

Politique | Le Nord du Bassin d'Arcachon veut sa part d'attractivité



Qu'on se le dise : l'attractivité de Bordeaux ne profite pas qu'au territoire de la métropole. Depuis 2018, la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon a sensiblement grandi, autant en termes d'organisation que des compétences qui lui sont assignées. Désormais responsables des politique de transports, d'économie et d'habitat, les huit communes qui la composent comptent bien tirer leur épingle du jeu et faire de cette zone autrefois enclavé un terrain d'attractivité fertile. En amont de sa traditionnelle cérémonie de voeux, son Président, Bruno Lafon (maire de Biganos) a exposé les prémices de sa nouvelle stratégie de développement.

Relier les points

Elle est, au niveau de la superficie, la communauté d'agglomérations la plus étendue du département de la Gironde. Composée de huit communes (Andernos-les-Bains, Arès, Audenge, Biganos, Lanton, Lège-Cap-Ferret, Marcheprime et Mios), la COBAN (ou Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord), créée en 2003 pour assurer la gestion des déchets de la zone, a élargi ses compétences en 2018 : économie, habitat et tourisme sont venus se rajouter à son portefeuille autrefois unique. Depuis le 1er janvier 2019, elle est aussi compétente en matières de transports. Ce domaine en particulier est depuis longtemps un problème dans un secteur qui compte plus de 65 000 habitants, dépendants de la voiture pour se déplacer (la moitié des actifs travaillent dans une commune extérieure à la communauté d'agglomération et 30% sur la métropole). Comme l'a précisé ce mardi son président, Bruno Lafon, la COBAN est consciente des enjeux puisqu'elle a adhéré au syndicat mixte intermodal de la région Nouvelle-Aquitaine et attend avec impatience le guichet unique dédié aux transports prévu pour 2020. Elle a lancé en mai dernier les prémices d'un vaste projet d'aménagement et de contournement par l'est de la RD3 (plus de 12 000 véhicules par jour) et prévoit également d'améliorer les dessertes de ses pôles d'échange intermodaux (Biganos et Marcheprime, qui à eux deux cumulent 3000 montées et descentes par jour).

Les efforts en termes de transports pour réduire la part modale de la voiture sur le secteur ne s'arrêtent pas là : une liaison "express" avec des "arrêts limités" à Lège-Cap-Ferret, Arès et Andernos-les-Bains est à l'étude aux côtés de la Région Nouvelle-Aquitaine et de Bordeaux Métropole pour "augmenter la vitesse de desserte de Bordeaux via la ligne TransGironde 601" (qui cumule 210 000 voyageurs par an et reste la ligne la plus utilisée du

département); la création de douze aires de covoiturage et de 21 bornes de recharge pour les véhicules électriques on encore un plan d'investissement de 7,5 millions d'euros pour continuer l'aménagement des pistes cyclables, notamment relier les villes entre elles. Enfin, un projet porté par la Route des lasers est à l'étude pour faire circuler une voiture autonome (donc sans conducteur) entre Marcheprime et Le Barp d'ici deux à quatre ans.

Pour Bruno Lafon, le plan de contournement du Nord Bassin est évidemment stratégique, mais il ne doit pas se faire n'importe comment. "Ca ne pourra pas être juste une voie de contournement ou rétro-littorale. Ce sera une voie des mobilités, parce qu'il faudra bien relier les villages et les villes autrement que ce qui a été fait jusqu'à présent. Sur les traversées de bourg, toutes les communes ont fait des efforts pour pacifier le rapport de l'automobile, il faut continuer". La concertation publique, engagée en mai dernier, n'a pas fait que des heureux : plusieurs fois, la Coordination Environnementale du Bassin d'Arcachon a fait savoir [son désaccord](#). Parmi les trois scénarios proposés, elle a reproché au premier sa frilosité et aux deux autres leur intention d'ouvrir une route au travers des zones forestières. Pour le président de la COBAN, c'est avant tout une guerre de voisinage. "On a dans ce territoire un problème d'égoïsme. En 1908, les anciens avaient été obligés d'envoyer dans toutes les écoles primaires un document pour expliquer ce qu'était la forêt. Aujourd'hui, on va faire la même chose pour expliquer qu'on coupe des arbres. Les gens viennent ici, et une fois qu'ils y sont, ils veulent que plus rien ne se passe. C'est un problème d'équilibre, de partage du territoire qui demande de ne pas faire n'importe quoi", a-t-il précisé, ajoutant n'avoir "jamais caché (s)on souhait de phaser sur les pistes forestières pour ne pas créer une trouée supplémentaire dans le massif. Les premiers concernés restent ceux qui possèdent les terrains, à savoir les forestiers et les agriculteurs. Si on fait une concertation convenable sur la propriété du sol, on devrait déjà résoudre quelques problèmes". Reste à voir ce que conclueront les études d'aménagement et les études environnementales, mais la déclaration d'utilité publique n'est pas attendue avant trois ans, sans compter la question foncière sur laquelle tiquent les écologistes.

Economie de terrains

En attendant, la COBAN compte bien mettre les bouchées doubles sur un autre dossier : l'économie. Dans les prochaines semaines, elle devrait terminer un nouveau Schéma de développement économique pour fixer les futures orientations et besoins du territoire en termes d'emplois et de développement, le tout ayant déjà fait l'objet d'une concertation. Parmi les actions concrètes déjà envisagées par ce schéma, on note l'ouverture en mars prochain d'un nouvel espace de coworking consacré à la filière numérique et au design à Lanton, animé par un acteur privé (SAS Bassin des Arts et Projets). A plus long terme, on peut noter la création de nouvelles zones d'activité : 3,4 hectares pour l'extension d'une zone artisanale à Marcheprime cet été, 1,3 hectares dédiés à l'artisanat local à Biganos pour octobre 2019, 18 hectares partagés entre l'industrie et l'artisanat à Marcheprime pour 2022, l'extension d'un parc d'activité à Mios sur 22 hectares pour 2023 pour y accueillir des entreprises du secteur tertiaire ou un futur village d'artisans à Audenge, accompagné d'un espace de co-working, dont les études de faisabilité démarreront dans le courant de l'année. Bref, la communauté d'agglomération veut accélérer la cadence. Son budget 2018, (53 millions d'euros dont 13,5 millions d'investissements) avait aussi financé, à hauteur d'un million d'euros, le déploiement d'une première tranche de fibre optique via l'opération Gironde Numérique : 7400 foyers sont concernés cette année, 42 000 à la fin du chantier.

"En termes d'économie, le premier emploi peut se trouver ici, mais le deuxième est sur la métropole, on est obligés de le prendre en compte", a ajouté Bruno Lafon. "Tous ces éléments nous font dire qu'on ne peut pas tourner le dos à la métropole. Mais pas pour tout : il faut qu'on développe notre territoire par nous-même, notamment sur l'économie ou les transports. Nous nous appuyons sur l'agence [BA2E](#) pour conforter les entreprises sur place, les aider, faciliter la production de nouvelles créations et faire venir des entreprises sur notre territoire. Les terrains que nous mettons à disposition sont assez vite prisés, on voit bien la volonté qu'il y a de venir s'installer sur ce territoire. Nous comptons sur la répartition en filières : le numérique pour le Val de l'Eyre, le nautisme gérée par la COBAS (communauté d'agglomération du sud du bassin), et la filière bois pour la COBAN. En termes d'objectifs d'accueil des entreprises nous n'en avons pas de chiffrés aujourd'hui mais on voit bien que dès qu'on procède à des ouvertures de terrain, des opérateurs viennent regarder. Nous ne nous positionnons pas sur la logistique parce que nous n'avons pas assez de surface. C'est le fait très bien de son côté, du nôtre on a refusé des gens qui voulaient entreposer du calcaire, par exemple. On veut essayer d'aller chercher de nouveaux matériaux, notamment du côté de la chimie verte".

Soutien métropolitain

Enfin, le secteur attend de pied ferme une collaboration (souhaitée par Alain Juppé lors de ses derniers vœux) avec Bordeaux Métropole, comme elle le fait déjà avec certains territoires comme Libourne et Angoulême ou plus récemment [Saintes et Marmande](#). "Ce qui nous a ouvert les yeux sur la nécessité de cette collaboration, c'est le tourisme. Nous n'avons pas que la dune du Pilat, il y a aussi les élevages d'esturgeons, le tourisme vert, le domaine de Certes, l'île de Malprat... On s'est aperçus qu'en termes de transports, pour aller sur Bordeaux il n'y a pas de difficultés sur le sud de la COBAN, mais c'est plus compliqué sur le nord. On est donc d'accord pour collaborer, mais pas uniquement sur le tourisme. Pour l'instant, nous en sommes là", a précisé Bruno Lafon. Beaucoup de choses restent donc encore à construire pour ce territoire à mutualisations récentes, ne serait-ce que pour rattraper l'appétit (logique) de son voisin du Sud.



Romain Bétéille

