

Direction Générale des Services
Service : Secrétariat Général
Aff. suivie par : Mme LUNVEN-GEAY
dgs@mairie-villenedornon.fr
Tél. : 05.56.75.69.01
Administratif : Mme PESSAROSI
Nos Réf. :

Vos Réf. :

Le 25 Février 2011

Monsieur le Président
CUB
Esplanade Charles de Gaulle
33077 BORDEAUX

A l'attention de Monsieur Turc

OBJET : Contribution de la commune de Villenave d'Ornon au projet métropolitain horizon 2030

Monsieur le Président,

La commune de Villenave d'Ornon s'est projetée dans l'avenir depuis plus de 10 ans et va voir aboutir à court et moyen terme de grands bouleversements qui impacteront le visage de l'agglomération.

En effet dès 2014 ce sont près de 1200 logements qui vont être construits sur la partie Sud Est de la commune dans le cadre de la mise en place d'un Programme d'Aménagement d'Ensemble. En corollaire, une école de 13 classes, une crèche de 40 places, des ALSH, un centre socio-culturel et une Médiathèque ouvriront leurs portes à la même date pour accueillir de nouveaux villenavais ; soit près de 10% de la population actuelle.

Dans le cadre des extensions des lignes A,B,C du tramway, Villenave d'Ornon sera impactée par la prolongation de la ligne C arrivant route de Toulouse dès 2014, le tracé se poursuivra jusqu'à la place Aristide Briand pour franchir la rocade en 2018.

Cette arrivée de tramway à Villenave d'Ornon nous permet de mener à bien une réflexion sur la centralité de notre commune. D'ores et déjà la Communauté Urbaine de Bordeaux a été saisie pour envisager l'étude d'une ZAC sur le secteur place Aristide Briand, rue Pagès conciliant l'habitat, les services et le commerce dans la perspective d'une densification urbaine.

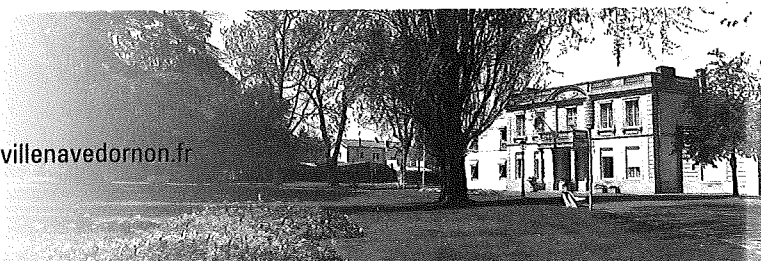
Parallèlement, une opportunité foncière sur le terrain de l'Hôpital des Armées Robert Picqué, au nord de la commune, nous permettra d'ici 4 ans d'ouvrir une crèche de 48 places, un gymnase ainsi qu'un EHPAD dans un premier temps.

Enfin autre projet impactant le visage de l'agglomération et résolument tourné vers l'avenir pour ce qui concerne le développement durable, notre commune s'est engagée depuis 2006 avec la délégation du droit de préemption par le département, dans une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles, boisés ou non. Cette zone se situe le long du bassin versant de l'Eau Blanche. Les terrains acquis (25% en 2011) et restant à acquérir, sont classés espaces naturels sensibles afin de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues.



Hôtel de Ville - BP 97 33883 Villenave d'Ornon Cedex
Tél. : 05 56 75 69 00 - Fax : 05 56 75 69 16

www.mairie-villenedornon.fr - Courriel : mairie@mairie-villenedornon.fr

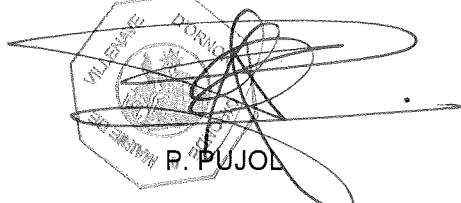


Tous ces projets auront donc un impact fort pour la Communauté Urbaine d'ici 2030, il reste néanmoins certains thèmes qui feront notre contribution au projet métropolitain que je vous prie de bien vouloir trouver plus en détail ci-après.

Il s'agit, toujours dans le cadre de l'évolution de notre territoire, d'apporter des axes de réflexion sur la politique des déplacements intra et extra rocade, de la gestion des berges et des digues, de la péréquation des richesses fiscales liée aux grands projets de l'agglomération ; mais également des idées concernant la Garonne et les événements festifs s'y rapportant ainsi que la problématique de l'inter-générationnel.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Maire
Vice - Président de la CUB



R. PUJOL

VOLET DEPLACEMENTS URBAINS - MOBILITE

Le positionnement géographique de Villenave d'Ornon, entrée d'agglomération, sa situation au regard des grandes infrastructures routières et ferroviaires (autoroute A 63, Rocade, gare de triage) constituent les éléments structurants du territoire. Dans le cadre du projet métropolitain, ceux ci sont à prendre en compte dans la réflexion sur les modes de déplacement "internes" de l'agglomération mais également entre l'agglomération et les territoires périurbains qui l'enserrent.

La densification du territoire par des nouveaux pôles d'habitat (secteur Sud Est, corridor du tramway notamment), la création et le renforcement de zones d'activités économiques sont, eux, à anticiper dans un avenir proche.

Les nouvelles pratiques de consommation et les aspirations des habitants de l'agglomération sont aussi des tendances à prendre en compte.

L'un et l'autre doivent être appréhendés dans le cadre prospectif du projet métropolitain.

Il vous est ainsi proposé **trois grandes préconisations** sur un volet majeur du projet d'agglomération : les déplacements et la mobilité.

PRECONISATION 1 : STRUCTURER UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ADAPTEE POUR LE MILIEU PERIURBAIN

L'enjeu est double :

- de **mieux répartir et rendre plus accessible les pôles d'attractivité "obligatoires"** comme les lieux d'études (campus), de travail (zones d'activités économiques ou générant du flux comme les hôpitaux, les services administratifs) **et les pôles d'attractivité "non obligatoires"** comme les équipements de loisirs (culturels ou sportifs) et les sites de promenades (parcs, espaces naturels)

- **élargir le périmètre de transport urbain** pour intégrer les zones d'habitat qui jouxtent l'agglomération.

Villenave d'Ornon subit les flux de véhicules de ses habitants mais surtout ceux de passage, venant des communes voisines.

Aujourd'hui, (et demain), l'offre de transports en commun n'est (ne sera) pas adaptée. Le réseau de bus, bien qu'en évolution et en progression, n'est (ne sera) pas en mesure de résoudre cette situation.

L'offre de transport ferroviaire est inexistante. **L'articulation des différents modes de transports**, est une solution pour les communes, comme Villenave d'Ornon, situées en "seconde couronne" et en entrée d'agglomération, qui sont des espaces de transit.

Concrètement, cette articulation des modes de transport se traduit par :

1) **la création de halte ferroviaire** permettant l'usage intégral des Trains Express Régionaux (TER) et la **réalisation d'un pôle multimodal** (TER, Bus / V'CUB, voiture) – quartier du Bourg

2) **la mise en service de la voie ferrée de ceinture** et la desserte du sud de l'agglomération via cette voie de ceinture avec halte à Villenave d'Ornon. – quartier du Bourg

3) **la mise en place de pôles multimodaux**, sur les lieux stratégiques de la commune, en lien avec l'extension de la ligne C de tramway, la création de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la route de Toulouse, et les Parkings Relais (Place Aristide Briand) – Quartier du Pont de la Maye, (Centre Commercial Bordeaux Sud) - Quartier Pontac .

Le maillage des réseaux de transports en commun et leur connexion est la condition de la diminution du trafic routier généré par l'usage de véhicules individuels.

PRECONISATION 2 : CONCEVOIR DES TRANSPORTS ADAPTES A L'ACTIVITE ECONOMIQUE DE L'AGGLOMERATION

Une métropole, capitale économique régionale est un territoire attractif d'un point de vue économique. Elle représente au sens propre, comme au figuré, une plateforme d'échanges économiques. Elle est également **une zone de transit nationale et internationale**. Cet état de fait ne constitue **aucune valeur ajoutée** pour l'agglomération lorsque les flux de véhicule de marchandises "parasitent" le trafic interne à la CUB. La saturation de la rocade est ainsi une problématique lourde à résoudre.

Dans un avenir à 20 ans, les pistes à explorer sont :

1) **le grand contournement autoroutier** de l'agglomération. Ce dossier est à réouvrir avec les acteurs et institutions et autorités compétentes.

2) **le ferroutage**

Les infrastructures ferroviaires à ce jour, ne permettent pas la mise en oeuvre de ce mode de transport combinant rail et route qui désengorgerait rocade et autoroutes et réduirait la pollution. Si ce mode de transport est répandu en Europe, au Nord et au Sud, il reste en France à développer.

3) **Le trafic de marchandises pour les particuliers**

Le développement des achats par internet par les ménages et les entreprises (la dématérialisation des achats par les commandes internet augmente de 30 % par an depuis les 5 dernières années) est une tendance lourde qui impacte également les déplacements urbains.

Ce marché, en pleine expansion, doit être pris en compte car génère une augmentation importante du trafic de marchandises (livraisons).

Une réflexion doit être portée sur **l'aménagement des espaces publics**. Le but étant de limiter les effets secondaires de ce trafic dans l'agglomération : stationnement sauvage à organiser, groupement des livraisons par nature (biens et services), par secteur géographique (zone d'activités économiques, zones d'habitations denses), etc...

PRECONISATION 3 : FAIRE CHANGER LES MENTALITES ET SENSIBILISER LE PUBLIC POUR L'INCITER A DE NOUVELLES PRATIQUES DE DEPLACEMENT

En complément des projets structurants nécessaires pour améliorer une offre complète et fonctionnelle de transports en commun, des moyens doivent être mobilisés pour **accompagner l'utilisation des nouveaux modes de transports** :

2 pistes sont à approfondir :

1) **Le covoiturage périurbain**

Malgré l'amélioration du maillage des réseaux de transport dans l'agglomération, l'usage des véhicules particuliers restera encore une pratique répandue.

Le covoiturage est une solution adoptée informellement par les habitants de l'agglomération et encore peu aidée par les acteurs de la mobilité. Ces derniers pourraient contribuer au développement de cette pratique en émergence par :

- **l'aménagement d'espaces publics** : parkings dédiés, signalétique spécifique sur des lieux stratégiques (entrées d'agglomération, péages autoroutiers....)

- **l'amélioration des outils logistiques et des structures support** (site internet, associations, entreprises proposant ces services)

- **l'animation et l'information**

La diffusion de cette pratique passe par la connaissance des usagers potentiels de ce mode de déplacement. Les zones commerciales, les zones d'activités économiques ou administratives regroupant un nombre important de salariés (ex: hôpitaux, grandes entreprises) doivent être sensibilisées et faire l'objet d'une communication plus forte au profit de leurs salariés.

2) Des “ambassadeurs de la mobilité”

Les modes de déplacement alternatifs à l'usage de la voiture individuelle sont en pleine expansion. **Leur diffusion reste toutefois limitée à une partie des habitants de l'agglomération** : public jeune, d'actifs, vivant dans des coeurs d'agglomération. Sociologiquement, l'usage des nouveaux modes de déplacement est marqué. L'enjeu pour dépasser cette limite au développement de ces alternatives. L'incitation à l'usage des transports en commun, passe par un changement **des mentalités** du grand public et de leurs habitudes, souvent individuelles. L'exemple de l'appropriation par les habitants de la CUB du tri sélectif est une bonne référence. Un travail de communication forte (campagne de communication sur de nombreuses années) et un accompagnement de la population sur le terrain (via les bailleurs pour l'habitat collectif par exemple) ont permis d'intégrer cette pratique qui aujourd'hui est admise et incontestée par tous les ménages de l'agglomération.

Sur ce même principe, et au terme d'un “bond qualitatif” de l'offre de transports en commun et des autres modes alternatifs de déplacement, l'agglomération doit (faire) jouer ce rôle d'animation. Ceci se concrétise notamment par **la mise en place “d'ambassadeurs de la mobilité”** au service des ménages, des entreprises, des zones d'activités circonscrites (commerciales, industrielles), des structures génératrices de flux (hôpitaux, services publics administratifs, universités, lycées, collèges, etc...)

- **UNE FETE DU FLEUVE FEDERATRICE ENTRE LES DIFFERENTES VILLES DE BORD DE GARONNE**

Faire en sorte que l'ensemble des villes du bord de Garonne s'approprient le fleuve dans le cadre d'un événement festif unique (une fête du fleuve partagée par tous et pour tous).

- *Au bord du fleuve* : avec des concerts guinguettes, des bals populaires, des visites organisées à la découverte de la nature, des illuminations et spectacles pyrotechniques, des spectacles de rue, des expositions de plein air
- *Sur le fleuve* : descente de Garonne au flambeau, courses, découvertes des îles...

L'objectif serait par ce biais de :

- fédérer les villes de bord de Garonne autour d'un même événement, d'un projet commun
- faire découvrir des endroits peu connus, insolites et favoriser ainsi les rencontres entre les habitants et le fleuve
- ouvrir une fête du fleuve centrée actuellement sur Bordeaux à d'autres lieux et permettre une appropriation du fleuve par d'autres villes

Construction de logements intergénérationnels

Objectifs :

- ✓ Sortir la personne âgée de son isolement
- ✓ Retarder l'hébergement de la personne âgée en établissement spécialisé
- ✓ Maintien du lien social
- ✓ Entraide, solidarité
- ✓ Assurer la diversité sociale
- ✓ Aide et/ou partage des tâches de la vie quotidienne
- ✓ Enrichissement culturel intergénérationnel
- ✓ Transmission de savoirs faire et savoirs
- ✓ Sécurisation de la personne âgée
- ✓ Pallier à la crise du logement étudiant

Principe :

La personne âgée met à disposition

- ◆ Une chambre gratuite : le jeune s'engage à être présent le soir et aider la personne âgée dans certaines tâches de la vie quotidienne (sortir les poubelles, fermer les volets, faire les courses, cuisiner)
- ◆ Une chambre à loyer modéré : le jeune est libre de son temps mais s'engage à régulièrement mettre ses compétences au service de la personne âgée, selon ses disponibilités
- ◆ Une chambre à loyer classique : le jeune est libre de son temps et indépendant

Le jeune ne se substitue aucunement aux services d'aide à domicile (ménage, repassage), ni aux services de soins (infirmières, médicaments, toilette).

Si le paiement d'un loyer est acté, la personne âgée bénéficie d'un revenu supplémentaire ; le jeune bénéficie d'un loyer très modique.

Il peut être envisagé une mixité entre social et privé, locatif et accession à la propriété.

En ouvrant l'accès aux familles :

- La personne âgée valide pourrait se proposer de garder des enfants après l'école, effectuer des petits travaux de couture, de bricolage
- La famille pourrait au même titre qu'un jeune hébergé aider la personne âgée dans les actes de la vie quotidienne, lui proposer des promenades etc

UNE REELLE PEREQUATION DES RICHESSES ENTRE COLLECTIVITES

La péréquation a pour objectif de réduire les écarts de richesse fiscale entre les collectivités territoriales . Elle tire son fondement du principe de justice fiscale horizontale qui veut que l'effort fiscal demandé au contribuable soit proportionné à la qualité du service public qui lui est rendu .

De ce fait elle bénéficie depuis 2003 d'une consécration constitutionnelle dans l'article 72-2 alinéa 5 .

La France est le pays d'Europe qui connaît les plus grandes inégalités de potentiel fiscal entre les collectivités.Cela signifie que malgré un dispositif législatif fourni,la péréquation est insuffisante.

La péréquation verticale avec les concours de l'Etat et la DGF fait ressortir que l'évaluation des ressources et des charges revenant aux collectivités locales et servant de critère de répartition ne reflète pas forcément bien la réalité.

Le potentiel financier ne permet pas de cerner la richesse réelle de la collectivité parce qu'il ne tient pas compte de tous les revenus de la collectivité (produits du domaine,dotations et subventions diverses par exemple), et prend appui sur des bases fiscales complètement obsolètes .

Ainsi selon le niveau des bases fiscales de la collectivité ,les citoyens se voient faiblement ou fortement taxés pour un même niveau de service public .

La péréquation horizontale peut donc jouer son rôle correcteur en faisant ,autour du développement économique, partager les ressources issues de zones d'activité.

Ainsi la Communauté Urbaine de Bordeaux,outré la dotation de compensation maintenue malgré la réforme de la Taxe Professionnelle,pourrait jouer un rôle de redistribution des richesses liées aux grands projets concernant l'agglomération et auxquels elle participe activement.

Il convient de recomposer un critère de partage de ressources des collectivités autour des grands projets tels que l'Opération d'Intérêt National Bordeaux EURATLANTIQUE, la Salle ARENA, Plateforme multimodale d' HOURCADE, qui ont un impact quant aux financements disponibles pour les autres projets communautaires sans offrir de retombées fiscales ou financières sur les communes de la communauté.

PROJET METROPOLITAIN

La gestion des berges de Garonne et des digues

La commune de VILLENAVE D'ORNON est concernée de par sa position géographique par un problème majeur et commun avec plusieurs communes de la COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX : la gestion des berges de Garonne, des digues et le risque inondation.

Au total 3,5 km de digues sont recensés sur le territoire communal. Ces digues sont pour la majeure partie du linéaire en très bon état. Des travaux importants de consolidation et de remise à niveau ont été réalisés en 2010 sur les parcelles appartenant à PLABO SAS.

L'ensemble des digues appartient à des propriétaires privés qui ont à leur charge la surveillance et l'entretien.

La commune de VILLENAVE D'ORNON participe activement à la surveillance de celles-ci, et des équipements nécessaires à l'évacuation des eaux stockées par débordement, c'est un enjeu majeur de protection de son territoire et de ses populations.

Sur le linéaire de digues existent également trois portes à flots qui nécessitent un entretien et une surveillance continue.

La question de la maîtrise foncière de ces ouvrages et équipements est posée à terme sur le territoire communal mais également sur l'ensemble du linéaire de la Garonne. Il y a en effet nécessité de mettre en place une Maitrise d'Ouvrage globale avec une structure ayant les capacités techniques et financières pour faire face aux travaux d'entretien et de surveillance. Une cohérence globale des actions de l'amont à l'aval est également nécessaire.

L'enjeu majeur est de mettre en place une prévention et une vigilance du risque inondations. Pour cela, il est essentiel de recenser toutes les digues, ouvrages hydrauliques présents sur la Garonne dans l'agglomération (clapets, portes à flots...) et de réaliser leur diagnostic.

En plus des travaux d'entretien, il est nécessaire d'instrumentaliser les ouvrages hydrauliques pour s'assurer de leur bon fonctionnement ainsi que des niveaux d'eau de la Garonne.

Ces dispositifs d'information pourraient être reliés au réseau RAMSES de la COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX pour une gestion globale et centralisée du risque inondation.

Le dernier enjeu est de trouver des solutions de relocalisation pour des industries situées dans des zones d'activités vulnérables au risque de débordement de la Garonne et pourraient entraîner de graves conséquences environnementales. Il s'agit notamment des entreprises AFM Recycling, 33 000 enrobés et ATOMLAC dans le secteur de GUITTERONDE à VILLENAVE D'ORNON.