir à une concentration des commerces dans un périmètre.

- o *CITADIA : Vos zones commerciales sont portées par des privés, aucune collectivité ne fait le portage dans le territoire du SCoT, ce qui est un frein à l'aménagement commercial. La zone commerciale est devenue une entité de la ville mis dans laquelle les circulations ne sont pas connectées avec le reste de la ville.*

Relevé de décisions (propositions retenues en séance)

- ▶ Réfléchir au lien entre la gare d'Ychoux et les autres moyens de déplacements pour circuler dans le territoire et organiser le déploiement (location de véhicules ou vélos, facilités pour prendre une navette, ...).
- ▶ Intégrer une dimension sociale dans l'appréhension de la thématique DEPLACEMENTS du projet de SCoT.
- ▶ Réfléchir à l'aménagement commercial et aux périmètres de proximité et de centralité.
- ▶
- ▶ *Pas d'autre proposition précise retenue en séance pour faire l'objet d'une attention particulière dans le SCoT.*

3. Structuration des polarités et des synergies dans le territoire du SCoT

(Le volet POLARITE-EQUIPEMENTS du SCoT du Born est produit et animé par Citadia Conseil)

Quel fonctionnement du triangle Biscarrosse / Parentis-en-Born / Mimizan ?

Quelle complémentarité littoral / rétro-littoral ?

Quels besoins en équipements ? Quels équipements, où et pour qui ?

Quels impacts de la saisonnalité ?



CITADIA : Par rapport aux ateliers précédents (09/09/2014) la réflexion sur les rythmes de développement et sur la croissance des emplois a été approfondie (voir présentation). En tout, pour être cohérent avec le gain de population imaginé avec le scénario S3 (+20000 habitants), il faudrait créer +310 emplois par an.



CITADIA : Dans le diagnostic il ressort que le développement du territoire s'est réalisé de manière "éclatée" (localisation des ZAE, des équipements structurants, ...). Si le territoire souhaite accueillir +20000 habitants supplémentaires permanents, il est peu probable que cette stratégie soit efficace à moyen terme.

Relevé de décisions (propositions retenues en séance)

- ▶ *Pas d'autre proposition précise retenue en séance pour faire l'objet d'une attention particulière dans le SCoT.*

Notes :

Le diaporama de la réunion est distribué en séance.

Pour faire part d'observations tout au long de la démarche d'élaboration, il convient de les exprimer auprès du Syndicat Mixte qui relayera l'information au bureau d'études.

IMPORTANT / AVANCEE DE L'ECRITURE DU PROJET

A l'issue de cet atelier, le bureau d'études souhaite un retour sur ce qui a été présenté et sur les pistes de projets vues selon les élus et techniciens d'ici le 15 octobre au plus tard (retour à transmettre à Gilles TESTUD du SCoT qui centralisera toutes les observations).s

Madame la Présidente remercie les participants et clôt la réunion.