

 BORDEAUX MÉTROPOLE	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 17 mars 2017	N° 2017-176

Convocation du 10 mars 2017

Aujourd'hui vendredi 17 mars 2017 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

Mme Emmanuelle AJON, M. Dominique ALCALA, M. Alain ANZIANI, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Patrick BOBET, Mme Christine BOST, Mme Isabelle BOUDINEAU, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Virginie CALMELS, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, M. Max COLES, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Alain DAVID, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, M. Michel DUCHENE, M. Christophe DUPRAT, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Michel HERITIE, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Bernard JUNCA, M. Alain JUPPE, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, Mme Conchita LACUEY, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHaire, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Jacques MANGON, M. Eric MARTIN, Mme Claude MELLIER, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Kévin SUBRENAT, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Marie-Hélène VILLANOYE, Mme Anne WALRYCK, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Alain SILVESTRE à Mme Maribel BERNARD
Mme Elisabeth TOUTON à M. Pierre LOTHaire
Mme Agnès VERSEPUY à M. Kévin SUBRENAT
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Chantal CHABBAT
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
M. Jacques BOUTEYRE à Mme Cécile BARRIERE
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH
M. Stéphan DELAUX à Mme Marie-Hélène VILLANOYE
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Brigitte COLLET
M. Marik FETOUH à M. Philippe FRAILE MARTIN
Mme Martine JARDINE à Mme Christine BOST
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Anne WALRYCK
M. Jean-Pierre GUYOMARCH à M. Erick AOUIZERATE
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Magali FRONZES

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Alain DAVID à M. Jean TOUZEAU à partir de 11h22
M. Arnaud DELLU à M. Serge TOURNERIE à partir de 10h30
M. Gérard DUBOS à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à partir de 11h50
M. Jacques GUICHOUX à M. Michel VERNEJOUL à partir de 11h15
M. Michel HERITIE à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 10h45
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU à partir de 12h15
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 11h20
Mme Josiane ZAMBON à M. Jean-Pierre TURON à partir de 12h00
Mme Michèle DELAUNAY à M. Vincent FELTESSE à partir de 12h20
Mme Anne BREZILLON à Mme Florence FORZY-RAFFARD à partir de 10h15
M. Nicolas BRUGERE à M. Daniel HICKEL à partir de 10h30
Mme Emmanuelle CUNY à M. Didier CAZABONNE jusqu'à 10h48
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON jusqu'à 10h53
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN jusqu'à 11h45
M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à M. Gérard CHAUSSET à partir de 12h40
M. Bernard LE ROUX à Mme Emmanuelle AJON à partir de 12h00
M. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 12h45
Mme Emile MACERON-CAZENAVE à M. Eric MARTIN à partir de 12h40

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Franck JOANDET à partir de 12h40, M. Jacques COLOMBIER à partir de 12h40

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 17 mars 2017	Délibération
	Direction générale des Territoires Direction du développement et de l'aménagement - Pôle ter Sud	N° 2017-176

50 000 logements - BEGLES-VILLENAVE D'ORNON - Zone d'aménagement concerté (ZAC) route de Toulouse - Déclaration de projet de Bordeaux Métropole dans le cadre de la procédure de Déclaration d'utilité publique (DUP) - Décision - Autorisation

Monsieur Michel DUCHENE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le projet d'aménagement intercommunal du secteur de la route de Toulouse, situé sur le territoire des communes de Bègles et Villenave d'Ornon, vise à anticiper, accompagner et impulser la mutation urbaine de cet axe d'agglomération, inhérente à sa future desserte par l'extension de ligne C du tramway, de la station Vaclav Havel jusqu'au terminus au sud de la rocade.

Par délibération n°2015/0582 en date du 25 septembre 2015, Bordeaux Métropole a approuvé les bilans de la concertation et de la mise à disposition du public de l'étude d'impact, relatifs à ce projet, et approuvé le dossier de création de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) route de Toulouse,

Par délibération n°2016/0156 en date du 25 mars 2016, Bordeaux Métropole a :

- approuvé le dossier de réalisation de la ZAC de la route de Toulouse,
- approuvé le programme des équipements publics de la ZAC de la route de Toulouse,
- confié la réalisation de l'opération d'aménagement de la ZAC de la route de Toulouse à la Société publique locale (SPL) La Fabrique de Bordeaux Métropole,
- approuvé les termes du traité de concession de l'opération de la ZAC de la route de Toulouse avec la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole, et autorisé le Président à signer ledit Traité,
- approuvé les termes de la convention d'avance de trésorerie avec la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole, et autorisé le Président à signer ladite Convention,
- délégué l'exercice du droit de préemption urbain renforcé dans le périmètre de la ZAC à la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole,
- fixé le montant de la participation métropolitaine prévisionnelle à l'opération.

Par délibération n°2016/0164 en date du 25 mars 2016, Bordeaux Métropole a :

- approuvé les dossiers d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) et d'enquête parcellaire,

- autorisé le Président à requérir, auprès de Monsieur le Préfet de la Gironde, l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique des travaux envisagés, et permettre de procéder, si nécessaire, aux acquisitions par voie d'expropriation,
- sollicité de Monsieur le Préfet une Déclaration d'Utilité Publique prévoyant que l'expropriation sera réalisée par la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole, concessionnaire,
- autorisé le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet de la Gironde une enquête publique parcellaire.

Dans le cadre des articles L 123-1 et suivants du Code de l'environnement, cette opération a fait l'objet, du 21 novembre 2016 au 23 décembre 2016 inclus, d'une procédure d'enquêtes publiques conjointes, préalables à la déclaration d'utilité publique du projet et à la cessibilité des terrains d'assiette du projet au profit de la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole.

Les registres d'enquête accompagnant les dossiers mis à la disposition du public dans les mairies de Bègles et de Villenave d'Ornon font état d'un total de 18 observations écrites, réparties comme suit :

- registres de la mairie de Villenave d'Ornon : 10 observations relatives à la déclaration d'utilité publique et 5 observations relatives à l'enquête parcellaire (dont 2 émanant de la même personne);
- registres de la mairie de Bègles : 2 observations relatives à la déclaration d'utilité publique et 1 observation relative à l'enquête parcellaire.

Au titre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le commissaire enquêteur indique que le nombre d'observations relativement faible permet de constater que l'enquête publique a peu mobilisé les riverains concernés par la ZAC.

Le commissaire enquêteur fait observer que les personnes ayant émis des observations se sont majoritairement déclarées favorables au projet, exprimant toutefois leur inquiétude relative au risque d'augmentation du trafic routier route de Toulouse.

En application du Code de l'expropriation, le commissaire-enquêteur a remis le 23 janvier 2017 son rapport contenant ses conclusions et avis à Monsieur le Préfet qui les a adressés au Président de la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole par courrier en date du 25 janvier 2017. En application de l'article L 122-1 du même code, Bordeaux Métropole dispose dès lors d'un délai de 6 mois pour délibérer sur la déclaration de projet, telle que prévue à l'article L 126-1 du Code de l'environnement, portant sur l'intérêt général de l'opération.

Il ressort des conclusions susvisées que le commissaire enquêteur, Monsieur Gilles ROBERT, a émis :

- **un avis favorable** à la déclaration d'utilité publique (DUP), relative au projet de réalisation de la zone d'aménagement concerté route de Toulouse sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon, en recommandant de procéder à une étude opérationnelle approfondie et prospective sur l'évolution du trafic routier sur cet axe ainsi que sur le stationnement, proposant des solutions concrètes à court, moyen et plus long terme en matière de plans de circulation et de sécurisation des circulations douces.
- **un avis favorable** à l'enquête parcellaire conjointe à la déclaration d'utilité publique (DUP), relative au projet de réalisation de la zone d'aménagement concerté route de Toulouse sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon.

Dès lors, à l'issue de cette enquête publique unique, il convient aujourd'hui :

- de décrire l'opération soumise à enquête publique,
- d'exposer les motifs et considérations justifiant l'intérêt général du projet,
- d'apporter des éléments de réponse à la recommandation émise par le commissaire enquêteur,
- de se prononcer, conformément aux dispositions des articles L 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L 126-1 du Code de l'environnement, par une déclaration de projet confirmant l'intérêt général du projet de la ZAC de la route de Toulouse.

1 – Description de l'opération soumise à l'enquête publique

La démarche métropolitaine dite des « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs » engagée sur le territoire de la métropole bordelaise depuis 2009, vise à construire, au plus près des lignes de transports en commun en chantier et à venir, des programmes de logements qualitatifs, répondant aux besoins des habitants, à des prix accessibles.

Le projet d'aménagement de la ZAC de la route de Toulouse, s'inscrivant dans cette démarche, vise à accompagner la mutation urbaine de la section sud de la route de Toulouse, sise sur le territoire des communes de Bègles et de Villenave d'Onon, évolution liée à sa future desserte par l'extension de la ligne C du tramway, de la station Vaclav Havel jusqu'au terminus de la ligne situé au sud de la rocade.

Le périmètre de l'opération d'aménagement s'étire le long de l'axe de la route de Toulouse, du passage Alexis Labro au nord à l'entrée de la rocade et de l'échangeur 18 au sud. Il comprend, à l'ouest, la place Aristide Briand et ses pourtours ainsi que le front bâti longeant la route de Toulouse entre l'avenue de la République et la rue Edouard Bourlaux. A l'est, de l'arrêt de tramway « Lycée Vaclav Havel » à la rue Jean Pagès, il intègre l'ensemble de la frange bâtie et assure la jonction avec l'opération Terre Sud.

Le projet s'insère dans un contexte territorial composite alliant les espaces naturels préservés du delta vert, et des espaces urbains et/ou péri-urbains plus constitués autour de la route de Toulouse. Cette dernière constitue aujourd'hui un axe quasi uniquement automobile, bordé de commerces, présentant une faible qualité urbaine et architecturale, sans homogénéité architecturale ni espaces publics. Ce secteur est appelé à devenir, dans le cadre de cette opération d'aménagement, un quartier convivial et un lieu d'urbanité, fort d'une homogénéité retrouvée. L'aménageur interviendra dans le respect de l'existant, s'appuyant sur la réalisation de pôles stratégiques circonscrits, situés notamment au niveau des futures stations de tramway, l'impact sur la propriété privée restant ainsi mesuré et limité.

Les objectifs publics poursuivis dans le cadre du projet urbain se déclinent ainsi :

- une densification de l'axe de la route de Toulouse pour évoluer vers une condition plus urbaine, avec une priorité au développement de la fonction logement, en phase avec le développement d'un transport public,
- la production diversifiée de logements et d'une offre attractive visant à répondre aux objectifs du Programme d'orientations et d'actions (POA) du Plan local d'urbanisme (PLU) en matière d'habitat, décliné sur chacune des deux communes,
- le développement d'une stratégie d'accompagnement des mutations commerciales et de renforcement de l'offre commerciale, en lien avec la question du stationnement,
- la création d'espaces publics attractifs de qualité, permettant la création de lieux d'intensité urbaine, en lien avec les nouvelles stations de tramway,
- la mise en réseau des espaces publics avec les grands espaces de nature du secteur, la préservation des éléments naturels du territoire, avec le confortement des trames naturelles est-ouest permettant de créer des séquences à l'échelle de l'axe de la route de Toulouse,
- la mise en œuvre du schéma de déplacements tous modes : tramway et réseau bus, modes actifs et automobile.

Le programme global de construction représente environ 100 630 m² de Surface de plancher (SP), qui se décomposent comme suit :

- environ 92 900 m² de logements soit environ 1300 logements,
- environ 7 730 m² de commerces et activités.

Ce programme ayant vocation à s'inscrire dans le cadre de la démarche 50 000 logements, vise à la diversification et accessibilité économique de l'offre de logements développée :

- 35% de logements locatifs sociaux conventionnés, Prêt locatif aidé à l'insertion/Prêt locatif à usage social (PLAI/PLUS) afin de répondre aux besoins identifiés par le POA pour chaque commune,
- 9 à 10% de logements en accession sociale,
- 9 à 10% de logements en accession abordable,
- 45 à 46 % de logements en accession libre, dont une part de logements intermédiaires.

Le projet d'espaces publics de la ZAC s'insère dans un schéma de déplacement métropolitain :

- le secteur se connecte à la boucle verte qui débute sur le parc de Mussonville sur la limite nord est de la ZAC, offrant ainsi des liens piétons et cycles entre le secteur de projet et les aires réaménagées des berges de la Garonne,
- il crée une continuité mixte piéton/cycle qui traverse divers espaces piétonniers, s'appuie sur la voie verte pour se connecter au nord vers le centre-ville de Bordeaux et vers le territoire au sud de la rocade.

Le projet d'espaces publics s'appuie également sur 3 séquences différentes, du nord au sud, de Bègles à Villenave d'Ornon, avec :

- la création de l'espace public structurant « Terre Sud », de part et d'autre de la route de Toulouse ; cette nouvelle polarité située au niveau de la station de tramway Vaclav Havel, tournée vers le parc de Mussonville et le delta vert, comprendra une aire piétonne et des espaces verts dédiés aux circulations douces, en façade de deux îlots développant une offre commerciale renforcée et renouvelée,
- la création de l'avenue promenade, espace urbain linéaire dédié aux circulations douces et au tramway, prolongeant le paysage du delta vert vers le sud, vers la place Aristide Briand,
- la reconfiguration de la place Aristide Briand, place de centre-ville accueillant commerces et services, tournée vers la route de Toulouse et la nouvelle station de tramway.

2- Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet, compte tenu de l'étude d'impact et de l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact.

a- Les objectifs du projet

Ce projet se traduira par des évolutions positives significatives :

- en matière de logements, une nouvelle offre, à dimension sociale affirmée, avec la construction sur l'ensemble de la ZAC d'environ 1300 logements dont plus de la moitié sera composée de logements sociaux, en accession sociale ou abordable,
- une offre commerciale confortée, dynamique et plus qualitative,
- une requalification urbaine et architecturale affirmée,
- l'aménagement d'espaces publics de qualité, notamment à travers la création de la place Aristide Briand, devenant la véritable place de centre-ville de Villenave d'Ornon, et les espaces « Terre Sud », offrant une nouvelle polarité urbaine et commerciale,
- une offre paysagère nouvelle et cohérente, confortant l'entrée sud sur des espaces naturels majeurs préservés et valorisés,
- une offre nouvelle en matière de mobilité, offrant une alternative à l'automobile, avec la création de l'avenue promenade dédiée au tramway et aux circulations douces, piétons et cycles, conçue dans une ambiance paysagère permettant de relier le parc de Mussonville et la place Aristide Briand,
- la réalisation d'équipements publics de superstructure avec la création au profit de la ville de Bègles d'une classe maternelle et de deux classes élémentaires ainsi que de 15 places de crèche et d'une classe maternelle au profit de la ville de Villenave d'Ornon,
- le maintien de services d'intérêt général sur site tels que la salle Méliès ou le bureau de poste,
- plus généralement, la requalification d'un secteur, générant une attractivité nouvelle, offrant aux riverains des conditions et une qualité de vie nettement améliorées, ainsi qu'une valorisation de leurs biens.

b- L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact

- L'étude d'impact

L'étude d'impact analyse les effets du projet sur l'environnement, l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique, et présente les mesures mises en œuvre pour éviter, réduire, compenser dans le temps ces effets.

Il résulte notamment de l'étude d'impact que :

- en ce qui concerne la climatologie, la qualité de l'air : l'impact s'avère négligeable à positif ; la phase de chantier sera génératrice d'émissions diverses susceptibles de dégrader la qualité de l'air, compensées par un management environnemental des chantiers. En phase d'exploitation, la conception bioclimatique des bâtiments, associée à des solutions d'efficacité énergétique, et au déploiement du Tram et des modes de déplacement doux permet une limitation des émissions de GES.
- la phase de chantier impliquera des impacts négatifs en termes de circulation, et de modification des déplacements. Aussi l'organisation du chantier sera-t-elle réalisée en fonction d'un phasage précis lié notamment à la programmation, aux usages, au fonctionnement du quartier et des commerces. La vigilance portera sur les aménagements liés à l'accessibilité et la desserte du secteur permettant de maintenir les activités et les usages. La réalisation de ce projet nécessitera la mise en place d'une coordination étroite entre les différents intervenants et intégrera l'information de la population riveraine sur l'avancement des chantiers et leur incidence sur le fonctionnement du secteur.
- de même durant la phase chantier, l'augmentation de la circulation et la présence d'engins représenteront une source de pollution sonore. La mise en œuvre d'une charte de chantiers propres et le suivi de dispositions spécifiques pour le respect des obligations réglementaires limiteront les incidences de la réalisation des opérations sur le niveau sonore.
- au regard de la création de logements, les concepteurs des logements devront par ailleurs mettre en œuvre des solutions permettant de réduire les nuisances ressenties. La création d'espaces publics non accessibles aux véhicules tendra également à modifier les comportements, et à stabiliser voire réduire les nuisances sonores.
- en ce qui concerne la qualité des sols et eaux superficielles et souterraines, l'impact du projet est négligeable à positif.

Quant aux sols : le projet maîtrisera les risques de pollution des sols par la mise en place d'un management environnemental des chantiers et d'un dispositif de suivi et contrôle de la dépollution. De même, la vocation du projet d'aménagement (logements et commerces) n'est pas de nature à générer des risques de pollution des eaux souterraines. Afin d'éviter tout risque de contamination de ces eaux, une attention particulière sera portée aux mesures de collecte et traitement des eaux pluviales et usées et de gestion des espaces verts.

Quant aux eaux superficielles et de ruissellement, les incidences du projet seront faibles, le secteur étant déjà fortement imperméabilisé. La création d'espaces perméables paysagers sera privilégiée.

- L'impact du projet sur le milieu naturel et la biodiversité est jugé négligeable à positif au regard du caractère fortement urbain du site et de l'objectif de mise en valeur des zones naturelles.

Ainsi, l'étude relève que les impacts induits sont essentiellement liés aux incidences temporaires de chantier, et en particulier sur les modifications de voiries et de trafic, l'ambiance sonore générée et la qualité de l'air susceptible d'être modifiée localement lors des mouvements d'engins.

Cependant, des mesures d'évitement, de réduction et en dernier lieu de compensation seront mises en œuvre afin de limiter au maximum les impacts et les gênes aux habitants et usagers.

• L'avis de l'autorité environnementale

L'étude d'impact du projet a été transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la Nouvelle Aquitaine a émis un avis positif en date du 4 février 2015, notant que le projet contribue en particulier à la densification des zones urbaines, tout en recherchant l'efficacité énergétique des bâtiments et en favorisant la limitation de l'usage de la voiture.

L'autorité environnementale relève que l'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante et fait ressortir les principaux enjeux de la zone d'étude.

Concernant l'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, l'autorité environnementale recommande de prendre en compte les remarques de l'étude

d'impact portant sur le choix du scénario énergétique, la prise en compte du risque inondation, les sols pollués, ainsi que sur la représentation cartographique et la quantification des impacts sur le milieu naturel. L'autorité environnementale a également préconisé d'expliquer la manière dont la conception du projet a pris en compte la présence de la route de Toulouse fortement génératrice de nuisances (bruit, qualité de l'air) en intégrant des mesures permettant de garantir un cadre de vie agréable aux futurs habitants.

Un addendum à l'étude d'impact a été établi en mars 2015, intégrant les éléments apportés en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (notamment, précisions quant au choix du scénario énergétique, compléments cartographiques relatifs aux impacts sur le milieu naturel, précisions quant aux études envisagées en matière d'évolution du trafic, précisions quant à la prise en compte du risque inondation, précisions quant à la méthodologie envisagée en matière de gestion du risque de pollution des sols).

L'étude d'impact a fait l'objet d'une actualisation en juin 2016, portant sur la mise à jour d'éléments relatifs au projet urbain (périmètre opérationnel, études de maîtrise d'œuvre des espaces publics, étude circulation, études techniques, phasage opérationnel) et de données d'ordre général relatives à l'environnement humain, aux transports, aux mobilités et aux documents réglementaires applicables. Cette actualisation a fait l'objet le 21 septembre 2016 d'un avis positif de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Selon les conclusions de ce second avis, « *l'actualisation de l'étude d'impact, à l'exception de la prise en compte du risque inondation, n'est pas de nature à modifier les observations figurant dans l'avis de l'Autorité environnementale du 4 février 2015, auxquelles il convient donc de se référer, et auxquelles le porteur de projet a répondu dans son addendum de mars 2015. L'ensemble de ces éléments devra figurer dans le dossier soumis à enquête publique.* »

L'autorité environnementale relève que la prise en compte du risque inondation repose essentiellement sur le Plan prévention du risque inondation (PPRI) approuvé en 2005. Elle recommande en conséquence que soient intégrés dans la mise en œuvre du projet les conséquences d'éventuels nouveaux risques issus du futur PPRI révisé, lequel sera prévisionnellement effectif fin 2018. Il résulte des éléments cartographiques aujourd'hui disponibles concernant la révision des aléas que ne sont remis en cause ni la programmation de la ZAC, ni la définition des périmètres constructibles.

c- L'avis et les conclusions du commissaire-enquêteur : un bilan positif.

L'enquête publique visant à informer le public et à recueillir ses observations en vue d'autoriser l'opération au titre des opérations susceptibles d'affecter l'environnement, de déclarer l'utilité publique de l'opération et la cessibilité des terrains d'assiette du projet s'est déroulée du 21 novembre 2016 au 23 décembre 2016.

Le commissaire-enquêteur a souligné que l'enquête publique s'était déroulée sans incident, dans de bonnes conditions d'organisation, et avait pu permettre aux personnes s'étant présentées de faire part de leurs observations et propositions dans les meilleures conditions. Le commissaire-enquêteur précise également que la procédure de concertation préalable a permis d'associer de façon satisfaisante les populations, majoritairement favorables au projet.

Le commissaire-enquêteur s'est par ailleurs dit satisfait des éléments de précision apportés par la SPL La Fabrique de Bordeaux-Métropole pendant toute la durée de l'enquête publique préalable à la DUP.

Le commissaire-enquêteur fait d'autre part observer que si le coût de réalisation prévisionnel du projet est important, le plan de financement du projet est équilibré, et que son coût financier ne paraît pas excessif au regard de l'importance de l'opération.

Le commissaire-enquêteur déclare par ailleurs partager sans réserve les conclusions de l'autorité environnementale qui, rapportées aux objectifs de l'opération et à l'impact nul à modéré du projet sur les milieux physique et naturel, ne sont pas de nature à remettre en cause le caractère d'utilité publique du projet.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'atteinte à la propriété privée, le commissaire-enquêteur relève que la ZAC étant à maîtrise foncière partielle, l'intervention foncière publique sera ciblée sur quelques îlots opérationnels stratégiques, dans le but d'amorcer la requalification de ce quartier. Ces îlots joueront un effet de levier pour motiver l'investissement privé, cette stratégie permettant de modérer l'investissement public et de limiter sensiblement le recours à l'expropriation. Les impacts sur la propriété privée seront donc limités.

Ainsi, le projet de ZAC se traduira par d'importantes évolutions positives, utiles à la collectivité et générant un gain pour la population par rapport à la situation actuelle, justifiant ainsi la maîtrise de fonciers stratégiques par la collectivité.

En ce qui concerne la question des futures conditions de circulation et de stationnement, le commissaire-enquêteur a fait état des inquiétudes formulées par certains riverains au cours de la période de concertation

préalable puis dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP, relatives à la capacité du futur dispositif urbain à absorber à la fois les besoins des nouvelles populations et les trafics existants.

Le commissaire-enquêteur conclut qu'au regard de la majorité très large des contributions favorables au projet, des avantages considérés et des inquiétudes exprimées principalement relatives à l'évolution du trafic routier route de Toulouse, le commissaire enquêteur a constaté que pour les intervenants, les avantages du projet l'emportaient largement sur les inconvénients, allant ainsi dans le sens de son utilité publique. Le commissaire-enquêteur a émis en date du 23 janvier 2017 un avis favorable à la réalisation de l'opération projetée.

Concernant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le commissaire enquêteur a recommandé, « *de manière à garantir la qualité des conditions de vie des riverains, de procéder à une étude opérationnelle approfondie et prospective, à partir de différentes hypothèses structurantes positives ou non à l'exemple des conséquences négatives du débouché unique du nouveau quartier « Terre Sud » et de ses 1200 logements sur le trafic de la route de Toulouse, sur l'évolution du trafic routier sur cet axe ainsi que sur le stationnement, proposant des solutions concrètes à court moyen et plus long terme en matière de plans de circulation et de sécurisation des circulations douces.* »

3 – Réponse du maître d'ouvrage au regard des résultats de l'enquête publique et de la recommandation du commissaire enquêteur :

Considérant le bon déroulement de la procédure préalable, l'avis favorable du commissaire enquêteur, le bilan avantages/inconvénients positif, l'autorité concédante de la ZAC confirme que ce projet d'aménagement présente un caractère d'intérêt général et d'utilité publique.

Afin de répondre aux préoccupations exprimées par les riverains et à la recommandation formulée par le commissaire-enquêteur quant à la question du trafic automobile et du stationnement, il est précisé que si l'augmentation de la population sur le site entraîne à terme une augmentation potentielle de la présence de véhicules, l'opération d'aménagement de la route de Toulouse se structure autour de l'arrivée du tramway et des modes de déplacement doux. L'amélioration de la desserte du quartier par les transports en commun constitue donc l'axe majeur de la réduction du trafic automobile à terme. De plus, le stationnement sera adapté aux besoins, et l'offre répartie sur l'ensemble de la route de Toulouse.

Malgré l'arrivée de nouveaux habitants, l'objectif de Bordeaux Métropole sera de stabiliser le trafic automobile sur cet axe majeur d'entrée dans l'agglomération, par :

- la mise en service du tramway permettant un report modal d'une partie des circulations automobiles,
- la réalisation d'un parc-relais de 450 places minimum (capacité pouvant être portée à 700 places) au niveau du terminus de la ligne de tramway, permettant aux usagers de se garer en amont de la rocade,
- le développement de pistes cyclables favorisant des déplacements doux quotidiens à l'échelle du quartier,
- un travail sur la fluidification de la circulation sur la route de Toulouse par différentes mesures :

Pour ce faire, des premières études de modélisation de circulation ont été réalisées sur le secteur de la route de Toulouse par Bordeaux Métropole et conclues au premier trimestre 2016, faisant ressortir la nécessité de mettre en place des mesures de régulation de la circulation visant à maintenir la circulation à son niveau actuel. Dans cette optique, Bordeaux Métropole a engagé au 4^{ème} trimestre 2016 des études préliminaires sur les sujets suivants :

- la mise à sens unique de la rue de la République, interdisant ainsi toute sortie sur la route de Toulouse et favorisant le report sur l'itinéraire alternatif du chemin de Leysotte,
- la réalisation d'un giratoire au carrefour des rues Bourlaux, Labro et de la route de Toulouse.

Dans le cadre des travaux induits par le projet du tramway, le principe de la suppression d'un tourne-à-gauche de l'avenue des Pyrénées vers l'avenue du Maréchal Leclerc a d'ores et déjà été entériné.

En parallèle, Bordeaux Métropole projette d'engager dans le courant du premier semestre 2017 une étude de faisabilité portant sur la réalisation d'une nouvelle liaison de délestage, située à l'est de la route de Toulouse, entre la rue Georges Clémenceau à Villenave d'Ornon et la rue Labro à Bègles.

Enfin, à une échelle plus large et afin d'offrir un service de transports en commun diversifié et performant, une étude relative à la mise en service d'un Bus à haut niveau de services (BHNS) est envisagée sur la route de Toulouse, à partir du carrefour Labro/Bourlaux jusqu'à la barrière de Toulouse, au-delà du périmètre de la ZAC.

En conclusion, au vu des remarques du commissaire-enquêteur et des réponses apportées par la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole, la prise en considération de l'avis du commissaire-enquêteur, relayant les inquiétudes formulées par les participants à l'enquête, ne remet pas en cause l'intérêt général du projet et ne conduit à aucune modification des caractéristiques du projet qui a été soumis à l'enquête publique, mais donnera seulement lieu lors des phases ultérieures à un approfondissement par la Métropole de la problématique du trafic routier sur le secteur.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la présente délibération suivante :

Le Conseil métropolitain,

VU les dispositions de l'article L 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, relatif à la déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement,

VU les dispositions de l'article L126-1 et des articles R 126-1 et suivants du Code de l'Environnement, relatifs à la déclaration de projet,

VU la délibération métropolitaine n°2015/0582, par laquelle Bordeaux Métropole a approuvé le bilan de la concertation et décidé la création de la ZAC route de Toulouse,

VU la délibération métropolitaine n°2016/0156, par laquelle Bordeaux Métropole a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC de la route de Toulouse, approuvé le programme des équipements publics de la ZAC et confié sa réalisation à la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole,

VU la délibération n°2016/0164 par laquelle Bordeaux Métropole a approuvé les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et d'enquête parcellaire ; autorisé le Président à requérir, auprès de Monsieur le Préfet de la Gironde, l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique des travaux envisagés, et permettre de procéder, si nécessaire, aux acquisitions par voie d'expropriation ; sollicité de Monsieur le Préfet une déclaration d'utilité publique prévoyant que l'expropriation sera réalisée par la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole, concessionnaire ; autorisé le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet de la Gironde une enquête publique parcellaire,

VU l'étude d'impact portant sur la réalisation du projet d'aménagement de la route de Toulouse réalisée en novembre 2014, et l'actualisation de l'étude d'impact, réalisée en juin 2016,

VU l'avis positif initial émis le 4 février 2015 par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur l'étude d'impact du projet,

VU l'avis positif émis le 21 septembre 2016 par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur l'actualisation de l'étude d'impact du projet,

VU l'arrêté en date du 11 octobre 2016 du Président du tribunal administratif de Bordeaux désignant un commissaire enquêteur titulaire et un suppléant,

VU l'arrêté en date du 20 octobre 2016 du Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine, Préfet de la Gironde, prescrivant l'ouverture des enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique et parcellaire, et les modalités de leur organisation,

VU le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, tel qu'il a été mis à la disposition du public, comprenant étude d'impact et enquête parcellaire conjointe ;

VU le rapport d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, les conclusions et avis joints du commissaire enquêteur, en date du 23 janvier 2017,

VU le procès-verbal d'enquête publique parcellaire du commissaire enquêteur, en date du 23 janvier 2017,

VU le courrier de Monsieur le Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine, Préfet de la Gironde, adressé le 25 janvier 2017 au Président directeur général de la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole.

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT qu'à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation de la zone d'aménagement concerté de la route de Toulouse sise sur les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon, qui a été concédée à La Fabrique de Bordeaux Métropole,

CONSIDERANT qu'à l'issue de l'enquête publique parcellaire, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à l'enquête parcellaire,

CONSIDERANT que le bilan de ce projet s'avère très largement positif,

CONSIDERANT que les résultats de l'enquête n'amènent pas à modifier le projet, mais à approfondir, lors des phases ultérieures de réalisation du projet, la question du trafic routier sur la route de Toulouse,

DECIDE

Article 1 : de prendre acte des documents annexés portant sur les conclusions et avis favorables du commissaire-enquêteur et sur les avis de l'autorité environnementale de l'Etat,

Article 2 : de déclarer que le projet de réalisation de la zone d'aménagement concerté de la route de Toulouse sise sur les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon et concédée à la Fabrique de Bordeaux Métropole, est d'intérêt général,

Article 3 : de prendre en considération la recommandation émise par le commissaire-enquêteur relative à la conduite d'une étude destinée à approfondir, lors des phases ultérieures de réalisation du projet, la question de l'évolution du trafic routier et du stationnement sur la route de Toulouse,

Article 4 : d'autoriser Monsieur le Président :

- à transmettre à Monsieur le Préfet les rapports relatifs à la suite à donner aux observations du commissaire enquêteur et aux motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération, afin de solliciter l'adoption de la DUP,
- à accomplir toutes les formalités et à signer tous actes nécessaires à l'exécution du projet de réalisation de la zone d'aménagement concerté de la route de Toulouse sise sur les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon,
- à accomplir les mesures de publicité requises par l'article R126-2 du Code de l'environnement.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 17 mars 2017

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 4 AVRIL 2017	Pour expédition conforme, le Vice-président,
PUBLIÉ LE : 4 AVRIL 2017	Monsieur Michel DUCHENE



REÇU LE

30 JAN. 2017 - 0110 - V3

1 wpt pour moi.
A

PRÉFET DE LA GIRONDE

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER

Service des procédures environnementales

Bordeaux le

25 JAN. 2017

Affaire suivie par : Anne SAINT-SARDOS
Tél : 05 56 24 84 54
Courriel : anne.saint-sardos@gironde.gouv.fr

Le Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine
Préfet de la Gironde
à
Monsieur le Président Directeur Général de
La Fabrique de Bordeaux Métropole
60-64 rue Joseph Abria
33 000 BORDEAUX

A l'attention de Mme Valérie Jamet

OBJET : Bègles, Villenave d'Ornon : Réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté « Route de Toulouse »
Enquêtes publiques conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire.

Référ : - Articles L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- Articles L.126-1 et R.126-1 et suivants du code de l'environnement,
- Article 11 de l'arrêté préfectoral d'ouverture des enquêtes publiques conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire du 20 octobre 2016 sur la déclaration de projet.

P.J. : - Rapport et conclusions DUP
- Procès-verbal et conclusions parcellaire

J'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, pour examen, copie des rapport, procès-verbal et conclusions déposés le 23 janvier 2017, par Monsieur Gilles ROBERT, commissaire enquêteur à l'issue des enquêtes conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire qui se sont déroulées du 21 novembre au 23 décembre 2017 sur le territoire des communes de Villenave d'Ornon et de Bègles.

Concernant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, je vous saurais gré de bien vouloir tenir le rapport et les conclusions, à la disposition du public pendant le délai d'un an, conformément aux dispositions de l'article R112-21 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

S'agissant de la **déclaration de projet**, je vous rappelle les dispositions de l'article L.122-1 du code de l'expropriation « Lorsque l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements public ou de tout autre établissement public, l'autorité compétente de l'Etat demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut

excéder six mois, sur l'intérêt général du projet, dans les conditions de l'article L.126-1 du code de l'environnement ».

Par ailleurs, je vous précise que lorsqu'il existe une concession d'aménagement, il revient à la collectivité territoriale ou à l'établissement public concédant et responsable du projet, de prendre cette déclaration de projet et non à son concessionnaire.

Cet acte devra mentionner :

- l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête

- les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général, c'est-à-dire les fondements de fait ou de droit de la déclaration de projet et le bien fondé de la réalisation du projet. Il convient également de mettre en avant les avantages du projet pour anticiper un éventuel contrôle du bilan par le juge.

- le cas échéant la nature et les motifs des principales modifications qui, sans altérer l'économie générale, sont apportés au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la concertation publique.

Celle-ci fait l'objet d'une publication dans les conditions prévues, pour les actes des organes délibérants, par le Code général des collectivités territoriales. Elle est affichée dans chacune des communes concernées par le projet. Chacune des formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le public peut consulter le document comportant le texte de la déclaration de projet.

Aux termes de l'article L.126-1 précité « Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé pour se prononcer, l'autorité compétente de l'état décide de la déclaration d'utilité publique.

Par conséquent, il appartiendra à l'autorité concédante, avec cette transmission, de saisir le service des procédures environnementales, à la DDTM, afin de procéder à la prise de l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

Pour le Préfet et par délégation,
Po/Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer
La chef du Service des Procédures Environnementales



Armelle RESSOUCHES

Copie à : Bordeaux Métropole



PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Aquitaine*

Mission Connaissance et Évaluation

Bordeaux, le **04 FEV. 2015**

Opération d'aménagement « Route de Toulouse » Communes de Bègles et Villenave d'Ornon (Gironde)

Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (article L122-1 et suivants du code de l'Environnement)

Avis 2014-117

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à sa réalisation.

Demandeur : Bordeaux Métropole

Procédure : Création de Zone d'Aménagement Concerté

Date de saisine de l'autorité environnementale : 10 décembre 2014

Date de l'avis de l'agence régionale de santé : 2 septembre 2014

Date de la contribution départementale : 22 janvier 2015

Principales caractéristiques du projet

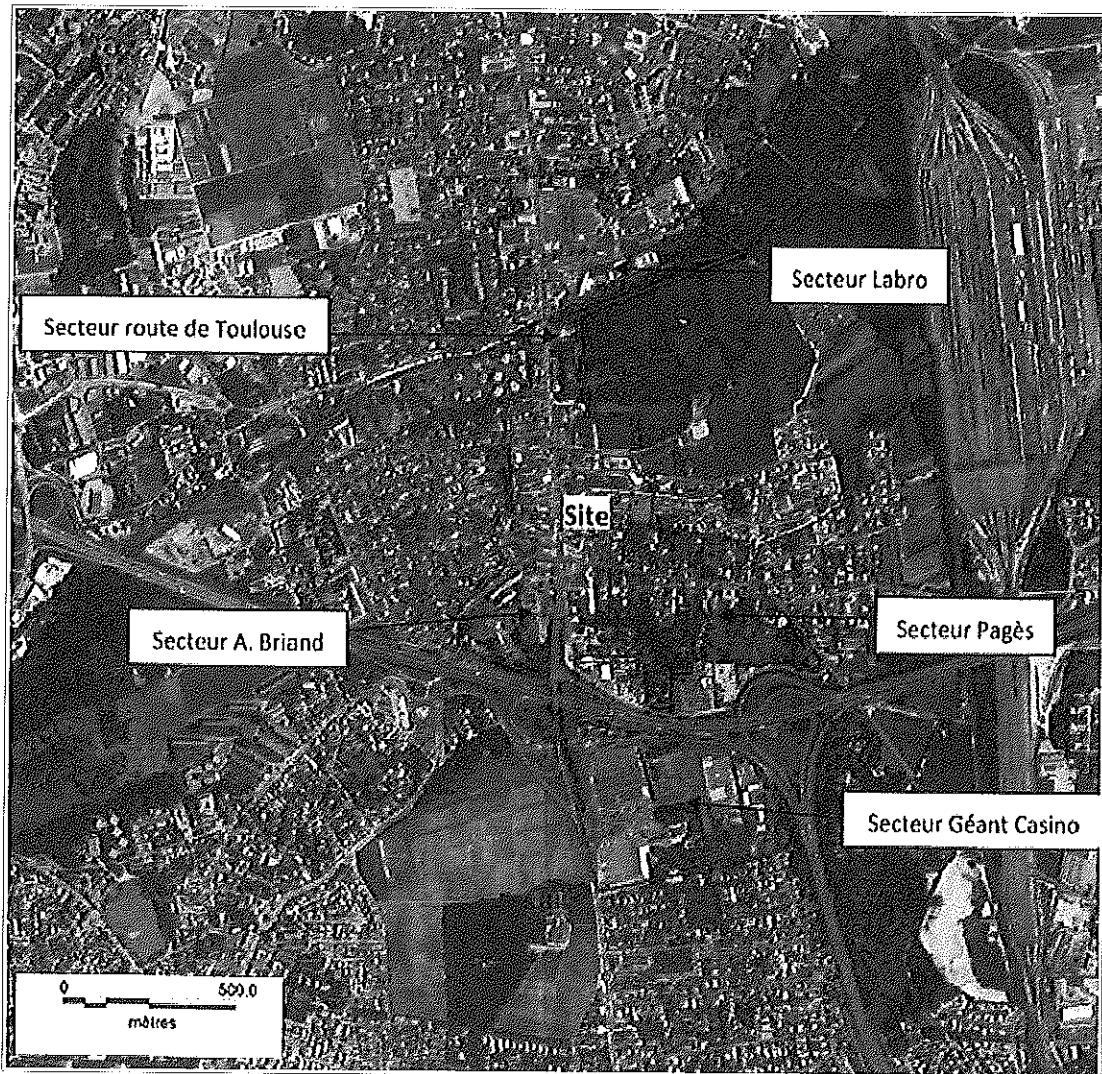
L'étude d'impact objet du présent avis porte sur l'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté "Route de Toulouse" sur le territoire des communes de Bègles et Villenave-d'Ornon.

Cette opération s'inscrit dans le cadre de l'opération "50 000 logements autour des axes de transports collectifs" mise en oeuvre sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Dans cet esprit, la future desserte du secteur de la route de Toulouse par l'extension de la ligne C du tramway constitue l'opportunité d'une mutation profonde de ce secteur.

L'opération d'aménagement, pilotée par la Fab (Fabrique Métropolitaine de Bordeaux Métropole), prévoit la création de 1 350 logements (pour une surface de plancher de 93 000 m²) et ainsi que des surfaces commerciales et d'activités (pour une surface de plancher de 9 000 m²). Le projet urbain se fonde sur une recherche de mixité sociale (30 % de logements sociaux) avec des typologies de logements diversifiées. Il s'accompagne également de l'aménagement d'espaces publics structurants, à savoir la place Terre Sud, la contre allée du tramway et la place Aristide Briand.

La localisation du projet est reprise ci-dessous.



Localisation du projet - Extrait de l'étude d'impact

La réalisation de l'opération d'aménagement est prévue de s'étaler sur une durée de 10 ans, de 2015 à 2025. Les projets de constructions seront réalisés par îlots d'environ 50 logements. La réalisation des espaces publics fera également l'objet d'un phasage.

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°33 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement, relative aux zones d'aménagement concerté sur le territoire d'une commune dotée d'un document d'urbanisme n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération.

Le présent avis est émis dans le cadre de la procédure de création de ZAC.

En remarque, cette ZAC a fait l'objet d'un premier avis de l'Autorité environnementale émis le 25 septembre 2014, sur la base d'un projet initial qui intégrait la création d'un parc dans le secteur Pagès. Le projet a depuis été modifié et intègre la préservation des espaces naturels de Pagès dans l'attente d'une réflexion avec les habitants sur le devenir du secteur. Le présent avis est donc

très proche de l'avis émis le 25 septembre 2014, les points modifiés portant principalement sur le secteur Pagès, et à la marge sur les thématiques des sols pollués et des milieux naturels pour lesquelles quelques compléments ont été apportés au dossier.

I – Analyse du caractère complet du dossier

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R122-5 du Code de l'Environnement.

II – Analyse de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

II.1 Analyse du résumé non technique

L'étude d'impact comprend un résumé non technique **clair et synthétique**.

II.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement aborde l'ensemble des thématiques de l'environnement.

Concernant le **milieu physique**, le projet s'implante au droit de formations alluvionnaires liées à la Garonne avec présence d'une **nappe d'eau souterraine à faible profondeur** (masse d'eau des sables plio-quaternaires) pouvant être affleurante au niveau du site. L'ensemble du secteur est sillonné par un réseau complexe de ruisseaux et de fossés. Il est en particulier traversé par le **ruisseau de l'Eau Bourde et l'Estey de Franc**, dont l'exutoire est la **Garonne**.

L'Eau Bourde fait partie des ruisseaux sur lesquels des débordements locaux ont été constatés, notamment depuis le Moulin de Cayac jusqu'à la Route de Toulouse. Au delà, la zone d'inondation de l'Estey de Franc est prise en compte dans le cadre du **Plan de Prévention du Risque inondation (PPRI)** de la Garonne approuvé le 7 juillet 2005. Il est à noter toutefois que ce PPRI actuellement en vigueur ne prend pas en compte les derniers événements et phénomènes climatiques, à savoir la tempête de 1999 et le réchauffement climatique. Une nouvelle cartographie est en cours d'élaboration et sera applicable à l'horizon 2015.

Plusieurs **zones humides**, dont certaines sont cartographiées dans l'atlas du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Estuaire de la Gironde, sont présentes dans le périmètre du projet urbain.

L'emprise du projet est concernée par la **présence du périmètre de protection rapprochée** d'un captage pour alimentation en eau potable situé en bordure de l'Estey de Franc. Il convient également de souligner la présence de l'**aqueduc de Budos** le long de la Route de Toulouse qui constitue une amenée d'eau potable à Bordeaux depuis les sources de Budos localisées à environ 40 km au Sud.

Le site d'implantation du projet présente localement des **sols pollués** au niveau d'une ancienne station-service. Cette station-service, en cours de démantèlement, fait l'objet d'un **plan de gestion des sols pollués** présenté en pages 55 et suivantes. D'autres secteurs ont par le passé fait l'objet d'activités susceptibles d'engendrer des pollutions (sites BASIAS).

Concernant le **milieu naturel**, le projet s'implante en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire portant sur cette thématique. Les sites **Natura 2000** les plus proches de la zone du projet correspondent au site de « La Garonne » et du « Bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans ».

Plusieurs investigations de terrain se sont déroulées entre avril et octobre 2013 et ont permis d'identifier les habitats naturels, ainsi que la flore et la faune du site d'implantation. **Bien que localisé dans un secteur fortement urbanisé, le site présente localement des enjeux forts, notamment au niveau des cours d'eau et de leurs ripisylves contribuant à former des corridors écologiques, et des zones humides.** Plusieurs espèces protégées faunistiques (oiseaux, amphibiens, chiroptères) et floristique (Lotier Velu) ont été observées sur site. A

cet égard, l'étude mériterait d'être complétée par une cartographie s'attachant à représenter les espèces protégées observées ou potentielles, les habitats (notamment de repos et de reproduction) des espèces protégées et les fonctionnalités du secteur d'étude.

L'étude intègre toutefois à bon escient en pages 73 et suivantes une cartographie des enjeux hiérarchisés de la zone d'étude sur la thématique du milieu naturel.

Concernant le milieu humain, le projet s'implante dans un secteur urbanisé, desservi par les différents réseaux, à l'interface de plusieurs espaces constitués par le secteur densément urbanisé de la route de Toulouse avec de nombreux commerces, la zone d'habitats plus diffus du quartier Pagès, la zone commerciale extra-rocade et les secteurs encore naturels en périphérie, notamment le long des cours d'eau. La route de Toulouse constitue une entrée de ville marquée par l'importance des flux automobiles et des nuisances associées (sonores, pollution de l'air). La route de Toulouse présente à cet égard un classement sonore de niveau 3 selon un arrêté préfectoral datant du 23 juillet 2013, imposant des objectifs d'isolement à respecter pour les nouvelles habitations. L'ensemble du secteur est bien desservi par les différentes lignes de bus. Il sera également desservi par l'extension de la ligne C du tramway.

II.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation

L'analyse des impacts et la présentation des mesures abordent l'ensemble des thématiques de l'environnement.

Le projet d'aménagement prévoit la réalisation de bâtiments peu consommateurs d'énergie. Le dossier intègre également la présentation de plusieurs scénarios énergétiques, dont certains établis sur la base de l'utilisation d'énergie renouvelable, mais sans toutefois conclure clairement sur le choix de tel ou tel scénario. Ce point mériterait d'être clarifié.

Concernant la thématique des déplacements, Bordeaux Métropole prévoit, mais sans toutefois apporter d'éléments de justification dans le dossier, que le trafic automobile va se stabiliser au niveau de la route de Toulouse, malgré l'arrivée de nouveaux habitants, du fait de la mise en service de l'extension de la ligne C du tramway et du maintien d'une offre de bus performante. Le projet intègre également la mise en place de pistes cyclables et de cheminements piétons sur la contre allée du tramway, favorisant les déplacements doux. Le stationnement a également fait l'objet d'une étude particulière, contribuant à la mise en place de 1,5 place de stationnement par logement ainsi que des places dédiées pour les commerces.

Concernant la thématique de l'eau, le projet prévoit de limiter l'imperméabilisation des sols et intègre la mise en œuvre de systèmes de rétention permettant de limiter le débit de fuite du projet au seuil prescrit dans le PLU (3 l/s/ha). Il est également noté que le projet devra faire l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau. A cet effet, conformément aux articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement, l'aménageur devra établir une étude d'incidence, précisant notamment les impacts du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement.

A cet égard, l'attention du pétitionnaire est également appelée sur le calendrier de démarrage des travaux prévu pour fin 2015, alors que le dossier loi sur l'eau n'est pas encore déposé auprès du guichet unique de l'eau. Le dossier loi sur l'eau devra viser toutes les rubriques éventuellement concernées, dont les zones humides. Les avis des Commissions Locales de l'Eau des Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Nappes profondes » et « Estuaire de la Gironde et Milieux Associés » devront être recherchés par le pétitionnaire.

Concernant la thématique du risque inondation, le dossier détaille l'exposition du secteur et le parti d'aménagement retenu. Il convient de noter que le projet de ZAC intègre en son sein une partie de zone rouge du PPRi, en limite nord du projet, potentiellement incompatible avec le règlement associé. Il convient également de noter que plusieurs études (Atlas de l'eau Bourde, études réalisées dans le cadre du projet initial Terre-Sud) ont permis d'affiner et d'étendre la zone inondable de l'eau Bourde dans ce secteur. Le projet de ZAC devra ainsi affiner les éléments de prise en compte du risque inondation, par rapport au PPRi actuel mais aussi par rapport aux études précitées, notamment en vue du dossier loi sur l'eau.

Concernant la thématique **des sols pollués**, la réalisation d'espaces publics minéralisés a été privilégiée sur l'emplacement de l'ancienne station service, permettant d'éviter toute réalisation de programme de logements, de commerces ou d'espaces verts. L'étude intègre en page 152 une préconisation consistant à faire appel à une **entreprise spécialisée en travaux de dépollution** chaque fois que des travaux seront réalisés au niveau de parcelles reconnues ou suspectées d'être polluées.

Il est également noté l'engagement du porteur de projet de réaliser des diagnostics de pollution des sols au fur et à mesure de l'avancée du projet et de la maîtrise foncière. **Il conviendra dès lors, en cas de présence avérée de sols pollués, de préciser et de justifier les dispositions à prendre dans ces secteurs, en référence notamment à la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués et aux guides techniques associés, en apportant des éléments démonstratifs justifiant de la maîtrise des impacts sanitaires et environnementaux et de leur pérennité.**

Concernant le **milieu naturel**, il est noté l'engagement du porteur de projet exprimé en page 154 du dossier de privilégié au maximum l'évitement des secteurs sensibles, en particulier le secteur Pagès. Ce dernier fera l'objet d'une protection réglementaire qu'il s'agisse des zones humides, du patrimoine boisé, ou de la faune et la flore caractérisés (comme indiqué en page 161). Cette proposition est par ailleurs intégrée comme mesure d'évitement dans le tableau des mesures figurant en page 174. Les cartographies superposant les zones d'enjeux avec le projet figurent en pages 154 et suivantes.

Le projet intègre également plusieurs **mesures pertinentes en phase travaux** (limitation des emprises, installations de chantier hors secteurs sensibles, délimitation de la zone de travaux, limitation de la propagation des espèces invasives, respect des périodes favorables) permettant de limiter les incidences négatives du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

L'étude mériterait toutefois de quantifier les incidences du projet sur les espèces protégées et leurs habitats (notamment de repos et de reproduction). Il est rappelé à cet égard que l'altération ou la destruction d'espèces protégées (et dans certains cas de leurs habitats) est interdite, mais peut faire l'objet dans certains cas d'une procédure dérogatoire (en lien avec la DREAL Aquitaine).

Enfin, sur cette même thématique du milieu naturel, sur la base des éléments d'étude figurant dans le dossier, **il est fortement recommandé au porteur de projet d'établir une cartographie des secteurs sensibles à préserver, favorisant la prise en compte effective de ces derniers en phase travaux.**

Par ailleurs, il est noté que la réalisation du projet d'aménagement de la route de Toulouse engendrera plusieurs chantiers phasés dans le temps, dans un secteur également concerné par les travaux du tramway. Il est ainsi noté que la **Fab assurera une coordination étroite entre les différents intervenants** (la Fab, Bordeaux Metropole, les mairies de Bègles et de Villenave-d'Ornon, la mission Tramway) et **assurera l'information de la population riveraine** sur l'avancement des chantiers et leur incidence sur le fonctionnement du secteur, notamment lors des travaux affectant la circulation sur les voiries et les éventuelles coupures de réseaux.

En remarque, concernant l'ensemble **des mesures d'évitement, de réduction et de compensation** intégrées dans le projet, il est rappelé que conformément aux dispositions de l'article R122-14 du Code de l'environnement, les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet doivent mentionner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, les modalités du suivi de la réalisation des mesures ainsi que le suivi de leurs effets sur l'environnement qui font l'objet d'un ou de plusieurs bilans transmis pour information par les autorités décisionnaires à l'autorité environnementale. **Ces éléments, qui figurent en page 172 et suivantes, devront dès lors être mentionnés dans la délibération de création de ZAC.**

II.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact intègre une partie relative à la présentation et à la justification du projet. Il est en particulier noté que le projet a fait l'objet d'une large concertation depuis décembre 2013.

Le projet urbain s'articule autour de la route de Toulouse, dont le fort trafic automobile est à l'origine de nuisances (sonores, qualité de l'air), susceptibles d'affecter la santé des habitants du quartier. L'étude gagnerait à expliciter la manière dont le projet, dans sa conception, a pris en compte l'existence de ces nuisances, en intégrant des dispositions (écran, végétation, éloignement des zones habitées ou locaux sensibles) garantissant un cadre de vie agréable pour les futurs habitants.

Concernant plus particulièrement le **choix des matériaux**, il est noté l'engagement du porteur de projet exprimé en page 126 du dossier de promouvoir, pour la construction des bâtiments comme pour l'aménagement des espaces publics, l'utilisation de matériaux écologiques permettant de limiter les impacts sur l'environnement comme sur la santé des futurs habitants. Le dossier n'apporte pas d'autres précisions sur ce thème. **Le dossier mérriterait de développer ce point.**

Enfin, pour une meilleure information du public, cette partie gagnerait à être enrichie par la **présentation rapide des différentes variantes ou scénarii d'aménagement et le rappel des raisons ayant conduit au choix finalement retenu.**

II.5 Estimation des mesures en faveur de l'environnement, analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Ces parties n'appellent pas d'observations particulières.

III – Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

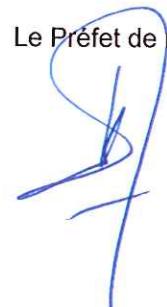
L'étude d'impact objet du présent avis porte sur la création de la zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse », qui s'inscrit dans le cadre de l'opération "50 000 logements autour des axes de transports collectifs" mise en oeuvre sur le territoire de Bordeaux Métropole. **Le projet contribue en particulier à la densification des zones urbaines, tout en recherchant l'efficacité énergétique des bâtiments et en favorisant la limitation de l'usage de la voiture.**

L'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante et fait ressortir les principaux enjeux de la zone d'étude. Il est en particulier relevé que le secteur, bien que très artificialisé, présente en périphérie des secteurs sensibles d'un point de vue écologique, notamment au niveau des cours d'eau et du secteur Pagès, avec présence de zones humides et d'espèces protégées (amphibiens, chiroptères, ...).

Concernant l'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, l'Autorité environnementale recommande de prendre en compte les remarques listées en partie II.3, portant sur le choix du scénario énergétique, la prise en compte du risque inondation, les sols pollués, ainsi que sur la représentation cartographique et la quantification des impacts sur le milieu naturel.

Il est également préconisé d'expliquer la manière dont la conception du projet a pris en compte la présence de la route de Toulouse fortement génératrice de nuisances (bruit, qualité de l'air) en intégrant des mesures permettant de garantir un cadre de vie agréable aux futurs habitants. Cette partie pourrait utilement s'appuyer sur l'analyse de différents scénarii d'aménagement.

Le Préfet de région,



Michel DELPUECH



REÇU LE

PREFET DE LA GIRONDE

29 SEP. 2016

0850-VJ

Cpie KA + SNA

Direction Départementale des Territoires
et de la Mer de la Gironde

Service des Procédures Environnementales

Affaire suivie par : Anne SAINT-SARDOS

Tél. : 05.56.24.84.54.

Courriel: anne.saint-sardos@gironde.gouv.fr

Bordeaux, le

26 SEP. 2016

LE PREFET DE LA REGION AQUITAINE-
LIMOUSIN - POITOU-CHARENTES
PREFET DE LA GIRONDE

à

Monsieur le Président Directeur Général de
La Fabrique de Bordeaux Métropole
60-64 rue Joseph Abria
33 000 BORDEAUX

OBJET : Bègles – Villenave-d'Ornon : Réalisation de la ZAC Route de Toulouse

Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

V/REF. : Votre demande JG/VJ/2016_0664 du 11 juillet 2016.

Par lettre ci-dessus référencée, vous avez sollicité l'ouverture des enquêtes conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concernant la réalisation de la ZAC Route de Toulouse sur les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon.

J'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, copie de l'avis de l'autorité environnementale n° 2016-529 en date du 21 septembre 2016 sur l'étude d'impact jointe au dossier constitué dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Cet avis sera joint au dossier d'enquête soumis au public. Il est d'ores et déjà publié sur le site internet de la DREAL conformément à l'article R.122-7 du code de l'environnement.

Je vous saurais gré de bien vouloir m'indiquer si vous souhaitez apporter des éléments complémentaires à cet avis, éléments qui seront également versés au dossier.

Mes services restent à votre entière disposition pour tout renseignement relatif à la conduite de ces procédures.

P/o le Préfet et par délégation,
P/o le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer,
La chef du service des procédures environnementales

Armelle RESSOUCHES



PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE – LIMOUSIN – POITOU-CHARENTES

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes*

Bordeaux, le 21 SEP. 2016

*Mission Évaluation Environnementale
Pôle projets*

ZAC Route de Toulouse sur les communes de Bègles et de Villenave-d'Ornon (Gironde)

Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (article L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement)

Avis 2016-529

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation.

Localisation du projet :

Bègles et Villenave-d'Ornon

Demandeur :

Bordeaux Métropole

Procédure principale :

Déclaration d'Utilité Publique

Autorité décisionnelle :

Prefet de Gironde

Date de saisine de l'Autorité environnementale :

21 juillet 2016

Date de l'avis de l'agence régionale de santé :

25 août 2016

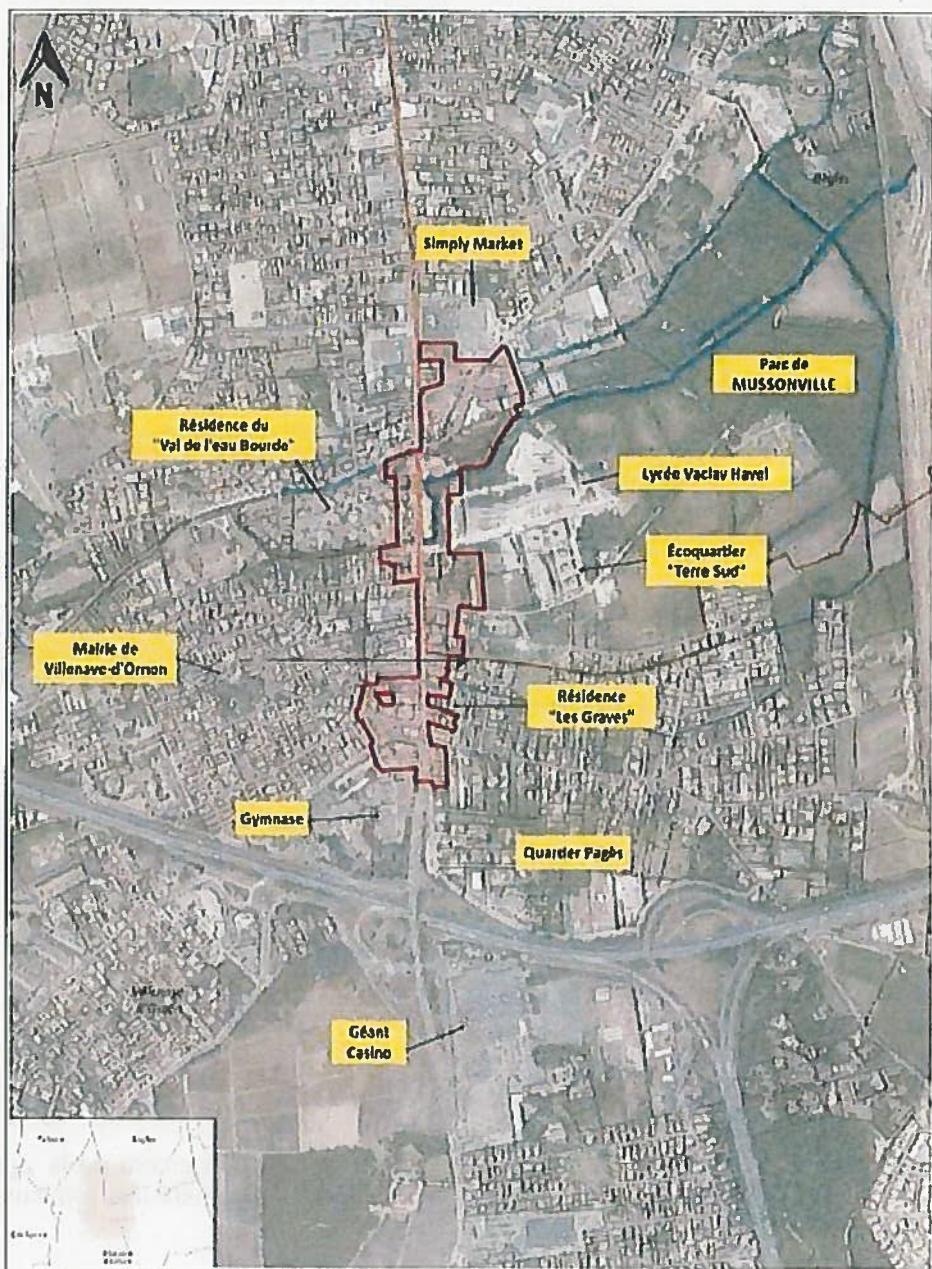
Principales caractéristiques du projet.

L'étude d'impact, objet du présent avis, porte sur l'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de la Route de Toulouse, située sur le territoire des communes de Bègles et de Villenave-d'Ornon.

Cette opération s'inscrit dans le cadre de l'opération "50 000 logements autour des axes de transports collectifs", mise en oeuvre sur le territoire de Bordeaux Métropole. Dans cet esprit, la desserte du secteur de la Route de Toulouse par la ligne C du tramway constitue l'opportunité d'une mutation profonde de ce secteur.

L'opération d'aménagement, pilotée par la Fabrique Métropolitaine de Bordeaux Métropole (Fab), prévoit la création de 1 300 logements (pour une surface de plancher de 101 100 m²), ainsi que des surfaces commerciales et d'activités (pour une surface de plancher de 8 180 m²). Le projet urbain se fonde sur une recherche de mixité sociale (35 % de logements sociaux) avec des typologies de logements diversifiées. Il s'accompagne également de l'aménagement d'espaces publics structurants, à savoir la place Terre Sud, la contre-allée du tramway et la place Aristide Briand.

Le périmètre de la ZAC est présenté ci-après.



Extrait du dossier : périmètre de la ZAC

Le projet est soumis à étude d'impact en application des dispositions du Code de l'environnement.

I – Avis de l'Autorité environnementale déjà émis dans le cadre de la procédure de création de ZAC.

Dans le cadre de la procédure de création de ZAC, cette étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 25 septembre 2014, puis du 4 février 2015 pour tenir compte des évolutions du projet urbain.

L'avis du 4 février 2015 indique en conclusion :

"Le projet contribue en particulier à la densification des zones urbaines, tout en recherchant l'efficacité énergétique des bâtiments et en favorisant la limitation de l'usage de la voiture.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante et fait ressortir les principaux enjeux de la zone d'étude. Il est en particulier relevé que le secteur, bien que très artificialisé, présente en périphérie des secteurs sensibles d'un point de vue écologique, notamment au niveau des cours d'eau et du secteur Pagès, avec présence de zones humides et d'espèces protégées (amphibiens, chiroptères).

Concernant l'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation, l'Autorité environnementale recommande de prendre en compte les remarques portant sur le choix du scénario énergétique, la prise en compte du risque inondation, les sols pollués ainsi que sur la représentation cartographique et la quantification des impacts sur le milieu naturel.

Il est également préconisé d'expliquer la manière dont la conception du projet a pris en compte la présence de la route de Toulouse fortement génératrice de nuisances (bruit, qualité de l'air) en intégrant des mesures permettant de garantir un cadre de vie agréable aux futurs habitants. Cette partie pourrait utilement s'appuyer sur l'analyse de différents scénarios d'aménagement."

Les observations figurant dans l'avis de l'Autorité environnementale ont fait l'objet d'un addendum (mars 2015).

II – Actualisation de l'étude d'impact dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

Dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, le porteur de projet a actualisé l'étude d'impact du projet. Les modifications apportées sont présentées dans un dossier intitulé "liste des modifications de l'étude d'impact" annexé à l'étude d'impact.

Cette actualisation porte sur :

- l'actualisation des éléments relatifs au projet urbain, en y intégrant de nouveaux éléments tels que le périmètre opérationnel, les études de maîtrise d'œuvre des espaces publics, l'étude circulation de Bordeaux métropole, les études techniques réalisées ou encore le phasage de l'opération ;
- la mise à jour des données d'ordre général relatives à l'environnement humain, aux transports, aux mobilités et aux documents réglementaires applicables (notamment documents d'urbanisme).

Cette actualisation, à l'exception de la prise en compte du risque inondation comme développé ci-après, n'est pas de nature à modifier les observations figurant dans l'avis de l'Autorité environnementale du 4 février 2015, auxquelles il convient donc de se référer, et auxquelles le porteur de projet a répondu dans son addendum de mars 2015. L'ensemble de ces éléments devront figurer dans le dossier soumis à enquête publique.

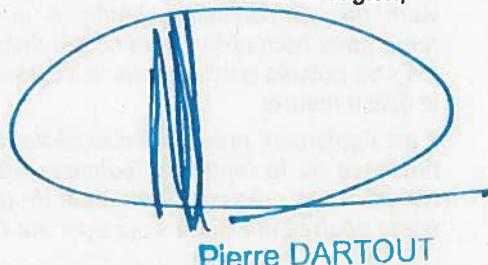
Concernant plus particulièrement la prise en compte du "risque inondation", il ressort qu'elle repose essentiellement sur les PPRi approuvés en 2005. Or, depuis, des études concernant la révision des aléas ont été menées et leurs résultats dans ce secteur sont aujourd'hui disponibles : ils indiquent un accroissement de la zone impactée par ce risque. Il convient donc que le porteur de projet réévalue la prise en compte du risque inondation en considérant ces derniers éléments de connaissance ; ceci afin de garantir que les mesures proposées dans l'étude d'impact seront suffisantes pour tenir compte du risque inondation, au niveau des futurs bâtiments ou sur des tiers.

III – Conclusion de l'avis de l'Autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'actualisation de l'étude d'impact, à l'exception de la prise en compte du risque inondation, n'est pas de nature à modifier les observations figurant dans l'avis de l'Autorité environnementale du 4 février 2015, auxquelles il convient donc de se référer, et auxquelles le porteur de projet a répondu dans son addendum de mars 2015. L'ensemble de ces éléments devra figurer dans le dossier soumis à enquête publique.

Concernant plus particulièrement la prise en compte du "risque inondation", il ressort que l'analyse réalisée ne permet pas de garantir que les mesures proposées sont suffisantes. Il convient donc que le porteur de projet réévalue la prise en compte du risque inondation à la lumière des plus récents éléments de connaissance, en se rapprochant notamment des services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde.

Le Préfet de région,

A blue ink signature of the name "Pierre Dartout" is written inside a hand-drawn oval. The oval is roughly centered on the page and is drawn with a single continuous line. The signature is written in a cursive, handwritten style.

Pierre DARTOUT

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

COMMUNES DE BEGLES et VILLENAVE d'ORNON

ENQUETES PUBLIQUES concernant la parcellaire et la déclaration d'utilité publique
d'un projet de réalisation d'une zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse »
sur les communes de Bègles et Villenave d'ornon

Arrêté préfectoral du 20 Octobre 2016

**RAPPORT D'ENQUETE
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

21 novembre 2016 – 23 décembre 2016

COMMISSAIRE ENQUETEUR : Mr Gilles ROBERT

Désignation du Président du Tribunal Administratif de BORDEAUX

N° E16000183/33 du 11/10/2016

SOMMAIRE

I – GENERALITES

1.1	Préambule
1.2	Objet de l'enquête
1.2.1	Présentation de la demande
1.2.2	Identification du demandeur
1.2.3	Références réglementaires
1.2.4	Composition du dossier

II – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1	Désignation du commissaire enquêteur
2.2	Modalités de l'enquête
2.2.1	Préparation et organisation de l'enquête
2.2.2	Rencontre avec l'autorité expropriante
2.2.3	Rencontre avec les autorités municipales de Villenave d'Ornon et de Bègles
2.3	Information du public
2.3.1	Mesures de publicité
2.3.2	Modalités de consultation du public
2.3.3	Registres d'enquête
2.3.4	Déroulement de l'enquête
2.3.5	Envoi du procès-verbal de synthèse à l'issue de l'enquête

III – DESCRIPTION DU PROJET ET ANALYSE DU DOSSIER

3.1	Objectifs du projet
3.2	Analyse du dossier soumis à l'enquête publique
3.3	Analyse de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat
3.4	Bilan de la concertation
3.5	Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme
3.6	Avis du domaine concernant l'estimation sommaire globale
3.7	Bilan consolidé prévisionnel de l'opération ZAC et appréciation sommaire des dépenses
3.8	Participation financière des deux communes

IV ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

- 4.1 Présentation des observations
- 4.2 Synthèse des observations et présentation par thèmes
- 4.3 Tableau de synthèse des observations du public
- 4.4 Analyse des observations, commentaires et avis du commissaire enquêteur

B. CONCLUSIONS ET AVIS DU MOTIVE DU COMMISSAIRE

- Sur la régularité du déroulement et de la procédure d'enquête
- Sur le projet et le contenu du dossier
- Sur l'avis émis par les services de l'Etat
- Sur le bilan de la concertation
- Sur la participation et les observations du public
- Sur l'analyse bilancielle
- Sur la nécessité de l'expropriation pour atteindre les objectifs de l'opération
- Sur le bilan coût-avantages

C. Annexes au rapport d'enquête

- C1. Mémoire de questions posées au pétitionnaire par le commissaire enquêteur et procès-verbal de synthèse
- C2. Courrier daté du 3 janvier 2016 adressé par le pétitionnaire en réponse au mémoire de questions posées par le commissaire enquêteur
- C3. Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

D Pièces jointes au rapport d'enquête

- D.1 Dossier d'enquête
- D.2. Registres des observations
- D.3 Décision de désignation du commissaire enquêteur
- D. 4 Arrêté du 20 octobre 2016 prescrivant l'organisation d'enquêtes publiques conjointes
- D.5 Avis d'information du public

D.6 Certificats d'affichage

D.7 Avis d'enquête insérés dans les journaux

D.8 Délibérations des conseils municipaux de Bègles et villenave d'Ornon approuvant le projet de « ZAC route de Toulouse »

I – GENERALITES

1.1 Préambule

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique a prévu (article L1) que l'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles, ou de droits réels immobiliers, ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et d'autres personnes intéressées.

Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. »

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête sont désignés dans les conditions prévues à l'article R123.5 du code de l'environnement (Article R111.1 du Code de l'Expropriation).

L'enquête publique est ouverte selon les règles définies aux articles R112.9 à R112.11, soit à la préfecture du département, soit à la mairie de l'une des communes où doit-être réalisée l'opération en vue de laquelle l'enquête est demandée (Article R112.8). Lorsque l'opération en vue de laquelle l'enquête publique est demandée, doit-être réalisée sur le territoire et pour le compte d'une seule commune, l'enquête est ouverte à la mairie de cette commune (Art R112.9).

Le préfet, après avoir consulté le commissaire enquêteur ou le Président de la Commission d'Enquête, prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique par un arrêté pris conformément aux modalités définies, selon les cas, à l'article R112.1 ou à l'article R112.2.

A cette fin, il définit l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée, qui ne peut être inférieure à quinze jours. Il détermine également les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet. Ce registre, à feuillets non mobiles est coté et paraphé par le commissaire enquêteur, le Président de la commission d'enquête ou l'un des membres de celle-ci (Art R112.12).

Le projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Route de Toulouse » est soumis à étude d'impact au titre de l'article R 122-2-1 du code de l'environnement, à enquêtes publiques au titre des articles L110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et L123-2 du code de l'environnement.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concerne deux communes, celles de Villenave d'Ornon siège de l'enquête et de Bègles. En conséquence les dossiers seront tenus à la disposition du public dans les mairies de ces deux communes où les intéressés pourront en prendre connaissance et consigner les observations par écrit sur les registres ouverts à cet effet dans chacun de ces lieux.

1.2 Objet de l'enquête

1.2.1 Présentation de la demande

Par lettre du 11 juillet 2016, le Directeur général de La Fabrique de Bordeaux Métropole a sollicité monsieur le Préfet de la GIRONDE pour ouvrir des enquêtes publiques conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire sur le territoire des communes de Bègles et de Villenave d'Ornon concernant la réalisation par la Société Publique Locale « La Fabrique », concessionnaire de Bordeaux Métropole, de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Route de Toulouse » et à l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation de cette opération.

Cette demande était accompagnée des pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constitué conformément à l'article R112.4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R123-8 du code de l'environnement.

Cette opération d'aménagement pour la réalisation de la ZAC « Route de Toulouse » sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon s'inscrit dans la démarche globale des « 50000 logements autour des axes collectifs » en appui de l'extension de la ligne C du tramway de Bègles « Terre Sud » pour laquelle une déclaration d'utilité publique (DUP) a été arrêtée le 20 mars 2014. L'opération d'aménagement de la « Route de Toulouse » vise à requalifier et à redynamiser l'ensemble du quartier par la **création d'un projet urbain d'ensemble**. Il prévoit un programme d'environ 1300 nouveaux logements (environ 92900m²) intégrant de la mixité sociale et des typologies diversifiées, des surfaces commerciales et activités (7730m²), ainsi que des aménagements d'espaces publics structurants. La réalisation de cette opération s'inscrit sur 10 ans.

Le périmètre de l'opération d'aménagement s'étire le long de l'axe de la route de Toulouse, du passage Alexis Labro au nord à l'entrée de la rocade et de l'échangeur 18 au sud. Il comprend, à l'ouest, la place Aristide Briand et ses pourtours ainsi que le front bâti longeant la route de Toulouse entre l'avenue de la République et la rue Edouard Bourlaux. A l'est, de l'arrêt de tram « Lycée Vaclav Havel » à la rue Jean Pagès, il intègre l'ensemble de la frange bâtie et assure la jonction avec l'opération Terre Sud. Enfin, il intègre celui de la DUP de l'extension de la ligne C du tramway arrêtée le 20 mars 2014.

Ce secteur est exclusivement structuré autour de la route de Toulouse, axe de passage et principale entrée sud de l'agglomération depuis la rocade, dédié au transit routier et extrêmement fréquenté, où les espaces publics sont absents, renforçant ainsi cette situation de coupure entre les deux rives de la route de Toulouse, caractérisées par un tissu bâti vétuste, peu attractif et de faible densité.

Ce projet dont l'objet sera détaillé ci-après, consiste à procéder à l'acquisition par voie d'expropriation, si nécessaire, par La Fabrique de Bordeaux Métropole des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération et non encore maîtrisés par l'aménageur, sur un périmètre de 15,1 hectares représentant 193 parcelles pour 129 parcelles privées représentant environ 75 000 m². Les parcelles privées représentent 48% de l'assiette foncière du périmètre de l'opération d'aménagement. Elles sont constituées principalement d'échoppes et de maisons de faible hauteur, d'une cinquantaine de commerce de proximité, peu qualitatifs installés en rez de chaussée, d'environ 7 locaux commerciaux vacants. L'équivalent du tiers de la superficie totale des parcelles est loué par des propriétaires à des occupants qu'ils soient commerçants ou habitants de logements.

Le nombre de logements existants impactés par l'opération est évalué à environ 48, pour un taux d'occupation estimé à 80%.

Le périmètre de l'opération n'est pas concerné par la présence d'éléments à protéger au titre de l'article L 123-1-5-7 du code de l'urbanisme.

1.2.2 Identification du demandeur

SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole représentée par son Directeur délégué M. Jérôme GOZE,

Siège social : 60-64 rue Joseph Abria 33000 BORDEAUX

Objet de La Fabrique de Bordeaux Métropole:

« L'appel à projets « 50000 logements autour des axes de transports collectifs » lancé en 2010 par Bordeaux Métropole vise à inventer une nouvelle manière de fabriquer de la ville, à engager une politique pionnière de transformation d'un territoire existant par le logement et par l'appropriation des infrastructures de transport comme leviers de développement urbain. »

« La Fabrique de Bordeaux Métropole, communément appelée « La Fab », est une Société Publique Locale (SPL) dont la création a été approuvée par le conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux par la délibération n° 2011/0770 du 25 novembre 2011. Elle est compétente en matière d'aménagement sur le territoire communautaire et l'accompagne ainsi que les communes actionnaires –dont les communes de Bègles et Villenave d'Ornon- dans l'animation et la coordination générale de l'ensemble des acteurs mobilisés autour du programme 50 000 logements ainsi que dans la réalisation des opérations d'aménagement y afférent en lien avec les axes de transport public. La Fab a la charge de conduire des opérations d'aménagement dans le cadre du programme 50000 logements dont le projet d'aménagement de la « ZAC Route de Toulouse. »

Le dossier de réalisation de cette Zone d'Aménagement Concerté ainsi que le traité de concession de l'opération à La Fabrique de Bordeaux Métropole ont été approuvé à l'unanimité par délibération du conseil de Bordeaux Métropole n°2016/156 du 25 mars 2016. Le contrat de concession a été notifié le 19 mai 2016.

On rappellera que « les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la Loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital. Ces sociétés sont compétentes pour réaliser des opérations

d'aménagement au sens de l'article L300-1 du code de l'urbanisme, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toute autre activité d'intérêt général. Ces sociétés exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres. Ces sociétés revêtent la forme de société anonyme régie par le livre II du code du commerce et sont composées d'au moins deux actionnaires. (art. 1 de la Loi 2010-559 du 28 mai 2010). »

Le traité de concession entre Bordeaux Métropole et la SPL La fabrique de Bordeaux Métropole relatif à l'opération d'aménagement Bègles Villenave d'Ornon- Route de Toulouse décline « les objectifs publics poursuivis dans le cadre du projet urbain, tels qu'énoncés dans le dossier de création de ZAC :

- Une densification de l'axe de la route de Toulouse pour évoluer vers une condition plus urbaine, avec priorité au développement de la fonction logement, en phase avec le développement d'un transport public,
- La production diversifiée de logements et d'une offre attractive visant à répondre aux objectifs du programme local de l'habitat décliné sur chacune des deux communes,
- Le développement d'une stratégie d'accompagnement des mutations commerciales et de renforcement de l'offre commerciale, en lien avec la question du stationnement,
- la création d'espaces publics attractifs de qualité, permettant la création de lieux d'intensité urbaine, en lien avec les nouvelles stations du tramway,
- La mise en réseau des espaces publics avec les grands espaces de nature du secteur, la préservation des éléments naturels du territoire, avec le confortement des trames naturelles est-ouest permettant de créer des séquences à l'échelle de l'axe de la route de Toulouse,
- La mise en œuvre du schéma de déplacements tous modes : tramway et réseau bus modes actifs et automobiles. »

1.2.3 Cadre juridique

Les principaux textes réglementant la présente enquête publique sont :

-le code de l'Expropriation :

- Articles L1, L110-1 et R131-14

- le code de l'Environnement :

- Articles L122-1 à L122-12, L123-1 à L123-19, et R122-1 à R122-24, R123-1 à R 123-27

1.2.4 Composition du dossier soumis à enquête publique :

1.2.4.1 Arrêté et avis divers

- Copie de l'arrêté de Monsieur Le Préfet de la GIRONDE en date du 20 octobre 2016 prescrivant l'ouverture d'enquêtes publiques conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire.

- Copie du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constitué conformément à l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R.123-8 du code de l'environnement comportant étude d'impact et enquête parcellaire conjointe
- Copie de l'étude d'impact actualisée et son résumé non technique (juin 2016).
- Copie de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement en date du 4 février 2015 (DREAL Aquitaine).

1.2.4.2 Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

1. L'étude d'impact (juin 2016/212 pages)

1 – contexte et objectifs du projet d'aménagement (pages 12 à 17 de l'étude d'impact)

2 – analyse de l'état du site et des milieux (pages 18 à 128)

3 – description du projet (pages 129 à 149)

4 – incidences du projet sur l'environnement et mesures envisagées (pages 150 à 201)

5 – le choix du parti retenu (pages 202 à 209)

6 – méthode d'évaluation des impacts (page 210)

7- glossaire (page 212) :

Le résumé non technique de l'étude d'impact (28 pages)

Liste des modifications de l'étude d'impact (4 pages)

Annexe 1 : diagnostic écologique (53 pages)

Annexe 2 : étude d'impact acoustique (66 pages)

Annexe 3 : étude atmosphérique (64 pages)

2. le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comportant étude d'impact et enquête parcellaire conjointe (juin 2016)

0- informations juridiques et administratives (6 pages)

1– notice explicative (133 pages)

2– plan de situation (2 pages)

3-plan général des travaux (1 plan échelle 1/1000)

4- caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (14 pages)

5-appréciation sommaire des dépenses (2 pages)

6-avis modificatif de l'autorité environnementale émis le 4 février 2015 dans le cadre du dossier de création de la ZAC « route de Toulouse » (4 pages)

7-avis et pièces réglementaires (49 pages)

3. l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement en date du 21 septembre 2016 (DREAL Aquitaine)

1.2.4.3 Registre d'enquête

2 registres d'enquête, comprenant chacun 100 pages, paraphées par le commissaire enquêteur, ont été ouverts le 21 novembre 2016 par Mr Patrick Pujol, maire de Villenave d'Ornon (siège de l'enquête) et Mr Noel Mamère, maire de Bègles et clos le 23 décembre par Monsieur Gilles ROBERT commissaire enquêteur,.

Chacun de ces registres a été déposé pendant toute la durée de l'enquête publique avec un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans chacune des mairies de Villenave d'Ornon et de Bègles.

II ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n°E16000183/33 en date du 11/10/2016, le Président du Tribunal Administratif de BORDEAUX a désigné Monsieur Gilles ROBERT comme commissaire enquêteur pour réaliser l'enquête publique avec l'objet suivant : « Enquêtes publiques concernant la parcellaire et la déclaration d'utilité publique d'un projet de réalisation d'une zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon. »

Une copie de la décision figure en pièce jointe D3

2.2 Modalités de l'enquête publique

2.2.1 Préparation et organisation de l'enquête

Dès sa nomination, le commissaire enquêteur a pris contact par téléphone avec Madame MONGE, au service des procédures environnementales à la DDTM de la GIRONDE qui m'a reçu dans ses bureaux le 19 octobre 2016 à 10 H et remis un dossier d'enquête complet.

Puis nous avons préparé l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête en fixant les dates de l'enquête et les jours et heures des permanences à assurer dans chacune des deux mairies.

2.2.2 Rencontre avec l'autorité expropriante

A sa demande, le commissaire enquêteur a reconnu les lieux de l'enquête Villenave d'Ornon et Bègles le jeudi 24 octobre 2016 accompagné par :

- Madame Aurélie HERAUT responsable d'opérations à La Fabrique de Bordeaux Métropole,

- Madame Florence REUSSARD chargée de missions foncières à La Fabrique de Bordeaux Métropole.

A cette occasion, Mesdames HERAUT et REUSSARD ont répondu aux questions du commissaire enquêteur et précisé que :

« La démarche métropolitaine dite des « *50 000 logements autour des axes de transports collectifs* » engagée sur le territoire de la métropole bordelaise depuis 2009, vise à construire, au plus près des lignes de transports en commun existantes et à venir, davantage de logements qualitatifs, répondant aux besoins des habitants, à des prix accessibles. Cette politique globale de développement et de renouvellement urbain, initiée dans une perspective d'accompagnement de l'arrivée du Tramway, a été marquée par la création en 2012 de la Société Publique Locale la Fabrique Métropolitaine de la CUB (« La Fab »), devenue La Fabrique de Bordeaux Métropole en 2015. La Fab a pour mission de réunir les conditions de mise en oeuvre du projet « *50 000 logements* », sous l'égide de la métropole, en lien avec les communes, les opérateurs retenus et les équipes d'architectes/urbanistes. La Fab pilote, accompagne et coordonne la mise en oeuvre opérationnelle de ces projets. La Fab, Société Publique Locale, est une société anonyme, dont l'actionnariat est intégralement public. Il est composé de Bordeaux métropole (actionnaire majoritaire), et des 28 communes de la métropole.

La Fab dispose d'un site internet : <http://lafab-bm.fr/>

Le dossier d'enquête préalable à la DUP ainsi que l'étude d'impact seront mis en ligne concomitamment à l'ouverture de l'enquête ; ces documents seront téléchargeables dès le 21 novembre.

Nous avons par ailleurs procédé à la publicité sur sites relevant de l'expropriant. Un 1er procès-verbal d'huissier en date du 3 novembre 2016, constatant l'affichage fait état de la présence de 8 panneaux. Un 9ème panneau a été mis en place ultérieurement, le 08/11, au niveau du RDC de l'immeuble en copropriété situé place Aristide Briand, 7 rue Jean Lecointe. Il sera procédé à un 2ème constat de l'affichage à J-1 de l'ouverture de l'enquête, soit le 20 novembre, et un dernier constat le dernier jour de l'enquête.

La finalité du projet de la Route de Toulouse est de redonner à cet axe structurant sa fonction d'entrée d'agglomération, tant en termes fonctionnel que qualitatif, dans le respect du tissu urbain existant. Cette section de la route de Toulouse présente aujourd'hui à la fois une faible qualité urbaine, une absence d'homogénéité urbaine et architecturale, un mauvais état général du bâti et une absence d'espaces publics ; ce paysage urbain peu qualitatif ne constitue toutefois pas un quartier en grande difficulté supposant un remodelage lourd ; les caractéristiques de ce tissu urbain motivent en effet un type d'intervention adapté, localisé et calibré. La Fab n'a ici aucunement vocation à se rendre propriétaire de tous les terrains situés à l'intérieur du périmètre ; l'aménageur interviendra « dans la dentelle », dans le respect de l'existant, la Fab pilotant ici un projet de requalification s'appuyant sur la réalisation de pôles stratégiques, circonscrits, situés notamment au niveau des futures stations de tramway, qui

constitueront des points de repères dans le paysage urbain, et auront vocation à amorcer une dynamique de renouvellement autonome du tissu urbain. Au regard de l'importance du périmètre de l'opération (15 ha), l'impact sur la propriété privée est particulièrement mesuré et limité. La décision de laisser l'initiative privée s'opérer sur des îlots dits « conventionnés » va par ailleurs permettre de financer une partie des équipements publics par la perception d'une participation des constructeurs, tout en limitant l'intervention publique et le risque économique pesant sur la collectivité. Nous pensons que cette intervention « d'impulsion » permettra une véritable plus-value pour ce quartier, qu'elle tendra à limiter l'étalement urbain et à réduire les déplacements, en apportant une réponse aux besoins en terme de logements adaptés et à prix abordable, en favorisant une densification des centralités, une amélioration du cadre de vie, des espaces publics, une mise en valeur significative des espaces paysagers. Le dossier loi sur l'eau est en cours de finalisation. Il s'agit d'un dossier de déclaration qui sera envoyé d'ici fin 2016 aux services de l'Etat. En effet, les travaux d'aménagement des espaces publics réalisés ont des impacts sur l'environnement tels qu'ils n'impliquent pas d'autorisation.

-Comment est prise en compte la sensibilité écologique de certains secteurs (zones humides, secteur Pagès) ?

Ne demeurent dans le périmètre de la ZAC que les zones humides situées au niveau de la future promenade de l'Estey sur Bègles, en lien avec le parc de Mussonville. A cet égard, les pilotis de la future passerelle piétonne ne seront pas implantés dans l'emprise des zones humides.

Quant au secteur Pagès, s'il était initialement inclus dans le périmètre d'étude du projet urbain, il ne figure aujourd'hui plus dans le périmètre de la ZAC. Aucune intervention sur les zones humides ou naturelles de ce secteur n'est donc prévue, ce qui ressort de l'étude d'impact de la ZAC.

-Quelles sont les mesures prises concernant le risque inondation et le fait qu'une partie du projet intègre en son sein une partie de zone rouge du PPRI en limite nord du projet potentiellement incompatible avec le règlement associé ? Avez-vous des informations sur une éventuelle modification, dans le sens d'un assouplissement, du PPRI en 2018 ?

Le seul secteur aujourd'hui concerné par le PPRI en vigueur est l'îlot Labro, au nord du périmètre. Au regard des cartographies du futur PPRI révisé, d'ores et déjà disponibles sur le site internet de l'Etat, l'îlot Labro ne figurera plus en zone inondable, ce qui nous a été confirmé par les services de l'Etat.

-Qu'entendez-vous par création d'une liaison verte entre le parc de Mussonville et la place Aristide Briand ?

La liaison verte entre le parc de Mussonville et la place Aristide Briand sera réalisée par l'avenue promenade, dédiée aux modes de déplacement doux exclusivement ainsi qu'au tramway. Son traitement paysager sera très affirmé entre plantations linéaires le long du tramway, plateforme tramway enherbée et des noues végétales tout le long de sa rive Est.

Il ressort du diagnostic faune flore réalisé sur le secteur que les espaces sensibles (faune, flore) sont situés en dehors du périmètre de la ZAC si ce n'est la zone humide au niveau du parc de Mussonville.

Qu'est-il prévu en matière d'information des riverains au fur et à mesure de l'avancée des travaux, surtout sur une durée aussi longue ? (2017/2025)

La Fab s'est dotée d'une équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) qui l'accompagne sur les missions de médiation, animation et communication sur le projet pendant les 3 temps du projet : avant le démarrage des travaux en septembre 2017, pendant le temps des travaux et à l'arrivée des premiers habitants. Cette mission sera mise en place à compter du 2nd trimestre 2017, à destination des riverains, commerçants et futurs habitants.

A noter que les travaux d'espaces publics seront réalisés en 2 phases qui au total n'excéderont pas 4 ans.

-en quoi ce projet limite-t-il l'usage de la voiture, surtout si l'on considère la route de Toulouse fortement génératrice de nuisances ? Pensez-vous réellement que le trafic va se stabiliser avec 1300 logements (et leurs occupants) supplémentaires ?

Sur la prise en compte des questions de circulation automobile, comme précisé dans l'étude d'impact actualisée, l'objectif de Bordeaux Métropole est de stabiliser le trafic automobile sur le secteur par :

- la mise en service du tramway permettant un report modal d'une partie des circulations automobiles ;
- le développement de pistes cyclables sur le secteur favorisant des déplacements doux quotidiens à l'échelle du quartier ;
- un travail sur la fluidification de la circulation sur la Route de Toulouse par différentes mesures : étude de la réalisation d'un nouveau giratoire à l'intersection avec la rue Labro, suppression d'un tourne-à-gauche au niveau de l'avenue des Pyrénées et l'avenue du Maréchal Leclerc, mise à sens unique d'une voie perpendiculaire à la Route de Toulouse, étude d'une voie de délestage plus à l'Est.

Que représente ce projet au plan financier ? Quelle est la répartition des coûts entre les différents partenaires

La répartition des coûts entre les partenaires résulte des bilans consolidés des villes et de Bordeaux Métropole.

Sur la charge financière pour les communes, elle a été approuvée par chaque commune. La Fab ne prend pas en charge une participation au bilan mais c'est Bordeaux Métropole qui la prend en charge au titre de sa compétence en aménagement urbain.

La concertation ? le bilan de la concertation (délib n°2015/0582) ?

La concertation règlementaire est à ce jour achevée. Cette concertation s'est bien passée et s'est révélée positive et fructueuse, notamment lors des ateliers avec les riverains. C'est le processus de médiation, d'animation, d'information et communication sur le projet urbain qui va nous permettre de poursuivre le dialogue engagé avec les habitants lors de la phase de concertation.

Nous n'avons pas à ce stade connaissance de fortes oppositions au projet. Il est à noter qu'aucune des délibérations relatives à la mise en place de la procédure de ZAC n'a fait l'objet de recours, probablement en partie du fait du bon déroulement de la concertation menée en amont. Ces délibérations sont aujourd'hui purgées de tout recours. »

2.2.3 rencontre avec les autorités municipales de Villenave d'Ornon et de Bègles

Toujours à sa demande, le commissaire enquêteur a été reçu par Monsieur le maire de Villenave d'Ornon, Monsieur Patrick PUJOL, accompagné de son premier adjoint, le vendredi 28 octobre à 15h30.

Celui-ci nous a indiqué « être favorable au projet de ZAC, pour le tramway et la place Aristide Briand, au-delà sans enthousiasme,

-en s'interrogeant toutefois sur l'opportunité de faire de la densification autour de la route de Toulouse qui est encombrée plusieurs heures par jour avec des difficultés liées au passage du tramway qui va couper la route,

-sous réserve que « les difficultés de circulation Labro-Pont de la Maye soient réglées, notamment le problème des encombres liés la sortie de l'ensemble Terres Sud qui s'effectue sur la route de Toulouse ou sur les petites voiries.

Il demande la réalisation d'un aménagement du réseau routier, avec la réalisation d'une voie qui part vers le nord pour décharger la route de Toulouse sur le territoire de Bègles, et d'un échangeur entre les Rives d'Arcins et le pont de la Maye.

Il met par ailleurs en doute la suffisance de places de stationnement offertes.

Il ne délivrera aucun permis de construire sauf pour l'îlot Aristide Briand tant que le problème de la circulation n'aura pas été réglé. (cf délibération n°2016/126/4 relative à la zone d'aménagement concertée route de Toulouse –programme des équipements publics- approbation article 2 : « décide de préciser que le maire ne délivrera les permis de construire le long de la route de Toulouse qu'à la condition de disposer d'un plan de circulation et de stationnement validé par la commune ». Cette délibération a été adoptée en séance ordinaire le 26 janvier 2016 par les membres du conseil municipal de Villenave d'Ornon par 34 voix pour et une contre (0 abstention).

Enfin il déclare « ne pas avoir de retour négatif des propriétaires le long de la route de Toulouse...les gens sont plutôt en attente et favorables ».

Toujours à sa demande, le commissaire enquêteur a été reçu par Monsieur Ulrich RODRIGO, responsable de l'urbanisme à la mairie de Bègles, le mardi 8 novembre de 14h à 15h30.

Celui-ci nous a indiqué qu'il existait « un vrai consensus sur ce projet. La commune de Bègles devient très attractive car il y a encore de la disponibilité foncière. Elle travaille sur l'accessibilité au logement et développe l'accession sociale à la propriété en proposant du logement abordable. La densification du logement autour des axes de transport est un enjeu ici. Depuis des années la route Toulouse est délaissée d'un point de vue des transports, de la mobilité. On est à une échelle de territoire sur laquelle seule la métropole peut intervenir. Le volume des flux de véhicules va continuer à progresser : le seul moyen de le diminuer c'est de le gêner, notamment par moins de stationnement et en mettant exclusivement du stationnement payant. Il faut contraindre les gens à prendre le tramway...la contrainte fait évoluer les mentalités. On captera une partie du flux sur le parking de rabattement au Géant Casino...on travaille pour le développement d'un bus à haut niveau de service sur la route de Toulouse. 1,7 ou 1,8 aurait dû être le ratio logement/ stationnement pour la ZAC. (le ratio retenu dans le projet de ZAC est de 1,3. Note du rédacteur).

Le projet a fait l'objet de réunions de concertation. Il n'y a pas d'opposants à la ZAC route de Toulouse ; lors des réunions de concertation les commerçants étaient ravis, constatant la nécessité de faire quelque chose. Le coût financier pour la ville est quasiment nul...il n'y a que la puissance publique qui peut faire ce travail de dentelière, qui peut financer l'aménagement de deux places telles que Vaclav Havel et Aristide Briand. »

Par délibération n°5 du 3 février 2016 le conseil municipal de la ville de Bègles a décidé d'approuver en un seul article à l'unanimité le programme et les modalités prévisionnelles de financement des équipements publics ayant vocation à intégrer le patrimoine de la ville.(cf pièce jointe D8)

Par délibération n°2016_126_4 du 26 janvier 2016 le conseil municipal de la ville de Villenave d'Ornon décide en son article 1 d'approuver le programme et les modalités prévisionnelles de financement des équipements publics ayant vocation à intégrer le patrimoine de la ville par 34 voix pour et une contre. Néanmoins il précise en son article 2 que « le maire ne délivrera les permis de construire le long de la route de Toulouse qu'à la condition de disposer d'un plan de circulation et de stationnement validé par la commune ».

A ce stade, le commissaire enquêteur observe que les deux communes sont favorables au projet de ZAC, au projet de programme des équipements publics, aux modalités prévisionnelles de financement de ces équipements, avec une réserve pour celle de Villenave d'Ornon pour laquelle le maire soumet la délivrance des permis de construire à la condition de disposer d'un plan de circulation et de stationnement validé par la commune.

2.3 Information du public

2.3.1 Mesures de publicité

La publicité a été effectuée selon la procédure prévue pour ce type d'enquête. Toutes les dispositions réglementaires ont été respectées.

On soulignera l'effort fait par La Fab et les maires de Bègles et Villenave d'Ornon pour informer au mieux la population du déroulement de l'enquête publique.

Publicité légale (cf pièces jointes D5, D6, D7)

Un avis d'enquête a été publié dans le journal SUD-OUEST, le vendredi 28 octobre 2016 et dans le journal Les Echos Judiciaires Girondins le vendredi 28 octobre 2016.

Le même avis d'enquête a de nouveau été publié le 25 novembre 2016 dans le journal SUD-OUEST, ainsi que dans Les Echos Judiciaires Girondins.

Ainsi, l'avis portant à la connaissance du public les indications figurant dans l'arrêté du 20 octobre 2016, a bien paru 15 jours au moins avant le début de l'enquête et a bien été rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, conformément à l'article R112.14 du Code de l'Environnement.

Affichage

Ce même avis d'enquête, comme l'attestent les Maires de Villenave d'Ornon et de Bègles, a été affiché à la Mairie de Villenave d'Ornon et de Bègles du 21 novembre au 23 décembre 2016.

L'affichage de l'avis d'enquête publique a par ailleurs été réalisé par La Fab sur 9 sites dans le périmètre du projet et constaté (cf pièces jointes D9) à trois reprises par huissier de justice le 3 novembre 2016, le 21 novembre et le 23 décembre 2016.

Autres moyens d'information du public

La mairie de Bègles a affiché l'arrêté d'ouverture ainsi que l'avis d'information du public sur son site internet, ainsi qu'àuprès des comités de quartiers et d'arrondissement.

La mairie de Villenave d'Ornon a affiché l'avis d'information du public sur son site internet, dans son bulletin municipal, ainsi qu'en affichage public sur ses panneaux d'information extérieurs.

La Fab responsable du projet, a procédé à la mise en ligne sur son site internet du dossier d'enquête préalable à la DUP ainsi que l'étude d'impact. Ces documents étaient téléchargeables à partir de l'ouverture de l'enquête.

L'avis d'enquête publique était également consultable sur le site internet des services de l'Etat en Gironde (WWW.gironde.gouv.fr).

On peut donc affirmer que les habitants de Villenave d'Ornon et de Bègles ont eu la possibilité de recevoir l'information nécessaire et suffisante quant au déroulement de cette enquête publique.

2.3.2 Modalités de consultation du public

Un dossier complet (tel que décrit à l'article 1.2.4), concernant l'enquête préalable, a été mis à la disposition du public, du 21 novembre 2016 au 23 décembre 2016 inclus soit 33 jours consécutifs à la mairie de Villenave d'Ornon et à la mairie de Bègles aux heures habituelles d'ouverture des dites mairies.

De plus, le commissaire enquêteur était présent en vue de recevoir directement les avis, observations et propositions du public :

A la mairie de Villenave d'Ornon, siège de l'enquête

- Le mercredi 23 novembre 2016 de 8h45 à 12h,
- Le mercredi 7 décembre de 11h à 15h,
- Le vendredi 23 décembre de 13h à 16h.

A la mairie de Bègles

- Le mardi 29 novembre de 13h à 17h,
- Le vendredi 2 décembre de 9h à 12h,
- Le mercredi 14 décembre de 11h à 15h.

2.3.3 Registres d'enquête

Dans les deux mairies où les dossiers complets étaient consultables, les registres d'enquête ont été ouverts par monsieur le Maire.

Chacun des cahiers concernant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comportaient 100 pages non mobiles, numérotées et paraphées par le commissaire enquêteur.

A la fin de l'enquête, soit le 23 décembre 2016 et conformément à l'article du Code de l'Environnement, l'ensemble des registres d'enquête ont été clos et signés par le commissaire enquêteur et remis en mains propres à celui-ci.

2.3.4 Déroulement de l'enquête

Dans chacune des deux mairies les dossiers étaient à disposition du public, à l'accueil pour la mairie de Villenave d'Ornon et à l'accueil du pôle de développement urbain à la mairie de Bègles où la consultation était moins aisée du fait de sa situation à l'écart et en contrebas du pôle d'accueil principal sans pouvoir en conclure, ce qui serait tout à fait excessif, que cette situation ait nui au bon déroulement de l'enquête à Bègles.

L'enquête publique s'est déroulée sans incident, dans de bonnes conditions d'organisation et a pu permettre aux personnes qui se sont présentées d'être reçues dans des conditions identiques et de faire part de leurs observations et propositions dans les meilleures conditions.

A cet égard le commissaire enquêteur souligne la disponibilité, la capacité d'écoute et l'esprit de coopération dont a fait preuve La Fab pendant toute la durée de l'enquête publique.

2.3.5 Envoi du procès-verbal de synthèse à l'issue de l'enquête

Conformément aux prescriptions de l'article 7 alinéa 2 de l'arrêté du 20 octobre 2016 de Monsieur le Préfet de la région Nouvelle Aquitaine, Préfet de la Gironde, le commissaire enquêteur a fait parvenir le 24 décembre 2016, lendemain de la clôture de l'enquête, par courriel (cf annexe C1) à La Fab les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse auquel La Fab a répondu par courriel le 04 janvier 2017 (cf annexe C2).

III . Description du projet

3.1 Objectifs du projet

Le projet déposé par la Fab s'inscrit dans le cadre de l'opération « 50 000 logements autour des axes de transport collectifs » mise en œuvre sur le territoire de Bordeaux métropole qui prévoit la création de 1300 logements ainsi que des surfaces commerciales et activités en liaison avec la future desserte du secteur de la route de Toulouse par l'extension de la ligne C du tramway. Le projet urbain se fonde aussi sur la recherche de mixité sociale avec 35% de logements sociaux et des typologies de logements diversifiées (9 à 10% en accession sociale,

9 à 10% en accession abordable, 45 à 46% en accession libre). Il s'accompagne également de l'aménagement d'espaces publics structurants avec la place Terre Sud, la contre allée du tramway et la place Aristide Briand. La durée prévisionnelle de réalisation de la ZAC est définie pour une durée de 10 ans.

Il s'agit ici d'un projet de requalification d'une section de la route de Toulouse, présentant une faible qualité urbaine, sans homogénéité architecturale ni espaces publics avec un bâti en mauvais état général. L'aménageur interviendra dans la dentelle, dans le respect de l'existant, s'appuyant sur la réalisation de pôles stratégiques circonscrits, situés notamment au niveau des futures stations de tramway Terre Sud et Aristide Briand. Si l'impact sur la propriété privée reste mesuré et limité, il n'en nécessitera pas moins l'acquisition par l'aménageur des emprises foncières nécessaires à la réalisation des futurs îlots opérationnels et non encore maîtrisés par celui-ci et si besoin par voie d'expropriation.

Il s'agit donc de se prononcer sur l'utilité publique de ce projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur les territoires des communes de Bègles et Villenave d'Ornon pour en permettre la réalisation.

3.2 Analyse du dossier soumis à l'enquête publique

Pour le commissaire enquêteur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet ZAC Route de Toulouse soumis à l'enquête publique, élaboré par le bureau d'études est complet sur le plan de la forme et comprend conformément à l'article R 112-4 du code de l'expropriation et à l'article R-123-8 du code de l'environnement, une étude d'impact assortie d'un résumé non technique. L'étude d'impact est conforme aux dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement et s'appuie sur de nombreuses notes techniques. Le commissaire enquêteur regrette toutefois le manque d'accessibilité du dossier pour le public, compte tenu de son volume (environ 400 pages pour l'étude d'impact et environ 350 pour le dossier), de son caractère technique peu accessible à un public non informé.

Sur le fond, le dossier mis à l'enquête publique est relativement complet, précis, bien argumenté et illustré. On regrettera néanmoins, du point de vue du commissaire enquêteur, que la partie transports et mobilité ne soit pas étudiée avec plus de rigueur et de précision, de manière prospective, notamment du point de vue des conditions de circulation routière qui constituent la principale interrogation du public ou réserve des élus comme c'est le cas du Maire de Villenave d'Ornon qui conditionne la délivrance des permis de construire à la production d'un plan de circulation et de stationnement. Il nous semble manquer une étude approfondie faisant apparaître différentes hypothèses structurantes, favorables au projet ou non. Ces hypothèses relatives au développement de la circulation (augmentation et/ou stabilisation du trafic, déversement de la circulation des voies adjacentes sur la route de Toulouse, insuffisance des stationnements, reports de circulation sur les axes parallèles) permettraient d'étudier les conséquences en matière de gestion du trafic et de proposer des solutions concrètes. De même apparaissent insuffisamment pris en compte les risques en matière de sécurité liés au trafic compte tenu de la configuration du projet : tramway qui coupe la route au niveau de la place Aristide Briand, transports doux et piétons sur la rive est de la route de Toulouse et commerces sur la rive ouest impliquant de fréquentes traversées de la route de Toulouse par des piétons et des vélos. Ces traversées semblent devoir être sécurisées. Le dossier ne précise pas vraiment comment.

La délibération n°2016/156 du 25 mars 2016 approuvant le dossier de réalisation de ZAC et le traité de concession évoque en page 4/18 « la réalisation d'études en vue d'une meilleure gestion du trafic de la route de Toulouse ». Elles apparaissent indispensables et on peut penser qu'elles auraient dû être menées bien avant de façon à en avoir les conclusions avant le démarrage concret du projet.

3.3 Analyse de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (article L 122-1 et suivants du Code de l'environnement) (cf annexe B3).

Dans le cadre de la procédure de création de ZAC, cette étude d'impact a fait l'objet d'un premier avis de l'autorité environnementale (AE) en date du 25 septembre 2014 puis d'un second daté du 4 février 2015, pour tenir compte des évolutions du projet urbain. L'étude d'impact a alors fait l'objet **d'un avis favorable de l'autorité environnementale** considérant que l'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante et fait ressortir les principaux enjeux de l'étude, recommandant toutefois la prise en compte des remarques portant sur le choix du scénario énergétique, le risque inondation, les sols pollués, ainsi que sur la représentation cartographique et la quantification des impacts sur le milieu naturel, et préconisant d'expliciter la manière dont la conception du projet a pris en compte la présence de la route de Toulouse, fortement génératrice de nuisances en intégrant des mesures permettant de garantir un cadre de vie agréable aux futurs habitants.

Après actualisation du projet urbain par le porteur de projet, les observations l'AE figurant dans ce dernier avis ont fait l'objet d'un addendum en mars 2015.

« Dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, le porteur de projet a actualisé l'étude d'impact du projet. Cette actualisation, à l'exception de la prise en compte du risque d'inondation n'est pas de nature, selon l'autorité environnementale, à modifier les observations figurant dans l'avis du 4 février 2015 auxquelles il convient donc de se référer et auxquelles le porteur de projet a répondu dans son addendum de mars 2015. L'ensemble de ces éléments devront figurer dans le dossier soumis à enquête publique. »

Le commissaire enquêteur confirme que l'avis figurant dans le dossier relié d'enquête préalable soumis à enquête publique est daté du 21 septembre 2016 et que l'avis modificatif du 4 février 2015 était également joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Concernant **la prise en compte du risque inondation**, l'AE considère que dans le dossier celle-ci repose sur les PPRI approuvés en 2005 ». Or depuis, des études concernant la révision des aléas ont été menées et leur résultat indique un accroissement de la zone impactée par ce risque. Il convient donc que le porteur de projet réévalue la prise en compte du risque inondation en considérant ces derniers éléments de connaissance » Au cours de son entretien avec les représentantes de La fab (cf paragraphe 2.2.2 ci-avant) il a été indiqué au commissaire enquêteur que « le seul secteur aujourd'hui concerné par le PPRI en vigueur est l'îlot Labro, au nord du périmètre. Au regard des cartographies du futur PPRI révisé, d'ores et déjà disponibles sur le site internet de l'Etat, l'îlot Labro ne figurera plus en zone inondable, ce qui nous a été confirmé par les services de l'Etat ». Ceci nous a été aussi évoqué par Mr Rodrigo de la mairie de Bègles. **Il conviendra toutefois de confirmer ce point.**

Le commissaire enquêteur partage sans réserve les conclusions de l'avis de l'AE du 4 février 2015 qui, rapportées aux objectifs du projet (équilibre ville nature, renforcement de la trame verte) et aux enjeux nul à modéré relatifs à l'impact sur les milieux physique et naturel à l'exception de la qualité de l'air qui représente un enjeu fort du fait de l'importance de la

circulation automobile que le projet a en partie pour objectif de maîtriser, ne sont pas pour lui, de nature à remettre en cause le caractère d'utilité publique de celui-ci. Il conviendra toutefois d'intégrer dans la réalisation du projet les conséquences d'éventuels nouveaux risques issus du futur PPRI révisé, à priori effectif en 2018.

3.4 Bilan de la concertation

Une concertation a été ouverte par délibération n°2013/0625 en date du 27 septembre 2013, approuvée à l'unanimité des membres du conseil de la communauté urbaine. Elle était relative « aux études lancées sur le secteur compris entre les sites Bègles-Labro et Villenave d'Ornon-Pont de la Maye ». Cette concertation, qui a duré deux ans, a été close le 29 mai 2015. Elle s'est notamment traduite par trois réunions d'un groupe de travail composé d'environ 20 habitants, commerçants, représentants associatifs de Bègles et Villenave d'Ornon, ainsi que par une réunion publique avec les habitants des deux villes organisée le 20 mai 2015.

« Globalement il n'a pas été relevé d'opposition de la part des participants au projet d'aménagement proposé et débattu ; la nécessité d'agir pour réaménager la section de la route de Toulouse impactée par l'extension du tramway fait consensus. La durée projetée de l'opération, l'engagement d'un pilotage public, l'assurance de la poursuite de la concertation tout au long de l'opération ont rassuré les habitants qui semblent adhérer aux objectifs publics portés par les collectivités » (paragraphe 2.2 page 4. Le bilan de la concertation / délibération n°23082 du conseil du 25 septembre 2015).

On peut donc en conclure que la population des deux communes a été effectivement associée en amont à l'élaboration de ce projet de ZAC ce qui peut expliquer en partie que l'enquête publique n'ait connu qu'une faible fréquentation et opposition à la DUP, bien qu'en conclusion (page 11) du paragraphe IV de l'annexe 1 à la même délibération que ci avant il soit admis que « 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. »

La délibération n°23082 du 25 septembre 2015 relative à la création de la ZAC et à la clôture de la concertation a été adoptée à l'unanimité des membres du conseil de la communauté urbaine.

Ces délibérations figurent dans le dossier soumis à l'enquête publique et ont pu être consultées par les personnes intéressées. Elles n'ont fait l'objet d'aucune remarque.

Le commissaire enquêteur relève qu'au cours de cette concertation, « la question la plus débattue a été celle de la circulation et du stationnement, les participants étant encore sceptiques quant à la capacité du dispositif urbain à absorber à la fois les besoins des nouvelles populations et les trafics existants. 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 ». C'est cette même question qui revenue en tête des observations émises par les différents intervenants lors de l'enquête publique. Stratégique, elle doit donc être l'objet d'une grande attention.

3.5 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur

L'opération d'aménagement de la route de Toulouse, comme démontré dans le dossier d'enquête préalable à la DUP (pages 7 à 13 et 52/53) est compatible avec la Loi SRU, le SCOT de l'aire métropolitaine de Bordeaux en vigueur approuvé le 13 février 2014 dans ses préconisations relatives aux espaces urbanisés, le Programme Local de l'Habitat de Bordeaux métropole, le Plan Local d'Urbanisme en vigueur ainsi que le Plan des déplacements urbains. Le projet sera aussi compatible avec le futur PLU et son PLH intégré et permettra de remplir une partie des obligations constructives des communes de Bègles Villenave d'Ornon.

3.6 Avis du domaine concernant l'estimation sommaire et globale

Cet avis n°2015-039V2043 figure dans le dossier soumis à l'enquête publique. Il évalue le montant total des dépenses à engager pour le foncier restant à acquérir dans le cadre de la DUP (hors foncier public et domaine public) à 19 884 000 euros, ce montant incluant « une marge d'incertitude et d'aléas évaluée forfaitairement à 20% du montant total des indemnités perçues, considérant que le projet impacte de nombreux professionnels pour lesquels l'indemnisation du préjudice est difficile à réaliser. L'évaluation ne peut être que très sommaire notamment parce qu'elle dépend des options choisies par les commerçants (cessation ou poursuite d'activités et de la possibilité de se réinstaller à proximité) ».

3.6 Bilan consolidé prévisionnel de l'opération ZAC de Toulouse et appréciation sommaire des dépenses

Cette appréciation figure dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, conformément à l'article R311-7 du code de l'urbanisme, dans la pièce 5, paragraphe VI, relative à la délibération n° 2016/156 du 25 mars 2016, adoptée à l'unanimité, approuvant le dossier de réalisation de ZAC et le traité de concession. Elle a pu être consultée par les personnes intéressées lors de l'enquête publique.

Les dépenses totales de l'opération sont évaluées à 37 025 000 euros hors taxes qui se décomposent en 23 700 000 euros HT pour les frais d'acquisition et de libération des sols, 7 350 000 HT euros pour les frais d'aménagement d'infrastructures, 172 000 euros HT de participation aux équipements publics, et 5 803 000 euros HT pour les autres dépenses nécessaires à la réalisation de l'opération d'aménagement (études, honoraires de l'aménageur, frais de communication, frais financiers).

Le financement des dépenses est assuré à hauteur de 14 400 000 euros HT par les recettes issues de la vente de charges foncières sur des fonciers maîtrisés par l'aménageur, à hauteur de 1 650 000 euros HT par des recettes issues des participations versées par les opérateurs immobiliers dès lors que les terrains n'ont pas été acquis auprès de l'aménageur, à hauteur de 19 750 000 euros HT par la participation de la Métropole et à hauteur de 1 225 000 euros HT par des participations des communes de Bègles et Villenave d'Ornon correspondant à la remise d'équipements publics ayant vocation à intégrer le patrimoine de ces deux communes (espaces verts, éclairage public, mobilier urbain).

Le commissaire enquêteur constate que le coût prévisionnel sommaire des terrains à acquérir retenu correspond à l'évaluation sommaire et globale réalisée par France Domaine dans sa note n° 2015-039V2043 du 6 janvier 2016 et d'un montant de 19 900 000 euros HT.

3.7 Participation financière des deux communes

Les deux communes ont approuvé par délibération (cf pièces jointes D8) de leur conseil municipal respectif, les 3 février 2016 et 26 janvier 2016 les modalités prévisionnelles de financement des équipements publics ayant vocation à intégrer le patrimoine de chaque ville :

Pour la commune de Bègles : les espaces publics de la promenade de l'Estey et l'éclairage public de l'avenue promenade et de l'espace public Terre Sud, réalisés par l'aménageur de la ZAC pour une participation de la ville, à l'occasion de la remise de ces ouvrages, estimée à 921 129 euros HT. De même en matière d'équipement scolaire, trois classes seront réalisées dont le coût sera pris en charge par Bordeaux Métropole à hauteur de 80%, la commune participant pour un montant prévisionnel de 300 000 euros HT. Enfin 15 places de crèches sur un total de 30 à 35 places, seront financées par l'aménageur pour un montant estimé à 172 000 euros HT soit 43% du coût d'investissement total estimé.

Pour la commune de Villenave d'Ornon : l'éclairage public du sud de l'avenue promenade et de la place Aristide Briand. Le montant estimé pour la participation versée par la ville lors de la remise d'ouvrage de ces équipements d'infrastructure s'élève à 366 074 euros TTC. Par ailleurs une classe sera réalisée dans le cadre de l'extension du groupe scolaire pris en charge par Bordeaux Métropole jusqu'à un montant plafonné à 300 000 euros HT. Le commissaire enquêteur observe que la ville de Villenave d'Ornon conditionne son approbation et la délivrance des permis de construire le long de la route de Toulouse à la réalisation et la validation d'une étude et d'un plan de circulation et de stationnement afin d'éviter la saturation des voiries liées à ce projet en particulier la route de Toulouse.

Le commissaire enquêteur observe qu'une partie des équipements publics sera financée par la perception d'une participation des constructeurs, tout en limitant l'intervention publique et le risque économique pesant sur la collectivité.

Le commissaire enquêteur note que le financement de ce projet, dont le coût ne lui paraît pas excessif au regard de son importance, repose sur le principe d'investissements publics répartis selon leurs compétences statutaires entre Bordeaux Métropole et les communes de Bègles et Villenave d'Ornon, la plus grande partie du financement (94%) étant assurée par Bordeaux Métropole. Ainsi les coûts pour les deux communes (6%) apparaissent mesurés voire limités au regard des équipements et espaces publics en infrastructures et en superstructures dont elles vont bénéficier à l'occasion de cette opération et qu'elles n'auraient jamais eu la possibilité de réaliser par elles-mêmes.

IV ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

4.1 Présentation des observations

A la clôture de l'enquête, les registres font apparaître :

-registres de la mairie de Villenave d'Ornon : 10 observations relatives à la déclaration d'utilité publique,

-registre de la mairie de Bègles : 2 observations relatives à la déclaration d'utilité publique,

soit un total de 12 observations relatives à la DUP. On ajoutera que 7 personnes sont venues s'informer sur le projet sans faire d'observations, soit une fréquentation totale de 19 personnes lors des 6 permanences.

Le nombre d'observations relativement faible permet de constater que l'enquête publique a peu mobilisé les riverains concernés par la ZAC.

Concernant l'enquête relative à la DUP, **10 personnes sur les 12 ont pris une position favorable** au projet de la ZAC route de Toulouse. Les intervenants, dans leur très forte majorité habitants de la commune de Villenave d'Ornon, sont soit clairement favorables (9) à la ZAC soit n'ont pas exprimé (1) d'avis défavorable, et apprécient particulièrement la création d'un centre-ville place Aristide Briand. Néanmoins ils font part de leur inquiétude concernant le trafic routier route de Toulouse, son augmentation prévisible, des conditions de circulation plus difficiles et des aménagements insuffisants en termes de sécurité (7/12), l'absence de transports transversaux et de prise en compte des reports de circulation sur les axes extérieurs à la ZAC (2), un ratio de parkings insuffisant (3), et une défiguration du paysage urbain par la construction de barres d'immeubles (4).

Deux personnes sur douze (Tocheport, Laveuve) se sont clairement exprimées contre. Elles considèrent pour le premier que ce projet n'est pas « d'intérêt général car il ne concerne qu'une partie de la population et se fait aux dépens des propriétaires, laissés pour compte avec leurs biens (souvent achetés à crédit) et impuissants face à la puissance des investisseurs, ou, pour le second que ce projet de DUP, qualifié de « tromperie », ne prend pas vraiment en compte comme prévu initialement, la protection de l'espace naturel Pagès (cf le dossier de concertation de 2013), entraîne l'impossibilité de réaliser « la boucle douce » et l'absence de raccordements cyclables adaptés entre les pistes cyclables de l'avenue Georges Clémenceau et la route de Toulouse.

4.2 Synthèse et présentation par thèmes des observations écrites et orales reçues pendant la durée de l'enquête :

Thème n°1 Transport et mobilité : inquiétudes et interrogations

Accroissement et densification de la circulation qui va devenir encore plus difficile et plus dangereuse

Insuffisance du stationnement

Absence de transports transversaux et de prise en compte des reports de circulation sur les axes parallèles

Aménagements routiers insuffisants, notamment de la route de Toulouse

Thème n°2: l'environnement

Doutes sur la protection de la zone naturelle Pagès

Doutes sur la réalisation de la « boucle douce »

Défiguration du paysage urbain

Densification de l'urbanisme et détérioration de la vie de quartier

Thème n°3 : Nuisances, risques et dangers d'accidents

Inquiétudes sur les dangers courus par les cyclistes en l'absence de raccordement de la piste cyclable de l'avenue Clémenceau à la piste cyclable de la route de Toulouse,

Augmentation des nuisances liées à l'accroissement du trafic (circulation, dangerosité, bruit)

Thème n°4 Propositions faites par les participants à l'enquête :

Les intervenants font part de leurs propositions qui concernent l'aménagement du trafic et la circulation routière route de Toulouse

Réalisation d'une piste cyclable sur l'ensemble de la route de Toulouse en direction de Bordeaux

Un aménagement pour les voitures qui s'arrêtent avant Villenave

Etudier les stationnements dans les parkings aériens à Bègles qui créent de gros problèmes

Compte tenu des difficultés de circuler avenue de la République et pour accéder à la route de Toulouse, serait-il possible d'envisager la mise en sens unique de cette voie dans le sens Route de Toulouse/rue Yvon Mansencal.

4.3 Tableau de synthèse des observations du public

N°	Nom et commune	Observations	Thèmes
1	Majorel/Lebert /villenave d'Ornon	Bon projet de prévoir un centre-ville à VO Prévoir parking relais pour voitures au départ du tram et piste cyclable route de Toulouse	favorable à la DUP transport et mobilité

2	Duvigneres/Conti /Villenave d'Ornon	Bon projet de prévoir un centre-ville à VO mise en sens unique avenue de la République	favorable à la DUP transport et mobilité
3	Dargelas/ Villenave d'Ornon	projet semble adapté à l'évolution du quartier	favorable à la DUP
4	Goutaille/Garnier/ Villenave d'Ornon	inquiétudes sur le nombre de parkings publics, l'augmentation de la circulation, l'absence de transports transversaux, faiblesse du ratio de places de stationnement	favorable à la DUP transport et mobilité
5	Nguyen Ky/ Villenave d'Ornon	défiguration du paysage urbain circulation impossible et dangereuse détérioration de la vie de quartier	favorable à l'aménagement de la place A. Briand transport et mobilité environnement
6	Tocheport/ Villenave d'Ornon	impuissance des propriétaires face aux investisseurs	défavorable à la DUP
7	Cristofini/ Villenave d'Ornon	circulation va devenir encore plus difficile	favorable à la DUP transport et mobilité
8	Seyrolles/ Villenave d'Ornon	massification urbaine absence d'aménagement de la route de Toulouse (voie urbaine)	favorable à l'aménagement de la place A. Briand favorable à la DUP transport et mobilité environnement
9	Laveuve/ Villenave d'Ornon	absence de protection de l'espace naturel Pages doute sur la réalisation de la « boucle douce » doutes sur le raccordement des pistes cyclables	défavorable à la DUP environnement nuisances, risques et dangers d'accidents
10	Batista/ Villenave d'Ornon	environnement risques et dangers d'accidents détérioration de la vie de quartier	favorable à la DUP
11	Desbarbieux/Bègles	dynamisation du commerce et requalification espaces publics difficultés liées aux reports de circulation sur les axes parallèles augmentation des nuisances : dangers et bruit	favorable à la DUP transport et mobilité nuisances, risques et dangers d'accidents
12	Rigouleau/Bègles	dégradation du stationnement densification de l'urbanisme et augmentation de la circulation	pas d'avis clairement exprimé sur la DUP environnement nuisances, risques et dangers d'accidents

4.4 Analyse des observations, commentaires et avis du commissaire enquêteur :

Compte tenu de leur faible nombre, toutes les observations, ont été intégralement reprises dans le rapport d'enquête et une réponse est apportée à chacune.

a) [Registre d'enquête déposé à la Mairie de Villenave d'Ornon](#)

Observation n°1/VQ : Mrs MAJOREL et LEBERT représentant l'association syndicale libre du lotissement des jonquilles et des coquelicots (72 propriétaires) ne sont pas concernés par la ZAC. Néanmoins ils considèrent que c'est « un bon projet de prévoir un centre-ville à Villenave d'Ornon avec un départ du tram vers Bordeaux mais demandent de prévoir une modification route de Toulouse avec une piste cyclable. Ils souhaitent un aménagement pour les voitures qui s'arrêteraient avant Villenave et d'étudier des stationnements dans les parkings aériens à Bègles qui créent de gros problèmes » ;

Avis du commissaire enquêteur :

Pour ce qui concerne le tracé de la piste cyclable, « Bordeaux Métropole aménage une piste cyclable tout le long de l'avenue Georges Clémenceau (travaux en cours) qui se connecte au carrefour avec la route de Toulouse. Dans l'optique d'une continuité cycles nord-sud, la piste cyclable de la rue Clémenceau sera connectée par la rue résidentielle Aurélie Ducros à la voie verte de l'avenue promenade puis à la piste cyclable du mail Terre Sud. De même les cycles pourront poursuivre sur la rive ouest de la route de Toulouse à partir de la place Aristide Briand sur la piste cyclable jusqu'au-delà de la rocade ».

Par ailleurs, bien que située en dehors du périmètre de la ZAC, le commissaire enquêteur partage la proposition, cohérente avec le choix des déplacements en mode « doux » de créer une piste cyclable allant de Villenave d'Ornon à Bordeaux, plutôt que de la limiter à la seule ZAC, surtout compte tenu de l'importance du trafic routier sur cet axe pénétrant qui est par ailleurs une des principales entrées de Bordeaux. Une telle piste mettrait à disposition des cyclistes un couloir pénétrant, continu et sécurisé vers le cœur de Bordeaux.

Si le commissaire enquêteur comprend bien la proposition suivante, il est prévu et confirmé par La Fab dans sa réponse au PV de synthèse adressé par le commissaire enquêteur, que Bordeaux Métropole « livre un parc relais de 450 places (capacité pouvant être portée jusqu'à 700 places) pour la mise en service du tramway fin 2018, au niveau du supermarché « géant casino » permettant ainsi aux futurs usagers du tramway de se garer en amont du franchissement de la rocade ». De même sera installé à sa hauteur un arrêt du tramway. Ceci devrait répondre aux soucis exprimés par Mrs Majorel et Lebert.

Pour le dernier point soulevé il est peut être fait allusion au fait que le quartier nouvellement construit « Terre Sud » à Bègles, ses 1200 logements et le lycée Vaclav Havel ne bénéficient que d'un seul accès et débouchent directement sur la route de Toulouse provoquant ainsi une saturation du trafic sur celle-ci. Ce constat, qui doit alerter l'aménageur, ne fait que renforcer le besoin d'une étude approfondie et prospective conduite par Bordeaux Métropole pour apporter des solutions concrètes à ce type de conséquences.

Observation n°2/VO : Mrs DUVIGNERES et CONTI, bien que non impactés par la ZAC, constatent « les difficultés de circuler avenue de la République et pour accéder à la route de Toulouse. Ils demandent si l'on peut envisager la mise en sens unique de cette voie dans le sens Route de Toulouse/rue Yvon Mansencal. Ils sont très favorables à la restructuration de la place Aristide Briand, observant que ce quartier va devenir le véritable centre-ville de Villenave d'Ornon ».

Avis du commissaire enquêteur :

L'étude d'impact, page 137/212, figure 123 prévoit la mise en sens unique de la rue de la République dans le sens souhaité par Mrs Duvigneres et Conti. Ce point a été confirmé et complété par La Fab dans sa réponse au PV de synthèse adressé par le commissaire enquêteur : «... plusieurs aménagements sont actuellement à l'étude par Bordeaux Métropole afin de fluidifier et stabiliser la circulation à son niveau actuel dont... la mise en sens unique de la rue de la République, interdisant ainsi toute sortie sur la route de Toulouse et favorisant le report sur l'itinéraire alternatif du chemin de Leysotte... Cette confirmation répond donc favorablement à la demande exprimée.

Observation n°3/VO : Mr Michel DARGELAS représentant la SCI LEANNA propriétaire de la parcelle AM550, 581 route de Toulouse, ne connaît le projet que dans ses grandes lignes mais lui semble adapté à l'évolution du quartier ;

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de l'avis favorable au projet ZAC route de Toulouse exprimé par Mr Dargelas.

Observation n°4/VO : Mr Eric Goutaille et Mme Claude Garnier, venus vérifier qu'ils ne sont pas concernés par l'expropriation sont propriétaires indivis des parcelles AM 111 et 571 route de Toulouse. Bien que non inclus dans la ZAC ils « formulent leur inquiétude sur le nombre de parkings publics le long de la route de Toulouse et sur l'augmentation de la circulation inhérente à l'arrivée des nouveaux habitants par centaines. L'absence de transports transversaux conséquents ne permettront pas au tramway seul de désengorger la circulation d'autant que le ratio de 1,3 places de parking par logement semble faible et que les gens seront obligés de se garer à l'extérieur ». Par ailleurs « la création du « centre-ville » commercial est très bienvenue ».

Avis du commissaire enquêteur :

Les deux parcelles dont sont propriétaires Mr Goutaille et Mme Garnier ne sont pas incluses dans le périmètre de la ZAC et ne sont donc pas concernées par l'expropriation. Néanmoins ils font part de leur inquiétude concernant le nombre de places de parkings le long de la route de Toulouse, l'augmentation de la circulation avec l'arrivée de nombreux habitants liée à la construction des 1350 logements prévus, l'absence de transports transversaux et le ratio de 1,3

places de stationnement jugé insuffisant. Le commissaire enquêteur comprend les inquiétudes exprimées par ailleurs partagées par la plupart des intervenants. L'étude d'impact précise que « le déploiement d'une nouvelle phase du tramway doit être mis à profit pour le développement d'un cadre urbain amène et pérenne au bénéfice des déplacements doux (marche, vélo). L'un des objectifs du projet d'aménagement vise à réduire la part modale de la voiture au cœur du projet, limiter les consommations d'énergie, limiter les nuisances acoustiques, olfactives et visuelles favoriser la pratique quotidienne de la marche et du vélo ». Pour le stationnement « il est prévu la limitation du nombre de places de parking par logement tout en prévoyant une offre suffisante pour ce secteur péri-urbain (1,3 places/logement en moyenne). Par ailleurs la réversibilité de ces places (rez de chaussée couverts pour les séquences Lanières et parkings silos pour la contre allée et le secteur Aristide Briand) et leur mutualisation permettront de limiter l'impact des stationnements au sol, d'éloigner la voiture du logement, de mettre en œuvre une gestion foisonnée (*ce terme restant à définir*) du nombre de places et offriront la possibilité d'accueil de services (autopartage, conciergerie) ».

Il s'agit donc là d'une politique volontariste et assumée de réduire l'impact de la voiture qui repose par ailleurs sur les préconisations du bureau d'étude SARECO qui a notamment estimé le besoin en stationnement à 1,3 places par logement en moyenne.

Observation n°5/VO : Mr Nguyen Ky (représenté par Mme Betaille) est « d'accord avec l'aménagement de la place A. Briand. Par contre nous arrivons à une défiguration totale du paysage urbain avec ces barres d'immeubles qui surgissent de partout (le lycée Vaclav Havel en est un exemple). La circulation routière qui était déjà bien compliquée (dès 17h) deviendra impossible. Comment aller chercher les petits enfants à l'école, au collège dans ce trafic ! Le quartier du Pont de la Maye avait « sa » vie de quartier, agréable courtoise... et déjà elle se détériore » ;

Avis du commissaire enquêteur :

A l'achèvement du projet l'impact sur le paysage sera fort puisqu'il sera profondément modifié. La requalification et la création de nouveaux espaces publics, de places, la construction de nouveaux bâtiments, de nouveaux cheminements revaloriseront fortement l'environnement paysager actuellement, il faut bien en convenir, peu valorisant du quartier. Le traitement de l'aménagement du secteur de la route de Toulouse se fera par séquences différencier. Une des grandes transformations du site portera sur la hauteur des bâtiments. Les bâtiments assez bas qui composent actuellement le secteur pourront être remplacés par des constructions atteignant pour certaines des niveaux supérieurs à R+5. Le commissaire enquêteur comprend les désagréments, notamment visuels, que peuvent causer la construction de « barres d'immeubles » dans un quartier qui en était dépourvu mais afin d'éviter des impacts trop forts sur les constructions ayant vocation à demeurer sur le secteur, essentiellement des maisons individuelles un travail très fin sur les transitions a été engagé au stade de la conception du projet avec des hauteurs favorisant systématiquement des transitions progressives avec celles existantes. A ce stade cet exercice est très prégnant sur les séquences d'Aristide Briand et des lanières.

L'étude d'impact précise que « le déploiement d'une nouvelle phase du tramway doit être mis à profit pour le développement d'un cadre urbain amène et pérenne au bénéfice des déplacements doux (marche, vélo). L'un des objectifs du projet d'aménagement vise à réduire

la part modale de la voiture au cœur du projet, limiter les consommations d'énergie, limiter les nuisances acoustiques, olfactives et visuelles favoriser la pratique quotidienne de la marche et du vélo ». Ces conditions et les aménagements prévus, nécessaires et dont la réalisation devra, pour le commissaire enquêteur, être affirmée, contrôlée et concrète en matière de sécurité devraient rendre plus aisés les déplacements à pied et donc permettre aux riverains de continuer à aller chercher leurs enfants à l'école.

Observation n°6/VO : Mr Tocheport (parcelles AM 738/739/470) considère que ce projet n'est pas « d'intérêt général quand cela ne concerne qu'une partie de la population. Les propriétaires laissés pour compte avec leurs biens (souvent achetés à crédit) n'ont pas grand-chose à faire face à la puissance des investisseurs ».

Avis du commissaire enquêteur :

Mr Tocheport conteste le caractère d'utilité publique du projet considérant que celui-ci s'exerce aux dépens d'une certaine partie de la population, à savoir les propriétaires, et constitue selon lui, « une atteinte à la propriété privée ».

L'article 545 du code civil prévoit que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ». Par ailleurs, le commissaire enquêteur rappelle que l'article L1 du nouveau code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit que « l'expropriation , en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste indemnité ».

Seule la déclaration d'utilité publique peut donc contraindre Mr Tocheport à céder son terrain dès lors qu'il est démontré que le dit projet est bien d'intérêt général et profite à l'ensemble de la collectivité. C'est bien tout l'objet de l'enquête publique en cours qui répondra à la question de savoir si le projet soutenu par La Fab peut être considéré comme d'utilité publique ou non et donc si Mr Tocheport devra céder ou non sa parcelle.

Observation n°7/VO : Mme M. Th Cristofini : « ce projet notamment place A. Briand me semble intéressant. En ce qui concerne tous les nouveaux logements il me semble que la circulation sera encore plus difficile. Malgré tout je trouve ce projet plutôt intéressant ».

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de l'avis favorable émis par Mme et M. Cristofini qui voient un intérêt certain dans la réalisation du projet, notamment la création de la place Aristide Briand. Ils s'interrogent toutefois sur l'augmentation de la circulation qui pourrait en résulter compte tenu du nombre de nouveaux arrivants dans le quartier.

Le commissaire enquêteur comprend ces inquiétudes déjà exprimées par ailleurs et partagées par la plupart des intervenants. L'étude d'impact précise que « le déploiement d'une nouvelle phase du tramway doit être mis à profit pour le développement d'un cadre urbain amène et pérenne au bénéfice des déplacements doux (marche, vélo). L'un des objectifs du projet d'aménagement vise à réduire la part modale de la voiture au cœur du projet, limiter les consommations d'énergie, limiter les nuisances acoustiques, olfactives et visuelles favoriser la pratique quotidienne de la marche et du vélo ». Pour le stationnement « il est prévu la limitation du nombre de places de parking par logement tout en prévoyant une offre suffisante pour ce secteur péri-urbain (1,3 places/logement en moyenne). Par ailleurs la réversibilité de ces places (rez de chaussée couverts pour les séquences Lanières et parkings silos pour la contre allée et le secteur Aristide Briand) et leur mutualisation permettront de limiter l'impact des stationnements au sol, d'éloigner la voiture du logement, de mettre en œuvre une gestion foisonnée (*terme qui reste à définir*) du nombre de places et offriront la possibilité d'accueil de services (autopartage, conciergerie) ».

Il s'agit donc là d'une politique volontariste et assumée de réduire l'impact de la voiture et de stabiliser la circulation à son niveau actuel.

Observation n°8/VO : Mme Josette Seyrolles considère « que l'aménagement de la place A. Briand est assez belle sur le VO (malgré la tour) mais attends de voir la réalisation. La massification urbaine se poursuit mais aucun aménagement de la route de Toulouse qui reste toujours encombrée de camions...de beaux jours nous attendent ! ».

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de l'intérêt de Mme Josette Seyrolles pour l'aménagement de la place A. Briand. Par ailleurs, le projet de la ZAC route de Toulouse a pour objectif de réduire l'impact de la voiture et de stabiliser la circulation à son niveau actuel. De même dans sa réponse au PV de synthèse adressé par le commissaire enquêteur, La Fab précise que « si le tramway offrira une alternative au « tout voiture » sur le secteur, plusieurs aménagements sont actuellement à l'étude par Bordeaux Métropole afin de fluidifier et stabiliser la circulation à son niveau actuel, avec la mise en place d'un giratoire sur le carrefour route de Toulouse, Bourlaux, Labro, la mise en sens unique de la rue de la République, interdisant ainsi toute sortie sur la route de Toulouse, la réalisation d'une nouvelle voie à l'est entre la rue Georges Clemenceau et la rue Labro, pouvant constituer également un itinéraire alternatif. »

Observation n°9/VO : Mr Marc Laveuve, dans un courrier adressé au commissaire enquêteur, fait part de ses remarques concernant l'espace à protéger Pagès, la « boucle douce », et le raccordement de la piste cyclable de l'avenue Clemenceau à la piste cyclable longeant la ligne du tramway sur la route de Toulouse.

« Espace à protéger Pagès, et « boucle douce » : on a bien compris dans cette déclaration préalable à l'enquête publique que l'objectif de La FAB est la densification urbaine pour cette partie des 50 000 logements liés à l'arrivée du tram. Dans cette DUP ainsi que dans l'étude d'impact associée, La FAB nous fait miroiter des solutions d'accompagnements qui seraient susceptibles d'assurer un cadre de vie agréable et qui, à mon avis, sont à ce stade du projet

une tromperie qu'il est difficile d'envisager émanant d'une administration au service des citoyens. Depuis 2013 La Fab au travers des différents documents de concertation, d'enquête publique ou d'étude d'impact nous affirme que l'espace Pagès est un espace naturel à protéger et présente « la boucle douce » comme itinéraire piéton et cycliste à créer. Ceci est réaffirmé dans le présent DUP et EI associé (page 13,24,57,61 du DUP et pages 129,130,136,138,195,204,206/212 de l'EI), soumis à l'enquête publique. Cependant ces deux programmes ne sont pas dans le périmètre de la ZAC tout en étant dans l'enquête publique, cette différence étant expliquée dans la page 12 de l'EI de 2014 : « le périmètre de la FAV va au-delà du périmètre de la ZAC ». Cette page a été supprimée dans la mise à jour de l'EI de 2016 et ne permet plus de comprendre la différence constatée.

Pour connaître le périmètre exact de la zone naturelle « Pagès » à sauvegarder, il suffit de se reporter au dossier de concertation de 2013 (*page 83 ci jointe*), page qui elle aussi a été supprimée sans qu'aucune autre limite n'ait été présentée ce qui permet d'avancer que l'on ne sait pas vraiment de quoi on parle réellement dans cette DUP. En conseil du quartier nord de Villenave d'Ornon du 10 octobre dernier, voici la réponse de la commune : la ville informe que la ZAC a dû être réduite faute de coût pour financer ces aménagements (zone naturelle de Pagès).

Cet espace à protéger existe-t-il encore réellement ? La Fab a-t-elle vraiment fait le nécessaire pour le protéger ? On peut en douter en faisant le tour de ce petit quartier où de grandes constructions sont en train d'émerger et rendent incompatibles cet espace avec une zone naturelle à protéger, même si cette officialisation devrait arriver (trop tard) en février prochain...

Il en découle que la boucle dite douce (pages 26,27 DUP et 138 de l'EI) du fait que la version proposée évite les voies routières, ne pourra plus traverser la zone Pagès comme présenté dans la DUP et devrait vraisemblablement se reporter sur l'avenue Clémenceau qui est en réaménagement et pour les vélos sur sa bande cyclable (déjà moins douce) qui ne sera pas en site propre. Son tracé n'est qu'approximatif, depuis 2014 La Fab n'a rien fait pour réserver son itinéraire, et les parcours qui pouvaient exister il y a deux ans (ex secteur Pagès) sont déjà impossibles du fait de nouvelles constructions et cela devrait continuer du fait de manque de volonté et d'anticipation de La Fab. On peut douter fortement de l'accomplissement de cette boucle douce, elle aussi en grande partie extérieure à la ZAC, et non financée, la Fab se contentera vraisemblablement d'utiliser les voies existantes.

La branche ouest, la plus intéressante, de ce projet car elle permet de relier le parc de Mussonville sur un parcours non urbanisé sera elle aussi vraisemblablement abandonnée, nous aurons ainsi une boucle qui ne bouclera pas et inintéressante pour notre cadre de vie. La question est de savoir pourquoi La fab nous trompe ainsi et nous propose dans sa DUP des aménagements qu'elle sait par avance qu'elle ne réalisera pas ou alors au rabais ».

« Raccordement de la piste cyclable de l'avenue Clémenceau à la piste cyclable de la route de Toulouse : Aucune précision dans ce dossier DUP des itinéraires cyclables et en particulier des continuités cyclables. Tout au long de la concertation engagée depuis septembre 2013 il n'a jamais été possible de connaître précisément le raccordement cyclable qui sera mis en place entre celui de l'avenue G. Clémenceau et celui qui longera le tram et la route de Toulouse pour remonter sur Bordeaux. A l'enquête publique de l'aménagement de l'avenue Clémenceau il nous a été répondu qu'il fallait attendre l'aménagement de la route de Toulouse. A l'enquête publique sur l'arrivée du tram sur la route de Toulouse il nous a été répondu que la voie cyclable serait connectée à la piste cyclable sur la route de Toulouse avec

des feux (sans autre précision), j'en conclus qu'il n'y aura pas de raccordements cyclables adaptés...

Dans le schéma ci-dessous on peut voir qu'en arrivant de l'avenue Clémenceau pour aller sur Bordeaux il faudrait 1) traverser la route de Toulouse puis la voie du tram, 2) longer la place A. Briand sur 100 mètres, 3) retraverser la voie de tram puis de nouveau la route de Toulouse. Il est fortement possible que ce parcours soit aussi celui de la « boucle douce » (où pourrait-elle passer ?). En conclusion on proposerait aux vélos arrivant de l'avenue Clémenceau et se dirigeant vers Bordeaux sur une distance de 100 mètres de traverser deux fois la route de Toulouse et la voie de Tram, au lieu de faire un accès direct sans aucune traversée de route ; il est à prévoir dans ce cas que de nombreux cyclistes éviteront ces traversées et couperont en empruntant le trottoir des piétons en dépit de la réglementation ».

Avis du commissaire enquêteur :

Concernant « Espace à protéger Pagès, et « boucle douce » : il paraît tout à fait excessif au commissaire enquêteur de parler de tromperie dans le cas présent. En effet il ne lui semble pas anormal qu'un projet d'une telle ampleur évolue sur plusieurs années, ce qui est le cas en l'occurrence pour le secteur Pagès, et subisse des modifications pour des raisons diverses, notamment de coûts. Le projet qui est soumis à l'enquête publique est bien celui qui doit être pris en compte et non les précédents.

Le commissaire enquêteur constate que le secteur Pagès ne fait pas partie du projet de ZAC sauf deux lanières à son extrémité ouest proches de la route de Toulouse. Il constate aussi que l'extrait du PLU approuvé par délibération du conseil CUB du 21 juillet 2006 indique que le secteur Pagès sera valorisé par la création d'un espace naturel public de cœur d'îlot en s'appuyant sur le patrimoine naturel paysager existant tout en préservant ses franges bâties. Les objectifs poursuivis sont les suivants : création d'un parc constitué du cœur vert de l'îlot, traversé par une circulation douce, création d'une frange d'habitat au nord de ce parc, y offrant des vues et développant une typologie d'habitat intermédiaire en bande ». Cette protection et valorisation figurant dans le PLU est confirmée dans l'EI page 130/212 : « Le secteur Pagès a été identifié dans le cadre des études urbaines et environnementales comme un secteur à conforter dans sa dimension d'espace naturel et accueillant la biodiversité. A ce titre les espaces natures de Pagès font l'objet d'une protection spécifique par le règlement d'urbanisme en vigueur et ne figurent pas dans le périmètre de la ZAC. **En effet aucune intervention de l'aménageur pour la réalisation d'aménagement ou de nouvelles constructions n'y est programmé** ». Il n'y aura donc pas de constructions nouvelles dans ce secteur du fait liées à la ZAC.

Le commissaire enquêteur constate que la boucle douce cyclable de 5 kms traversant le site du nord au sud n'est qu'évoquée dans l'EI, page 138/212. Elle est présentée comme un objectif encore à l'étude par les services de Bordeaux métropole non encore validée à ce stade ; sa création constituera un « facteur de lien entre le parc de Mussonville et le secteur de développement humain de la route de Toulouse. On ne peut donc, sauf à faire un procès d'intention, qu'attendre le résultat de l'étude de bordeaux Métropole tout en restant attentif à sa réalisation en tant qu'élément contribuant à l'amélioration de la qualité de vie des riverains. La Fab a assuré le commissaire enquêteur que « le sujet des circulations douces demeure un des éléments structurant du projet ZAC ».

Concernant le raccordement de la piste cyclable de l'avenue Clémenceau à la piste cyclable de la route de Toulouse La Fab, dans sa réponse au PV de synthèse adressé au commissaire enquêteur, précise que « Bordeaux Métropole aménage une piste cyclable tout le long de l'avenue Georges Clémenceau (travaux en cours) qui se connecte au carrefour avec la route de Toulouse. Dans l'optique d'une continuité cycles nord-sud, la piste cyclable de la rue Clémenceau sera connectée par la rue résidentielle Aurélie Ducros à la voie verte de l'avenue promenade puis à la piste cyclable du mail Terre Sud. De même les cycles pourront poursuivre sur la rive ouest de la route de Toulouse à partir de la place Aristide Briand sur la piste cyclable jusqu'au-delà de la rocade. Il en résulte que d'ici 2022...un itinéraire de piste cyclable nord-sud sera créé, dans le périmètre de la ZAC, assurant ainsi la continuité et la sécurisation des circulations douces. ».

Le plan programme des interventions sur la route de Toulouse pour ce qui concerne les mobilités douces confirme que la piste cyclable venant de l'avenue Georges Clémenceau s'interrompt au niveau du carrefour avec la route de Toulouse. Il faudra remonter la rue résidentielle Aurélie Ducros soit pour aller vers Bordeaux sans interruption, soit pour passer de l'autre côté de la route de Toulouse traverser au niveau de la station Aristide Briand. Pour le commissaire enquêteur il s'agit là d'une solution alternative acceptable, qui répond en partie aux préoccupations de Mr Laveuve, mais qui imposera que cette dernière traversée soit sécurisée. Par ailleurs il conviendra de prendre les mesures pour des raisons de sécurité visant à empêcher les cyclistes de traverser au niveau du carrefour avenue Georges Clémenceau/route de Toulouse.

Observation n°10/VO : Mme Batista Ramos « trouve ce projet intéressant, cependant le paysage se transforme en barres de béton, la circulation s'amplifie, et il devient dangereux de fréquenter à pied le quartier. Le quartier du Pont de la Maye était si serein et paisible pour y vivre. N'oublions pas les personnes en place depuis de nombreuses années qui faisaient vivre la localité et qui ont fait l'âme du quartier...Ce bien être était l'âme du quartier ».

Avis du commissaire enquêteur :

A l'achèvement du projet l'impact sur le paysage sera fort puisqu'il sera profondément modifié. La requalification et la création de nouveaux espaces publics, de places, la construction de nouveaux bâtiments, de nouveaux cheminements revaloriseront fortement l'environnement paysager actuellement, il faut bien en convenir, peu valorisant du quartier. Le traitement de l'aménagement du secteur de la route de Toulouse se fera par séquences différencierées. Une des grandes transformations du site portera sur la hauteur des bâtiments. Les bâtiments assez bas qui composent actuellement le secteur pourront être remplacés par des constructions atteignant pour certaines des niveaux supérieurs à R+5. Le commissaire enquêteur comprend les désagréments, notamment visuels, que peuvent causer la construction de « barres d'immeubles » dans un quartier qui en était dépourvu mais afin d'éviter des impacts trop forts sur les constructions ayant vocation à demeurer sur le secteur, essentiellement des maisons individuelles un travail très fin sur les transitions a été engagé au stade de la conception du projet avec des hauteurs favorisant systématiquement des transitions progressives avec celles existantes. A ce stade cet exercice est très prégnant sur les séquences d'Aristide Briand et des lanières.

L'étude d'impact précise que « le déploiement d'une nouvelle phase du tramway doit être mis à profit pour le développement d'un cadre urbain amène et pérenne au bénéfice des déplacements doux (marche, vélo). L'un des objectifs du projet d'aménagement vise à réduire la part modale de la voiture au cœur du projet, limiter les consommations d'énergie, limiter les nuisances acoustiques, olfactives et visuelles favoriser la pratique quotidienne de la marche et du vélo ». Ces conditions et les aménagements prévus ou nécessaires en matière de sécurité devraient rendre plus aisés les déplacements à pied et donc permettre aux riverains de continuer à aller chercher leurs enfants à l'école.

b) Registre d'enquête déposé à la Mairie de Bègles

Observation n°1/Bègles : Mr Thibaud Desbarbieux « sans remettre en cause l'objectif d'aménager ce secteur de la route de Toulouse pour dynamiser le tissu commercial et requalifier les espaces publics, s'interroge sur la bonne prise en compte des impacts en termes de trafic à une plus large échelle. Je partage l'objectif de réduire la place de la voiture et de favoriser l'essor des transports en commun. Toutefois les mesures prises me semblent insuffisantes pour éviter les phénomènes de report sur les axes parallèles et notamment la rue Jeanne d'Arc. Du fait des travaux Pont de la Maye et le long des quais nous avons déjà constaté une hausse importante du trafic en 2016 que Bordeaux métropole est sûrement capable de confirmer. Ma crainte est que cela soit conforté de manière pérenne si des mesures ne sont pas prises (zones30, feux, aménagements piétonniers et cyclables). Avec les impacts en termes de dangerosité et de bruit (la rocade proche étant déjà insupportable) que cela génère ».

Avis du commissaire enquêteur :

Mr Thibaud Desbarbieux soulève, à juste titre selon le commissaire enquêteur, la question des flux circulatoires supplémentaires, qui pourraient conduire à la congestion du site, avec pour conséquences, qu'il subit déjà et si rien n'est fait, des reports de circulation sur les axes parallèles générant des nuisances nouvelles (sécurité, bruit, trafic) pour des riverains jusque-là à l'écart. L'étude d'impact ne produit pas d'étude opérationnelle analysant cette problématique avec rigueur et précision et proposant des solutions efficaces

Dans sa réponse au PV de synthèse adressé par le commissaire enquêteur, La Fab précise que « si le tramway offrira une alternative au « tout voiture » sur le secteur, plusieurs aménagements sont actuellement à l'étude par Bordeaux Métropole afin de fluidifier et stabiliser la circulation à son niveau actuel, avec la mise en place d'un giratoire sur le carrefour route de Toulouse/Bourlaux/Labro, la mise en sens unique de la rue de la République, interdisant ainsi toute sortie sur la route de Toulouse, la réalisation d'une nouvelle voie à l'est entre la rue Georges Clemenceau et la rue Labro, pouvant constituer également un itinéraire alternatif ». Ces mesures paraissent insuffisantes au commissaire enquêteur et, en tout cas, devraient être rendues opérationnelles dans les meilleurs délais. On peut comprendre les difficultés posées par des travaux de plus grande ampleur pour les résoudre, notamment dues au fait que l'on soit en zone très urbanisée donc soumise à des contraintes fortes en terme de libération d'emprise foncière, leur coût ou encore environnementales (zone humide). Néanmoins il s'agit pourtant là d'un des enjeux majeurs pour la réalisation du projet et la qualité de vie offerte aux riverains.

Observation n°2/Bègles : Mme Marthe Rigouleau et Mr Michel Rigouleau « depuis l'arrivée du tramway il est plus difficile de stationner dans notre rue et l'ajout d'un urbanisme supplémentaire risque de compliquer encore plus la circulation du Pont de la Maye ».

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire comprend les inquiétudes exprimées par Mme et Mr Rigouleau, déjà exprimées par la quasi-totalité des intervenants. L'étude d'impact précise que « le déploiement d'une nouvelle phase du tramway doit être mis à profit pour le développement d'un cadre urbain amène et pérenne au bénéfice des déplacements doux (marche, vélo). L'un des objectifs du projet d'aménagement vise à réduire la part modale de la voiture au cœur du projet, limiter les consommations d'énergie, limiter les nuisances acoustiques, olfactives et visuelles favoriser la pratique quotidienne de la marche et du vélo ». L'objectif recherché est de stabiliser la circulation à son niveau actuel. Dans sa réponse au PV de synthèse adressé par le commissaire enquêteur, La Fab précise que « si le tramway offrira une alternative au « tout voiture » sur le secteur, plusieurs aménagements sont actuellement à l'étude par Bordeaux Métropole afin de fluidifier et stabiliser la circulation à son niveau actuel, avec la mise en place d'un giratoire sur le carrefour route de Toulouse/Bourlaux/Labro, la mise en sens unique de la rue de la République, interdisant ainsi toute sortie sur la route de Toulouse, la réalisation d'une nouvelle voie à l'est entre la rue Georges Clemenceau et la rue Labro, pouvant constituer également un itinéraire alternatif ». Même si ces mesures risquent d'être insuffisantes, on peut espérer que des études opérationnelles soient rapidement conduites pour, en concertation avec les élus et la population, permettre de trouver des solutions acceptables et efficaces à cette question majeure pour la qualité de vie des riverains.

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

ENQUETE PUBLIQUE
relative à

la déclaration d'utilité publique d'un projet de réalisation d'une zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur les communes de Bègles et Villenave d'ornon

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Enquête réalisée du 21 novembre 2016 au 23 décembre 2016

Commissaire enquêteur : Monsieur Gilles ROBERT

Dossier N° E16000183/33 du 11/10/2016

Conclusions

Sur la régularité du déroulement et de la procédure d'enquête

Sur le déroulement et la procédure d'enquête

Suite à la demande du directeur général de La Fabrique de Bordeaux Métropole en date du 11 juillet 2016 et après désignation par décision N° E16000183/33 en date du 11/10/2016 du commissaire enquêteur par monsieur le Président du Tribunal Administratif du BORDEAUX, monsieur le Préfet de la GIRONDE, par arrêté préfectoral en date du 20 octobre 2016 a fixé les modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de « réalisation par La Fabrique de Bordeaux Métropole de la zone d'aménagement concerté 'Route de Toulouse » sur le territoire des communes de Bègles et Villenave d'Ornon ».

Cette enquête qui a été ouverte sur le territoire des communes de Villenave d'Ornon (siège de l'enquête) et de Bègles s'est déroulée pendant 33 jours du 21 novembre 2016 au 23 décembre 2016 inclus.

Les registres d'observation ainsi que deux dossiers complets et conformes à la réglementation ont été tenus à la disposition du public dans les locaux des mairies de Villenave d'Ornon et de Bègles pendant toute la durée de l'enquête aux jours et heures d'ouverture des bureaux.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public lors des 6 permanences qui ont été assurées dans chacune des deux mairies (3 à Villenave d'Ornon et 3 à Bègles) et qui se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation.

Les parutions légales informant le public de la tenue de l'enquête dans 2 journaux et à 2 reprises ont bien été réalisées. De plus, l'avis d'enquête a bien été apposé du 6 novembre au 23 décembre 2016 aux emplacements réservés à cet effet comme en attestent les deux certificats d'affichage (cf pièces jointes D6). Par ailleurs le pétitionnaire a fait procéder à l'affichage de l'avis d'enquête publique sur 9 sites dans le périmètre du projet, affichage dont la présence a été constatée à trois reprises par huissier de justice (cf pièce jointe D9).

L'enquête s'est terminée le 23 décembre 2016. A l'issue les deux registres ont été clos par le commissaire enquêteur et remis avec les deux dossiers soumis à l'enquête en mains propres au commissaire enquêteur.

Après analyse des observations, le commissaire enquêteur a adressé par courriel à La Fab le 24 décembre un procès-verbal et un mémoire de questions auxquels La Fab a répondu par courriel le 4 janvier 2017. Les réponses du pétitionnaire ont été intégrées dans les avis du commissaire enquêteur.

L'enquête s'est déroulée sans incident, selon le calendrier prévu et les modalités prescrites par l'arrêté du 20 octobre 2016 de Monsieur le préfet de la Gironde qui l'a ordonnée.

En conclusion le commissaire enquêteur considère que l'enquête s'est déroulée en conformité avec la réglementation.

Rappel de l'objectif de l'enquête

L'enquête a pour objectif de recueillir l'avis du public et de se prononcer sur l'utilité publique du projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur le territoire des communes de Bègles et de Villenave d'Ornon.

Inscrite dans le cadre général de l'opération « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs » et après étude approfondie, il est apparu que seule une opération d'aménagement public pouvait garantir l'engagement d'une réelle mutation de la route de Toulouse, axe principal d'entrée sud de l'agglomération bordelaise dédié au transit routier où les espaces publics sont absents, au tissu bâti vétuste et de faible densité, compte tenu des coûts élevés du foncier, de la nécessaire relocation des activités commerciales dans des opérations à tiroir, et la volonté de créer des espaces publics attractifs et qualitatifs accompagnant l'extension de la ligne C du Tramway au sud de la rocade.

Cette opération d'aménagement de la « route de Toulouse », dont le mode opérationnel retenu est celui d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à maîtrise foncière partielle permettant de limiter les expropriations vise à requalifier et à redynamiser l'ensemble du quartier par la création d'un projet urbain d'ensemble.

L'intervention publique sera ciblée sur quelques îlots opérationnels stratégiques qui joueront un effet de levier pour motiver l'investissement privé et amorcer la requalification de ce quartier.

Le périmètre du projet de ZAC s'étend sur 15,1 ha comprenant 193 parcelles dont 129 parcelles privées représentant environ 75 000m² et 48% de l'assiette foncière du périmètre de l'opération d'aménagement.

Le projet d'expropriation pour cause d'utilité publique porte sur 40 logements sur la totalité de la ZAC. Il convient de préciser à ce stade que les collectivités (Bordeaux métropole, les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon) ainsi que La Fab sont déjà propriétaires de biens qu'ils ont acquis par voie de préemption ou par négociation amiable dans le but d'anticiper la réalisation de l'opération d'aménagement à hauteur de 34 000m².

Sur le projet et le contenu du dossier

Pour le commissaire enquêteur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet ZAC Route de Toulouse soumis à l'enquête publique, élaboré par le bureau d'études BURGEAP est **complet sur le plan de la forme** et comprend conformément à

l'article R 11-3 du code de l'expropriation et à l'article R-123-8 du code de l'environnement, une étude d'impact assortie d'un résumé non technique. L'étude d'impact est conforme aux dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement et s'appuie sur de nombreuses notes techniques.

Sur le fond, le dossier mis à l'enquête publique est relativement complet, précis, bien argumenté et illustré. **On regrettera néanmoins, du point de vue du commissaire enquêteur, que la partie transports et mobilité ne soit pas étudiée avec plus de rigueur et de précision, de manière prospective, notamment du point de vue des conditions de circulation routière qui constituent la principale interrogation du public ou réserve des élus comme c'est le cas du Maire de Villenave d'Ornon qui conditionne la délivrance des permis de construire à la production d'un plan de circulation et de stationnement.** Il nous semble manquer une étude approfondie faisant apparaître les différentes hypothèses structurantes, favorables au projet ou non. Ces hypothèses relatives au développement de la circulation (augmentation et/ou stabilisation du trafic, déversement de la circulation des voies adjacentes sur la route de Toulouse, insuffisance des stationnements, reports de circulation sur les axes parallèles) permettraient d'étudier les conséquences en matière de gestion du trafic et de proposer des solutions concrètes. De même apparaissent insuffisamment pris en compte les risques en matière de sécurité liés au trafic compte tenu de la configuration du projet : tramway qui coupe la route au niveau de la place Aristide Briand, transports doux et piétons sur la rive est de la route de Toulouse et commerces sur la rive ouest impliquant de fréquentes traversées de la route de Toulouse par des piétons et des vélos. Ces traversées semblent devoir être sécurisées. Le dossier ne précise pas vraiment comment.

La délibération n°2016/156 du 25 mars 2016 approuvant le dossier de réalisation de ZAC et le traité de concession évoque en page 4/18 « la réalisation d'études en vue d'une meilleure gestion du trafic de la route de Toulouse ». Elles apparaissent indispensables et on peut penser qu'elles auraient dû être menées bien avant de façon à en avoir les conclusions avant le démarrage concret du projet.

Su l'avis émis par les services de l'Etat

En liminaire, dans le cadre de la procédure de création de ZAC, cette étude d'impact a fait l'objet d'un premier avis de l'autorité environnementale (AE) en date du 25 septembre 2014 puis d'un second daté du 4 février 2015, pour tenir compte des évolutions du projet urbain. L'étude d'impact a alors fait l'objet d'un avis favorable de l'autorité environnementale considérant que l'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante et fait ressortir les principaux enjeux de l'étude, recommandant toutefois la prise en compte des remarques portant sur le choix du scénario énergétique, le risque inondation, les sols pollués, ainsi que sur la représentation cartographique et la quantification des impacts sur le milieu naturel, et préconisant d'expliquer la manière dont la conception du projet a pris en compte la présence de la route de Toulouse, fortement génératrice de nuisances en intégrant des mesures permettant de garantir un cadre de vie agréable aux futurs habitants.

Après actualisation du projet urbain par le porteur de projet, les observations l'AE figurant dans ce dernier avis ont fait l'objet d'un addendum en mars 2015.

« Dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, le porteur de projet a actualisé l'étude d'impact du projet. Cette actualisation, à l'exception de la prise en compte du risque d'inondation n'est pas de nature, selon l'autorité environnementale, à modifier les observations figurant dans l'avis du 4 février 2015 auxquelles il convient donc de se référer et auxquelles le porteur de projet a répondu dans son addendum de mars 2015. L'ensemble de ces éléments devront figurer dans le dossier soumis à enquête publique. »

Le commissaire enquêteur confirme que l'avis figurant dans le dossier relié d'enquête préalable soumis à enquête publique est daté du 21 septembre 2016 et que l'avis modificatif du 4 février 2015 était également joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Concernant la **prise en compte du risque inondation**, l'AE considère que dans le dossier celle-ci repose sur les PPRI approuvés en 2005 ». Or depuis, des études concernant la révision des aléas ont été menées et leur résultat indique un accroissement de la zone impactée par ce risque. Il convient donc que le porteur de projet réévalue la prise en compte du risque inondation en considérant ces derniers éléments de connaissance » Au cours de son entretien avec les représentantes de La fab (cf paragraphe 2.2 ;2 ci-avant) il a été indiqué au commissaire enquêteur que « le seul secteur aujourd'hui concerné par le PPRI en vigueur est l'îlot Labro, au nord du périmètre. Au regard des cartographies du futur PPRI révisé, d'ores et déjà disponibles sur le site internet de l'Etat, l'îlot Labro ne figurera plus en zone inondable, ce qui nous a été confirmé par les services de l'Etat ». Ceci nous a été aussi évoqué par Mr Rodrigo de la mairie de Bègles. **Il conviendra toutefois de confirmer ce point.**

Le commissaire enquêteur n'a pas de remarques complémentaires et partage sans réserve les conclusions de l'avis de l'AE du 4 février 2015 qui, rapportées aux objectifs du projet (équilibre ville nature, renforcement de la trame verte par la valorisation du delta vert, ouverture du parc de Mussonville et sa prolongation par une liaison verte jusqu'à la place Aristide Briand, développement des circulations douces tramway, piétons, cycles) et aux enjeux nul à modéré relatifs l'impact sur les milieux physique (dépollution de sols pollués localement prise en compte, pas d'enjeu Natura 2000, cartographie des espèces protégées dans le secteur d'étude) et naturel à l'exception de la qualité de l'air qui représente un enjeu fort du fait de l'importance de la circulation automobile que le projet a en partie pour objectif de maîtriser, ne sont pas pour lui, de nature à remettre en cause le caractère d'utilité publique de celui-ci. Il conviendra toutefois d'intégrer dans la réalisation du projet les conséquences d'éventuels nouveaux risques issus du futur PPRI révisé, à priori effectif en 2018.

Sur le bilan de la concertation

Une concertation a été ouverte par délibération n°2013/0625 en date du 27 septembre 2013, approuvée à l'unanimité des membres du conseil de la communauté urbaine. Elle était relative « aux études lancées sur le secteur compris entre les sites Bègles-Labro et Villenave d'Ornon-Pont de la Maye ». Cette concertation, qui a duré deux ans, a été close le 29 mai 2015. Elle s'est notamment traduite par trois réunions d'un groupe de travail composé d'environ 20

habitants, commerçants, représentants associatifs de Bègles et Villenave d'Ornon, ainsi que par une réunion publique avec les habitants des deux villes organisée le 20 mai 2015.

« Globalement il n'a pas été relevé d'opposition de la part des participants au projet d'aménagement proposé et débattu ; la nécessité d'agir pour réaménager la section de la route de Toulouse impactée par l'extension du tramway fait consensus. La durée projetée de l'opération, l'engagement d'un pilotage public, l'assurance de la poursuite de la concertation tout au long de l'opération ont rassuré les habitants qui semblent adhérer aux objectifs publics portés par les collectivités » (paragraphe 2.2 page 4. Le bilan de la concertation / délibération n°23082 du conseil du 25 septembre 2015).

On peut donc en conclure que la population des deux communes a été effectivement associée en amont à l'élaboration de ce projet de ZAC ce qui peut expliquer en partie que l'enquête publique n'ait connu qu'une faible fréquentation et opposition à la DUP, bien qu'en conclusion (page 11) du paragraphe IV de l'annexe à la même délibération que ci avant il soit admis que « 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. ».

La délibération n°23082 du 25 septembre 2015 relative à la création de la ZAC et à la clôture de la concertation a été adoptée à l'unanimité des membres du conseil de la communauté urbaine.

Ces délibérations, globalement favorables au projet, figurent dans le dossier soumis à l'enquête publique et ont pu être consultées par les personnes intéressées. Elles n'ont fait l'objet d'aucune remarque, sans doute en partie du fait du bon déroulement de la concertation.

Le commissaire enquêteur relève qu'au cours de cette concertation, « la question la plus débattue a été celle de la circulation et du stationnement, les participants étant encore sceptiques quant à la capacité du dispositif urbain à absorber à la fois les besoins des nouvelles populations et les trafics existants. 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 ». C'est cette même question qui revenue en tête des observations émises par les différents intervenants lors de l'enquête publique. Stratégique, elle doit donc être l'objet d'une grande attention.

Sur la participation et les observations du public

Le commissaire enquêteur considère que l'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions malgré une faible participation du public lors des 6 permanences, constitué en grande partie de personnes favorables au projet. Tous ceux qui souhaitaient s'exprimer oralement ou par écrit ont pu le faire.

On relève une fréquentation totale de 19 personnes pour 12 contributions uniquement écrites. La fréquentation la plus forte a été à la mairie de Villenave d'Ornon avec 10 observations, pour 2 contributions à la mairie de Bègles. **Sur les 12 contributions, 10 sont favorables au projet de la ZAC route de Toulouse.**

Ces contributions personnelles, outre leur intérêt général pour le projet soulignent principalement l'intérêt de la création d'un centre-ville place Aristide Briand à Villenave d'Ornon, la dynamisation de l'activité commerciale, la requalification des espaces publics tout en faisant malgré tout part de leur inquiétude concernant le trafic routier route de Toulouse, son augmentation prévisible avec l'arrivée de nouvelles populations entraînant des conditions de circulation plus difficiles et des aménagements insuffisants en termes de sécurité (7/12). Un petit nombre critique l'absence de transports transversaux et de prise en compte des reports de circulation sur les axes extérieurs à la ZAC, un ratio de parkings jugé insuffisant, et une défiguration du paysage urbain par la construction de barres d'immeubles.

2 personnes sur 12 se sont clairement exprimées contre. Elles considèrent pour la première que ce projet n'est pas « d'intérêt général car il ne concerne qu'une partie de la population et se fait aux dépends des propriétaires, laissés pour compte avec leurs biens (souvent achetés à crédit) et impuissants face à la puissance des investisseurs, ou, pour la seconde que ce projet de DUP, qualifié de « tromperie », ne prend pas vraiment en compte pas comme prévu initialement, la protection de l'espace naturel Pagès (cf le dossier de concertation de 2013), entraîne l'impossibilité de réaliser « la boucle douce » et l'absence de raccordements cyclables adaptés entre les pistes cyclables de l'avenue Georges Clémenceau et la route de Toulouse.

Il a été répondu dans le rapport de manière individualisée et argumentée à toutes ces observations, s'appuyant chaque fois que possible sur les réponses apportées par La Fab dans son courrier répondant au procès-verbal de synthèse et aux questions posées par le commissaire enquêteur (cf annexes C1 et C2).

Le commissaire enquêteur constate que la majorité des contributions correspondent :

-à une approbation par la majorité des intervenants du projet de ZAC et ses conséquences en matière de requalification des espaces publics et de redynamisation commerciale,

-à une inquiétude forte en matière de dégradation des conditions de circulation de la route de Toulouse (augmentation du trafic, crainte pour la sécurité, reports de circulation sur les axes transversaux, ratio de parking insuffisant),

à une inquiétude en matière d'environnement (défiguration du quartier par des barres d'immeubles, qui reste de l'appréciation personnelle, protection du secteur Pagès, impossibilité de réaliser la « boucle douce »), qui reste limitée et paraît non justifiée au commissaire enquêteur pour ce qui concerne le secteur Pagès dont les espaces de nature ont été rendus inconstructibles dans le cadre du PLU à l'issue de sa 8^e modification et qui ne figure pas dans le projet de ZAC, et la boucle douce qui demeure un élément structurant du projet ZAC dont rien ne permet d'affirmer à ce stade qu'elle ne sera pas réalisée).

à quelques propositions auxquelles il est d'ores et déjà répondu de manière positive à certaines relatives au parking relais au départ du tramway à hauteur du Géant Casino au sud de l'échangeur 18 et à la mise à sens unique de l'avenue de la République. Reste

l'aménagement d'une piste cyclable sur l'ensemble de la route de Toulouse en direction de l'aménagement d'une piste cyclable sur l'ensemble de la route de Toulouse en direction de Bordeaux qui paraît tout à fait souhaitable au commissaire enquêteur même si sa réalisation compte tenu de la densité de l'urbanisation et du trafic dans cette zone le rend difficile. Pour ce qui est de « l'étude des stationnements dans les parkings aériens à Bègles qui créent de gros problèmes » et qui pour le commissaire enquêteur revient à évoquer le « déversement » sur la route de Toulouse de toute la circulation venant de Terre Sud et des ensembles urbains qui la bordent, celle-ci est à prendre en compte dans une étude plus globale conduite au niveau de Bordeaux métropole sur l'évolution du trafic routier sur cet axe.

Au regard de la majorité très large des contributions favorables au projet, des avantages considérés et des inquiétudes exprimées principalement relatives à l'évolution du trafic routier route de Toulouse, le commissaire enquêteur constate que pour les intervenants les avantages du projet l'emportent largement sur les inconvénients allant ainsi dans le sens de son utilité publique. Il conviendra néanmoins de prendre en compte de manière rationnelle dans une étude complémentaire rigoureuse et précise, si elle n'existe déjà, les différentes hypothèses structurantes d'évolution du trafic routier sur la route de Toulouse, les difficultés potentielles ou prévisibles, notamment en matière de stationnement, de sécurité pour les circulations douces et de conséquences sur l'activité commerciale, qui pourraient être créées par son augmentation, et qui pourraient aboutir à une congestion du quartier et une dégradation des conditions de vie des habitants, contraire à l'objectif recherché. Le commissaire enquêteur rappelle qu'il s'agit là aussi d'une demande conditionnante du Maire de Villenave d'Ornon eu égard à la délivrance des permis de construire.

Sur l'analyse bilancielle

Le sens de l'avis motivé qui doit être rendu par le commissaire enquêteur dans le cadre de la procédure de la déclaration publique, nécessite qu'il soit répondu trois questions :

- 1 l'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?
- 2 les expropriations sont-elles nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?
- 3 Quel est le bilan entre le coût et les avantages de l'opération ?

1 – L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ; est elle conforme à l'intérêt général ?

Cadre général de l'opération

La route de Toulouse, dans sa partie située sur les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon, constitue une des entrées principales du Sud de l'agglomération bordelaise. C'est un axe routier extrêmement fréquenté, avec une moyenne de 24 000 véhicules/jour au niveau du Pont de la Maye, qui se caractérise :

-par une infrastructure dédiée à la circulation automobile et aux bus, sans végétation,

-par un tissu commercial de part et d'autre de la route diversifié mais anarchique et installé dans un bâti vieillissant et de faible qualité, alternant entre commerces de proximité et spécialisés,

-par une urbanisation linéaire, basse et peu dense, disparate et sans unité architecturale aucune, par la présence d'espaces naturels majeurs en deuxième ligne peu valorisés et peu faciles d'accès.

Objectifs principaux et enjeux liés à la requalification et la redynamisation de cette zone :

-densification urbaine de la route de Toulouse avec une priorité au développement de la fonction logement en phase avec la prolongation de la ligne C du tramway et la démarche « 50 000 logements »,

-production diversifiée de logements et d'une offre attractive en matière de logement social et de mixité sociale visant à répondre aux objectifs du programme local de l'habitat (PLH) sur ces deux communes,

-développement d'une stratégie d'accompagnement des mutations commerciales et de renforcement de l'offre,

-création d'espaces publics attractifs de qualité en lien avec les nouvelles stations du tramway,

-mise en réseau des espaces publics avec les grands espaces de nature du secteur et préservation des éléments naturels du territoire,

-mise en œuvre de schémas de déplacements tous modes : tramway, réseau bus, cycles, piétons, automobiles.

Ce projet urbain d'ensemble s'appuie sur une stratégie territoriale se caractérisant par les axes suivants :

-passage du tramway en arrière-plan sur la partie est de la route de Toulouse, sur une contre-allée dédiée au tramway et aux modes doux,

-réaménagement importants de lieux d'intensité urbaine, place Aristide Briand, secteur Labro,

-espaces publics de qualité assurant des continuités avec l'existant et création d'espaces traversants reliant la route de Toulouse à la contre-allée du tramway et son mail piéton.

Le périmètre de la ZAC, d'environ 15 ha, est celui de l'intervention de l'aménageur au sein duquel il procède à des acquisitions foncières, des consultations d'opérateurs immobiliers et à l'aménagement des espaces publics. Il s'agit d'une ZAC à maîtrise foncière partielle. Plus précisément La Fab n'a pas vocation à se porter acquéreur de l'intégralité du foncier compris dans la ZAC route de Toulouse. La mise en œuvre de ce projet de requalification s'appuie en effet sur une intervention foncière de La Fab sur des pôles stratégiques, situés notamment

au niveau des futures stations de tramway (Terre Sud, Aristide Briand) qui constitueront des points de repères dans le paysage urbain et auront vocation à amorcer une dynamique de renouvellement du tissu urbain. **L'intervention de La Fab concerne également des fonciers complexes dont on peut considérer que la mutation suppose une intervention contraignante de la puissance publique.** Des polarités majeures vont progressivement émerger sous l'impulsion de la Fab pour asseoir l'évolution de la morphologie de la route de Toulouse. Outre les emprises des futurs espaces publics, **La Fab acquièrera donc l'assiette foncière de ces îlots identifiés comme stratégiques, qui représentent une surface totale de 43500m² permettant d'assurer la réalisation de 729 logements, soit 55% du programme de construction, et 6100m² commerciaux.**

Sur le reste des îlots compris dans la ZAC, dits conventionnés, qui couvrent une surface totale d'environ 25000m² et représentent 600 logements à réaliser ainsi que 3100 m² commerciaux, le rôle de La Fab consistera à encadrer les projets de constructions nouvelles portées par des opérateurs privés (promoteurs ou non, déjà propriétaires du foncier ou bien amenés à l'acquérir à l'amiable). Il s'agit d'îlots dont la maîtrise foncière publique n'apparaît pas comme étant un préalable à leur mutation et ne supportent pas d'espaces ou d'équipements publics. L'intervention de La Fab permettra néanmoins sur ces secteurs de garantir la cohérence urbaine, architecturale et programmatique de l'opération.

Cette stratégie permet de limiter sensiblement l'investissement public tout en permettant de recueillir des constructeurs des îlots conventionnés des participations contribuant au financement des équipements publics de la ZAC.

Cette opération s'inscrit dans le projet d'aménagement plus global appelé « 50 000 logements nouveaux autour des axes de transports publics » porté par Bordeaux Métropole émanation des 28 communes actionnaires dont les communes de Villenave d'Ornon et Bègles, ayant pour objectifs de mettre en œuvre un projet urbain et une politique locale de l'habitat et de réaliser des équipements collectifs. En l'occurrence ce projet entre bien dans le cadre des compétences qui sont dévolues à Bordeaux Métropole par la Loi notamment en matière d'aménagement de l'espace métropolitain, de création, d'aménagement et d'entretien des espaces publics ou encore en matière de politique locale de l'Habitat. Il a été arrêté à l'unanimité des membres du conseil de la communauté urbaine dans sa nature et ses caractéristiques essentielles par délibération en date du 25 septembre 2015. Il est issu, outre des études menées dans le cadre des aménagements envisagés, d'un avis majoritaire du public lors de la concertation qui s'est déroulée du 27 septembre 2013 au 29 mai 2015 et dont le bilan a, là aussi, été approuvé à l'unanimité des membres du conseil de la communauté urbaine par délibération n°23082 du conseil en date du 25 septembre 2015.

Bordeaux Métropole en a confié l'animation, la coordination, et la réalisation d'aménagement à la Société Publique Locale « La Fabrique de Bordeaux Métropole ».

De par le traité de concession entre Bordeaux Métropole et la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole transmis au représentant de l'Etat le 8 avril 2016 en son article 2, la SPL La Fab reçoit pour mission « a) d'acquérir la propriété à l'amiable ou par voie de préemption ou d'expropriation, prendre à bail emphytéotique ou à construction les biens immobiliers bâtis ou non bâtis, ainsi que les droits mobiliers dans le périmètre de l'opération ainsi que ceux qui, situés en dehors de ce périmètre, sont strictement nécessaires pour la réalisation de

l'opération. La ZAC concédée étant à maîtrise foncière partielle, une liste des propriétés à acquérir accompagnée d'un plan parcellaire est annexée au dossier de réalisation ».

Caractère d'intérêt général de l'opération :

La nature et les caractéristiques essentielles de l'opération d'aménagement constituent la réponse à l'interrogation sur l'intérêt général du projet. En effet celui-ci se traduira concrètement par des évolutions positives significatives, utiles à la collectivité et générant un gain pour la population par rapport à la situation actuelle à travers :

- une nouvelle offre, à dimension sociale affirmée, en matière de logements avec la construction sur l'ensemble de la ZAC d'environ 1300 logements dont plus de la moitié sera composée de logements sociaux, en accession sociale, ou abordable, redonnant par ailleurs une unité architecturale à une zone qui s'est constituée de « bric et de broc »,

- une offre commerciale nouvelle, dynamique et plus qualitative sur plus de 9000 m² en final sur l'ensemble de la ZAC pour 3800 m² actuellement, visant à renforcer et faire muter le linéaire commercial sachant qu'une partie des commerces existants seront transférés aux rez de chaussée des nouveaux programmes de logement,

- une offre paysagère nouvelle et cohérente avec l'aménagement d'espaces publics de qualité pour près de 30000 m², notamment à travers la création de la place Aristide Briand, devenant la véritable place de centre-ville de Villenave d'Ornon jusque-là manquante, la place Terre Sud, offrant une nouvelle polarité urbaine et commerciale et confortant l'entrée sud sur un espace naturel majeur, le parc de Mussonville et le delta vert.

- la préservation et la valorisation des espaces naturels de ce territoire tels que le parc de Mussonville, la promenade de l'Estey de Franc, le Delta Vert,

- une offre nouvelle en matière de mobilité, offrant une alternative à l'automobile, avec la création de l'avenue promenade dédiée au tramway et aux circulations douces, piétons et cycles, conçue dans une ambiance paysagère permettant de relier le parc de Mussonville et la Place Aristide Briand,

- la réalisation d'équipements publics de superstructure avec la création au profit de la ville de Bègles d'une classe maternelle et de deux classes élémentaires ainsi que de 15 places de crèche et d'une classe maternelle au profit de la ville de Villenave d'Ornon.

On notera aussi qu'un certain nombre de services d'intérêt général seront maintenus sur site tels que la salle Méliès ou simplement transférés à proximité directe de la ZAC tels que le bureau de poste avec ses fonctions courrier et banque postale.

On ajoutera une amélioration significative de l'image de cette zone et de l'entrée Sud digne d'une grande agglomération comme Bordeaux, qualifiée aujourd'hui dans un article du journal Sud-Ouest daté du 4 janvier 2017 de « site ayant des allures de friches », générant une attractivité nouvelle, offrant aux riverains des conditions et une qualité de vie nettement améliorées, ainsi qu'une valorisation de leurs biens.

Enfin on rappellera que ce projet a reçu un avis favorable de l'autorité environnementale daté du 4 février 2015 qui, rapportées aux objectifs du projet (équilibre ville nature, renforcement de la trame verte par la valorisation du delta vert, ouverture du parc de Mussonville et sa prolongation par une liaison verte jusqu'à la place Aristide Briand, développement des circulations douces tramway, piétons, cycles) et aux enjeux nul à modéré relatifs l'impact sur les milieux physique (dépollution de sols pollués localement prise en compte, pas d'enjeu Natura 2000, cartographie des espèces protégées dans le secteur d'étude) et naturel à l'exception de la qualité de l'air qui représente un enjeu fort du fait de l'importance de la circulation automobile que le projet a en partie pour objectif de maîtriser, ne sont pas pour lui, de nature à remettre en cause le caractère d'utilité publique de celui-ci. Il conviendra toutefois

d'intégrer dans la réalisation du projet les conséquences d'éventuels nouveaux risques issus du futur PPRI révisé, à priori effectif en 2018.

Les inconvénients

Ce projet n'en génère pas moins un certain nombre d'inconvénients qu'il ne faut pas négliger mais dont l'importance ne paraît pas suffisante et de nature à remettre en cause son caractère d'intérêt général :

-l'atteinte à la propriété privée, parce qu'elle reste limitée et mesurée, comme le montre le faible nombre d'interventions (6) pendant l'enquête parcellaire, et par le choix par La Fab de privilégier les accords amiables, et de prendre en compte les effets de l'expropriation, conformément aux paragraphes 5.6 et 5.7 de la partie II du traité de concession entre Bordeaux Métropole et la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole daté du 19 mai 2016,

-le coût important de réalisation de l'opération, non évoqué par les intervenants lors de l'enquête publique, (voir ci-après) parce qu'il se justifie par l'ampleur du projet (acquisition du foncier et aménagement des espaces publics) sans paraître excessif, qu'il est conçu de manière à limiter au maximum les investissements publics par le recours à l'initiative privée sur les îlots conventionnés, qu'il est pris en charge pour sa plus grande partie par Bordeaux Métropole à hauteur d'environ 94% limitant la participation des deux communes concernées à hauteur d'environ 6%, qui reste à leur niveau de possibilité,

-les inconvénients, inhérents à ce type de projet mais non évoqués par les intervenants lors de l'enquête publique, générés par les travaux sur l'ensemble du projet prévus **sur une durée de 10 ans** et renforcés par les travaux de construction de la prolongation de la ligne de tram C, dans un milieu déjà extrêmement fréquenté et leurs conséquences sur la circulation routière avec la dégradation prévisible des conditions de circulation et de stationnement, sur le commerce local qui risque d'être gravement pénalisé, sur les conditions et la qualité de la vie des riverains et alentours qui risquent de se dégrader du fait, par exemple, des reports de circulation,. Ces nuisances inévitables devront faire l'objet d'une prise en compte attentive et d'un accompagnement sur le terrain par l'aménageur, étudié, déjà prévu dans l'étude d'impact et souligné par l'autorité environnementale dans son avis page 5/6, pour les limiter au maximum par le dialogue, l'information, les aménagements possibles, par exemple lors de opérations tiroirs de relogement pour les commerces, ou encore dans la mesure du possible par la mise en place de compensations financières au profit des commerces dont l'activité ne manquera pas d'être gênée par les travaux. A cet égard La Fab nous a indiqué s'être dotée d'une équipe d'AMO qui l'accompagne sur les missions de médiation, animation et communication sur le projet pendant les trois temps du projet : avant le démarrage des travaux en septembre 2017, pendant le temps des travaux et à l'arrivée des premiers habitants. Cette mission sera mise en place à compter du second trimestre 2017, à destination des riverains, commerçants et futurs habitants. Il est précisé que les travaux d'espaces publics seront réalisés en deux phases qui au total n'excèderont pas 4 ans. »

- la densification urbaine du secteur, passant d'un tissu faubourien de type échoppe bordelaise avec jardinier à un tissu urbain plus dense avec un type de constructions plus élevées, faisant regretter à quelques intervenants lors de l'enquête publique la dégradation du paysage avec l'apparition de barres d'immeubles, ceci restant de leur appréciation personnelle,

- l'augmentation du trafic routier, voire sa saturation évoquée par sept intervenants sur douze au cours de l'enquête, et les conséquences et nuisances qu'elle implique en matière de dangerosité du fait des conditions de circulation plus difficiles, des aménagements prévus jugés insuffisants en termes de sécurité, de l'absence de transports transversaux et de prise en compte des reports de circulation sur les axes extérieurs à la ZAC, des aménagements du réseau routier insuffisants, notamment de la route de Toulouse, et de l'accroissement des nuisances sonores. Cet inconvénient reste à ce stade du domaine de l'hypothèse et de l'inquiétude puisque c'est au pire la stabilisation du trafic qui est recherchée. Il devra néanmoins être pris en compte avec attention par l'aménageur, comme un élément stratégique pour la réussite du projet.

Si l'on confronte les avantages et les inconvénients évoqués ci-dessus il apparaît au commissaire enquêteur comme à la grande majorité des intervenants lors de l'enquête publique que les avantages bénéficiant à la collectivité l'emportent nettement sur les inconvénients. Aussi en conclusion, les conditions réglementaires de l'opération validées, et un bilan avantages/inconvénients positif justifient son caractère d'intérêt public et la maîtrise des fonciers stratégiques par la collectivité.

Sur la nécessité de l'expropriation pour atteindre les objectifs de l'opération

Le traité de concession entre Bordeaux Métropole et la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole daté du 19 mai 2016, dans sa partie I article 2 confie au concessionnaire, la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole, la mission « d'acquérir la propriété à l'amiable ou par voie de préemption ou d'expropriation...de gérer les biens acquis et, le cas échéant, assurer le relogement des occupants de bonne foi, indemniser ou réinstaller les commerçants artisans, ou autres bénéficiaires de droit, les informer sur les différentes aides dont ils peuvent bénéficier.. ».

La partie II du même traité de concession précise les modalités opérationnelles d'exécution de la concession d'aménagement en son article 5 « modalités d'acquisition et de libération des immeubles ». Ainsi « dès que la concession d'aménagement est exécutoire, le concessionnaire peut procéder soit à l'amiable, soit par voie de préemption ou d'expropriation, à l'acquisition ou à la prise à bail des terrains et immeubles bâtis... ». En cas d'acquisitions amiables, « les prix des acquisitions...ainsi que les montants des indemnités doivent être fixés après demande d'avis auprès du directeur des services fiscaux... ». Pour lui permettre de procéder aux acquisitions programmées, le concédant délègue au concessionnaire l'exercice du droit d'expropriation sur la totalité du périmètre de l'opération. Le concessionnaire conduira la procédure tant pour ce qui concerne la procédure administrative que la phase judiciaire...Le concessionnaire, dans le respect de l'échéancier opérationnel, assure le relogement définitif des occupants des immeubles acquis et, au préalable, pourvoit s'il y a lieu à leur relogement provisoire. Les solutions de relogement sont étudiées au cas par cas au terme d'un examen conjoint entre le concessionnaire et le concédant. Le concessionnaire propose et favorise dans la mesure du possible une solution de relogement au sein du périmètre de la ZAC ». Ainsi c'est La Fab qui a la responsabilité de l'acquisition du foncier public nécessaire à l'opération correspondant aux îlots maîtrisés par l'aménageur.

Comme il a été rappelé ci-avant, le projet retenu est celui d'une ZAC à maîtrise foncière partielle, réduisant l'intervention de l'aménageur aux emprises foncières stratégiques, c'est-à-dire « les îlots très morcelés et très occupés, les îlots ou la programmation en logements aidés et abordables est la plus volontariste, les parcelles destinées à être aménagées en espaces publics, les îlots où la collectivité est déjà propriétaire d'une ou plusieurs parcelles, les îlots stratégiques pour le projet urbain ». Cette maîtrise foncière nécessaire porte sur 43500m² de foncier représentant 729 logements et 6100 m² commerciaux ou de services. Ce sont encore 27 propriétés à acquérir occupées au début de l'enquête publique par 20 logements et 15 commerces ou activités professionnelles, dont deux La Poste et une banque seront réinstallés dans des locaux neufs de l'opération. Par ailleurs un certain nombre de parcelles ont déjà fait l'objet d'une acquisition par anticipation par Bordeaux Métropole réduisant le foncier à maîtriser par l'aménageur à 3,3ha sur un périmètre de 15ha au début de l'enquête. Ces données ont continué d'évoluer favorablement durant l'enquête les négociations et acquisitions conduites par La Fab s'étant poursuivies ; les cas difficiles, se limitant à 5 ou 6, sont encore susceptibles d'évoluer à la baisse.

Compte tenu de la spéculation foncière constatée sur le territoire concerné par la ZAC qui trouve en grande partie son origine dans les projets conduits par Bordeaux Métropole (prolongation du tramway, réalisation de la ZAC), et du caractère stratégique de cette maîtrise foncière pour la réussite du projet notamment par son effet de levier ou d'impulsion sur le développement des îlots conventionnés, le commissaire enquêteur considère que seule une appropriation foncière publique peut permettre de le mener à bien et légitime le recours à l'expropriation.

Le commissaire enquêteur a pu constater au cours de l'enquête publique que La Fab essayait chaque fois que possible de favoriser les négociations amiables. Ainsi après un contact direct avec La Fab il a pu obtenir, en échange de la cession d'une autre parcelle, le retrait du projet d'une parcelle sur laquelle une dame âgée de 75 ans avait sa maison dans laquelle elle habitait depuis 40 ans et qui était bouleversée à l'idée d'être expropriée. De même pour une dame âgée de 84 ans, expropriée pour la deuxième fois, il devrait être possible de lui assurer un relogement à proximité afin de bouleverser au minimum ses habitudes.

Néanmoins pour le cas où cette procédure ne donnerait pas de résultat, La Fab doit pouvoir utiliser l'expropriation pour mener à bien la mission qu'on lui a donnée. Dans ce contexte, elle s'est fixée comme stratégie de compenser l'atteinte à la propriété pour les personnes privées à exproprier, par l'indemnisation de leur bien, un accompagnement individualisé des personnes et par des processus de reconversion pour les activités commerciales.

En cas d'atteinte forte à la propriété privée, il conviendra comme le prévoit l'article L1 du Code de l'Expropriation, qu'elle donne lieu à une juste et préalable indemnité.

L'acquisition du foncier correspondant à l'aménagement des îlots conventionnés sur le périmètre de la ZAC se fera par négociations amiables entre propriétaires et opérateurs. Cette opération n'entre pas dans le cadre de l'expropriation.

Sur le bilan coût – avantage

a) Les atteintes à la propriété privée

Ce sujet a été traité ci-avant. Dans le cadre de la maîtrise foncière stratégique pour la réussite de l'opération, seule l'expropriation, dès lors que les négociations amiables n'ont pu aboutir et à condition qu'elle « donne lieu à une juste et préalable indemnité » peut permettre au concessionnaire au nom de la collectivité publique d'acquérir les parcelles nécessaires. Celles-ci comme on vient de le voir devraient rester limitées.

b) le coût financier

Les éléments d'information figurent dans le dossier soumis à l'enquête publique, conformément à l'article R112-4 du code de l'expropriation :

-l'avis du Domaine concernant l'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet, fixée à 19 884 000 euros.

-la fiche relative à l'appréciation sommaire des dépenses. Les dépenses totales de l'opération sont évaluées à 37 025 000 euros HT. Les frais d'acquisition et de libération des sols sont estimés à hauteur de 23 700 000 euros HT ;

-les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement telles qu'approuvées à l'unanimité des membres du conseil de bordeaux Métropole par délibération n°2016 :156 du 25 mars 2016 approuvant le dossier de réalisation de ZAC et le traité de concession. Les dépenses totales de l'opération sont évaluées à 37 012 930 euros HT. Les frais d'acquisition et de libération des sols sont estimés à hauteur de 23 667 538 euros HT

Le commissaire enquêteur n'a pas la capacité ni les éléments autres que ceux fournis dans l'étude d'impact, pour juger de la pertinence de cette évaluation. Il relève par ailleurs que ces éléments n'ont fait l'objet d'aucun commentaire durant l'enquête publique et qu'ils ont été adoptés à l'unanimité des membres du conseil de Bordeaux Métropole dans sa délibération n° 2016/156 du 25 mars 2016, adoptée à l'unanimité, approuvant le dossier de réalisation de ZAC et le traité de concession.

En première analyse et constatant que ce sujet ne semblait pas faire débat, le commissaire enquêteur relève la cohérence entre les documents figurant dans l'étude d'impact dans l'estimation des différents frais et notamment des frais d'acquisition et de libération des sols. Le coût du projet ne paraît pas disproportionné par rapport à l'ampleur du projet et lui paraît cohérent avec le prix du marché pratiqué dans cette zone voire légèrement inférieure comme l'a indiqué un opérateur immobilier local au commissaire enquêteur. Par ailleurs les opérateurs conventionnés seront appelés à participer à proportion par volume d'opérations aux recettes permettant le financement d'une partie des équipements et aménagements publics, limitant ainsi l'intervention publique et le risque économique pesant sur la collectivité.

Le conseil d'administration de Bordeaux Métropole a approuvé le recours à l'expropriation sur la base du montant estimé. Les modalités de financement sont assurées par ses fonds propres à hauteur de 19750000 euros HT (53%), les participations des communes de Bègles et Villenave d'Ornon correspondant à la remise d'équipements publics ayant vocation à intégrer le patrimoine de ces deux communes (espaces verts, éclairage public, mobilier urbain) à

hauteur de 1225000 euros HT (3%), les recettes issues des participations versées par les opérateurs immobiliers dès lors que les terrains n'ont pas été acquis auprès de l'aménageur à hauteur de 1650000 euros HT (4,5%), la vente de charges foncières sur des fonciers maîtrisés par l'aménageur à hauteur de 1440000 euros HT (39%).

Les deux communes de Bègles et de Villenave d'Ornon ont approuvé par délibération (cf pièces jointes D8) de leur conseil municipal respectif, les 3 février 2016 et 26 janvier 2016 les modalités prévisionnelles de financement des équipements publics ayant vocation à intégrer le patrimoine de chaque ville :

Pour la commune de Bègles : les espaces publics de la promenade de l'Estey et l'éclairage public de l'avenue promenade et de l'espace public Terre Sud, réalisés par l'aménageur de la ZAC pour une participation de la ville, à l'occasion de la remise de ces ouvrages, estimée à 921 129 euros HT. De même en matière d'équipement scolaire, trois classes seront réalisées dont le coût sera pris en charge par Bordeaux Métropole à hauteur de 80%, la commune participant pour un montant prévisionnel de 300 000 euros HT. Enfin 15 places de crèches sur un total de 30 à 35 places, seront financées par l'aménageur pour un montant estimé à 172 000 euros HT soit 43% du coût d'investissement total estimé.

Pour la commune de Villenave d'Ornon : l'éclairage public du sud de l'avenue promenade et de la place Aristide Briand. Le montant estimé pour la participation versée par la ville lors de la remise d'ouvrage de ces équipements d'infrastructure s'élève à 366 074 euros TTC. Par ailleurs une classe sera réalisée dans le cadre de l'extension du groupe scolaire pris en charge par Bordeaux Métropole jusqu'à un montant plafonné à 300 000 euros HT. Le commissaire enquêteur observe que la ville de Villenave d'Ornon conditionne son approbation et la délivrance des permis de construire le long de la route de Toulouse à la réalisation et la validation d'une étude et d'un plan de circulation et de stationnement afin d'éviter la saturation des voiries liées à ce projet en particulier la route de Toulouse.

Enfin le commissaire enquêteur constate la réduction du risque économique pour la collectivité en laissant l'initiative privée s'opérer sur les îlots conventionnés. Les coûts pratiqués sont précisément fixés mais une attention particulière de l'aménageur public devra être apportée au respect de la qualité des constructions tel qu'il est défini dans le cahier des charges.

Ainsi le plan financier de ce projet est équilibré et le coût financier ne paraît pas excessif au regard de l'importance de l'opération. Ils n'ont fait l'objet d'aucune observation pendant l'enquête publique. Ils reposent sur le principe d'investissements publics répartis selon leurs compétences statutaires entre Bordeaux Métropole et les communes de Bègles et Villenave d'Ornon, la plus grande partie du financement (94%) étant assurée par Bordeaux Métropole. Ainsi les coûts pour les deux communes (6%) apparaissent mesurés voire limités au regard des équipements et espaces publics destinés à la collectivité, en infrastructures et en superstructures de qualité dont elles vont bénéficier à l'occasion de cette opération, qu'elles n'auraient jamais eu la possibilité de réaliser par elles-mêmes.

c) les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics

- Au niveau social

A trois reprises au cours de l'enquête publique il a été regretté, la plupart du temps par des personnes âgées, que ce projet n'entraîne un bouleversement du mode de vie et des habitudes des riverains par l'arrivée d'une population nombreuse ou encore la transformation de l'habitat avec la disparition des maisons basses individuelles possédant un petit jardin, marquant ainsi la fin d'une vie de quartier où tout le monde se connaissait, pouvait disposer des principaux services de proximité disponibles (commerces, postes, église) et accessibles à pied et de la solidarité qui unissait les personnes installées depuis longtemps au Pont de la Maye.

De même a été évoqué la perte du fait de l'expropriation d'un revenu de complément tiré de la location d'un logement, acquis souvent à crédit, avec la crainte que le montant de l'expropriation ne permette sans doute pas de le remplacer.

Le premier point relève certes de l'appréciation personnelle, mais un des objectifs du projet est bien d'améliorer l'environnement et les conditions de vie sur le territoire concerné par l'enquête. On peut penser que dans un cadre valorisé, des lieux de vie plus rendus plus agréables, le développement des circulations douces, la création d'une vraie place de centre-ville à Villenave d'Ornon, une offre commerciale de proximité renouvelée, élargie et de proximité permettront le maintien et l'émergence de nouvelles solidarités, de nouvelles façons de lier connaissance.

C'est toutefois l'occasion d'attirer l'attention sur une population qui mérite, selon le commissaire enquêteur, de la part de l'aménageur public un accompagnement tout particulier celle des personnes âgées, voire très âgées pour qui ces bouleversements sont difficiles à accepter et à supporter comme il a pu le constater au travers du cas de deux dames âgées de 75 et 84 ans bouleversées à l'idée d'être expropriée. Après intervention du commissaire enquêteur une solution adaptée a pu être trouvée pour l'une, dans l'attente pour l'autre. Elles devront être identifiées, accompagnées avec humanité et une attention toute particulière tout au long de l'opération par les autorités responsables.

Quant à la perte d'un revenu de complément du fait d'une expropriation, le commissaire enquêteur ne peut que rappeler l'article L1 du Code de l'Expropriation, qui précise que toute expropriation donne lieu à une juste et préalable indemnité. Cette indemnité doit donc intégrer l'ensemble des éléments permettant à la personne expropriée de ne pas perdre le bénéfice du travail d'une vie.

- l'intérêt public de la santé publique :

Ce sujet a été abordé une seule fois dans les contributions lors de l'enquête publique.

Les trois principales sources de nuisances en matière de santé publique identifiées dans l'étude d'impact, **gaz à effet de serre, pollution de l'air et nuisance sonore**, sont liées à des émissions importantes de gaz à effet de serre du fait de l'occupation des bâtiments (activités, logements) mais surtout à l'impact de la circulation automobile sur la qualité de l'air et le niveau sonore intense sur la route de Toulouse et la rocade proche. Ces problématiques représentent un enjeu fort en matière de santé publique et de qualité de vie pour les riverains.

Le projet de ZAC « route de Toulouse a pour objectifs de réduire ces nuisances et dans ce sens va dans le sens de l'intérêt public de la santé publique avec :

-la limitation des émissions de gaz à effet de serre et de l'impact sonore à travers la conception bioclimatique des bâtiments associée à des solutions d'efficacité énergétique et d'isolation des habitations,

-la préservation et la valorisation des espaces naturels, le développement des circulations douces (tramway, cheminements piétons, pistes cyclables), la création d'espaces publics non accessibles à la voiture, l'évolution recherchée vers la stabilisation voire la limitation du trafic automobile qui devraient permettre la réduction du niveau de bruit et des pollutions atmosphériques dues à la circulation. On regrettera toutefois, en accord avec l'avis de l'autorité environnementale, que cette stabilisation du trafic routier ne soit justifiée par aucune étude approfondie et prospective ni recherche de solutions en fonction des divers scenarii d'évolution possibles.

Malgré cette dernière remarque, le commissaire enquêteur considère que les objectifs fixés et recherchés, dont le respect devra être contrôlé par le concessionnaire lors de leur réalisation, vont bien dans le sens de l'intérêt général et de l'amélioration de la santé publique.

- Les intérêts de l'environnement

Ce sujet n'a été abordé précisément qu'une fois dans les contributions lors de l'enquête publique.

Globalement, la sensibilité du périmètre de la ZAC en matière d'environnement est faible, comme le relève l'avis de l'autorité environnementale, ce que confirme l'absence de zonages réglementaires de protection de la nature (Natura 2000, ZNIEFF). Les espaces sensibles (faune, flore) sont situés en dehors du périmètre de la ZAC à l'exception de la zone humide du parc de Mussonville. Aucune intervention n'est prévue sur les zones humides ou naturelles du secteur Pagès qui ne figure plus dans le secteur de la ZAC et est protégé par les règlements d'urbanisme (PLU).

Ne demeurent dans le périmètre de la ZAC que les zones humides situées au niveau de la future promenade de l'Estey sur Bègles, en lien avec le parc de Mussonville

Par contre la requalification de la zone urbaine existante et la redynamisation de ce secteur dans une perspective paysagère constituent un des enjeux de ce projet au regard du caractère actuel très urbain de la route de Toulouse, de son trafic routier à la limite de la saturation, de l'absence de végétation en premier rideau et de liaison avec les espaces naturels du delta vert. Pour le commissaire enquêteur, le projet de ZAC « route de Toulouse » limite les atteintes à l'environnement voire apporte une amélioration significative dans ce domaine.

En effet il a pour objectifs positifs la préservation et la restauration des milieux naturels, la mise en valeur significative des espaces paysagers, avec l'ouverture du parc de Mussonville, la réalisation d'une liaison verte entre le parc de Mussonville et la place Aristide Briand par l'allée promenade avec des plantations linéaires et des noues végétales, la création de nouveaux espaces paysagers sur les espaces publics qui vont profiter au plus grand nombre et contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la qualité de l'environnement.

Là encore les objectifs fixés et les aménagements concrets devraient entraîner une amélioration de l'environnement et vont bien dans le sens de l'intérêt général.

- La compatibilité avec les documents d'urbanisme

L'opération d'aménagement de la route de Toulouse, comme démontré dans le dossier d'enquête préalable à la DUP (pages 7 à 13 et 52/53) est compatible avec la Loi SRU, le SCOT de l'aire métropolitaine de Bordeaux en vigueur approuvé le 13 février 2014 dans ses préconisations relatives aux espaces urbanisés, le Programme Local de l'Habitat de Bordeaux métropole, le Plan Local d'Urbanisme en vigueur ainsi que le Plan des déplacements urbains.

Le projet sera aussi compatible avec le futur PLU et son PLH intégré et permettra de remplir une partie des obligations constructives des communes de Bègles Villenave d'Ornon.

- Les problèmes liés au stationnement

Le projet intègre le maintien d'une offre de stationnement importante de manière à sécuriser l'attractivité des commerces sur la route de Toulouse qui repose principalement sur des flux automobiles. Compte tenu des études menées et de la prise en compte d'un certain nombre de facteurs structurants tels que le taux de motorisation des ménages, l'arrivée du tramway, la nature péri urbaine du secteur, un ratio moyen de 1,3 places par logement a été retenu comme répondant aux besoins des futurs habitants. Les projets devront respecter cet objectif qui sera contractualisé. Il est par ailleurs prévu de développer 70 places visiteurs sur la place Aristide Briand, ce qui devrait favoriser l'activité commerciale. La réglementation du stationnement permettra d'en préserver le caractère public et d'encourager un certain roulement.

On sait l'importance du stationnement pour l'activité commerciale et la gêne occasionnée par le stationnement sauvage. Ce point suscite l'inquiétude des riverains et a été abordé aussi bien dans le cadre de la concertation qu'au cours de l'enquête publique. Le commissaire enquêteur n'a pas d'éléments complémentaires pour juger si le ratio retenu est trop faible ou devrait être augmenté. Néanmoins ce sujet devra être suivi avec attention car il pourrait avoir des conséquences négatives pour le commerce de proximité ainsi que sur la fluidité du trafic routier ou encore la sécurité des circulations douces (tramway, piétons, vélos). Les couloirs de circulation devront être sécurisés et être équipés de telle sorte à empêcher toute possibilité de stationnement intempestif sur ces voies.

Le commissaire enquêteur relève qu'au cours de cette concertation, « la question la plus débattue a été celle de la circulation et du stationnement, les participants étant encore sceptiques quant à la capacité du dispositif urbain à absorber à la fois les besoins des nouvelles populations et les trafics existants, comme le démontre la problématique du débouché unique du quartier Terre Sud sur la route de Toulouse. 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 ». C'est cette même question qui est revenue en tête des observations émises par les différents intervenants lors de l'enquête publique. Stratégique, elle doit donc être l'objet d'une grande attention.

En conclusion, le projet de ZAC « route de Toulouse » mis en œuvre par Bordeaux Métropole dans le cadre de son opération « 50 000 logements autour des transports collectifs » et porté par la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole, objet de la présente enquête publique, a fait l'objet d'une large concertation préalable à laquelle les riverains ont été associés et qui peut sans doute expliquer en partie la faible participation à l'enquête publique. Ce projet urbain, qui a reçu l'aval des deux communes concernées et un accueil favorable lors de l'enquête publique où il n'a été remis en cause que par deux intervenants sur douze, vise à requalifier un territoire peu attractif et redynamiser l'activité économique et commerciale. Il prévoit la création de 1350 logements avec une dimension sociale affirmée, et s'accompagne de l'aménagement d'espaces publics de qualité, appréciés dans la plupart des contributions, comme la place Aristide Briand appelée à devenir le cœur de ville de Villenave d'Ornon. Limitant les atteintes à l'environnement voire le favorisant, visant à améliorer les conditions et la qualité de la vie des riverains en limitant les nuisances et en développant les mobilités

douces, il s'appuie avant tout sur la négociation amiable pour acquérir la maîtrise foncière nécessaire à sa réalisation, les expropriations restant limitées.

Le projet repose en partie sur la stabilisation du trafic automobile au niveau de la route de Toulouse malgré l'arrivée de nouveaux habitants. Pour le commissaire enquêteur, l'autorité environnementale comme la majorité des intervenants au cours de l'enquête publique, la seule inquiétude, à laquelle le dossier ne permet pas de répondre de manière assurée par manque d'une étude approfondie et prospective basée sur différents scénarios d'évolution, porte sur la place future de l'automobile, l'évolution du trafic routier et du stationnement, sa maîtrise et son endiguement dans un quartier déjà saturé à certaines périodes de la journée.

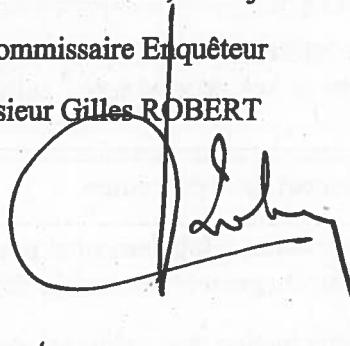
A cette interrogation près qui ne lui paraît pas de nature à remettre en cause l'intérêt et les objectifs du projet mis à l'enquête publique parce qu'elle reste du domaine de l'hypothèse et du doute, le commissaire enquêteur constate que le projet de ZAC « route de Toulouse » est accueilli favorablement par une très forte majorité de participants, qu'il n'est contesté que de manière marginale et qu'il profite concrètement à l'intérêt général ce qui justifie la maîtrise des fonciers stratégiques par la collectivité.

Aussi compte tenu des éléments du dossier qui ont été porté à la connaissance du commissaire enquêteur, de l'enquête publique et au regard de l'ensemble des éléments qui précèdent, la conclusion à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant la réalisation par la Société Publique Locale « La Fabrique », concessionnaire de Bordeaux Métropole, de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Route de Toulouse » sur le territoire des communes de Bègles et de Villenave d'Ornon est un avis favorable.

Fait à BORDEAUX, le 23 janvier 2017

Le Commissaire Enquêteur

Monsieur Gilles ROBERT

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gilles ROBERT", is written over a large, roughly circular, open circle.

Avis motivé du commissaire enquêteur

Je soussigné Monsieur Gilles ROBERT, désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision N° E16000183/33 en date du 11/10/2016 de monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L1 et L110-1,

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L122-1 à L122-12 et R122-1 R122-24, les articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27,

Vu le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constitué conformément à l'article R112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R123-8 du code de l'environnement,

Vu l'avis émis le 21 septembre 2016 par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur l'étude d'impact,

Considérant que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique déposé à l'enquête par La Fabrique de Bordeaux Métropole est conforme aux exigences de l'article R112-4 du Code de l'Expropriation et à l'article R123-8 du code de l'environnement,

Considérant que les formalités prescrites pour l'enquête publique ont été exécutées dans les conditions qui ont été décrites ci-avant et de manière satisfaisante,

Considérant que l'information du public par voie d'affichage, de presse, par internet et par le relais des mairies a été satisfaisante, que toutes les mesures légales de publicité ont été réalisées et que l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions,

Considérant que toute personne intéressée a pu disposer d'informations suffisantes et formuler le cas échéant ses observations et ses propositions, celles-ci étant prises en compte dans l'analyse et les conclusions,

Considérant ainsi le bon déroulement de la procédure,

Considérant que lors de la concertation, globalement il n'a pas été relevé d'opposition de la part des participants au projet d'aménagement proposé et débattu,

Considérant malgré la faible participation des habitants de Villenave d'Ornon et de Bègles qu'il ressort malgré tout, à une très forte majorité des contributions, un avis favorable au projet de ZAC route de Toulouse en général, et notamment à ses conséquences en matière de requalification des espaces publics avec la place Aristide Briand,

Considérant dans les contributions comme lors de la concertation, une inquiétude forte, qui reste malgré tout une hypothèse mais qu'il convient de prendre en compte, relative à une dégradation des conditions de circulation de la route de Toulouse liée à la mise en œuvre du projet de ZAC, avec la crainte d'une densification de la circulation, d'aménagements routiers insuffisants, de reports de circulation sur les axes transversaux, d'une insuffisance de places de stationnement, ainsi que pour la sécurité,

Considérant que deux propositions sur trois faites au cours de l'enquête ont trouvées une réponse positive,

Considérant que l'analyse bilancielle fait ressortir d'une part l'intérêt public de l'opération avec un bilan avantages/inconvénients positif et d'autre part que l'expropriation reste le seul outil approprié pour la maîtrise foncière publique du site après avoir épuisé celui qu'offre la négociation amiable qu'il conviendra toujours de privilégier,

Considérant que le plan de financement de ce projet est équilibré et que son coût financier ne paraît pas excessif au regard de l'importance de l'opération, qu'il repose sur le principe d'investissements publics répartis selon leurs compétences statutaires entre Bordeaux Métropole et les communes de Bègles et Villenave d'Ornon, la plus grande partie du financement étant assurée par Bordeaux Métropole, que rapporté à la participation mesurée voire limitée des deux communes celles-ci bénéficieront, à l'occasion de cette opération, d'équipements et d'espaces publics aménagés, destinés à la collectivité, en infrastructures et superstructures de qualité, qu'elles n'auraient jamais eu la possibilité de réaliser par elles-mêmes,

Considérant que le projet de ZAC route de Toulouse se traduira concrètement par des évolutions positives significatives, utiles à la collectivité et générant un gain pour la population par rapport à la situation actuelle, justifiant ainsi la maîtrise des fonciers stratégiques par la collectivité,

Considérant l'avis favorable de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et que ce projet contribue à la préservation voire l'amélioration de l'environnement,

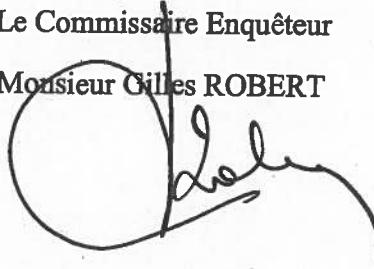
Emet un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique d'un projet de réalisation d'une zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon,

- en recommandant, de manière à garantir la qualité des conditions de vie des riverains, de procéder à une étude opérationnelle approfondie et prospective, à partir de différentes hypothèses structurantes positives ou non à l'exemple des conséquences négatives du débouché unique du nouveau quartier Terre Sud et de ses 1200 logements sur le trafic de la route de Toulouse, sur l'évolution du trafic routier sur cet axe ainsi que sur le stationnement, proposant des solutions concrètes à court moyen et plus long terme en matière de plans de circulation et de sécurisation des circulations douces.

Fait à BORDEAUX, le 23 janvier 2017

Le Commissaire Enquêteur

Monsieur Gilles ROBERT



C. Annexes au rapport d'enquête

C1. Mémoire de questions posées au pétitionnaire par le commissaire enquêteur et procès-verbal de synthèse

C2. Courrier daté du 3 janvier 2016 adressé par le pétitionnaire en réponse au mémoire de questions posées par le commissaire enquêteur

C3. Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

D. Pièces jointes au rapport d'enquête

D.1 Dossier d'enquête

D.2. Registres des observations

D.3 Décision de désignation du commissaire enquêteur

D. 4 Arrêté du 20 octobre 2016 prescrivant l'organisation d'enquêtes publiques conjointes

D.5 Avis d'information du public

D.6 Certificats d'affichage

D.7 Avis d'enquête insérés dans les journaux

D.8 Délibérations des conseils municipaux de Bègles et Villenave d'Ornon approuvant le projet de « ZAC route de Toulouse »

D.9 Trois procès-verbaux de constat d'affichage par huissier de justice

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

COMMUNES DE BEGLES et VILLENAVE d'ORNON

ENQUETES PUBLIQUES concernant la parcellaire et la déclaration d'utilité publique
d'un projet de réalisation d'une zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse »
sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon

Arrêté préfectoral du 20 Octobre 2016

**PROCES-VERBAL D'ENQUETE
PUBLIQUE PARCELLAIRE**

21 novembre 2016 – 23 décembre 2016

COMMISSAIRE ENQUETEUR : Mr Gilles ROBERT

Désignation du Président du Tribunal Administratif de BORDEAUX

N° E16000183/33 du 11/10/2016

SOMMAIRE

I – GENERALITES

- 1.1 Cadre juridique
- 1.2 Objet de l'enquête
- 1.3 Caractéristiques du projet
- 1.4 Composition du dossier

II – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- 2.1 Désignation du commissaire enquêteur
- 2.2 Rencontre avec l'autorité expropriante
- 2.3 Information du public.....
 - 2.3.1 Mesures de publicité.....
 - 2.3.2 Modalité de consultation du public
 - 2.3.3 Registres d'enquête
 - 2.3.4 Déroulement de l'enquête

III – ANALYSE DES DOCUMENTS ET OBSERVATIONS DU PUBLIC

- 3.1 dossier soumis à l'enquête publique
- 3.2 Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement
- 3.3 Observations recueillies pendant l'enquête publique ; analyse et avis du commissaire enquêteur

IV – Conclusions et Avis motivé du commissaire enquêteur

Sur le dossier

Sur l'avis de l'autorité environnementale

Sur les observations et sur l'emprise du projet

Sur les notifications

V PIECES JOINTES

- Dossier d'enquête parcellaire
- Registres des observations

- Copie de la décision de désignation du commissaire enquêteur
- Copie de l'arrêté préfectoral du 20 octobre 2016 prescrivant l'organisation d'enquêtes publiques conjointes
- Copie de l'avis d'information du public
- Certificats d'affichage en mairies
- Avis d'enquête insérés dans les journaux
- Tableaux bilan des lettres de notifications envoyées aux sociétés, particuliers et usufruitiers et avis de réception

Copie des lettres de notification aux propriétaires et usufruitiers avec avis de réception (dossier joint)

RAPPORT D'ENQUETE PARCELLAIRE

I – GENERALITES

1.1 Cadre juridique

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique a prévu (article L1) que « l'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles, ou de droits réels immobiliers, ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et d'autres personnes intéressées.

Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. »

L'article R.131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique dispose que « lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ».

Autres références réglementaires

Code de l'Expropriation :

- Articles L1, L110-1, L131-1 et R131-1, R131-3 à R131-13

Code de l'Environnement :

- Articles L122-1 à L122-12, L123-1 à L123-19, et R122-1 à R122-24, R123-1 à R 123-27

1.2 objet de l'enquête

Conformément à l'article R.131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'enquête parcellaire est réalisée conjointement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), en vue de la réalisation du projet de « Zone d'Aménagement Concerté de la route de Toulouse » sur les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon. Ces deux enquêtes conjointes ont fait l'objet d'un arrêté unique du Préfet de la Gironde en date du 20 octobre 2016 ainsi que d'un dossier unique. Elles font néanmoins l'objet de deux rapports séparés.

L'enquête parcellaire conjointe à l'enquête préalable relative à la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement du secteur sud de la route de Toulouse sur les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon, a pour objet de « déterminer aussi précisément que possible les biens et les emprises foncières nécessaires à la réalisation

du projet de « Zone d'Aménagement Concerté de la route de Toulouse » sur les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon, d'identifier les propriétaires concernés avec leurs origines hypothécaires de propriété » et de recueillir l'avis du public sur la détermination des parcelles ou des droits réels immobiliers à exproprier pour la réalisation de l'opération.

Les propriétaires ou leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics identifiés dans l'état parcellaire, ont été avisés par lettre recommandée avec avis postal de réception, conformément aux dispositions de l'article R.131-6 du code de l'expropriation.

1.3 Caractéristiques du projet

L'opération d'aménagement pour la réalisation de la ZAC « Route de Toulouse » sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon s'inscrit dans la démarche globale des « 50000 logements autour des axes collectifs » en appui de l'extension de la ligne C du tramway de Bègles « Terre Sud » pour laquelle une déclaration d'utilité publique (DUP) a été arrêtée le 20 mars 2014. Cette opération vise à requalifier et à redynamiser l'ensemble du quartier par la **création d'un projet urbain d'ensemble**. Elle prévoit un programme d'environ 1300 nouveaux logements (environ 92900m²) intégrant de la mixité sociale et des typologies diversifiées, des surfaces commerciales et activités (7730m²), ainsi que des aménagements d'espaces publics structurants. La réalisation de cette opération s'inscrit sur 10 ans.

Le périmètre de l'opération d'aménagement s'étire le long de l'axe de la route de Toulouse, du passage Alexis Labro au nord à l'entrée de la rocade et de l'échangeur 18 au sud. Il comprend, à l'ouest, la place Aristide Briand et ses pourtours ainsi que le front bâti longeant la route de Toulouse entre l'avenue de la République et la rue Edouard Bourlaux. A l'est, de l'arrêt de tram « Lycée Vaclav Havel » à la rue Jean Pagès, il intègre l'ensemble de la frange bâtie et assure la jonction avec l'opération Terre Sud. Enfin, il intègre celui de la DUP de l'extension de la ligne C du tramway arrêtée le 20 mars 2014.

Ce secteur est exclusivement structuré autour de la route de Toulouse, axe de passage et principale entrée sud de l'agglomération depuis la rocade, dédié au transit routier et extrêmement fréquenté, où les espaces publics sont absents, renforçant ainsi cette situation de coupure entre les deux rives de la route de Toulouse, caractérisées par un tissu bâti vétuste, peu attractif et de faible densité.

La présente enquête conjointe a pour objet de procéder à l'acquisition par voie d'expropriation, si nécessaire, par La Fabrique de Bordeaux Métropole des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération et non encore maîtrisés par l'aménageur, sur un périmètre de 15,1 hectares représentant au total 193 parcelles pour 129 parcelles privées représentant environ 75 000 m². Les parcelles privées représentent 48% de l'assiette foncière du périmètre de l'opération d'aménagement. Elles sont constituées principalement d'échoppes et de maisons de faible hauteur, d'une cinquantaine de commerce de proximité, peu qualitatifs installés en rez de chaussée, d'environ 7 locaux commerciaux vacants. L'équivalent du tiers de la superficie totale des parcelles est loué par des propriétaires à des occupants qu'ils soient commerçants ou habitants de logements.

Le nombre de logements existants impactés par l'opération est évalué à environ 48, pour un taux d'occupation estimé à 80%.

Le périmètre de l'opération n'est pas concerné par la présence d'éléments à protéger au titre de l'article L 123-1-5-7 du code de l'urbanisme.

Le dossier de réalisation de cette Zone d'Aménagement Concerté ainsi que le traité de concession de l'opération à La Fabrique de Bordeaux Métropole ont été approuvé à l'unanimité par délibération du conseil de Bordeaux Métropole n°2016/156 du 25 mars 2016. Le contrat de concession a été notifié le 19 mai 2016. Le traité de concession entre Bordeaux Métropole et la SPL La fabrique de Bordeaux Métropole décline « les objectifs publics poursuivis dans le cadre du projet urbain, tels qu'énoncés dans le dossier de création de ZAC :

- Une densification de l'axe de la route de Toulouse pour évoluer vers une condition plus urbaine, avec priorité au développement de la fonction logement, en phase avec le développement d'un transport public,
- La production diversifiée de logements et d'une offre attractive visant à répondre aux objectifs du programme local de l'habitat décliné sur chacune des deux communes,
- Le développement d'une stratégie d'accompagnement des mutations commerciales et de renforcement de l'offre commerciale, en lien avec la question du stationnement,
- la création d'espaces publics attractifs de qualité, permettant la création de lieux d'intensité urbaine, en lien avec les nouvelles stations du tramway,
- La mise en réseau des espaces publics avec les grands espaces de nature du secteur, la préservation des éléments naturels du territoire, avec le confortement des trames naturelles est-ouest permettant de créer des séquences à l'échelle de l'axe de la route de Toulouse,
- La mise en œuvre du schéma de déplacements tous modes : tramway et réseau bus modes actifs et automobiles. »

Le programme relatif à ce projet de ZAC route de Toulouse et les modalités prévisionnelles de financement des équipements publics ayant vocation à intégrer le patrimoine de chaque ville ont été approuvé à l'unanimité par les deux communes de Bègles et de Villenave d'Ornon (moins une voix sur 34) par délibération de leur conseil municipal respectif, les 3 février 2016 et 26 janvier 2016.

Cette enquête est réalisée conjointement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur les territoires des communes de Bègles et Villenave d'Ornon pour en permettre la réalisation.

1.4 composition du dossier

1.4.1 Présentation de la demande

Par lettre du 11 juillet 2016, le Directeur général de La Fabrique de Bordeaux Métropole a sollicité Monsieur Le Préfet de la GIRONDE pour ouvrir des enquêtes publiques conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire sur le territoire des communes de Bègles et de Villenave d'Ornon.

Cette demande était accompagnée des pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constitué conformément à l'article R112.4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R123-8 du code de l'environnement.

1.4.2 Identification du demandeur

SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole représentée par son Directeur délégué M. Jérôme GOZE,

Siège social : 60-64 rue Joseph Abria 33000 BORDEAUX

Objet de La Fabrique de Bordeaux Métropole:

« La Fabrique de Bordeaux Métropole, communément appelée « La Fab », est une société publique locale dont la création a été approuvée par le conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux par la délibération n° 2011/0770 du 25 novembre 2011. Elle est compétente en matière d'aménagement sur le territoire communautaire et l'accompagne ainsi que les communes actionnaires –dont les communes de Bègles et Villenave d'Ornon- dans l'animation et la coordination générale de l'ensemble des acteurs mobilisés autour du programme 50 000 logements ainsi que dans la réalisation des opérations d'aménagement y afférant en lien avec les axes de transport public. La Fab a la charge de conduire des opérations d'aménagement dans le cadre du programme 50000 logements dont le projet d'aménagement de la « ZAC Route de Toulouse. »

1.4.3 Composition du dossier

Le dossier soumis à enquête, commun aux deux enquêtes conjointes comprend :

1.4.3.1 Arrêté et avis divers

- Copie de l'arrêté de Monsieur Le Préfet de la GIRONDE en date du 20 octobre 2016 prescrivant l'ouverture d'enquêtes publiques préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire,
- Copie du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constitué conformément à l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R.123-8 du code de l'environnement comportant étude d'impact et enquête parcellaire conjointe
- Copie de l'étude d'impact actualisée et son résumé non technique (juin 2016).
- Copie de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement en date du 4 février 2015 (DREAL Aquitaine).

1.4.3.2 Le dossier d'enquête parcellaire (juin 2016), objet de la présente enquête publique et du présent rapport

0 –introduction et objet de l'enquête parcellaire (1 page)

B – commune de Bègles 1 état parcellaire (10 pages) recensant 14 parcelles et l'identité des propriétaires,

Commune de Villenave d'Ornon 1 état parcellaire (22 pages) recensant 43 parcelles et l'identité des propriétaires,

2 - Plan parcellaire commun aux communes de Bègles et Villenave d'Ornon (1 plan au 1/1000)

1.4.3.3 Registres d'enquête

2 registres d'enquête relatifs à l'enquête parcellaire ont été ouverts le 21 novembre 2016 par Mr Patrick PUJOL, maire de Villenave d'Ornon (siège de l'enquête) et Mr Noel MAMERE, maire de Bègles et clos le 23 décembre par les deux maires, comprenant chacun 100 pages, paraphées par le commissaire enquêteur,

Chacun de ces registres a été déposé avec un dossier d'enquête parcellaire dans chacune des mairies de Villenave d'Ornon et de Bègles.

II ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n°E16000183/33 en date du 11/10/2016, le Président du Tribunal Administratif de BORDEAUX a désigné Monsieur Gilles ROBERT comme commissaire enquêteur pour réaliser l'enquête publique avec l'objet suivant : « Enquêtes publiques concernant la parcellaire et la déclaration d'utilité publique d'un projet de réalisation d'une zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon. »

Une copie de la décision figure en pièce jointe 3.

2.2. Rencontre avec l'autorité expropriante

A sa demande, le commissaire enquêteur a reconnu les lieux de l'enquête à Villenave d'Ornon et à Bègles le jeudi 24 octobre accompagné par :

- Madame Aurélie HERAUT responsable d'opérations à La Fabrique de Bordeaux Métropole

- Madame Florence REUSSARD chargée de missions foncières à La Fabrique de Bordeaux Métropole

A cette occasion, Mesdames HERAUT et REUSSARD ont exposé :

Concernant l'enquête parcellaire

Pensez-vous que l'enquête parcellaire peut soulever des difficultés ? (identification, refus ou rejets, personnes âgées, propriétaires non identifiés : dimension humaine ? Y a-t-il des gens âgés concernés ? ou en situation difficile ? Et les expropriations ?

Les notifications aux propriétaires ont elles été faites par La Fab ? Les parcelles et droits réels

ont-ils selon vous été bien pris en compte ? Avez-vous connaissance de difficultés réelles ou supposées ?

Les notifications ont toutes été faites aux propriétaires par le service foncier de la Fab. Toutes les parcelles ont bien été listées et tous les propriétaires identifiés.

Le projet a été conçu de façon à impacter le moins possible les logements inclus dans le périmètre de la ZAC. Au titre des fonciers à maîtriser par La Fab, le nombre total de logements occupés impactés est de 15, dont 8 logements occupés par leurs propriétaires, ce qui représente une intervention limitée au regard de l'entier périmètre de l'opération (15 ha). La Fabrique a déjà engagé des discussions amiables avec la quasi-totalité des propriétaires fonciers concernés..... Un certain nombre de discussions sont rendues difficiles par le fait que ces propriétaires avaient été précédemment approchés par des promoteurs, lesquels avaient formulé des offres de prix déconnectés de la valeur vénale des propriétés.

Les points de difficulté que nous avons pu identifier sont les suivants, ces propriétaires étant susceptibles de vous prendre contact avec vous :

- Mme Coronas / îlot Terres Sud / BD 142 ; cette propriétaire, qui a passé une grande partie de sa vie dans ce logement, a déjà « subi » la construction du Lycée Vaclav Havel en limite immédiate de sa propriété, puis une expropriation d'une partie de sa parcelle dans le cadre de l'arrivée du Tram. Notre intervention est donc évidemment susceptible d'être mal vécue.

- Consorts Rigouleau / Berganton / îlot CA3 / BD 42 : un des bâtiments d'habitation est occupé par une personne âgée usufruitière (Marthe Rigouleau, née en 1932), un autre bâtiment par un des enfants nu-propriétaire (Rigouleau Alain). Ces propriétaires se plaignent des nuisances du projet *Terres Sud* piloté par la société Domofrance et opèrent un amalgame avec le projet de la Route de Toulouse piloté par La Fab. (M. Rigouleau fait état des prix de vente du programme piloté par Domofrance, s'étonnant notamment que ces programmes ne soient pas cédés à des prix inférieurs à 2500€/m², alors que cet engagement ne concerne que les programmes Fab). Etant précisé que d'autres membres de la famille sont quant à eux favorables à une cession amiable au profit de la Fab.

- Consorts Nguyen Ky / îlot Méliès / AM 473 et 477 : les propriétaires ne sont pas vendeurs.

- Mme Batista / Pagès Ouest / AO 38 : Il s'agit d'une propriétaire personne âgée qui ne souhaite pas vendre. Les contacts engagés en 2014, notamment avec son fils, sont à reprendre.

Toujours à sa demande, le commissaire enquêteur a été reçu par Monsieur le maire de Villenave d'Ornon, Monsieur Patrick PUJOL, accompagné de son premier adjoint, le vendredi 28 octobre à 15h30. Celui-ci lors de l'entretien avec le commissaire enquêteur n'a fait aucune remarque relative à l'enquête parcellaire, indiquant seulement « ne pas avoir de retours négatifs des propriétaires le long de cette voirie », considérant qu'ils n'allait pas perdre d'argent avec la construction de logements... certains sont plutôt en attente et favorables...ils vont faire une belle affaire».

Toujours à sa demande, le commissaire enquêteur a été reçu par Monsieur Ulrich RODRIGO, responsable de l'urbanisme à la mairie de Bègles, le mardi 8 novembre de 14h à 15h30. Concernant l'enquête parcellaire, celui-ci lors de l'entretien a indiqué au commissaire enquêteur que « le projet de ZAC route de Toulouse n'avait pas d'opposants ».

2.3 Information du public

2.3.1 Mesures de publicité

La publicité a été effectuée selon la procédure prévue pour ce type d'enquête. Toutes les dispositions réglementaires ont été respectées.

On soulignera l'effort fait par La Fab et les maires de Bègles et Villenave d'Ornon pour informer au mieux la population du déroulement de l'enquête publique.

Publicité légale (cf pièces jointes 5,6,7)

Un avis d'enquête a été publié dans le journal SUD-OUEST, le vendredi 28 octobre 2016 et dans le journal Les Echos Judiciaires Girondins le vendredi 28 octobre 2016.

Le même avis d'enquête a de nouveau été publié le 25 novembre 2016 dans le journal SUD-OUEST, ainsi que dans Les Echos Judiciaires Girondins.

Ainsi, l'avis portant à la connaissance du public les indications figurant dans l'arrêté du 20 octobre 2016, a bien paru 15 jours au moins avant le début de l'enquête et a bien été rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, conformément à l'article R112.14 du Code de l'Environnement.

Affichage

Ce même avis d'enquête, comme l'attestent les Maires de Villenave d'Ornon et de Bègles (cf pièce jointe 6), a été affiché à la Mairie de Villenave d'Ornon et de Bègles du 21 novembre au 23 décembre 2016.

Par ailleurs l'affichage de l'avis d'enquête publique a été réalisé pendant toute la durée de l'enquête par La Fab sur 9 sites dans le périmètre du projet et constaté à trois reprises par huissier de justice le 3 novembre 2016, le 21 novembre et le 23 décembre 2016.

Autres moyens d'information du public

La mairie de Bègles a affiché l'arrêté d'ouverture ainsi que l'avis d'information du public sur son site internet, ainsi qu'àuprès des comités de quartiers et d'arrondissement.

La mairie de Villenave d'Ornon a affiché l'avis d'information du public sur son site internet, dans son bulletin municipal, ainsi qu'en affichage public sur ses panneaux d'information extérieurs.

La Fab responsable du projet, a procédé à la mise en ligne sur son site internet du dossier d'enquête préalable à la DUP ainsi que l'étude d'impact. Ces documents étaient téléchargeables à partir de l'ouverture de l'enquête.

L'avis d'enquête publique était également consultable sur le site internet des services de l'Etat en Gironde (WWW.gironde.gouv.fr).

On peut donc affirmer que les habitants de Villenave d'Ornon et de Bègles ont eu la possibilité de recevoir l'information nécessaire et suffisante quant au déroulement de cette enquête parcellaire.

2.3.2 Modalités de consultation du public

Un dossier complet (tel que décrit à l'article 1.4.3), concernant l'enquête conjointe parcellaire et préalable à la déclaration d'utilité publique, a été mis à la disposition du public, du 21 novembre 2016 au 23 décembre 2016 inclus soit 33 jours consécutifs à la mairie de Villenave d'Ornon et à la mairie de Bègles aux heures habituelles d'ouverture des dites mairies.

De plus, le commissaire enquêteur était présent en vue de recevoir directement les avis, observations et propositions du public :

A la mairie de Villenave d'Ornon, siège de l'enquête

- Le mercredi 23 novembre 2016 de 8h45 à 12h,
- Le mercredi 7 décembre de 11h à 15h,
- Le vendredi 23 décembre de 13h à 16h.

A la mairie de Bègles

- Le mardi 29 novembre de 13h à 17h,
- Le vendredi 2 décembre de 9h à 12h,
- Le mercredi 14 décembre de 11h à 15h.

2.3.3 Registres d'enquête

Dans les deux mairies où les dossiers complets étaient consultables, les registres d'enquête ont été ouverts par Monsieur le Maire.

Chacun des registres concernant l'enquête parcellaire comportaient 100 pages non mobiles, numérotées et paraphées par le commissaire enquêteur.

A la fin de l'enquête, soit le 23 décembre 2016 et conformément à l'article 10 de l'arrêté du 20 octobre 2016 de monsieur le Préfet de la Gironde, les deux registres d'enquête ont été clos et signés par les maires de Villenave d'Ornon et de Bègles et remis en mains propres au commissaire enquêteur.

2.3.4 Déroulement de l'enquête

Dans chacune des deux mairies les dossiers étaient à disposition du public, à l'accueil pour la mairie de Villenave d'Ornon et à l'accueil du pôle de développement urbain à la mairie de Bègles où la consultation était moins aisée du fait de sa situation à l'écart et en contrebas du pôle d'accueil principal sans pouvoir en conclure, ce qui serait tout à fait excessif, que cette situation ait nui au bon déroulement de l'enquête à Bègles.

L'enquête publique s'est déroulée sans incident, dans de bonnes conditions d'organisation et a pu permettre aux personnes qui se sont présentées d'être reçues dans des conditions identiques et de faire part de leurs observations et propositions dans les meilleures conditions.

A cet égard le commissaire enquêteur souligne la disponibilité, la capacité d'écoute et l'esprit de coopération dont a fait preuve La Fab pendant toute la durée de l'enquête publique.

III ANALYSE DES DOCUMENTS ET OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1 dossier soumis à l'enquête publique :

Sur le plan de la forme le dossier soumis à enquête publique est complet et conforme à l'article R131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Il comporte toutes les pièces administratives requises pour l'enquête publique. Il comprend l'état parcellaire listant les parcelles et l'identité des propriétaires concernés dans les deux communes qui sont situées dans le même département et le plan parcellaire des terrains concernés au 1/1000 commun aux deux communes de Bègles et Villenave d'Ornon.

Le nombre de parcelles privées recensées dans l'état parcellaire des deux communes de Bègles et Villenave d'Ornon, impactées par la ZAC et à maîtriser par l'aménageur dans l'optique de la réalisation des îlots opérationnels et des espaces publics est au total de 57, 14 à Bègles et 43 à Villenave d'Ornon, représentant 66 ayants droit dont 48 particuliers et usufruitiers et 18 sociétés.

Le commissaire enquêteur constate que les parcelles listées dans l'état parcellaire correspondent bien au périmètre du projet ZAC « route de Toulouse » tel qu'il a été présenté dans l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du dit projet et que les documents composant le dossier d'enquête parcellaire mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête en ont permis une prise de connaissance correcte.

3.2 Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

L'avis de l'Autorité environnementale ne concerne pas directement l'enquête parcellaire. On peut toutefois noter que l'autorité environnementale relève dans son avis que le projet de ZAC intègre en son sein « une partie de zone rouge du PPRI, en limite Nord du projet, potentiellement incompatible avec le règlement associé. »

Concernant la **prise en compte du risque inondation**, l'AE considère que dans le dossier celle-ci « repose sur les PPRI approuvés en 2005 ». Or depuis, des études concernant la révision des aléas ont été menées et leur résultat indique un accroissement de la zone impactée par ce risque. Il convient donc que le porteur de projet réévalue la prise en compte du risque inondation en considérant ces derniers éléments de connaissance ». Toutefois, il a été indiqué au commissaire enquêteur par les représentantes de La fab que « le seul secteur aujourd'hui concerné par le PPRI en vigueur est l'îlot Labro, au nord du périmètre. Au regard des cartographies du futur PPRI révisé, d'ores et déjà disponibles sur le site internet de l'Etat, l'îlot Labro ne figurera plus en zone inondable, ce qui nous a été confirmé par les services de l'Etat. ». Ceci nous a été aussi évoqué dans le même sens par Mr Rodrigo de la mairie de Bègles. Il conviendra de confirmer ce point au regard du futur PPRI et de s'assurer qu'il ne remet pas en cause le périmètre de la ZAC et l'état parcellaire.

3.3 Observations recueillies pendant l'enquête publique ; analyse et avis du commissaire enquêteur

Compte tenu du faible nombre d'observations (8 au total faites par 6 personnes), dont on peut penser qu'il est en partie la conséquence positive de la large concertation préalable conduite par La Fab en amont du projet et à laquelle les riverains ont été associés, celles-ci ont été intégralement reprises dans le rapport d'enquête et une réponse est apportée à chacune.

6 personnes ont fait part de leurs observations sur les registres prévus à cet effet :

-cinq à Villenave d'Ornon avec deux observations (1 et 5) faites par la même personne, madame Batista Ramos),

-une à Bègles (une observation complétée par un courrier de la même personne remis en mains propres au commissaire enquêteur, Madame Marthe Rigouleau).

3.3.1. Registre d'enquête déposé à la Mairie de Villenave d'Ornon

Observation n°1/VO : Madame BATISTA RAMOS Maria, âgée de 75 ans, accompagnée de son fils, habite une maison sise 6 rue Jean Pagès parcelle sur la parcelle A038/Pagès ouest. Habitant cette maison depuis 40 ans, elle souhaite y finir sa vie et est effondrée à l'idée d'être expropriée. Elle se dit prête à céder la parcelle A036 mais voudrait conserver la parcelle 38.

Avis du commissaire enquêteur :

La parcelle A038/Pagès ouest se trouve dans le périmètre impacté par la ZAC et donc de la DUP, à son extrémité sud. Elle correspond à une maison d'habitation dont la propriétaire occupante est une personne âgée de 75 ans. Interrogée par le commissaire enquêteur sur une éventuelle opportunité d'éviter une possible expropriation, Mme Florence Reussard de La Fab, par courriel du 25/11/2016 répond « nous avons bien pris note de votre demande ...Compte tenu de la situation particulière de Mme Batista, nous nous attachons à trouver une solution alternative qui pourrait permettre d'éviter l'expropriation, du moins sur la parcelle AO 38 qui constitue l'assiette de son logement. Bordeaux Métropole a déjà acquis les deux parcelles AO 35 et AO 37 (voir extrait cadastral joint) situées de part et d'autre de la parcelle AO 36, propriété de Mme Batista. Il y aurait donc une logique urbaine à acquérir cette parcelle afin de développer notre programme sur ces 3 parcelles contigües AO 35, 36, 37, développant une surface cadastrale globale de 1672 m². Nous pourrions ainsi réduire la superficie de cet îlot en ne demandant pas la cessibilité sur la 4^{ème} parcelle AO 38, ceci afin de permettre à Mme Batista de garder sa maison. Je vous confirmerai dans les tout prochains jours que cette solution alternative peut être validée au regard des contraintes de la programmation de l'opération et de la nécessaire relocalisation d'un certain nombre de commerces situés dans le périmètre de la ZAC. »

Puis par courriel du 2/12/2016, Mme Florence Reussard précise « avoir rencontré Mme Batista cette semaine en présence de son fils et lui avoir indiqué que nous étions en capacité de revoir le projet à la marge pour ne pas avoir à demander la cessibilité sur la parcelle AO38 constituant l'assiette de sa maison. Mme Batista s'est montrée particulièrement soulagée suite à cet entretien. Elle s'est dit prête à céder à La Fab à l'amiable la parcelle A036 aujourd'hui louée ».

Le commissaire enquêteur considère donc que, suite à cet arrangement, cette observation n'a plus de raison d'être. Voir observation n°5.

Observation n°2/VO : Mr DARGELAS, représentant la SCI LEANNA sise 581 route de Toulouse, confirme avoir reçu de La Fab la fiche de renseignement à renvoyer avant le 23 décembre et « souhaiterait que sa parcelle AM 550p Méliès, si c'est possible, ne soit pas concernée par l'expropriation car ce sont pour moi des revenus locatifs importants pour ma future retraite et surtout cela pose des difficultés à ma fille Lauriane, avocate, ayant créé et développé sa clientèle sur ce site ».

Avis du commissaire enquêteur :

La parcelle AM 550p Méliès se trouve dans le périmètre impacté par la ZAC et donc de la DUP. Cette parcelle, qui correspond à un bâtiment mitoyen à usages d'habitation et commercial avec deux logements loués, un cabinet d'avocat et un local commercial vacant, est destinée à intégrer l'ilot Aristide Briand, qui devrait être livré en 2020 et qui constitue une des réalisations majeures du projet notamment en termes d'espace public de qualité. En conséquence il paraît impossible au commissaire enquêteur d'envisager que cette parcelle soit retirée du projet sans le remettre en cause. C'est donc la procédure de négociation amiable qui va s'appliquer et que La Fab privilégie ; en cas d'échec c'est la procédure d'expropriation qui sera appliquée conformément à l'article L1 du code de l'expropriation. Au-delà d'une juste et préalable indemnisation de Mr Dargelas, sa fille pourra envisager la réinstallation possible de son cabinet d'avocat dans les locaux commerciaux prévus à cet effet situés au rez de chaussée des bâtiments nouvellement construits dans cette zone.

J'ai proposé à Mr Dargelas de se rapprocher de La Fab pour négocier au mieux de ses intérêts le rachat de sa parcelle

Observation n°3/VO : Mr NGUYEN KY et Mme BETAILLE habitent une maison sise sur les parcelles Méliès AM 477 et 473, « achetée il y a huit ans afin d'y finir nos jours tranquillement. Elle a été rénovée et aménagée selon nos goûts. Il s'agit d'une maison de 190m² avec jardin, piscine, pompe à chaleur et au calme. L'intérieur comprend double vitrage, cheminée, deux salles de bain dont une en balnéo ». Ils conditionnent la cession de leurs parcelles à la seule possibilité d'obtenir « une maison de même style dans un quartier où tous les commerces sont accessibles à pied, dans la CUB, et face au tram ».

Avis du commissaire enquêteur :

Les parcelles Méliès AM 477 et 473, qui correspondent à une maison d'habitation mitoyenne occupée par son propriétaire, se trouvent dans le périmètre impacté par la ZAC et donc de la DUP. Ces parcelles sont destinées à accueillir des constructions dans la séquence dite « Méliès » avec des offres de commerces plus qualitatives, structurées en lien direct avec la station de tramway ainsi qu'avec des logements très qualitatifs tournés vers le grand paysage du delta vert. Ces parcelles se trouvent dans une des séquences majeures du projet qui devrait être livré en 2021. En conséquence il paraît impossible au commissaire enquêteur d'envisager que cette parcelle soit retirée du projet sans le remettre en cause. C'est donc la procédure de négociation amiable qui va s'appliquer et que La Fab privilégie avec une indemnisation juste et à la hauteur de la valeur du bien et des

aménagements qui le caractérisent; en cas d'échec c'est la procédure d'expropriation qui sera appliqués conformément à l'article L1 du code de l'expropriation.

Mr NGUYEN KY et Mme BETAILLE conditionnent la cession de leurs parcelles à la seule possibilité d'obtenir « une maison de même style dans un quartier où tous les commerces sont accessibles à pied, dans la CUB, et face au tram ». Le commissaire enquêteur juge la demande excessive car impossible à réaliser par la Fab, les constructions prévues ne prévoyant pas la construction de maisons individuelles mais des immeubles d'habitat collectif.

Observation°4/VO : Mr Cédric LEMAY parcelles AM 415-416-409-724-725-413 demande si dans le processus (fixation du montant de l'indemnisation) il est prévu un médiateur indépendant entre La FAB et les propriétaires

Avis du commissaire enquêteur :

Les parcelles AM 415-416-409-724-725-413, qui correspondent à un bâtiment mitoyen à usage commercial, se trouvent dans le périmètre impacté par la ZAC et donc de la DUP. Ces parcelles sont destinées à accueillir des constructions dans la séquence dite Bourlaux avec des offres de commerces plus qualitatives, structurées en lien direct avec la station de tramway ainsi qu'avec des logements très qualitatifs tournés vers le grand paysage du delta vert. Ces parcelles se trouvent dans une des séquences majeures du projet qui devrait être livré en 2020. En conséquence il paraît impossible au commissaire enquêteur d'envisager que cette parcelle soit retirée du projet sans le remettre en cause. C'est donc la procédure de négociation amiable qui va s'appliquer et que La Fab privilégie avec une indemnisation juste et à la hauteur de la valeur du bien et des aménagements qui le caractérisent; en cas d'échec c'est la procédure d'expropriation qui sera appliqués conformément à l'article L1 du code de l'expropriation.

Il n'est pas prévu de médiateur indépendant entre La FAB et les propriétaires. C'est La Fab qui a la responsabilité de l'acquisition du foncier public nécessaire à l'opération correspondant aux îlots maîtrisés par l'aménageur. Le commissaire enquêteur a suggéré à Mr Lemay de faire expertiser la valeur de son appartement et de se rapprocher de La Fab pour négocier au mieux de ses intérêts le rachat de sa parcelle.

Le traité de concession entre Bordeaux Métropole et la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole daté du 19 mai 2016, dans sa partie I article 2 confie au concessionnaire, la SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole, la mission « d'acquérir la propriété à l'amiable ou par voie de préemption ou d'expropriation...de gérer les biens acquis et, le cas échéant, assurer le relogement des occupants de bonne foi, indemniser ou réinstaller les commerçants artisans, ou autres bénéficiaires de droit, les informer sur les différentes aides dont ils peuvent bénéficier.. ».

La partie II du même traité de concession précise les modalités opérationnelles d'exécution de la concession d'aménagement en son article 5 « modalités d'acquisition et de libération des immeubles ». Ainsi « dès que la concession d'aménagement est exécutoire, le concessionnaire peut procéder soit à l'amiable, soit par voie de préemption ou d'expropriation, à l'acquisition ou à la prise à bail des terrains et immeubles bâties... ». En cas d'acquisitions amiables, « Les prix des acquisitions...ainsi que les montants des indemnités doivent être fixés après demande d'avis auprès du directeur des services fiscaux... ». Pour lui permettre de procéder aux

acquisitions programmées, le concédant délègue au concessionnaire l'exercice du droit d'expropriation sur la totalité du périmètre de l'opération. Le concessionnaire conduira la procédure tant pour ce qui concerne la procédure administrative que la phase judiciaire... Le concessionnaire, dans le respect de l'échéancier opérationnel, assure le relogement définitif des occupants des immeubles acquis et, au préalable, pourvoit s'il y a lieu à leur relogement provisoire. Les solutions de relogement sont étudiées au cas par cas au terme d'un examen conjoint entre le concessionnaire et le concédant. Le concessionnaire propose et favorise dans la mesure du possible une solution de relogement au sein du périmètre de la ZAC ».

Observation°5/VO : Mme Batista Ramos a « acheté sa maison du 6 rue Jean Pagès en 1979 après y avoir été locataire durant quelques années. J'ai toujours aimé ma maison. Je m'y suis mariée, élevé deux beaux enfants avec lesquels j'ai de nombreux souvenirs dans cette charmante maison et au Pont de la Maye, quartier paisible et apaisant. Nous avons aussi développé et consolidé cette maison à nos envies, nos goûts. Avec l'aide précieuse de mon mari qui était artisan maçon au Pont de la Maye. Après avoir perdu un de mes enfants du cancer mes souvenirs dans ces lieux ont pris une telle importance que je ne peux envisager de me séparer de ma maison. A ce jour je profite de ma maison au quotidien et poursuit l'aventure de la vie. Malgré un divorce étouffant qui a duré 20 ans – affaiblie, fatiguée de toujours me battre, j'écris cette lettre pour avoir votre accord afin que je puisse continuer à profiter de mon bien et terminer ma vie dans ces murs confortables. J'aime mes habitudes, jardinage, courses, copinage, médecins etc... je suis une dame avec un affect important pour ma maison et ce quartier du Pont de la Maye. Merci de modifier vos travaux afin d'épargner ma maison du 6 rue Jean Pagès ».

Avis du commissaire enquêteur :

Voir observation N°1. Mme Batista Ramos, accompagnée de son fils s'est déplacée le 23 décembre à la mairie de Villenave d'Ornon pour indiquer, en le remerciant, au commissaire enquêteur que satisfaction avait été donnée à sa requête par La Fab.

Observation°6/VO : Mr Gros propriétaire d'un appartement place Aristide Briand a une parcelle AM 551 : « j'ai acheté cet appartement pour un complément de retraite et je déplore la démolition de celui-ci pour refaire d'autres appartements dits « sociaux » et je déplore aussi que le bâtiment des télécoms ne soit pas démolí ».

Avis du commissaire enquêteur :

La parcelle AM 551 qui correspond à un bâtiment à usage d'habitation et commercial, se trouvent dans le périmètre impacté par la ZAC et donc de la DUP. Cette parcelle correspond à un bâtiment à usages d'habitation et commercial avec quatre logements dont l'un est déjà acquis par Bordeaux Métropole, trois privés R+1 dont l'un est vacant et deux occupés par des locataires (dont l'appartement de Mme et Mr Gros) et une agence bancaire et un cabinet de pédiatrie au rez de chaussée ; le cabinet de pédiatrie a été acquis par Bordeaux Métropole, l'acquisition de l'agence bancaire est en cours. Cette parcelle est destinée à accueillir, dans la séquence dite îlot Aristide Briand, de nouveaux commerces, services et logements et un espace public de grande qualité autour d'une place ayant vocation à devenir le cœur de ville de Villenave d'Ornon. Cette parcelle se trouve dans une des séquences majeures et des plus appréciées du projet par les intervenants qui devrait être livré entre 2018 et 2020. En

conséquence il paraît impossible au commissaire enquêteur d'envisager que cette parcelle soit retirée du projet sans le remettre en cause. C'est donc la procédure de négociation amiable qui va s'appliquer et que La Fab privilégie avec une indemnisation juste et à la hauteur de la valeur du bien et des aménagements qui le caractérisent; en cas d'échec c'est la procédure d'expropriation qui sera appliquée conformément à l'article L1 du code de l'expropriation.

Mr Gros évoque la perte du fait de l'expropriation d'un revenu de complément de retraite tiré de la location de son appartement, acquis souvent à crédit, avec la crainte que le montant de l'expropriation ne lui permette sans doute pas de le remplacer. Le commissaire enquêteur comprend l'inquiétude de Mr Gros mais considérant que le caractère d'intérêt général selon lui de cette opération ne peut être mis en doute, il ne peut que lui rappeler ainsi qu'à l'opérateur l'article L1 du Code de l'Expropriation, qui précise que toute expropriation donne lieu à une juste et préalable indemnité. Cette indemnité doit donc intégrer l'ensemble des éléments permettant à la personne expropriée de ne pas perdre le bénéfice du travail d'une vie. On peut espérer que le montant de cette indemnité lui permettra de le réinvestir dans un bien équivalent.

Le commissaire enquêteur a suggéré à Mr Gros de faire expertiser la valeur de son appartement et de se rapprocher de La Fab pour négocier au mieux de ses intérêts le rachat de sa parcelle.

Quant à la préservation du bâtiment des télécoms auquel, selon le commissaire enquêteur, une attention particulière devra être apportée compte tenu de sa laideur dans un paysage renouvelé et valorisé, il ne peut que constater qu'il n'entre pas dans le périmètre de la ZAC et donc ne fait pas partie de l'enquête publique.

3.3.2. Registre d'enquête déposé à la Mairie de Bègles

Observation n°1/Bègles : Mr Michel Rigouleau et Mme Marthe Rigouleau parcelle BD42, propriétaire occupante : « ma mère a 84 ans et a vécu depuis 50 ans dans cette maison après avoir été expropriée il y a 50 ans pour la construction de la rocade elle doit à nouveau être expropriée de sa maison pour laquelle elle a travaillé toute sa vie....en plus du dédommagement financier pour la vente de sa maison il faut tenir compte de son âge et comprendre qu'il n'est pas facile de changer ses habitudes (proximité de commerces et de médecins). Je vais par courrier vous faire parvenir ses doléances comme exprimées en 2013.une éventuelle négociation ne peut se faire que par un relogement prioritaire à proximité des commerces et pour faciliter ses déplacements ainsi qu'un dédommagement financier ».

Observation n°2/Bègles : courrier de Mme Marthe Rigouleau adressé au commissaire enquêteur qui vient en complément de l'observation N°1/Bègles, de la même personne dans lequel elle fait part de « ses inquiétudes concernant son éventuelle expulsion, en présentant les dommages financiers et moraux » qu'elle subirait alors. « J'ai 84 ans, j'habite dans cette maison depuis 1969 (47 ans). Depuis toutes ces années j'ai créé des liens forts avec mes voisins qui ont à peu près tous le même âge que moi (je partage mes récoltes avec eux, nous veillons les uns sur mes autres et nous nous entraidons si besoin). Là où je suis je peux faire mes courses alimentaires, voir mon médecin, la pharmacie et aller à l'église toute seule. Je suis également proche du cimetière où est enterré mon défunt

mari depuis 2005. Les transports en commun actuels me conviennent pour me déplacer. Physiquement je n'ai pas le courage de m'investir dans la recherche d'une maison (plain-pied, jardin, commodités et rétablir des affinités avec de nouveaux besoins). Si je devais perdre tous mes repères je ne pourrai pas le supporter psychologiquement. Ayant mes enfants éloignés je ne voudrais pas les importuner et pouvoir garder mon autonomie. Je ne me vois pas quitter cette maison où j'ai passé les meilleures années de ma vie. Cet endroit est rempli de souvenirs partagés avec mon mari mes enfants, mes petits-enfants. Si la DUP venait à être signée et que je n'ai plus alors le choix, en plus des dédommages financiers, je souhaiterais être relogée dans un appartement situé dans le secteur où j'ai tous mes repères, avec deux chambres pour accueillir mes enfants lorsqu'ils sont de passage et un balcon qui me permettrait d'entretenir quelques fleurs et ainsi me rappeler mon jardin ».

Avis du commissaire enquêteur :

La parcelle BD42, qui correspond à une maison à usage d'habitation habitée par une personne âgée de 85 ans usufruitière, et par un bâtiment d'habitation habité par un des enfants nu propriétaire, se trouve dans le périmètre impacté par la ZAC et donc de la DUP. Cette parcelle –dite CA3- borde la future avenue promenade et est destinée à accueillir un espace public de type contre-allée dédié au tramway ainsi qu'aux circulations douces qui devrait être livré en 2019. Cette parcelle se trouve en bordure mais pleinement intégrée dans l'une des séquences majeures du projet. En conséquence il paraît très difficile au commissaire enquêteur d'envisager que cette parcelle soit retirée du projet sans le remettre en cause.

Toutefois le cas de Mme Rigouleau mérite selon le commissaire enquêteur une attention particulière. En effet il est proche de celui de Mme Batista Ramos, à savoir une personne âgée (84 ans), déjà expropriée il y a 50 ans qui risque à nouveau d'être expropriée de son domicile avec cette différence que la parcelle expropriée se trouve au cœur de la ZAC et d'un de ses objectifs majeurs située sur l'espace public Avenue promenade et non en périphérie de ZAC. Celle-ci demande notamment à « être relogée dans un appartement situé dans le secteur où j'ai tous mes repères, avec deux chambres pour accueillir mes enfants lorsqu'ils sont de passage et un balcon qui me permettrait d'entretenir quelques fleurs et ainsi me rappeler mon jardin. »

Cette demande ne paraissant pas excessive et entrer dans les missions données à La Fab « d'étudier les solutions de relogement au cas par cas au terme d'un examen conjoint entre le concessionnaire et le concédant et de proposer et favoriser dans la mesure du possible une solution de relogement au sein du périmètre de la ZAC, le commissaire enquêteur dans le même esprit que pour Mme Batista Ramos s'est rapproché de La Fab pour voir ce qu'il était possible de faire pour bouleverser le moins possible les conditions de vie de cette personne très âgée, qui risque d'être expropriée pour la deuxième fois. Une démarche en ce sens a été entreprise par La Fab qui, à la date du 17 janvier a fait la réponse suivante au commissaire enquêteur : « j'ai échangé avec M. Michel Rigouleau qui m'a confirmé souhaiter un relogement pour sa mère dans l'optique d'une cession de son bien au profit de La Fab. Il m'a indiqué les caractéristiques du logement recherché. Nous allons nous rapprocher de nos partenaires notamment Aquitanis pour faire des propositions à la famille. Mr Rigouleau m'a aussi expliqué avoir mandaté un expert pour pratiquer une contre-expertise de la valeur de son bien suite à l'estimation réalisée par France Domaines. Nous attendons ce retour avant de réengager les discussions avec la famille. »

3.3.3 Analyse des observations concernant l'enquête parcellaire :

Six personnes s'opposent à l'expropriation de leur parcelle pour 3 raisons principales :

- le grand âge de la personne expropriée (2), deux personnes âgées de 84 et 75 ans occupant leur habitation depuis une longue période mais pour lesquelles, l'une d'entre elles au moins (Mme Batista Ramos), une solution favorable a pu être trouvée pendant l'enquête, la seconde (Mme Rigouleau) étant en attente,

- un désaccord sur le montant de l'indemnisation (2), (Nguyen Ki/Lemay)
- la perte d'un revenu locatif (2), (Dargelas/Gros).

Le commissaire enquêteur constate que les raisons à cette opposition ne sont pas relatives à un désaccord sur le périmètre de la ZAC ou à une contestation de propriété mais à des désaccords de nature financière et personnels (contestation du montant de l'indemnisation, perte de revenu d'une location, bouleversement lié au grand âge de la personne risquant d'être expropriée).

Le commissaire enquêteur note que cinq des parcelles objet de contestation (Dargelas, Lemay, Nguyen Ki, Rigouleau, Gros) se trouvent dans des séquences majeures du projet (allée-promenade, Bourlaux, Méliès, îlot Aristide Briand,). Retirer ces parcelles du projet reviendrait à le remettre en cause dans ses objectifs et sa réalisation. Dès lors l'acquisition de ces parcelles intégrées dans le périmètre de la ZAC est indispensable à la mise en œuvre du projet. En conséquence le commissaire enquêteur considère ces contestations comme invalides.

Compte tenu du grand âge (75 et 84 ans) des personnes intéressées ainsi que de la nature des demandes présentées par Mme Batista Ramos et Mme Rigouleau, le commissaire enquêteur s'est rapproché de La Fab pour voir ce qu'il serait possible de faire pour y répondre au mieux des intérêts des uns et des autres.

Dans le cas de Mme Batista Ramos la Fab, après étude, a accepté de revoir le périmètre du projet à la marge pour ne pas avoir à demander la cessibilité sur la parcelle AO38 constituant l'assiette de sa maison. En échange Mme Batista s'est dit prête à céder à La Fab à l'amiable la parcelle A036 aujourd'hui louée. Le commissaire enquêteur constate que La Fab considère que la parcelle A038, située à l'extrême sud du périmètre, n'est pas indispensable à la réalisation du projet et que donc elle peut en être retirée. Dès lors suite à l'arrangement intervenu entre La Fab et Mme Batista Ramos, le commissaire enquêteur considère que l'observation de cette dernière n'a plus de raison d'être.

Dans le cas de Mme Rigouleau, dont l'acquisition de la parcelle, intégrée dans le périmètre de la ZAC, est indispensable à la mise en œuvre du projet, La Fab a indiqué au commissaire enquêteur « se rapprocher de nos partenaires notamment Aquitanis pour faire des propositions à la famille en vue d'un relogement pour Mme Rigouleau dans l'optique d'une cession de son bien au profit de La Fab ». Le commissaire enquêteur espère, sous réserve d'une issue favorable à un litige familial, que le cas de Mme Rigouleau trouvera une issue positive, cette dernière acceptant un relogement.

IV CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Sur le dossier

Le dossier d'enquête parcellaire mis à l'enquête publique est complet et conforme à la réglementation. Les parcelles listées dans l'état parcellaire correspondent bien au périmètre du projet ZAC « route de Toulouse » tel qu'il a été présenté dans l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du dit projet et que les documents composant le dossier d'enquête parcellaire mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête en ont permis une prise de connaissance correcte.

Sur l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'Autorité environnementale ne concerne pas directement l'enquête parcellaire. Elle relève toutefois que le projet de ZAC intègre en son sein une partie de zone rouge du PPRI, en limite Nord du projet, potentiellement incompatible avec le règlement associé. Considérant selon La Fab que « le seul secteur du projet aujourd'hui concerné par le PPRI en vigueur est l'îlot Labro, au nord du périmètre et qu'au regard des cartographies du futur PPRI révisé, d'ores et déjà disponibles sur le site internet de l'Etat, l'îlot Labro ne figurera plus en zone inondable, ce qui nous a été confirmé par les services de l'Etat », il conviendra de confirmer ce point au regard du futur PPRI et de s'assurer qu'il ne remet pas en cause le périmètre de la ZAC et l'état parcellaire.

Sur les observations et sur l'emprise du projet

Aucune observation ne porte spécifiquement sur le fond de l'enquête parcellaire. Néanmoins suite à l'arrangement intervenu entre La Fab et Mme Batista Ramos, la parcelle A038 n'apparaît pas indispensable à la réalisation du projet ZAC route de Toulouse et peut donc être retirée du périmètre sous réserve de respecter l'accord trouvé avec la Fab tel que décrit ci-avant.

Le cas particulier de Mme Batista Ramos excepté, les observations auxquelles il a été répondu ci-avant ne font apparaître aucun litige relatif au périmètre déterminé pour la réalisation du projet « ZAC route de Toulouse » qui correspond au projet retenu et n'excède pas ce qui est nécessaire à sa mise en œuvre, aux parcelles ou aux titres de propriété.

L'acquisition des parcelles intégrées dans le périmètre du projet ZAC route de Toulouse tel qu'il est décrit dans le dossier soumis à l'enquête publique est indispensable à la mise en œuvre de ce projet.

Sur les notifications

Les deux états parcellaires relatifs aux communes de Bègles et de Villenave d'Ornon recensent 66 propriétaires, ayants droits et sociétés, concernés par le projet ZAC route de Toulouse, soit 48 propriétaires et 18 sociétés. Chacun des propriétaires identifiés a reçu une notification individuelle par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, relative à la prescription, l'ouverture et aux modalités de l'enquête publique. L'ensemble de ces lettres de notification et les avis de réception sont joints au présent rapport dans une chemise particulière compte tenu de leur volume (près de 300 feuillets).

Chaque notification individuelle était accompagnée d'une fiche de renseignements à retourner dès réception destinée à préciser ou modifier l'état parcellaire les concernant. Ces notifications individuelles ont été expédiées le 28 octobre 2016 soit avant l'ouverture de l'enquête publique. Elles ont toutes fait l'objet d'un avis de réception à l'exception de

-Mme Destrac Evelyne, décédée. Informée du décès, La Fab a adressé une notification à son fils, Stéphane Cano,

-Mme Rigouleau Marie-Christine qui a été notifiée en Ecosse ; suite à un échange de mail, elle a confirmé à La Fab l'avoir reçu.

Ce bilan, contrôlé et validé par le commissaire enquêteur, est récapitulé en pièces jointes en deux tableaux « bilan de notification individuelle ».

Aucune notification AR n'a été déposée en mairie à l'occasion des permanences du commissaire enquêteur ;

Le commissaire enquêteur constate que les informations nécessaires ont été transmises à l'ensemble des ayants-droits dans les formes et les délais réglementaires. Les parcelles et les propriétaires sont bien identifiés. Aucune modification de l'état parcellaire n'a été demandée suite au courrier adressé individuellement à chacun des propriétaires.

Enfin concernant le dossier parcellaire, le commissaire enquêteur constate que La Fab n'a pas reçu l'intégralité des fiches de renseignement à ce jour. Ainsi, pour les particuliers elle n'a pas eu de retour des fiches de renseignement de Mme Coronas Carmen, de M. et Mme Pons Philippe et Maryse, de M. Gabin Raymond. Quant aux sociétés il en va de même pour la société Telimob, la banque BNP Paribas, M Serge Mach SCI 509 route de Toulouse.

En conclusion, le commissaire enquêteur constate que les parcelles listées dans l'état parcellaire correspondent bien au périmètre du projet ZAC « route de Toulouse » tel qu'il a été présenté dans l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du dit projet et que les documents composant le dossier d'enquête parcellaire, complet et conforme à la réglementation, mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête en ont permis une prise de connaissance correcte par le public.

Les observations figurant sur les deux registres d'enquête ne font apparaître aucun litige relatif au périmètre déterminé pour la réalisation du projet « ZAC route de Toulouse » qui

correspond au projet retenu et n'excède pas ce qui est nécessaire à sa mise en œuvre, aux parcelles ou aux titres de propriété.

L'acquisition des parcelles intégrées dans le périmètre du projet ZAC route de Toulouse tel qu'il est décrit dans le dossier soumis à l'enquête publique est indispensable à la mise en œuvre de ce projet.

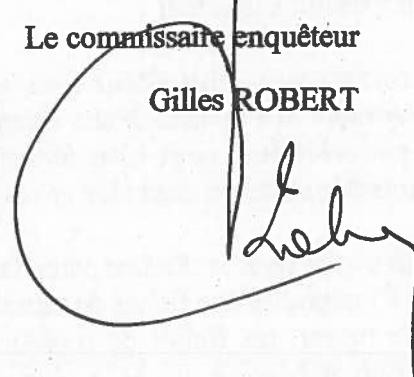
Le commissaire enquêteur constate que les informations nécessaires ont été transmises à l'ensemble des ayants-droits dans les formes et les délais réglementaires. Les parcelles et les propriétaires sont bien identifiés. Aucune modification de l'état parcellaire n'a été demandée suite au courrier adressé individuellement à chacun des propriétaires.

Aussi compte tenu des éléments du dossier qui ont été porté à la connaissance du commissaire enquêteur, de l'enquête publique et au regard de l'ensemble des éléments qui précèdent, la conclusion à l'enquête parcellaire conjointe à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant la réalisation par la Société Publique Locale « La Fabrique », concessionnaire de Bordeaux Métropole, de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Route de Toulouse » sur le territoire des communes de Bègles et de Villenave d'Ornon est un avis favorable.

Fait à Bordeaux , le 23 janvier 2017

Le commissaire enquêteur

Gilles ROBERT

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gilles Robert", is enclosed within a large, roughly circular outline.

Avis motivé du commissaire enquêteur

Je soussigné Monsieur Gilles ROBERT, désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision N° E16000183/33 en date du 11/10/2016 de monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L1 et L110-1, et L131-1, R131-1, R131-3 à R131-13 pour l'enquête parcellaire,

Vu l'article R131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique sur la possibilité de conduire l'enquête parcellaire conjointement avec l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L122-1 à L122-12 et R122-1 R122-24, les articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27,

Vu le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constitué conformément à l'article R112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R123-8 du code de l'environnement,

Vu les deux états parcellaires et le plan,

Considérant que le dossier d'enquêtes publiques conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire déposé à l'enquête par La Fabrique de Bordeaux Métropole est conforme aux exigences de l'article R112-4 du Code de l'Expropriation et à l'article R123-8 du code de l'environnement,

Considérant que le dossier d'enquête parcellaire est conforme à l'article R131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qu'il a été déclaré complet par les services de l'Etat en date du 20 octobre 2016 et pouvant être soumis à l'enquête publique en l'état, qu'il comporte en effet les informations réglementairement exigées et contient les éléments essentiels, exposés de façon claire, pour permettre la compréhension et l'appréciation du projet,

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du 21 novembre 2016 au 23 décembre 2016 inclus, pendant 33 jours consécutifs, dans les conditions réglementaires et sans aucun incident, en particulier que la publicité de l'enquête a été conforme,

Considérant que toutes les personnes intéressées ont eu la possibilité de consulter le dossier d'enquête parcellaire mis à disposition dans les mairies de Bègles et Villenave d'Ornon aux heures habituelles d'ouverture, à compter du premier jour de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, qu'elles ont eu la possibilité de consigner leurs observations dans les registres prévus à cet effet, ainsi que de rencontrer le commissaire enquêteur lors de ses six permanences en mairies (trois à Bègles et trois à Villenave d'Ornon),

Considérant ainsi le bon déroulement de la procédure,

Considérant la faible participation des habitants de Villenave d'Ornon et de Bègles qui peut s'expliquer en partie par la large concertation conduite en amont de l'enquête dont il ressort

un avis favorable au projet de ZAC « route de Toulouse » lors de l'enquête conjointe relative à la déclaration d'utilité publique,

Considérant que les parcelles et les propriétaires sont bien identifiés et que les propriétaires et usufruitiers concernés par le périmètre de la ZAC « route de Toulouse » ont été avisés dans les formes et les délais réglementaires et qu'aucune modification de l'état parcellaire n'a été demandée suite au courrier adressé individuellement à chacun des propriétaires,

Considérant d'une part la demande de déclaration d'intérêt public relative à la réalisation par La Fabrique de Bordeaux Métropole de la zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur le territoire des communes de Bègles et de Villenave d'Ornon, et d'autre part que l'expropriation reste le seul outil approprié pour la maîtrise foncière publique du site après avoir épuisé celui qu'offre la négociation amiable qu'il conviendra toujours de privilégier,

Considérant que le coût financier du projet, tel qu'il a été précisé lors de l'enquête publique conjointe relative à la déclaration d'utilité publique, n'apparaît pas démesuré rapporté à la participation des deux communes de Bègles et Villenave d'Ornon la plus grande partie du financement étant assurée par Bordeaux métropole,

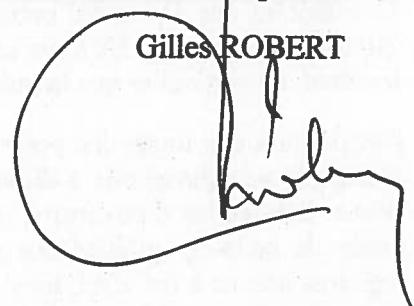
Considérant qu'aucun litige relatif au périmètre de la ZAC qui correspond au projet retenu et n'excède pas ce qui est nécessaire à sa mise en œuvre, aux parcelles ou aux titres de propriété n'a été présenté au commissaire enquêteur.

Emet un **AVIS FAVORABLE** à l'enquête parcellaire conjointe à la déclaration d'utilité publique relative au projet de réalisation par La Fabrique de Bordeaux Métropole de la zone d'aménagement concerté « Route de Toulouse » sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon,

Fait à Bordeaux , le 23 janvier 2017

Le commissaire enquêteur

Gilles ROBERT

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gilles ROBERT", is written over a large, thin-lined circle. The signature is fluid and cursive, with the name "Gilles" on the first line and "ROBERT" on the second line.

V. Pièces jointes au rapport d'enquête parcellaire

- .1 Dossier d'enquête parcellaire
 - .2. Registres des observations
 - .3 Décision de désignation du commissaire enquêteur
 - .4 Arrêté du 20 octobre 2016 prescrivant l'organisation d'enquêtes publiques conjointes
 - .5 Avis d'information du public
 - .6 Certificats d'affichage
 - .7 Avis d'enquête insérés dans les journaux
 - .8 Tableaux bilan des lettres de notification aux propriétaires et avis de réception
 - .9 copies des lettres de notification avec avis de réception
-

