



FscqP-2016-10

Pessac, le 20 avril 2016

Assemblée Générale 2016

RAPPORT MORAL

par Dominique LESTYNEK

INTRODUCTION

Depuis la dernière assemblée générale, la loi relative au renforcement des métropoles est entrée en application : des services ont déjà déménagé, d'autres vont le faire. Le PLU3.1 présente une vision globale de notre métropole. Sont intégrés urbanisme, habitat, déplacements. La place que doit y tenir Pessac repose sur ses identités. Les réseaux doivent être structurés sur des bases objectives et donc largement sur les identités communales. Nous allons voir aujourd'hui rapidement les différentes identités et mobilités qui concernent Pessac dans la métropole nouvelle.

LES IDENTITÉS DE PESSAC

L'identité géographique

La position de Pessac est vraiment particulière : l'influence du Bassin d'Arcachon se manifeste par la convergence des principaux réseaux routiers desservant le Bassin d'Arcachon à (ou aux abords immédiats de) Pessac.

L'identité physique

Elle se caractérise par :

- l'identité de centralités qui combine le centre institutionnel d'origine (église, école, mairie, place, ...) du Bourg et le centre physique rapporté à la zone urbanisée de l'Alouette qui a aussi adopté certaines institutions (commissariat, mairie annexe de Cazalet) ;
- l'identité viticole, ancienne, et universitaire, plus récente ;
- l'identité hospitalière, ancienne, avec les sanatoriums et les pôles hospitaliers universitaires en cardiologie et gériatrie au groupe sud du CHU et de zones d'activités récentes (plus de 20 000 emplois sur les parcs de Bersol, Magellan, Canteranne et Europarc, sans oublier la Monnaie de Paris.

L'identité démographique

Pessac est la troisième ville de la métropole et du département avec 62 000 habitants. Cette identité est à corréliser avec l'évolution de la tache urbaine, particulièrement dans les secteurs périurbains. Ce phénomène est lié à des mouvements d'installation ou de déplacement important de familles en périphérie de l'agglomération, dus à la montée en puissance de l'accession à la propriété et au développement induit des lotissements à l'extérieur des centres anciens denses.

L'identité architecturale

Contrairement à ce que certains prétendent, l'habitat type de Pessac n'est pas l'échoppe mais la villa dite arcachonnaise : environ 600 villas que nous préférons appeler pessacaises ont été recensées sur la commune. La villa se décline en individuel et en collectif, tel l'Île verte, un immeuble de quatre étages dans un petit parc au bord du vivier du Madran. La villa peut se décliner en milieu dense avec une qualité particulière de l'apparence et des espaces publics.

L'identité démocratique

Les quartiers sont issus des identités : ils sont organisés en syndicat ou comité. Le rôle de ces associations est double :

- les animations : à l'origine, elles consistaient dans des fêtes qui perdurent aujourd'hui, sous forme d'activités ludiques très variées, souvent gratuites qui vont du tricot au vide-greniers. Leur but est de créer du lien social en rassemblant les habitants ;
- la défense des intérêts collectifs des quartiers : les quartiers sont indépendants et responsables. Il s'agit d'élaborer un intérêt collectif à défendre et notre interlocuteur principal est la Ville qui doit aussi être en médiation vis-à-vis de la métropole. Pour y parvenir, il est nécessaire d'instaurer un débat constructif fondé sur les documents de travail fournis au préalable par la Ville, l'objectif étant de mettre en œuvre concrètement la démocratie participative.

L'identité historique

À toutes les époques de son histoire, des personnages illustres ont joué un rôle important sur le plan des idées et ont laissé des traces à la postérité, d'où le rôle des « passeurs de mémoire » et des rétrospectives des quartiers. La Fédération soutient le projet de la reprise d'un historial rénové.

Les quartiers sont à la recherche de leurs racines en organisant des expositions thématiques ou en réalisant des films, notamment dans le cadre des anniversaires décennaux.

La Fédération coopère avec les « passeurs de mémoire » et la COPAT pour préserver, mettre en valeur, faire connaître l'identité culturelle et sociale des quartiers.

LES MOBILITÉS DE PESSAC

Les mobilités par l'avion

Le transport aérien représente une inter modalité souvent oubliée qui demande à être mise en valeur. Il ne faut pas oublier que l'aéroport devait initialement être implanté à Pessac au début du 20^e siècle. Pessac est sur l'axe de la piste secondaire, sécante de la principale. L'inter modalité par le rail (ligne Bordeaux-Arcachon à la gare de l'Alouette et de la gare TGV de Bordeaux-Saint-Jean pourra être assurée lorsqu'existera la jonction des lignes A et B sur la zone aéroportuaire. La plateforme aéroportuaire de Mérignac se compose de trois terminaux : A, B, Billi. Elle est classée au sixième rang des aéroports français en termes de nombre de passagers (5,3 millions de voyageurs par an, en forte croissance). Elle est équipée du troisième pôle hôtelier d'Aquitaine (650 000 nuitées par an). La zone aéroportuaire constitue l'un des pôles économiques les plus importants d'Aquitaine. Il est étroitement lié au pôle aérospatial. Cette plateforme compte à elle seule plus de 7 700 emplois et abrite directement une centaine d'entreprises ou établissements publics. L'impact économique sur notre région représente 1,508 milliards d'euros par an.

Les mobilités par le train

La voie ferrée de voyageurs qui traverse Pessac est une des premières de France : elle a été inaugurée le 6 juillet 1841. L'année écoulée a vu le rétablissement du triangle des Échoppes et la ligne Bordeaux Arcachon a été la première en Aquitaine à être équipée du TER à deux niveaux car il s'agit de la ligne la plus fréquentée d'Aquitaine (8 000 voyageurs par jour).

Les mobilités par le tramway

Le réseau est par une organisation en toile d'araignée constitué de neuf voies radiales convergeant au centre de l'agglomération. Un projet global des réseaux ferrés (train et tramway) prévoit une jonction circulaire des lignes de tramway A et B sur la zone aéroportuaire.

Les mobilités par le bus

Il s'agit d'un élément du réseau multi mode qui présente des défauts persistants : inconfort, durée des trajets, bruit, retards, suppressions, fraude, saleté intérieure, pollution extérieure, déficit. En revanche, on note des améliorations avec la modernisation des informations en temps réel du réseau via Internet, la mise en place de totems électroniques aux arrêts. Enfin, le projet de gare intermodale à l'Alouette mettra cette gare au cœur de la jonction des lignes A et B du tramway sur la zone aéroportuaire.

Les mobilités par l'automobile (VL et PL)

Pessac dispose d'un réseau routier hérité d'un passé sans voiture. La vitesse est toujours montrée du doigt par les habitants.

Les mobilités par vélo

Pessac dispose de sites propres structurants non achevé et non maillés :

- la piste de rocade (liaison campus-Cestas) ;
- Toctoucau (piste de Beutre et gare de Gazinet) ;
- cheminement convivial du centre (piste de rocade)
- cheminement de Certes.

La Fédération demande un plan de programmation, pluriannuel, concerté, en lien avec le capillaire des quartiers.

Les mobilités par la marche

L'objectif est d'améliorer la sécurité des déplacements des piétons en réduisant les obstacles surtout sur le chemin de l'école, des services et des commerces. On distingue les obstacles structurels (largeur des trottoirs, les poteaux support des réseaux des concessionnaires, la signalétique et les boîtiers techniques, et les constructions en limite du domaine public) et les obstacles conjoncturels (les poubelles et la saleté du sol, le stationnement sur le trottoir, des chantiers plus ou moins déclarés).

La Fédération propose un certain nombre de solutions : l'enfouissement ou l'effacement des réseaux, des mâts d'éclairage plus fins, des constructions en recul, des normes de réalisation des trottoirs plus réalistes et l'application du règlement d'occupation du domaine public, ainsi que la « chasse » aux voleurs de trottoirs.

CONCLUSION

Respecter et prendre en compte les identités de Pessac participe au renforcement de la métropole

L'équilibre entre les communes et la métropole doit s'établir dans la reconnaissance des identités.

L'identification des identités repose sur des bases objectives.

Ces identités elles-mêmes doivent servir de fondement à l'équité des actions de la métropole envers les communes.

La métropolisation ne doit pas être synonyme de centralisation inadaptée.

Cela doit être particulièrement vrai pour les mobilités.

Là encore les réseaux doivent être structurés sur des bases objectives et donc largement sur les identités communales.