



SCoT de MACS : Remarques des Amis de la Terre

Suite à la réunion de concertation du 18/06/2012, veuillez trouver quelques remarques des Amis de la Terre.

Propos Liminaires

Dans l'aménagement du territoire, les choix politiques sont liés à des visions stratégiques, visant à des équilibres. Toutefois, 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.

L'élaboration du SCoT de MACS semble sous tendre une volonté de réorienter, un développement local vers la zone Atlantisud. Cette volonté est issue d'une affirmation simple : les infrastructures de transport créaient le développement. Nous sommes très loin de partager cet axiome issu d'une confusion du milieu du XIX^e, et début du XX^e siècle. A cette époque, la généralisation de l'énergie mécanique, puis électrique a permis de forts développements industriels. La géographie a été redessinée, des centres urbains de plus en plus importants sont apparus, vidant les hinterlands. Le besoin en déplacement, tant de marchandises que des personnes, a subitement augmenté. Pour répondre à ces besoins nouveaux, on a développé les moyens de transports. C'est donc bien le développement qui a créé le besoin d'infrastructure de transport, et non le contraire. Le cas de la Vallée d'Oyonnax est révélateur de cette réalité.

Toujours dans le domaine des transports, les informations concernant la partie LGV, écrites ou obtenues lors des échanges, sont à revoir. Elles ne semblent avoir qu'une seule et unique origine : la propagande de RFF (Réseaux Ferrés de France). Nous y reviendrons plus loin.

Hormis ce doute sérieux sur une des hypothèses fondatrices, et les indications très critiques sur le projet LGV, nous n'avons que des remarques ponctuelles sur ce dossier.

Protection des espaces...

Nous avons apprécié la mise en avant de la protection des espaces. Toutefois, pour avoir été souvent leurrés, nous serons très attentifs à ce que la volonté affirmée se retrouve dans les faits. Le percement de la déviation de Capbreton entre la route de Benesse, et la zone d'activité des 2 Pins (D28, D133) est l'exemple même de ce que nous exprimons. Cette nouvelle voie, qui, pour l'instant, ne supporte que peu de trafic, a détruit un espace d'anciennes dunes paraboliques. On indique la relocalisation du supermarché Leclerc le long de cette voie, et par voie de conséquences d'autres atteintes à cet espace naturel. Cet exemple est significatif du combat entre la vieille politique dépassée, et les nouvelles façons de faire. En effet, la relocalisation et l'extension du supermarché auront un impact sur l'environnement. Les espaces naturels bien sûr, mais aussi sur les commerces de proximité de la ville, sur les besoins en mobilité, sur l'emploi global. Au moment où l'on cherche à développer le trajet court par techniques douces, on dévitalise le centre ville, et

on ajoute un besoin de déplacement automobile, on réduit l'emploi global tout en abaissant sa qualification. Autrement dit, on continue à faire du projet important unique aux dépens de projets plus petits, plus porteurs d'emplois, plus doux, plus diffus. La consultation de l'étude Paris Dauphine est très enrichissante. Cette étude porte sur les paramètres qui influent sur le développement des villes. Attention, il s'agit ici des villes de plus de 100 000 habitants. Les conclusions précisent que le développement, comme l'attraction, est lié aux commerces de proximité, un fort taux de propriétaires, une position au sud, une bonne densité de médecins spécialistes... Un résumé est visible sur le site du Crédit Foncier ¹.

Concernant la ressource en eau, il serait opportun, au travers des actions déjà entreprises, et de l'existant, d'inciter les jardiniers amateurs vers des solutions de cultures biologiques, tant en production de légumes, de fleurs, ou de nettoyages d'allées. L'utilisation des composts de Bénesse Maremne devrait être facilitée en multipliant les points de distribution. N'oublions pas que le taux d'utilisation des pesticides par les jardiniers amateurs est sans commune mesure avec celui du monde agricole.

Nous ne pouvons que souscrire à la réalisation de la carte orthophoto liée à l'application de la loi littorale. **Notre spécialiste Ès qualités souhaite fortement être intégré dans le processus d'élaboration de la carte " d'expression graphique de la loi littoral "**.

Pour les Amis de la Terre, le classement proposé des pôles de répartition de la population n'est pas pertinent. Pourquoi associer Azur à Benesse Maremne, et Orx à Messanges. Certes, d'un point de vue de la distance d'Atlantisud, il y a cohérence. Mais alors, cela devient incohérent de différencier Hossegor et Capbreton qui forment une entité homogène. Ces deux villes contiguës possèdent le même équipement structurant : un port, un cinéma, un casino, des équipements sportifs identiques, des plages, une zone d'activité. Quels sont les autres points communs entre Sainte Marie de Gosse et Vieux Boucau ? En cherchant bien, on pourrait trouver le fleuve : l'Adour d'un côté, et le courant de Soutons de l'autre. Nous voyons ici les limites de la volonté d'articuler le SCoT de MACS autour du projet Atlantisud.

Ce critère de classification des communes unique est beaucoup trop réducteur et ne manquera pas d'engendrer de nombreuses fausses pistes dans les solutions préconisées. Il convient donc de revoir cette classification. Il existe à l'évidence plusieurs axes clivants. Le premier est, bien sûr, la dissymétrie de l'axe Nord Sud, entre les communes maritimes, à forte densité de population, et les autres. Les 8 communes littorales concentrent 54% de la population. Un deuxième axe dissymétrique est l'axe de la N10 avec au nord une tendance liée au plateau landais, alors que vers le sud, nous approchons le coteau, avec des terres plus fertiles et une population à nouveau plus concentrée, mais d'origine différente de la population maritime. Ces 9 communes limitées au Nord par la N10 de Saint Vincent de Tyrosse à Bénesse Maremne représentent environ 30% de la population. A l'Est, entre Saint Geours de Maremne et Magescq, il reste les 6 communes non littorales du plateau landais. Elles ne représentent que 17% de la population. Au sud ouest, une autre zone, incluse dans les précédentes à la fois maritime et de coteau, subit l'attractivité Bayonnaise. Que l'on veuille rééquilibrer partiellement avec un développement autour de l'arrière pays avec Saint Geours de Maremne n'est pas en soi une mauvaise

¹<http://www.creditfoncier.com/2010/07/01/le-credit-foncier-et-l%E2%80%99universite-paris-dauphine-publie-une-etude-sur-l%E2%80%99attractivite-residentielle-des-100-plus-grandes-agglomerations-francaises/>

idée, mais Atlantisud ne doit pas être le seul outil de perception. On ne contraint pas facilement les tendances naturelles de la population. S'il en était ainsi, cela se saurait.

Si l'on étudie plus en détail le flux migratoire des nouveaux arrivants, nous trouvons que les 8 communes littorales constituant 54% de la population représentent 54% de l'absorption des nouveaux habitants. Ce flux est essentiellement constitué de quinquagénaires et au delà. La commune de St Geours de Maremne et ses 4 voisines non constitutives du pôle primaire (Soustons et Saint Vincent de Tyrosse) captent moins de 17% des nouveaux arrivants. Dérisoire échec du développement si important de ce pôle phare, à moins que l'on ne souhaite obliger les actifs à habiter loin de ce pôle d'activité. Il est à noter la forte progression des petites communes comme Angresse ou Tosse, proches des communes côtières, et moins chères, ou des mêmes petites communes proches de Bayonne comme Sainte Marie de Gosse, ou Saint Martin de Hinx, peut être pour les mêmes raisons.

Nous souscrivons à la volonté marquée de développement des habitats sociaux. Nous souhaiterions même un effort plus important. En effet, si 75% de la population de MACS est éligible au logement social, alors l'effort devrait être plus important. Les 8 communes littorales sur les 23 de MACS absorberont 54% de la croissance de population. La tâche de répartition du logement social proportionné à la population risque d'y être très délicate. Dans les grosses communes du Sud, il y convient d'ajouter la pression Bayonnaise.

Nous tenons à attirer l'attention des auteurs du SCoT sur la problématique de l'hôtellerie de plein air. Nous constatons une extension importante des surfaces occupées de certains campings de la zone littorale. En particulier des campings situés en périphérie des bourgs, ou isolés. Par exemple l'Airial, ou les Chevreuils de Soustons, le Camping de la Pointe entre Capbreton et Labenne, la liste n'est pas exhaustive. Ces campings sont souvent situés sur des zones intéressantes écologiquement et fragiles, proches du rivage, de zones humides, ou de cours d'eau. Ne serait il pas opportun de limiter leur extension indéfinie ? La généralisation de la pratique de mobiles homes pose d'autres problèmes. Le premier vient du changement progressif du niveau de vie imposé aux vacanciers. Le mobile Home renchérit le coût du séjour, augmente la place consommée par estivant. Les jeunes, comme les plus défavorisés, sont pénalisés. Il est inutile de préciser que le côté mobile de ces homes est plus que virtuel une fois installés à demeure. Le manque de logements sociaux pousse des gens à habiter à l'année ces logements non conçus pour cet usage. Les conditions de vie en dehors de la période estivale sont loin d'être idéales, le chauffage à la mauvaise saison est un gouffre à calories.

Les infrastructures de déplacement.

En matière d'infrastructures de déplacement, MACS subit le problème estival. Dans certaines zones, pendant à peine plus d'un mois, la population décuple. Cette gêne non négligeable, mais passagère, rend plus difficile l'établissement des moyens nécessaires. L'accroissement de population attendu aura des répercussions certaines. Toutefois, il convient de ne pas oublier les autres facteurs, 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. 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. La déviation de Capbreton en est un exemple. Mais 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 ². 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, etc... Une autoroute ne crée pas le trafic, pas davantage qu'un centre commercial ne génère le client. Reste le problème des pistes cyclables. Leur développement est une nécessité touristique indéniable. Par contre, pour les déplacements domicile travail, le problème est plus difficile. Cela va à l'encontre d'une opération du type Atlantisud. La dichotomie entre lieu de travail projeté et lieu de résidence statistique est frappante. Le réaménagement bien étudié, la fluidification simple, est plus que jamais de mise. Regardons l'exemple Montois. Les Montois voulaient à cor et à cris le passage à 4 voies de la rocade, à cause des bouchons de 18h. Un simple réaménagement des ronds points a suffi à désengorger cet axe.

Reste l'épineux problème de la nouvelle ligne Dax Frontière. Cette ligne, faussement désignée LGV, n'est qu'une ligne UIC standard Européen limitée à 220 km/h ³. L'information donnée sur le DOO est relativement erronée. Nous rappelons que la halte dite SRGV de Saint Geours de Maremne n'est apparue que très tard dans le dossier GPSO. Elle fait suite au refus logique de la ville de Dax de voir cette halte sur sa zone. Nous rappelons que les SRGV ne fonctionnent qu'en région Nord Pas de Calais. Cette utilisation fait suite à des problèmes très particuliers à cette région ⁴. L'Aquitaine est à l'opposée de ces caractéristiques, et nous doutons très sérieusement de la mise en place des SRGV en MACS. Nous rappelons qu'une halte TGV telle que prévue sur Atlantisud est liée à un potentiel de 200 000 habitants dans un rayon de 40 km. Nous rappelons que pour nous la halte de Saint Geours de Maremne n'est ni plus ni moins qu'une voie d'évitement. Elle doit être mise en place au plus tous les 90 km sur les nouvelles lignes ⁵. Nous rappelons que le fret ferroviaire à Saint Geours de Maremne n'est qu'un attrape nigaud à usage de politiques crédules. 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) ⁶. C'est ce qui est en train de se produire.

Agriculture

L'aspiration à une alimentation biologique, moins énergivore, ou moins destructrice, entraîne la création des circuits courts. Des AMAPs se sont développées sur MACS. Or nous touchons ici un problème important. Il manque des producteurs bio, et en particulier des maraîchers. La MACS a été approchée, 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.

² Dernier comptage SEPANSO - LEA

³ http://www.gpso.fr/fonctionnalites_services_transport.html

⁴ http://accril.fr/spip/IMG/pdf/SRGV_ou_la_grande_vitesse_des_pauvres.pdf

⁵ http://accril.fr/spip/IMG/pdf/Les_gares_LGV_pour_villes_moyennes.pdf

⁶ <http://accril.fr/spip/IMG/pdf/plugin-ED38.pdf>

Énergie

Les Amis de la Terre souhaitent que les économies d'énergies, soient mises en avant. Par exemple, nous souhaiterions, page 72, que l'ordre des recommandations soit modifié dans ce sens. Nous souhaitons que ces recommandations passent au niveau de la prescription, dans la mesure où la loi le permet.

En dehors du cadre du DOO, nous souhaiterions que sur le site de MACS, des études généralistes des coûts d'installation et de rentabilité soient mise à disposition des habitants. Ces études porteraient sur la mise en place de panneaux photovoltaïque, du chauffage des eaux sanitaires par ENR, les pompes à chaleur. Nous constatons que des actions de vente se pratiquent avec un comportement du démarcheur qui confine souvent l'arnaque pure et simple. S'il convient d'encourager les ENR, il faut limiter les possibilités d'abus. Cela pourrait se faire via des modèles sur tableurs.

Développement des activités économiques...

Souhaiter développer Atlantisud comme une zone industrielle de production est en soi une idée intéressante. Affirmer que le nœud de transport est le facteur de son développement multi-directionnel risque d'être une douce illusion. Nous risquons d'y voir se constituer des structures de hub, ou de stockages 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 risque non négligeable de relocalisation d'entreprises situées ailleurs. Nous touchons ici la problématique de l'allongement des parcours des employés. Le positionnement d'Aygueblue sur cette zone relève de la même erreur de perception. Cet ensemble aquatique positionné loin du Barycentre des populations oblige celles ci à de plus longs déplacements en voiture, réduisant par là même la possibilité d'utilisation du site.

La création projetée d'un hypercentre commercial, sur la zone Atlantisud, va perturber le développement harmonieux des espaces urbains. Il sera en concurrence avec la structure Dacquoise, et le projet d'Ondres en cours de réalisation, dont il n'est pas tenu compte dans le DOO. Nous recommandons encore une fois la lecture de l'étude Paris Dauphine. Elle montre clairement que le développement des centres commerciaux en périphérie détruit le commerce de proximité de centre ville, réduit globalement l'emploi, et réduit l'attractivité des villes. Il faut toutefois pondérer cette étude qui ne porte que sur les villes de plus de 100 000 habitants, choses qui n'existent pas dans notre département. Nous sommes encore dans les idées reçues de la vieille politique.

A l'autre extrémité de MACS, il y a la culture du surf. De nombreuses entreprises des métiers de la glisse se sont installées sur les zones d'Hossegor et de Capbreton. Nous attirons l'attention des décideurs sur les dangers d'une monoculture industrielle. 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 textile 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 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 4 postes sur leur 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 ⁷. Il convient donc d'être très prudent sur les extensions de ce secteur d'activité qui de plus est fortement dépendant de productions lointaines.

⁷ " 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