

**Annexe 1 à la délibération de Bordeaux Métropole
du 25 septembre 2015**

ZAC Route de Toulouse - Bilan de la concertation

I. Le déroulement de la concertation

1) L'ouverture de la concertation

Par délibération n°2013-0625 en date du 27 septembre 2013, le Conseil de Communauté a décidé d'ouvrir à la concertation le projet d'aménagement intercommunal du secteur de la route de Toulouse.

Un dossier et un registre destiné à recueillir l'avis du public ont été déposés dans les mairies de Bègles et Villenave d'Ornon, à la direction territoriale sud et à la direction de l'urbanisme de Bordeaux Métropole. Le même dossier a été mis en ligne sur le site internet de Bordeaux Métropole.

Ont été versés au dossier de concertation au fur et à mesure de l'avancement des études:

- la délibération n°2013-0625 en date du 27 septembre 2013, définissant les objectifs poursuivis et le périmètre de l'étude urbaine,
- l'étude urbaine initiale menée dans le cadre de l'appel à projets 50 000 logements par l'équipe OMA/Coloco/Egis/Elioth, présentant par écrit et graphiquement la situation, les enjeux, objectifs et les premières intentions de projet sur le secteur,
- les comptes-rendus des ateliers réalisés avec le groupe d'habitants,
- l'étude d'impact du projet Route de Toulouse et son addendum y furent également versés ultérieurement le 30 mars 2015.

L'ensemble de ces éléments a permis d'assurer la bonne information des habitants tout au long de l'élaboration du projet urbain.

Compte-tenu des caractéristiques foncières du secteur, de la complexité du projet, de la durée de mise en œuvre d'un tel projet d'aménagement et des objectifs publics poursuivis, la procédure opérationnelle pressentie était la zone d'aménagement concerté, sans bien sûr anticiper sur les conclusions des études et sur la décision des élus. La ZAC constitue également un élément de langage qui parle au public, notamment dans ses dimensions de maîtrise foncière et de pilotage public.

2) Le temps des ateliers de travail avec le groupe d'habitants en 2013/2014

Pendant la durée de la réalisation de l'étude urbaine, des ateliers ont été mis en place avec un groupe de travail d'environ 20 habitants de Bègles et de Villenave d'Ornon. L'objectif était d'échanger avec les différents « usagers » du territoire sur les modalités de mise en œuvre du réaménagement de ce secteur au cours des 10 prochaines années. Le groupe de travail était ainsi composé d'habitants, commerçants, représentants associatifs des 2 communes concernées, les représentants des villes, de Bordeaux Métropole, l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, La Fab et son prestataire Francom.

Une première réunion de ce groupe de travail, organisée fin 2013, visait à recueillir l'avis des participants sur les grandes orientations d'aménagement de la Route de Toulouse proposées par l'agence OMA.

La deuxième réunion, qui s'est tenue en février 2014, avait quant à elle pour objectif de répondre aux demandes de précisions des participants sur des thèmes ciblés (emplois/commerces/logements, mobilité et déplacements) de manière à pouvoir alimenter le projet sur ces sujets.

Enfin la troisième réunion, balade urbaine sur le site de projet, en avril 2014, avait pour objet d'étudier avec les participants les pistes d'aménagement des espaces publics à créer afin de favoriser le « vivre ensemble » (lien social).

Ces ateliers avec les habitants ont permis d'alimenter le processus de mise au point du projet urbain. Les comptes - rendus des ateliers ont été versés au dossier de la concertation au fur et à mesure de la tenue des réunions.

3) La réunion publique du 20 mai 2015

Une réunion publique a été organisée le 20 mai 2015 au lycée Vaclav Havel de Bègles, de 18h30 à 21h00. Elle a réuni plus d'une centaine de participants.

Après un mot d'accueil des élus de Bègles et Villenave d'Ornon, la rencontre s'est déroulée en 2 temps :

- un temps de présentation en plénière : introduction par La Fab et présentation des principales orientations du projet par le groupement de maîtrise d'œuvre,
- un second temps en « ateliers » avec des focus thématiques : les participants répartis dans 4 salles avaient la possibilité de poser l'ensemble de leurs questions aux représentants des communes (élus et techniciens, de Bordeaux Métropole, de La Fab ainsi qu'aux représentants de la maîtrise d'œuvre.

Une synthèse en plénière a permis de résumer les différents thèmes et sujets d'échange.

Le projet urbain a été ainsi présenté et explicité, en vue d'informer les participants des groupes de travail et plus largement l'ensemble des usagers de la route de Toulouse, des objectifs, principales orientations urbaines et de la stratégie de mise en œuvre du projet d'aménagement.

Pour informer de cette réunion, plusieurs médias ont été employés :

- une invitation par courrier aux membres du groupe de travail et à l'ensemble des commerçants du secteur sur Villenave d'Ornon,
- une insertion par presse le 15 mai 2015 (journal Sud-Ouest),
- une annonce sur le site internet de Bordeaux Métropole.

Les documents supports de la présentation du projet ont été ensuite versés au dossier de concertation mis à disposition du public.

4) La clôture de la concertation

La clôture de la concertation a été annoncée par voie de presse et sur le site de Bordeaux Métropole, fixée au 29 mai 2015.

II. Les contributions des habitants

1) Les contributions issues du site internet

Les contributions sur le site internet ont été réalisées entre le 2 janvier 2014 et le 28 mai 2015.

Il résulte de l'analyse des différentes observations consignées dans l'espace dédié sur le site internet de Bordeaux Métropole des thématiques communes et récurrentes synthétisées comme suit.

- Procédure et délais

Une contribution souligne que les documents de l'étude d'impact ont été versés trop tardivement à la concertation, fin mars 2015, eu égard à la technicité et au volume des documents.

- Périmètre de ZAC

Les habitants se sont interrogés à plusieurs reprises sur le périmètre de concertation et sa cohérence avec le projet urbain, l'îlot témoin Aristide Briand puis avec la future opération d'aménagement : existence de plusieurs projets de ZAC, la place de l'îlot Aristide Briand au sein de l'opération, l'étendue du périmètre de la première étude réalisée par OMA/Coloco, différence entre périmètre de l'opération d'aménagement et périmètre de concertation.

- Circulation et stationnement

Sur ce sujet, les attentes et inquiétudes exprimées sont les suivantes :

- un nombre de places de stationnement insuffisant pour les nouveaux logements et les commerces, notamment sur la future place Aristide Briand,
- quelle prise en compte des voitures des résidents des logements sociaux dans le dimensionnement des places de stationnement,
- quel impact du projet sur les conditions de circulation de la Route de Toulouse déjà difficiles, et prise en compte de l'impact des projets voisins en cours de réalisation tels que l'opération Terre Sud,
- la suggestion d'un passage sécurisé par un tunnel sous la route de Toulouse du quartier Clémenceau jusqu'au sud d'Aristide Briand, pour accéder aux équipements scolaires,
- la proposition d'un bus en site propre sur la Route de Toulouse,
- garantir une réservation effective des circulations douces aux piétons et vélos.

- Espaces publics, circulations douces et environnement naturel

Il ressort des contributions une réelle attente sur le respect du patrimoine naturel existant ainsi que sur le volet paysager du projet : importance du respect de l'équilibre 50%ville/50%nature, de la préservation du secteur Pagès, des espaces publics paysagés et de qualité.

Par ailleurs, des attentes portent plus spécifiquement sur : la qualité de l'aménagement de la place Aristide Briand, une continuité cyclable entre l'avenue Clémenceau et la contre-allée, prévoir du mobilier dédié pour les vélos en nombre suffisant.

- Insertion urbaine et qualité architecturale

De manière générale, la densification du quartier éveille des inquiétudes quant au respect de l'existant (maisons individuelles notamment), aux hauteurs et formes urbaines qui seront développées. Les habitants sont demandeurs d'une vigilance particulière quant à l'intégration de nouvelles opérations respectueuses du contexte urbain.

Certains s'interrogent également sur l'opportunité de densifier ce secteur sud de l'agglomération et de la démarche 50 000 logements autour des axes de transport en commun.

- Offre de logements

La réalité de la mixité sociale envisagée est questionnée.

2) Les contributions issues des registres communautaires et communaux

Aucun des 4 registres mis à disposition du public n'a reçu de contribution.

3) Les contributions issues des ateliers de travail

• Atelier n°1 du 18 décembre 2013

Les habitants ont été questionnés sur les thèmes qu'ils souhaiteraient voir approfondir dans le cadre de la concertation, synthétisés dans le tableau ci-dessous.

Thèmes	Notions associées	Nombre de citations
Mobilité		18
	Circulation (embouteillages, accès ...)	10
	Stationnements (nombre et coût)	6
	Partage de la voirie (entre usagers)	2
Commerces		6
	Accessibilité des commerces	2
	Typologie des commerces	2
	Intégration au tissu existant	2
Logements		6
	Prix des loyers	2
	Nombre	1
	Qualité architecturale	1
	Hauteur	1
Emploi		6
	Destruction d'emploi (travaux, clientèle)	3
	Création d'emploi	2
	Déplacement des emplois	1
Vie de quartier		4
	Intégration, lien social	3
	Publics spécifiques (lycéens ...)	1
Equipements publics		3
	Education (crèche, école ...)	3
Patrimoine		2
	Expropriations	1
	Préservation architecturale	1
Espaces collectifs		3
	Espaces publics : typologie	2
	Espaces verts : gestion	1
Travaux		2
	Bruit	1
	Durée	1

Par ailleurs, les participants ont abordé plusieurs sujets au cœur de leurs préoccupations concernant le devenir du secteur :

- les conséquences de l'arrivée de nouveaux habitants sur la circulation et le stationnement,

- les effets de la densification sur la physionomie globale du quartier (hauteurs d'immeubles, styles architecturaux ...) et la possibilité de préserver le patrimoine existant,
- les solutions à mettre en place pour favoriser l'émergence du « lien social » entre habitants actuels et nouveaux habitants.

Des questions précises ont également été posées sur : le périmètre du projet d'aménagement, son calendrier et ses étapes de validation ainsi que sur les modalités de fonctionnement de la ZAC.

- **Atelier n°2 du 12 février 2014**

- Lors de cette réunion, l'idée selon laquelle « le changement est déjà en marche autour de la Route de Toulouse » a fréquemment été évoquée par les participants (ex. spéculation immobilière liée à l'arrivée du tramway ...). Face à ce constat, les participants estiment généralement qu'il serait souhaitable que ce changement s'inscrive dans un processus maîtrisé ; la ZAC pouvant répondre – au moins en partie – à cette préoccupation. Certains membres du groupe s'interrogent sur la cohérence globale à une échelle plus large des projets situés en dehors du périmètre d'étude de la ZAC (ex. Terre Sud).

- Les enseignements de l'atelier « emplois/commerces/logements »

Des questions ont été posées sur « l'état de santé » des commerces existants et la possibilité de maintenir l'offre existante. A ce sujet, les participants mettent en avant les opportunités offertes par le réaménagement de la Route de Toulouse pour développer une certaine mixité économique avec un panachage entre services, activités de bureaux et commerces. Ils insistent également sur l'importance de maintenir les services publics existants sur le secteur (poste, crèche, police nationale). Parmi les participants, certains (dont plusieurs commerçants) soulignent la « plus-value » qualitative pour les commerces que peut représenter le réaménagement de la Route de Toulouse. Les participants ont parallèlement évoqué l'importance du maintien de l'activité durant les périodes de travaux.

L'accessibilité des logements aux personnes à mobilité réduite a également été abordée avec l'absence d'ascenseur sur les programmes immobiliers de 2 ou 3 étages par exemple.

- Les enseignements de l'atelier « mobilité et déplacements »

Au cours de l'atelier, les participants ont rappelé à plusieurs reprises les difficultés de circulation et de stationnement, mais aussi l'absence d'aménagement pour l'accessibilité de la Route de Toulouse par les personnes handicapées. En ce sens un véritable « bond qualitatif » est attendu en lien avec la création de la ZAC. Néanmoins, à court terme, la principale préoccupation des participants demeure celle du phasage des travaux et les problématiques de circulation qui y seront associées (circulation /cadence des bus route de Toulouse, maintien de la circulation de la rue Leclerc).

L'offre, à terme, en stationnement public sur la future place Aristide Briand doit être suffisante pour les commerces, mais dissuasive pour les futurs utilisateurs du tram qui souhaiteraient s'y arrêter pour de longues périodes.

Parallèlement, la question du nombre de places de parking associées à chaque nouveau logement fait débat.

Le choix de maintenir les places de stationnement de part et d'autre de la Route de Toulouse a quant à lui généralement rencontré un écho positif chez les participants.

- **Atelier n°3 du 28 avril 2014**

La balade urbaine avait pour objet de présenter et d'étudier *in situ* les principales orientations d'aménagement des futurs espaces publics du projet urbain, et d'aborder la question des usages futurs et de l'appropriation.

Concernant l'aménagement de la future place A. Briand, elle est perçue comme un espace public important le long de la Route de Toulouse. La majorité des participants sont parvenus plutôt bien à imaginer le projet de réaménagement de cette zone et comprenaient la volonté de créer une nouvelle centralité animée pour Villenave-d'Ornon.

Les principales questions abordées ont concerné le stationnement (nombre de places, règlementation, parking relais du tramway) et le tracé du tramway.

Quant au futur espace public de la contre-allée, les participants ont constaté qu'il était donc particulièrement difficile de se projeter et d'imaginer quels pourraient en être les « usages ».

Des échanges ont porté sur l'opportunité de créer la contre-allée et les témoignages des participants ont également mis en valeur leur attachement à ce quartier, à ses habitants et à son patrimoine (ancienne ferme ...). Une des préoccupations était notamment de savoir quelle pourra être la cohabitation des bâtiments anciens et des nouvelles constructions.

Enfin, sur le futur espace public Terre Sud, les habitants ont pris connaissance des propositions sans se prononcer sur les usages futurs de la place Terre Sud qu'ils ont eu du mal à se représenter.

Leurs réactions ont principalement concerné les liens avec le projet « Terre Sud » réalisé par Domofrance ainsi que la définition de la « nature » et les usages qui sont envisageables.

4) Les contributions issues de la réunion publique

Lors de la réunion publique du 20 mai 2015, l'essentiel des débats a porté sur des modalités pratiques, les projections sur les usages futurs et les questions de cohérence entre les programmes.

Les questions suivantes ont été plus particulièrement développées :

- La question la plus débattue a été celle de la circulation et du stationnement : les participants étaient encore sceptiques quant à la capacité du dispositif urbain à absorber à la fois les besoins des nouvelles populations et les trafics existants (entrée d'agglomération, quartier de Terre Sud). Des doutes persistent quant à la capacité du tramway à générer des changements de comportement (renoncer au « tout voiture »). Ils souhaitent que cette question des plans de circulation soit approfondie.
- La question de la densité et de la typologie des logements a également été abordée sous divers aspects : au travers de la mixité (logement social, accession...) mais aussi de la nécessité de prévoir des équipements en cohérence avec l'arrivée de nouvelles populations (écoles, ...) soit environ 2700 à 3000 personnes supplémentaires.
- Sur le plan économique, les participants se sont montrés non seulement soucieux du maintien des commerces, y compris durant la phase de travaux, mais aussi désireux de voir l'opération générer une nouvelle attractivité économique globale autour de la route de

Toulouse. Parallèlement des personnes ont souhaité être rassurées sur le maintien des services publics concernés.

- Les espaces et équipements publics sont très attendus en tant que « support » de pratiques conviviales et de vivre ensemble. Beaucoup de personnes ont réaffirmé la nécessité de prévoir des liaisons et des aménagements paysagers favorisant les usages de l'espace public. Certains participants ont demandé des locaux associatifs, des lieux de culture et de vie (bar associatif...).
- De façon transversale se pose également la question de l'architecture et l'insertion des différents programmes (les matériaux, aménagements paysagers...) qui ne sera définie que dans une phase ultérieure sur la base d'un cahier des charges de la ZAC qui devra être respecté par les promoteurs.

III. Les réponses apportées par thématique

Les réponses exposées constituent une retranscription des réponses apportées oralement lors de la concertation et les réponses aux contributions portées sur le site internet des participations.

1) Procédure et délais

Contributions	Réponses
Date du versement de l'étude d'impact	L'étude d'impact a été mise à disposition et versée à la concertation 2 mois avant la clôture réglementaire de la concertation. Le dépôt de l'étude d'impact dans le dossier de concertation à la date du 30 mars 2015 se justifie par : <ul style="list-style-type: none">- le délai de réponse de l'autorité environnementale en date du 4 février 2015,- le délai d'un mois de production par le bureau d'études Burgeap de l'addendum avec pour objectif de compléter l'étude d'impact au regard des remarques de l'autorité environnementale,- enfin, les délais administratifs de publicité avant mise à disposition de l'étude d'impact. Il est à souligner que la mise à disposition de l'étude d'impact est supérieure au délai minimum de 15 jours fixé par l'article R122-11 du code de l'environnement.

2) Périmètre de ZAC

Contributions	Réponses
Justification des différences entre périmètres de concertation, ZAC et îlot témoin	Bien que la concertation soit ouverte à tout habitant qui souhaite exprimer un avis sur le projet, le périmètre annexé à la délibération d'ouverture de la concertation correspond au périmètre d'étude urbaine de mise au point du projet d'aménagement. Les études urbaines, techniques et économiques réalisées ont

	<p>permis d'identifier un périmètre d'opération d'aménagement, soit celui de la ZAC, plus restreint que le périmètre d'étude initial.</p> <p>Sur ce territoire d'étude, ont été identifiés deux îlots témoins : Aristide Briand et Labro. Il s'agissait, en amont de la création de l'opération d'aménagement, de lancer une mise en concurrence de groupements opérateurs/architectes à l'échelle d'îlots permettant ensuite de préfigurer la future opération d'aménagement. Ces îlots sont bien intégrés au futur périmètre de ZAC.</p>
--	--

3) Circulation/stationnement

Contributions	Réponses
Stationnement : doutes sur l'insuffisance du nombre de places et prise en compte du logement social	<p>La réponse se décline en plusieurs points :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le premier enjeu est de prévoir un nombre de places suffisant pour les résidents des logements. A l'issue d'une étude stationnement réalisée par le bureau d'études Sareco, au regard de plusieurs facteurs (taux de motorisation des ménages, secteur péri urbain, arrivée du tramway...), un ratio moyen de 1,3 places par logement a été identifié comme répondant aux besoins des futurs habitants. Ce ratio inclut le logement social. Les opérateurs devront ainsi respecter cet objectif qui sera contractualisé. A noter que ce ratio est plus important que le minimum prescrit par le futur PLU applicable au projet. - sur le stationnement visiteurs, qui est un enjeu essentiel pour le maintien de l'activité commerciale, il est prévu de développer 70 places visiteurs sur la place Aristide Briand et de maintenir l'ensemble des places de stationnement existantes sur la Route de Toulouse. Au-delà de la création ou du maintien des places de stationnement existantes, l'enjeu sera de réglementer le stationnement pour les commerces afin d'éviter que ces places soient occupées par les nouveaux habitants des logements ou encore par les futurs usagers du tramway. A cet égard, la zone bleue récemment mise en place sera maintenue.
Impact du projet sur les conditions de circulation	<p>L'étude d'impact développe la thématique de la mobilité en identifiant des mesures de réduction de l'impact du projet sur le trafic actuel, l'hypothèse initiale est de parvenir à une stabilisation du trafic sur la route de Toulouse.</p> <p>En vue de préciser les modalités techniques des mesures à apporter dans le cadre de la mise en œuvre du projet, des études de modélisation du trafic sont en cours de réalisation par Bordeaux Métropole jusqu'en janvier 2016. Les mesures à mettre en œuvre pourront concerner un travail de régulation des carrefours à feux et/ou la mise en place d'une voie de délestage pour les opérations nouvelles à l'Est.</p>
Circulation : sur les contributions plus ponctuelles	

<ul style="list-style-type: none"> - Passage sous tunnel sous la route de Toulouse entre la rue Clémenceau et Aristide Briand - Proposition de bus en site propre à l'échelle de la Route de Toulouse 	<p>La mise en place d'une traversée souterraine du carrefour n'a pas été étudiée dans le cadre du projet. Ce type d'ouvrage, outre son coût, est adapté à un contexte très routier, l'objectif étant sur le secteur de créer un cadre urbain de proximité qualitatif. Les traversées piétonnes et vélos seront réaménagées dans leur ensemble par Bordeaux Métropole dans le cadre de la coordination des travaux réalisés sur la rue Clémenceau (piste cyclable) et sur la Route de Toulouse (tramway).</p> <p>Ce dispositif devrait être étudié par Bordeaux Métropole, à l'échelle de la Route de Toulouse dans sa totalité, sans toutefois d'effet de « doublon » avec le tramway sur la portion déjà desservie. Aucun calendrier d'études n'est défini à ce jour.</p>
---	--

4) Commerces/emploi

Contributions	Réponses
Création et maintien de l'emploi/ des commerces	<p>De manière générale, la question du maintien de l'emploi est posée sur le secteur.</p> <p>L'objectif est de s'appuyer sur la dynamique commerciale existante en la conservant, voire en la renforçant. D'une part, des activités nouvelles commerciales ou de service, seront créées. D'autre part, des activités existantes dans le périmètre de la ZAC seront transférées dans le cadre d'opérations tiroirs.</p>
Attractivité des commerces (accessibilité, intégration, typologies)	<p>Deux futures polarités commerciales principales ont été identifiées au niveau des deux stations de tramway suivantes : Terre Sud et Aristide Briand. L'aménagement d'espaces publics qualitatifs piétons au niveau de chaque station contribuera à renforcer l'attractivité des commerces en cause.</p> <p>L'offre nouvelle sera insérée dans des constructions nouvelles pour lesquelles la conception des rez-de-chaussée sera anticipée pour répondre aux besoins des typologies de commerces recherchées.</p> <p>Sur l'accessibilité, la question recoupe en partie celle du stationnement mis à disposition des visiteurs de commerces, l'objectif étant de maintenir une offre de stationnement importante dans la mesure où l'attractivité des commerces de la Route de Toulouse repose principalement sur des flux.</p>

5) Insertion urbaine, qualité architecturale et patrimoine

Contributions	Réponses
Qualité d'insertion urbaine et architecturale	<p>Sur la question de l'insertion urbaine, lors de la conception du projet urbain, une attention particulière a été portée au respect de l'existant, notamment des maisons individuelles présentes sur le secteur. Ainsi, les questions d'implantation et de hauteur ont été travaillées en vue d'éviter toute nuisance avec le tissu de maisons individuelles ayant vocation à</p>

	demeurer (ensoleillement, hauteurs progressives, vis à vis). Quant aux formes urbaines et à l'architecture qui sera développée sur le secteur, les projets de construction devront se conformer aux prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales qui seront imposées à tout opérateur déposant un permis de construire. Pour mettre au point ces prescriptions, l'aménageur s'appuiera sur l'architecte urbaniste en charge de la maîtrise d'œuvre urbaine du projet. Tout projet de construction sera étudié et travaillé en lien avec l'aménageur et la ville concernée.
Préservation du patrimoine	La question de la préservation du patrimoine sur la Route de Toulouse a été étudiée dans le cadre de l'étude urbaine. A été ainsi identifié un îlot patrimonial à préserver au sein de la ZAC mais également, dans le cadre du futur PLU, un patrimoine bâti et végétal à préserver sur la rue Clémenceau, en dehors du futur périmètre de ZAC.

6) Espaces publics, circulations douces et environnement naturel

Contributions	Réponses
Circulations douces	Une continuité cycles/piétons Nord Sud sera mise en place via la contre-allée du tramway. Le mobilier urbain sera suffisant pour permettre le stationnement des vélos. Des stations Vcub seront implantées à proximité des stations de tramway.
Ville nature/volet paysager/ qualité des aménagements des espaces publics	La création d'espaces publics de qualité et paysagés ainsi que la création de lien avec le delta vert constituent un des premiers objectifs de l'opération d'aménagement. Ainsi, l'aménagement d'un lien piéton plus direct avec le parc de Mussonville sera réalisé. De même, la conception et la réalisation des espaces publics sera guidée par la volonté du développement d'ambiances apaisées et paysagées.

7) Vie de quartier/lien social et équipements publics

Contributions	Réponses
Maintien/développement d'équipements publics et d'activités d'intérêt général /Lien social	Certains services d'intérêt général existants seront maintenus sur site comme La Poste ou la salle Méliès d'autres transférés à proximité de la ZAC. Des extensions de groupes scolaires sur Bègles et Villeneuve d'Ornon sont également prévues afin de répondre aux besoins générés par l'arrivée de nouveaux habitants. Enfin, certains rez-de-chaussée des opérations nouvelles ont vocation à être occupés par des associations ou activités contribuant à l'animation et la vie de quartier. La conception des espaces publics visera également à favoriser des pratiques conviviales ainsi que des évènements ponctuels.
Mixité sociale	La mixité sociale est un des principaux objectifs de l'opération d'aménagement, dont le programme de construction constitue la traduction. Ainsi, la programmation habitat se décline comme suit : 35% de logements sociaux, 19% de logements en accession sociale et abordable, 46% de logements en accession

	<p>libre. L'enjeu est également de favoriser une part importante d'acquisition par des propriétaires accédants.</p>
--	---

IV. Conclusion et suites de la concertation

D'une manière générale, il ressort du processus de la concertation une évolution des questionnements et des prises de position des habitants.

Ainsi, les questions au fur et à mesure du processus étaient moins centrées sur des problématiques individuelles que sur un souci de « critique constructive », de questionnement du projet d'ensemble. Ainsi, au fil de la concertation, les participants (notamment ceux des groupes de travail) :

- se sont familiarisés avec le vocabulaire technique (acculturation mutuelle des participants et des urbanistes),
- se sont habitués à s'exprimer en tant que « relais » d'autres habitants qu'ils fréquentent et qui ne se sont pas déplacés,
- ont abordé des questions pointues sur la circulation, les commerces et les emplois... et ont apporté des éléments enrichissant le débat et ont pu exprimer une vision sur une mutation de ce territoire à moyen et long terme.

Malgré des retours positifs sur le projet et la dynamique susceptible d'être générée pour ce secteur de l'agglomération, force est de constater qu'il demeure des personnes peu satisfaites du projet (principalement des propriétaires fonciers impactés) et que toutes les inquiétudes n'ont pas pu être levées.

Certaines questions avaient été anticipées dans le cadre de l'élaboration du projet, telles que le stationnement, l'insertion urbaine et la qualité architecturale, le développement économique.

Ces sujets largement débattus lors des différentes étapes de la concertation ont ainsi orienté la conception puis l'actualisation du projet urbain. Plus spécifiquement, il est remonté la question de l'impact du projet sur les conditions de circulation de la Route de Toulouse, qui a donné lieu à l'engagement des études spécifiques réalisées par Bordeaux Métropole sur les mesures à mettre en œuvre pour stabiliser le trafic actuel dans le cadre de l'arrivée de nouveaux projets urbains sur le secteur.

De même, le périmètre opérationnel, plus restreint que le périmètre initial des études figurant dans la délibération du 27 septembre 2013, et les îlots privilégiés pour une action publique volontariste ont été retenus grâce aux conclusions des études opérationnelles, des rencontres avec les habitants (propriétaires, commerçants...), et à la prise en compte des contraintes environnementales.

Certaines réflexions émises par les habitants, notamment celle sur l'importance du maintien du lien social dans le quartier, ont permis également d'envisager d'ajuster le projet avec l'intégration d'un lieu associatif.

Par ailleurs les habitants ont exprimé l'envie de participer à la mise en œuvre du projet et les moments dédiés à la concertation ont permis de lister les thématiques sur lesquelles ils seront

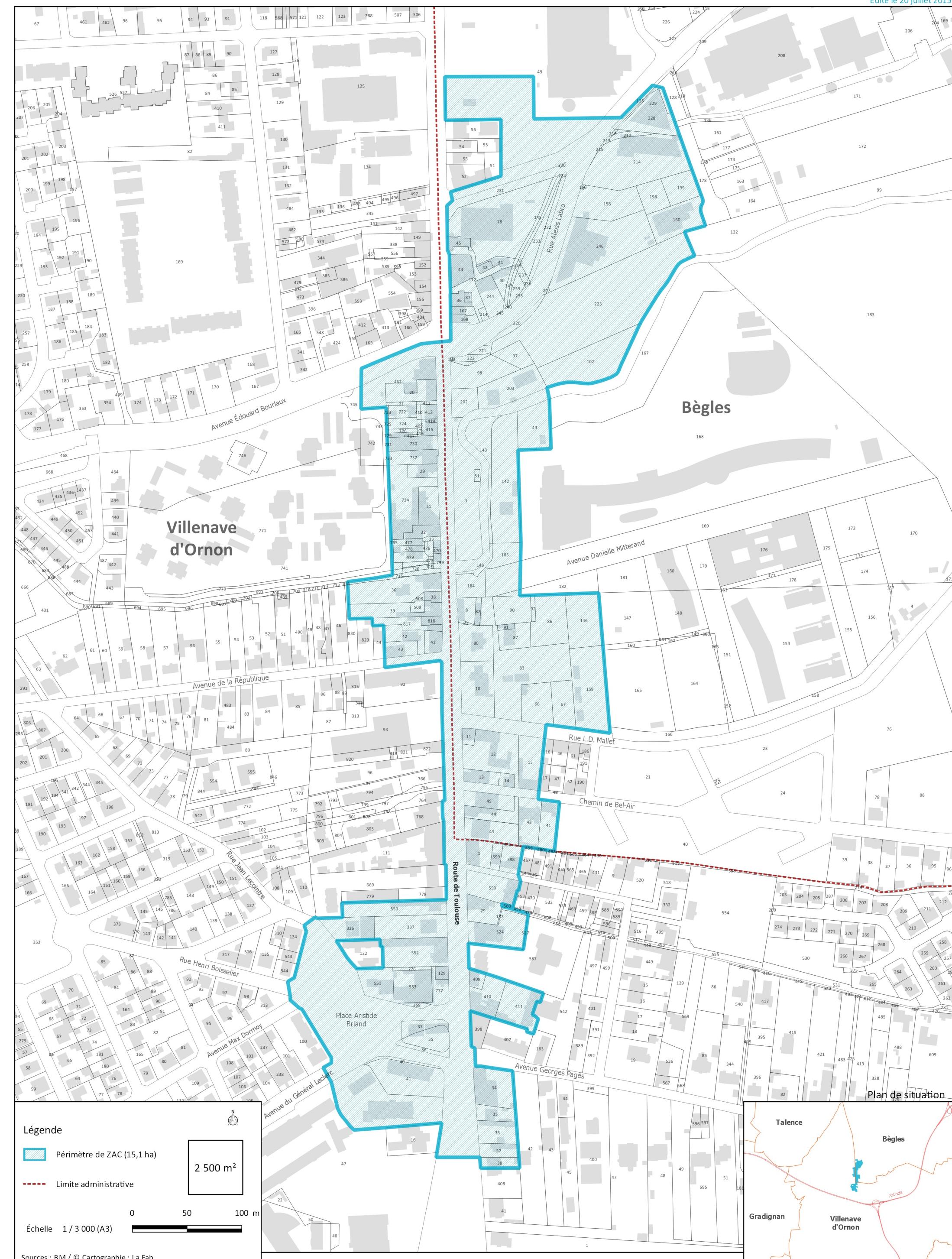
sollicités. Il s'agit principalement des conditions d'aménagement et d'appropriation des espaces publics et de la gestion des chantiers.

Les principales contributions et préoccupations des habitants seront également à prendre en compte par l'aménageur et par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine dans la phase de mise au point des projets des espaces publics et celle de mise en œuvre du projet d'aménagement.

Si la concertation règlementaire s'achève, elle ne constituait qu'une première étape d'accompagnement de la construction du projet urbain. Le processus de concertation a vocation à se poursuivre en phase de réalisation du projet. L'aménageur sera en effet chargé de poursuivre ce dialogue avec les habitants et les usagers.

Communes de Bègles et de Villenave-d'Ornon

Périmètre ZAC Route de Toulouse



Communes de Bègles et de Villenave-d'Ornon

Plan de situation ZAC Route de Toulouse

