

Remarques des Amis de la Terre des Landes sur le DOO du SCoT de Bayonne et Sud Landes

Propos liminaires

Le jeudi 07 mars 2013, les Amis de la Terre des Landes assistaient pour la première fois à une présentation du projet de SCoT de l'agglomération de Bayonne et Sud des Landes. N'ayant pas eu communication du DOO, nous n'avions que peu de préparation à l'exposé. Toutefois, le travail préliminaire pour pouvoir établir le PADD et le DOO semble être bien fait. Dans ce domaine, la prospective règne en maître, et la part entre le rêve des élus politiques et les contingences de la réalité sont difficiles à apprécier. Dans l'aménagement du territoire, les choix politiques sont liés à des visions stratégiques, visant à des équilibres, toujours difficiles à exprimer.

Il faut en permanence garder à l'esprit que le paradigme constituant l'architecture de la société humaine est en train d'évoluer très fortement. Il faut se méfier des vieilles coutumes, dont certaines ne sont que des vues de l'esprit, ou des idées reçues, d'autres sont des pratiques tenaces devenues incompatibles. Cet ensemble compose une vieille politique, encore trop ancrée dans nos façons de faire, nos réflexes. Dans ce que nous avons ressenti, la parole exprimée semble être sur la bonne voie. Toutefois, elle court le risque d'être contrainte par les vieilles habitudes en place.

Les Amis de la Terre des Landes seront vigilants, et pointilleux sur certains points que nous évoquerons dans ce texte. Par vocation, nos demandes porteront sur la partie landaise, mais pourront être étendues à l'ensemble du territoire de ce SCoT un peu particulier.

Protection des espaces

Nous sommes ici face à un clivage important entre le dire et le faire. Les élus affirment maintenant haut et fort leur volonté de protéger les espaces naturels, qu'ils soient relativement sauvages, ou façonnés par l'homme au travers des utilisations agricoles ou forestières. Mais cette affirmation ne résiste pas toujours face à des pressions multiples et variées. Un SCoT landais prévoit de recenser l'ensemble des zones protégées au travers de cartes Orthophoto : c'est une solution moderne, efficace, très intéressante. Nous demandons qu'un relevé exhaustif précis soit établi pour l'ensemble des zones protégées, et régulièrement mis à jour. Une attention toute particulière doit être portée à la définition précise des trames vertes et bleues. Le relevé, quelle que soit sa forme, comprendra l'ensemble des zones protégées avec leur statut, et leur degré de protection. Ce relevé prendra un caractère prescriptif (normes à la précision renforcée) pour le SCoT. Les solutions proposées lors de la réunion ne nous conviennent pas. Elles manquent de précision, la compilation des listes Natura 2000 et autres extraits généraux de la loi littoral ne sont pas suffisants. Le monde de la protection des espaces est multiple. De petites zones, issues par exemple d'actions judiciaires, ne sont pas recensées dans les inventaires nationaux.

Le SCOT doit retranscrire dans ses documents la position de l'État en ce qui concerne l'application de la « Loi Littoral » sur le littoral landais. Pour les Landes, par exemple, il existe un document relatif à la loi littoral. Ce document, qui avait été communiqué aux communes littorales et aux associations le 12 octobre 1992, est intitulé " Schéma de cohérence pour l'application de la Loi Littoral sur la côte des Landes". Notre expert juridique, spécialiste incontesté de l'application de la loi littoral, pourra vous apporter toute l'aide nécessaire. Nous serons particulièrement vigilants sur ces points.

Énergie

Les Amis de la Terre souhaitent que les économies d'énergies soient mises en avant. Nous souhaitons que des normes à la précision renforcée à court terme apparaissent dans l'isolation des bâtiments publics, dans la mesure où la loi le permet. La priorité des économies d'énergie doit primer le développement des politiques de production d'énergies nouvelles renouvelables, car ce qui est économisé n'est plus à produire. L'isolation est une source d'emplois locaux non délocalisables importante. De même, le passage du tout électrique à un mix énergétique doit être recommandé, et aidé. Le SCoT doit également, au travers de recommandations voire de normes à la précision renforcée, impulser les énergies renouvelables. Un effort tout particulier devrait être fait à l'échelle du SCoT sur les investissements d'échelles intermédiaires. La géothermie de moyenne profondeur (basse température) destinée aux chauffages de blocs immobiliers de type quartier, ou petits villages est l'exemple parfait de ces actions. Il existe une zone favorable dans le secteur. L'équipement de grands toits par des systèmes solaires doit aussi être préféré à la création de fermes solaires qui stérilisent des terres. Le SCoT pourrait également s'intéresser aux systèmes d'énergies " création/ stockage/ consommation " locaux, et les promouvoir tels qu'ils sont définis par Négawatt par exemple.

Infrastructures de déplacement.

La crise systémique semble de longue durée. Elle est vraisemblablement symptomatique de la fin d'un monde et du début d'un autre. La raréfaction des produits pétroliers aura également un impact important peut être plus vite que nous le pensons, sur la circulation, que ce soit pour le type de véhicule, et l'intensité. Il est donc urgent de sortir de la vieille politique, et de prévoir des solutions transitoires. L'adaptation de l'existant est pour nous une priorité. Créer de nouveaux axes ne sera pas la solution. L'autoroute Pau Langon est la caricature de ce qu'il ne faut plus faire. Cette autoroute miraculeuse n'est même pas capable de prendre le tiers du trafic de la RN 524 ¹. Elle n'atteint aucun de ses objectifs. Elle est utilisée au quart de la capacité nécessaire à son amortissement, ne permet pas la sécurisation, puisque 64% des poids lourds sur l'axe ne l'empruntent pas. Une autoroute ne crée pas le trafic, pas davantage qu'un centre commercial ne génère le client.

Le développement des pistes cyclables est une nécessité touristique indéniable. Par contre, pour les déplacements domicile travail, le problème est plus difficile, en dehors des cœurs de ville.

Le réaménagement bien étudié, la fluidification simple, est plus que jamais de mise. Regardons l'exemple de Mont de Marsan. Les Montois voulaient à cor et à cris le passage à 4 voies de leur rocade, pour résorber les bouchons de 18h. Un simple réaménagement des ronds points a suffi à désengorger cet axe.

¹ Dernier comptage SEPANSO - LEA

Le rapport du CGDD (Commissariat Général au Développement Durable), en date de mars 2011, sur le développement du fret ferroviaire, préconise clairement que pour développer au mieux le fret ferroviaire, il convient de renforcer la plate-forme de Bordeaux en supprimant celles existantes entre Bordeaux et la Frontière (Bayonne, et Hendaye comprises) ¹. C'est ce qui est en train de se produire. Beaucoup d'idées reçues circulent sur ce sujet. Le ferroviaire est un outil intéressant pour le déplacement de fret sur des longues distances > 500 km, et de grandes quantités de population sur des distances inférieures à 50 km. Le cadencement des TER (train, bus, et autre...) est un outil complémentaire. Il faut faciliter l'arrivée des passagers sur les gares des transports de tous les jours. Les amis de la Terre souhaitent que les pôles multimodaux à l'échelle de ces gares soient mis en place. Il faut permettre le garage abrité et sécurisé des deux roues, faciliter et sécuriser leurs parcours. De même, comme pour le covoiturage, les parkings à redevance nulle ou faible pour les voitures doivent être mis en place partout où cela sera nécessaire, et surtout à proximité des points d'entrée des infrastructures de transport en commun de tous les jours. Tout ceci doit être indiqué sous forme de normes à la précision renforcée, chaque fois que cela sera possible. Le train doit être préféré chaque fois que cela est possible.

Les Amis de la Terre appuieront toujours la massification des transports en commun en centre ville, et la généralisation des circulations douces. En contre partie, la circulation automobile doit être disqualifiée en cœur des grandes villes, par la réduction des voies de circulation automobiles attribuées aux transports en commun peu onéreux, et la circulation douce. Il convient de créer des parkings payants facilitant les très courts stationnement (emport de commerces), mais pénalisant les stationnements longs par un tarif exponentiel avec la durée. Des parkings à péages réduits à proximité des cœurs de villes avec des navettes (y compris circulation douce) peu onéreuses pourraient compléter le dispositif. Il faut toujours balancer entre la voiture locale pénalisée dans ses déplacements courts, et la voiture de l'hinterland dont il faut limiter au mieux l'intrusion en ville.

Agriculture

L'aspiration à une alimentation biologique, moins énergivore, ou moins destructrice, entraîne la création des circuits courts. Des AMAPs se sont développées. Nous touchons ici un problème important. Il manque des producteurs bio, et en particulier des maraîchers. Il serait souhaitable qu'une véritable politique d'aide au développement de ses structures se mette en place. Il faut savoir que le maraîchage permet la création de nombreux emplois locaux. Un maraîcher bio ne traite que 2 ha maximum par personne au travail. L'agriculture biologique suit les mêmes règles. Rappelons que dans un de ses rapport, la FAO montre que le monde pourrait être nourri par l'agriculture biologique. Plus généralement, les circuits courts donnent d'excellentes réponses aux problèmes du revenu des agriculteurs, au besoin de qualité des consommateurs, aux problèmes énergétiques, au maintien de prix bas en réduisant les intermédiaires. De même, ils gomment les effets de la distorsion du rapport du fort au faible dans le rapport client/fournisseur.

Développement des activités économiques...

Nous recommandons la lecture des études du laboratoire d'urbanisation de l'université Paris Dauphine. Dans la grande étude sur l'attractivité réelle des villes de plus de 100 000 habitants de 2010 ², l'agglomération Bayonnaise est classée comme une des villes les plus attractives de France. Elle occupe le 4^e rang des 100 agglomérations de plus de 100 000 ha-

¹ <http://accril.fr/spip/IMG/pdf/plugin-ED38.pdf>

bitants. L'étude permet de discriminer les facteurs qui expliquent et permettent de jouer sur les leviers de l'attractivité. Le Tableau 1 donne les principaux critères de discrimination ¹.

Comme l'indique le tableau 1, le développement des centres commerciaux en périphérie est un facteur de déclassement. Il détruit le commerce de proximité de centre ville, réduit globalement l'emploi, et réduit l'attractivité des villes. Pour l'anecdote, l'étude montre indirectement qu'une LGV est sans aucun effet sur l'attractivité. En effet, toutes les agglomérations LGV à l'exception d'Avignon sont des villes négatives en terme d'attractivité. Nous sommes encore dans les idées reçues de la vieille politique.

Un modèle économétrique dont les variables expliquent près de 90% de l'attractivité	
Les facteurs explicatifs positifs	Les facteurs explicatifs négatifs
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Localisation au Sud ➤ Part élevée des CSP + ➤ Forte densité de commerces de proximité ➤ Forte densité hôtelière ➤ Forte densité de médecins spécialistes 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Forte part des logements construits entre 1949-1974 ➤ Part importante de locataires ➤ Densité importante d'établissements d'enseignement supérieur ➤ Grande taille (nombre d'habitants) ➤ Forte densité de ZEP

Tableau 1: Critères de l'attractivité selon Paris Dauphine

Souhaiter développer une zone industrielle de production est en soi une idée intéressante. Affirmer que le nœud de transport est un facteur de développement multi-directionnel risque d'être une douce illusion. Les nœuds multimodaux semblent attirer des structures de hub pour le transport routier plus ou moins longue distance. La survie de ce modèle économique est fortement hypothéquée par la raréfaction du pétrole.

Il y a un espoir non négligeable de relocalisation d'entreprises. Il semblerait opportun de prévoir ces retours ou ces créations. Seules les entreprises de production sont créatrices de richesses. Bien entendu, il ne s'agit pas de produire n'importe quoi, il faut s'orienter vers des productions de biens en phase avec la nouvelle économie émergente. La solution des PME est une bonne voie dans la production locale. Elle s'appuie souvent sur des créateurs locaux. A l'opposé, les grosses entreprises, plus médiatiques, sont sensibles à la concurrence des promoteurs de zones industrielles. Elles présentent une possibilité de départ plus importante. Le cas des deux entreprises Sony est significatif. Elles étaient centrées sur une production internationale de cassettes audio puis vidéo. Lorsque ces produits sont devenus obsolètes, le groupe a fermé les deux sites sans état d'âme, ne cherchant pas à les reconverter vers d'autres productions.

De nombreuses entreprises des métiers de la glisse sont installées sur nos zones jusqu'à Hossegor et Capbreton. Nous attirons l'attention des décideurs sur les dangers d'une monoculture industrielle, aux fausses solutions évidentes. La glisse comme l'aéronautique peuvent présenter des risques à court terme. La glisse est surtout liée maintenant à l'importation massive de produits associés à la mode. Ajoutons que les prémices du retournement de ce marché sont perceptibles. Lorsqu'un marché émerge, il constitue un secteur très profitable. Le marché peut se développer par des produits annexes. Dans le cas de la glisse, les entreprises sont passées d'un cœur de cible basé sur le matériel vers le

² http://www.fondation.dauphine.fr/fileadmin/mediatheque/docs_pdf/publications/immobilier/rapport_attractivite_residentielle_alexandre_cusin_juillard_2010.pdf

¹ In : L'attractivité résidentielle en question : Le classement Paris – Dauphine des 100 plus grandes agglomérations françaises Par Hervé Alexandre, François Cusin et Claire Juillard

textile de tout les jours qui a suivi l'évolution de la mode. Lorsqu'un marché se développe, des entreprises moins spécialisées en deviennent opératrices. Le marché devient plus diffus, moins profitable. Il devient mature, son taux de croissance diminue. La production est assurée essentiellement dans les pays à bas coût, y compris ici les planches. Les schapers landais ont tous quasiment disparus ou sont en mauvaise posture. Il y a un risque non négligeable d'un retournement du marché, si la mode trouve un autre axe de différenciation pour les jeunes. Ceci peut être confirmé par l'annonce de RIP Curl, qui supprime le quart de ses effectifs du siège de Soorts-Hossegor, et sur son nouveau Hub d'Atlantisud... Si l'on en croit le journal les Échos, l'entreprise perdra la moitié de son chiffre d'affaire entre 2008 et les années à venir ¹. Il convient donc d'être très prudent sur les extensions de ce secteur d'activité qui, de plus, est fortement dépendant de productions lointaines.

Concernant la concentration des entreprises, un intervenant agriculteur a demandé si l'on ne pouvait pas superposer en hauteur les entreprises. L'exemple Monégasque est intéressant. Au début de son règne, lors de la revitalisation de Monaco, le Prince Rainier a décidé de diversifier les sources de richesse de sa principauté. Il a incité l'installation d'entreprises. Parmi celles-ci, des équipementiers automobiles comme Mecaplast, fournisseur de premier rang. Vous ne verrez pas ces entreprises si vous visitez Monaco. Elles sont invisibles de la rue. La production se fait dans des bâtiments de plusieurs étages dont les façades sont identiques à celles des appartements environnants. La volonté politique peut aussi beaucoup de choses.

Urbanisation

Nous ne pouvons que souscrire aux orientations du SCoT concernant la concentration de l'urbanisation rendue obligatoire. Toutefois, un taux de 70 à 75 % de la population éligible aux logements sociaux ne manque pas de nous inciter à demander la plus grande attention du SCoT sur les objectifs avec des normes à la précision renforcée définissant les futurs programmes immobiliers. Le graphe présentant la consommation de terres en fonction de l'accroissement relatif de la population est une approche particulièrement pédagogique. Il serait intéressant que les villes soient mentionnées, en expliquant qu'il ne s'agit pas de juger le comportement mais de montrer l'objectif à atteindre et la disparité des cas. Encore une fois, il faut faire table rase des vieilles politiques. Elles ont été menées souvent au mieux de ce que l'on pensait être, mais la donne est en train de fortement changer, et il est urgent de promouvoir d'autres approches sans aucun esprit partisan.

Conclusion

Basé sur une étude relativement bien faite de l'actuel, le SCoT pêche parfois par la définition d'objectifs trop flous, avec un manque évident de normes à la précision renforcée. Ceci étant peut être dû à la grande étendue de ce SCoT. Nous demandons qu'une attention particulière soit menée sur le développement des industries de production en phase avec le nouveau paradigme de la société, aux dépens des hyper-centres commerciaux destructeurs d'emplois, responsables de grands déplacements. Une vigilance particulière doit être assurée pour le logement social, les infrastructures de transport, et surtout la protection de l'environnement. Seule la partie landaise concerne les Amis de la Terre des Landes, mais ces remarques peuvent être extrapolées à l'ensemble du SCoT.

¹ " Olivier Cantet avance un chiffre d'affaires de **60 millions d'euros** « pour les années à venir ». Il avait été de **120 millions en 2008**, mais déjà de 108 pour la saison 2009-2010. Et 2012 devrait se clore sur **75 millions d'euros** de vente. " Les Echos du 13/06/2012