

Département de la Gironde

Enquête publique unique

Sur les communes d'Ambès, Bassens, Saint Louis de Montferrand et Saint Vincent de Paul

Préalable à la déclaration d'utilité publique relative aux travaux sur les ouvrages de protection contre les inondations fluvio-maritimes de la presqu'île d'Ambès et à l'autorisation environnementale unique pour la réalisation du projet

Procès-verbal de synthèse

Remis le 10 juillet 2026

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 1^{er} juin au jeudi 2 juillet 2026

Destinataire :

Bordeaux Métropole

Faisant suite à l'enquête publique unique relative aux travaux sur les ouvrages de protection contre les inondations fluvio-maritimes de la presqu'île d'Ambès, tenue du 1^{er} juin au 2 juillet 2026, la commissaire enquêtrice est en mesure de présenter la synthèse des contributions émises par le public ainsi que ses propres interrogations.

La présente communication est faite en application de l'article R.123-18 du code de l'environnement. Cet article précise que le commissaire enquêteur doit rencontrer le responsable du projet dans les huit jours de la clôture de l'enquête. Le document présente les contributions du public par thème d'une part, et les questions de la commissaire enquêtrice, d'autre part.

Bilan des contributions

L'enquête publique s'est déroulée sur 32 jours consécutifs durant lesquels 4 permanences ont été tenues sur les 4 communes concernées.

Les contributions ont majoritairement été déposées via le Registre numérique et sont le reflet des remarques formulées lors des permanences.

Il y a eu :

- 73 contributions numériques dont 6 par e-mails et 1 de la commissaire enquêtrice comme test soit 72

- 15 contributions sur le registre papier : 1 à Bassens, 7 à Ambès, 5 à St Louis de Montferrand, 2 à St Vincent de Paul

Soit un total de **87 contributions**.

Certaines contributions sont des doublons (contribution identique ou contribution faisant référence à une précédente sans rajouter d'élément) ; elles ne seront comptées ou citées que pour une dans ce présent PVS¹ à savoir : @61/@65/@67/@70/@72 ; RP-AMB-0003/@6 ; E19/@20/@21 ; @48/@51 ; E47/E63 ; RP-SVP-0001/@54. On peut donc comptabiliser **77 contributions**.

Les contributions ont été classées par les sigles repris ci-dessous et par numéro d'ordre de réception : @ : registre numérique / E : email ; RP : registre papier : AMB pour Ambès ; SLM pour Saint Louis de Montferrand ; SVP pour Saint Vincent de Paul ; BAS pour Bassens

Lors de l'enquête publique les communes de Saint Louis de Montferrand, d'Ambès et de Bassens se sont positionnées pour un avis favorable au projet et à l'autorisation environnementale ; la mairie d'Ambès a cependant précisé que cet avis favorable a été assorti d'une priorisation de la SUP² et de l'indemnisation des propriétaires concernés.

Concernant les observations émises par les riverains et associations locales, principalement dans le registre numérique, il ressort que bien que la nécessité de protéger la population contre les inondations soit globalement acceptée, les contributeurs dénoncent massivement le recours à l'expropriation, formulent des inquiétudes sur la bande d'accès, sa pérennité et son utilisation, sur les choix techniques et les garanties de pérennité des nouveaux ouvrages, s'opposent au défrichage végétal alertant sur la destruction de la biodiversité (zone Natura 2000 touchée) et la fragilisation des berges et enfin, les témoignages soulignent un manque de concertation et appellent à une révision avec co-construction du projet valorisant l'expérience de terrain des riverains.

¹ PVS : Procès-Verbal de Synthèse

² SUP : Servitude d'Utilité Publique

A l'issue de cette analyse et report des contributions recueillies, la commissaire enquêtrice invite Bordeaux Métropole à produire, dans un délai de quinze jours, dans la mesure du possible, les réponses aux observations émises et recueillies dans le cadre de cette consultation

Le présent Procès-Verbal de 23 pages (accompagné des Annexes 1 et 2 sur clé USB) a été commenté et remis à Bordeaux Métropole le 10 juillet 2026

Fait à Bordeaux le 10 juillet 2026

La commissaire enquêtrice

Bordeaux Métropole

Le Procès-Verbal ne peut rapporter l'ensemble des contributions dans leur intégralité. En revanche, l'ensemble de celles-ci a été intégralement recensé dans 2 documents annexés au présent procès-verbal, afin de garantir une information complète de Bordeaux Métropole : annexe 1 : Synthèse des contributions ; annexe 2 : Contributions dans leur intégralité.

Pour faciliter l'analyse, neuf thèmes ont été retenus, destinés à permettre au responsable du projet d'examiner les différents types de requêtes et d'apporter, s'il le souhaite, les réponses les plus complètes et précises possibles aux questions soulevées par le public et la commissaire enquêtrice.

Ces thèmes sont détaillés ci-dessous :

- 1- Adhésion au projet de protection contre les inondations
- 2- Opposition majeure à la procédure liée à la DUP
- 3- Contestation de la création d'une piste
- 4- Impacts environnementaux et biodiversité
- 5- Interrogations sur la pertinence technique et hydraulique
- 6- Principe de proportionnalité
- 7- Relations riverains/Bordeaux Métropole
- 8- Cas particuliers
- 9- Registre numérique

1. Adhésion au projet de protection contre les inondations

RP-AMB-0002, @12, @25, @27, @38, @39, @43, @44, @45, @60, @64, @66, @71

De manière quasi unanime, les déposants reconnaissent la nécessité et l'urgence de réhabiliter les digues pour protéger les populations et les biens contre le risque d'inondation. Le principe de protection du territoire est largement accepté.

RP-AMB-0002, @27, @38, @44, @45, @64, @66, @71 : **Nécessité de protéger le territoire contre les inondations**

@25, @39 : Pour la réfection des digues (**urgent**)

2. Opposition majeure à la procédure d'expropriation liée à la déclaration d'utilité publique (DUP)

L'expropriation est le point clivant de cette enquête publique et le thème qui a regroupé le plus d'observations : 56 sur les 77 contributions traitent de l'expropriation soit plus de **70% des contributions**. Les contributeurs sont contre l'expropriation qui ne leur paraît pas justifiée. Ils mettent en avant le cadre exceptionnel du lieu : paisible, vue sur le fleuve ; cadre qui prévaut aux risques d'inondation et industriels auxquels sont exposés les riverains de la presqu'île.

@12, @29 : **Cadre de vie exceptionnel** qui a joué dans l'acquisition de ce bien

E19, @15 : Maison achetée pour sa **vue sur la Dordogne**, unique **contrepartie** à une commune soumise à des **risques d'inondation, industriels et technologiques majeurs**.

@22 : Habitante d'Ambès pour **sa vue et son cadre de vie serein** au bord de l'eau

@28 : Nous souhaitons **garder l'accès au bord de l'eau en l'état avec ses arbres**

L'expropriation est perçue comme une mesure disproportionnée, non justifiée et traumatisante pouvant retarder les travaux :

RP-SLM-0003, RP-AMB-0006, @4, @9, @12, @18, @24, @32, @40, @41, @64

@18 : **Recours à l'expropriation disproportionnée** là où dispositifs juridiques existants permettent à Bx M.³ de remplir sa mission tout en respectant le droit de propriété, notamment la **convention de**

³ Bx M. / Bordeaux M. = Bordeaux Métropole

servitude établie devant notaire qui fonctionnent depuis des dizaines d'années, qui peut être adaptée à chaque situation particulière et négociée avec les riverains concernés

@41 : **Opposé** au recours à l'**expropriation** : disproportionnée et sans réelle justification

RP-SLM-0003 : pour riverains : **perte** d'une partie de leur terrain, accès à la rivière, milieu arboricole, faune et flore, paysage arboré remplacé par un grillage anti-intrusion

@4 : procédure d'expropriation : **traumatisante** pour les habitants

@12 : Projet présenté par Bordeaux M. à Ambès lors d'une réunion le 29/01/25 où nous **découvrons le projet d'expropriation**. L'ensemble des personnes étaient **sous le choc**.

@24 : **Expropriation** = ressenti comme une **certaine violence**

@40 : La construction de cette digue avec route entraîne l'expropriation avec la perte de garage, potager... **choc pour habitants**

RP-AMB-0006 : **Abandonner expropriation** = couteuse et génératrice de retard des travaux

@9 : les **procédures contentieuses retarderaient le projet** de 4/5 ans

@32 : **Expropriation disproportionnée** au regard de l'objectif poursuivi, pourrait entraîner des **recours contentieux et des procédures longues retardant d'autant les travaux** d'entretien indispensables

Quel avis Bordeaux Métropole peut-il donner sur ces observations ?

La volonté initiale de Bordeaux Métropole était de maîtriser l'ensemble du foncier nécessaire aux travaux dans le cadre de la servitude d'utilité publique (SUP) prévue à l'article L556-12-2 du code de l'environnement. Mais courant 2023, et après analyse juridique en lien avec les services de l'Etat et des associations spécialisées comme France Dignes, il apparaissait que l'utilisation de la SUP présentait un risque certain juridique et pouvait être contestée. Cela était lié au fait que l'emprise de la future digue est plus importante que la digue actuelle.

Les points non couverts par la SUP sont les suivants :

- Démolition et reconstruction de la digue ;
- Elargissement de la digue ;
- Déplacement de la digue ;
- Déconstruction des clôtures, murs ou tout autre ouvrage, ou bâtiment, faisant obstacle au passage ou fragilisant la digue.

Utiliser cette SUP pour un objet non prévu par la loi fait courir à Bordeaux Métropole un risque juridique trop important.

Depuis la loi n° 2026-381 du 19 mai 2026 visant à soutenir les collectivités territoriales dans la prévention et la gestion des inondations, la démolition et la reconstruction des digues a été ajoutée parmi les objets possible de la SUP prévue à l'article L566-12-2 du code de l'environnement. Toutefois, les autres objets nécessaires aux travaux n'ont pas été ajoutés.

Il est donc prévu d'utiliser la SUP pour la réalisation des travaux sur les linéaires où son application est légalement possible. Comme indiqué dans la Piece A2_Plaquette de présentation du projet, 74% du linéaire de travaux est ainsi concerné par cette SUP.

Pour les 26% du linéaire restant, principalement situé dans les bourgs (194 parcelles concernées), pour pouvoir réaliser les travaux et entretenir la digue par la suite, il faut donc que Bordeaux Métropole obtienne, auprès des propriétaires actuels, les droits lui permettant d'intervenir.

L'obtention, à l'amiable, de ces droits peut se faire de deux manières :

- Par l'acquisition du foncier ;
- Par la conclusion d'un acte notarié (ou administratif) de servitude conventionnelle.

Sur ce linéaire (26 % du total) Bordeaux Métropole a dû prévoir l'acquisition du foncier car la servitude nécessaire pour la réalisation des travaux et pour l'entretien ultérieur de la digue fait peser, sur son emprise, une contrainte importante (démolition des bâtiments et ouvrages, dépose des clôtures, interdiction de stocker, interdiction de planter, interdiction de réaliser des aménagements, etc.). Elle représente une quasi-dépossession. La cession du foncier permet une indemnisation et le propriétaire ne paiera plus de taxe foncière sur l'emprise concernée. Dans le cadre de cette cession, une servitude d'accès au profit du vendeur, sur l'emprise cédée via un portillon aménagé par Bordeaux Métropole, peut être prévue.

Toutefois, compte tenu des demandes d'un grand nombre de riverains, une possibilité est proposée de passer par une convention notariée de droit privée si c'est le souhait du propriétaire.

Enfin, pour Bordeaux Métropole, la Déclaration d'Utilité Publique du projet est indispensable car il n'est pas possible de réaliser le projet sans l'obtention préalable de la maîtrise foncière. La négociation amiable (acquisition ou servitude) sera prioritaire pour chaque dossier, mais à défaut d'accord avec le propriétaire, pour réaliser le projet, Bordeaux Métropole doit pouvoir en dernière instance acquérir le foncier par voie d'expropriation.

- Propositions d'alternatives

RP-AMB-0002, RP-AMB-0003, @2, @4, @5, @8 à @12, @14, @18, E19, @23, @32, @34, E35, @39, E47, @55, @60, @61, @64, @66, @68, @69, @73

Des propositions déjà évoquées lors des différentes concertations ont de nouveau été présentées au cours de cette enquête publique :

- **servitude de passage** (RP-AMB-0003, @2, @4, @34, @69, @10, @12, @14, @18, @23, @34) dont certaines existent déjà par acte notarié (E19, E35, @64)

- **convention notariée de droit privée** plus respectueuse du droit de propriété (@11, @39)

De nombreuses observations évoquent les 2 solutions : RP-AMB-0002, @5, @8, @9, E19, E47, @64

@4, @23 : Une **servitude d'accès** aux parcelles concernées seraient certainement une alternative beaucoup **moins coûteuse**.

@12 : Laisser le **droit de passage** sur nos Aubarèdes, rappelant qu'il y avait une Servitude d'utilité publique proposé par le préfet le 05 mai 2023.

(...)

Nous avons également **formulé des propositions concrètes** permettant, selon nous, de **concilier la nécessaire réhabilitation des digues avec la préservation de notre cadre de vie**.

@14 : **Oui pour une servitude accompagnée d'une information avant intervention** de la consistance des travaux et des jours.

E19 : La **contractualisation** plutôt que la spoliation : L'ensemble des propriétaires de terrains traversants est d'accord pour signer des **servitudes, des conventions de passage ou des chartes d'engagement**. Certains ont déjà des actes visant la servitude (cf Extrait acte notarié LATASTE-VANNIER)

@32 : **Pourquoi une procédure d'expropriation** alors que, **depuis plus de soixante ans, l'entretien des digues et des aubarèdes** a pu être **réalisé dans de bonnes conditions**, grâce à un **dialogue constant entre les propriétaires riverains et les équipes de Bordeaux Métropole** ?

(...)

Solution simple et efficace : **convention notariée de passage** : **garantie** de manière **pérenne accès** aux parcelles concernées pour l'entretien tout en respectant droit de propriété = sécurité juridique pour l'ensemble des parties.

@69 : Pourquoi ne **pas laisser les servitudes tel qu'elles le sont depuis des décennies** ?

Les riverains mettent en avant qu'ils n'ont jamais refusé le passage aux équipes de Bordeaux Métropole ou à ses sous-traitants et qu'une servitude existe depuis 1959, date de construction des digues : RP-AMB-0003, RP-SVP-0001, E19, @60, @61.

Ils restent ouverts à la communication et aux échanges afin d'éviter l'expropriation à laquelle ils s'opposent.

RP-AMB-0003 : **En 1959, à la construction de la digue**, les propriétaires ont signé gracieusement avec le port maritime le **droit de servitude** de 2 m (1m de terrain de part et d'autre du muret) pour la construction et la maintenance de l'ouvrage.

E19 : **Accessibilité déjà démontrée** : Par le passé, **des camions de plusieurs tonnes** et des engins de chantier sont déjà intervenus sur notre terrain à la demande de Bx M.

Nous rappelons d'ailleurs que la **rue du Lavoir qui est** carrossée permet d'accéder aux aubarèdes de l'avenue du général de Gaulle la maison juste après la nôtre.

Cette rue n'est d'ailleurs pas unique, **plusieurs voies permettent de relier les grands axes d'Ambès à la rive de la Dordogne**. Il y a par exemple : **la halte nautique ; la rue du lavoir ; la rue de la cale ; la rue Saint Exupéry ; entre la rue de la Cale et la rue Saint Exupéry, plusieurs chemins traversant les propriétés permettent également d'accéder aux aubarèdes.**

(...)

- Le **stockage des engins sur les espaces publics** :

Des infrastructures publiques majeures sont **disponibles à moins de 500 m**.

@60 : **Les riverains ont toujours été favorables à un accès pour un entretien régulier et les travaux nécessaires**. Une **réalisation de travaux l'été sur un sol sec** en accord avec les riverains est la seule solution raisonnable et adaptée.

Des engins à chenilles peuvent intervenir en **hiver pour des urgences**.

@61 : **expropriation envers une population qui depuis la création des digues a toujours laissé passer l'état pour l'entretien ou les chantiers plus importants**

Une **Charte (E47) élaborée en marge de l'enquête publique** a été **proposée et signée** en grande majorité par les propriétaires/riverains/habitants concernés par les acquisitions projetées entre la rue St Exupéry et l'avenue Pierre Curie à Ambès : @13, E19, E47, @68.

Charte qui **présente les engagements** des riverains à savoir :

- * Ne **pas construire** sur l'aubarède

- * Ne **pas planter** sur la bande inactive de 3m

- * **Entretenir** rigoureusement nos parcelles

- * **Garantir un droit d'accès** aux équipes de Bordeaux Métropole et aux entreprises mandatées pour la surveillance, l'entretien (fauchage) et les travaux.

Quel est l'avis de Bordeaux Métropole sur cette proposition de Charte, servitude et/ou contractualisation par acte notarié ?

L'idée est intéressante et positive car elle exprime une réelle volonté de coopération et de participation des riverains. Cependant, la valeur juridique d'une charte reste très limitée. La question de son application en cas de non-respect se pose ainsi qu'en cas de cession du foncier à un tiers.

Sur le contenu de la charte proposée, Bordeaux Métropole fait les remarques suivantes :

- La charte proposée ne prévoit pas la dépose des clôtures situées sur la digue et dans la bande inactive, or cette dépose est nécessaire, à la fois pour assurer la conservation de l'ouvrage et pour permettre le passage de Bordeaux Métropole

- La charte prévoit un « droit de passage planifié ». Compte tenu du nombre important de propriétaires ayant une digue sur leur propriété, Bordeaux Métropole ne peut pas planifier avec chaque propriétaire ses interventions. **Dans la mesure du possible, BM peut informer le propriétaire avant d'intervenir. Cela n'est pas possible en cas d'interventions d'urgence.**

Comme vu plus haut, Bordeaux Métropole est d'accord pour conclure des actes notariés (ou administratifs) de servitudes conventionnelles.

Pour les parcelles déjà grevées de servitudes au profit de Bordeaux Métropole dont les conditions permettent de réaliser les travaux et l'entretien ultérieur, il ne sera pas nécessaire de conclure un nouvel acte. Bordeaux Métropole n'a toutefois pas connaissance de parcelles ainsi grevées.

En conclusion, le travail mené par l'association Claire Aubarède et les riverains pourrait servir de socle pour envisager les conventions de servitude.

- Coût :

@12, E19, @22, @23, @55

@12 : Pourquoi privilégier une **acquisition foncière coûteuse** alors que ces **moyens financiers pourraient être consacrés directement aux travaux de réhabilitation** ?

E19 : L'**expropriation** va générer des **frictions humaines majeures** et un **coût financier exorbitant**

@48 : **Dépenser des millions pour ne rien faire à part nous exproprier**, détruire ce havre de paix et sa biodiversité

Quel est l'avis de Bordeaux Métropole sur ce thème ?

Bordeaux Métropole a en partie répondu sur ce thème plus haut.

En complément, comme indiqué dans la *pièce B1 DUP* le coût global des acquisitions foncières nécessaires, estimé par la Direction Immobilière de l'Etat, est de 1,58 M€HT, soit 4,71 % du coût total du projet.

- Entretien de la digue

RP-SLM-0001, RP-SLM-0005, RP-AMB-0002, @10, @12, @13, @14, @17, @18, @28, E19, E35, E47, @53, @60

L'entretien courant de la digue se fait en grande majorité par les riverains qui sont prêts à s'engager par voie contractuelle et/ou par une Charte présentée et signée (@13, E19, E47). Différents espaces/plantations aménagés par Bordeaux M. sur la presqu'île présente un défaut d'entretien qui pose question pour celui du futur ouvrage.

RP-SLM-0001 : **Son entretien** ne me pose **aucun problème**.

RP-SLM-0005, @14, @17, @28 : **Nous avons toujours entretenu** cet ouvrage.

RP-AMB-0002, @12, @13, E47 : **Assurer l'entretien courant** : obligation contractuelle pour chaque propriétaire

@10, @18, E35 : **Conservez les servitudes** qui existent depuis des dizaines d'années et qui fonctionnent très bien, et nous **permet d'entretenir la digue, car les 2 passages annuelles sont loin**

de suffirent.

@46 : Nous participons à l'**entretien** des aubarèdes (**même en étant locataire**)

@53 : L'**entretien par Bx M. n'est pas à la hauteur de l'entretien par les particuliers (photos jointes à la contribution)**

@17 : **après 1999, projection de pierres** de plusieurs tonnes sur la digue = conséquence fissures de celle-ci et **affaissement de son empiètement. Arbres fournis et plantés** par le service maritime qui doivent être aujourd'hui **enlevés au profit d'essences dont Bx M. ne saura maîtriser le développement**

@60 : Un **entretien plus approfondi et une lutte contre les ragondins** qui fragilisent les digues **doit être organisé.**

Quel avis peut donner Bordeaux Métropole sur la problématique d'entretien des digues dans leur ensemble ?

Y a-t-il une lutte contre les ragondins de prévue ?

Actuellement, l'entretien des digues est difficile notamment sur les zones bourg car il nécessite un accès aux parcelles avec l'accord des propriétaires. La future digue avec une piste dédiée permettra un accès facilité pour permettre l'entretien sans passer par les parcelles de façon individuelle ce qui est problématique en cas de refus ou d'absence du propriétaire.

En complément de l'entretien fait par les propriétaires riverains, l'entretien des ouvrages contre les inondations est une obligation réglementaire du gestionnaire en l'occurrence Bordeaux Métropole. Cet entretien est généralement réalisé entre fin septembre et fin mars, période privilégiée vis-à-vis des enjeux environnementaux et de la protection des espèces et de la biodiversité.

L'entretien de la végétation n'est qu'une partie de l'entretien d'une digue, il faut également assurer une surveillance régulière pour vérifier si aucun désordre n'apparaît ou surveiller l'évolution d'éventuels désordres

Concernant la lutte des ragondins, le service GEMAPI traite régulièrement des désordres liés à cette problématique avec le colmatage des trous de ragondins et la mise en place de grillages anti-fouisseurs.

- Impact sur le patrimoine et le cadre de vie
RP-SLM-0003, @4, @7, @10, @12, @13, E19, E35, @69, @30, @40, @64, @69, @71

Il ressort des contributions que l'expropriation et la présence d'une piste publique en fond de jardin entraîneraient des désagréments en phase chantier et une perte financière importante.

@4 : **Nuisances** pour les riverains lors du chantier

(...)

Perte financière :

* acquisition foncière au prix des domaines déconnecté du prix du marché immobilier

* **dépréciation de la valeur** des propriétés immobilières.

@10, @69 : Je suis contre la création d'une piste, qui **dénaturerait totalement le site**, engendrerait une **perte importante financière** en cas de vente du bien immobilier, et **laisserait passer les personnes** dans mon jardin actuel avec tous les **désagréments que cela engendrerait** (dépôt de déchets, etc)

@13, RP-SLM-0003 : L'expropriation = **perte d'un cadre de vie**, et de sa sérénité, hautes herbes, **grande moins-value de la maison**

@40 : **des habitants qui vont retrouver la route dans leur jardin très près de leur porte**

@69 : Non à une piste cyclable ou piétonne qui traverserait mon jardin : **nuisances et perte financière**

@7, @71, E35, RP-SLM-0003 : Par ailleurs, les **travaux de terrassement, les vibrations générées par les engins de chantier, puis la circulation régulière des véhicules d'entretien sur cette piste exerceront des contraintes répétées sur les terrains.** Ces sollicitations pourraient avoir des conséquences sur les structures situées à proximité des digues, notamment les habitations, les bâtiments, les voiries et les réseaux, dans un contexte où les sols présentent déjà une sensibilité géotechnique particulière.

Quelle réponse Bordeaux Métropole peut-elle apporter ?

Bordeaux Métropole ne conteste pas l'impact négatif vis-à-vis du cadre de vie pour les propriétaires et nous en sommes bien conscient. Ce projet prépare l'avenir et aura un impact positif vis-à-vis de la protection inondation à long terme. La situation actuelle de l'ouvrage n'apporte pas les garanties de sécurité des biens et des personnes que le projet sera en mesure d'apporter.

Le projet de réhabilitation de la digue porte un objectif technique de sécurisation des ouvrages et non de promenade. Bordeaux Métropole n'entend pas ouvrir les pistes au public.

La création d'une piste est **exclusivement** utilisable par les services gestionnaires de la digue et des ouvrages hydrauliques pour des travaux d'entretien (Bordeaux Métropole et la régie de l'Eau). L'accès aux digues sera fermé par des portails fermés et par des clôtures en fond de parcelles avec un portillon pour maintenir l'accès riverains à l'aubarède.

Le souhait de Bordeaux Métropole est en aucun cas de défavoriser la valeur des propriétaires immobilières bien au contraire avec la valorisation d'une digue pérenne après les travaux de confortement ce qui n'est pas le cas actuellement.

Pour les acquisitions, l'estimation de la valeur des biens est réalisée par la Direction Immobilière de l'Etat sur la base des prix du marché immobilier local actuel.

Nous avons bien pris en compte la proximité des bâtis lors de la définition des travaux. Outre les modes opératoires de travaux adaptés au terrain en place et à cette proximité, il est prévu de réaliser en amont un constat d'huissier d'état des lieux ainsi que des mesures de vibration avec des seuils à ne pas dépasser pour ne pas impacter les ouvrages à proximité.

Le droit des piétons de circuler en bordure du domaine public fluvial dépend quant à lui d'une réglementation nationale en vigueur depuis de nombreuses années (servitude de marchepied inscrite dans le Code Général de la Propriété de la Personne Publique) qui ne dépend pas de Bordeaux Métropole.

3. Contestation de la création d'une piste

- **Technique :**

@6, @8, @9, E19, @23, @32, @33, @34, @39, @55, @60

La création d'une piste permanente, en pied de digue, sur la digue ou sur les berges pour Ambès, suscite de vives inquiétudes : risque de fragilisation des digues, élargissement de l'emprise au dépend des riverains et de la biodiversité, dépense jugée inutile.

@9 : Les **travaux** doivent être **planifiés et réalisés en saison sèche** donc pas besoin de piste

E19 : **Les marées et le courant de la Dordogne lessiveront cette piste à court terme**, comme elles l'ont fait avec la précédente. **Les sols alluvionnaires et meubles ne possèdent pas la portance nécessaire** pour supporter des engins de plusieurs dizaines de tonnes sans s'effondrer.

@60 : Des engins à chenilles peuvent **intervenir en hiver pour des urgences**.

@8 : **Le poids de la piste, le passage d'engins lourds ainsi que les phénomènes géologiques et physiques aggraveront la stabilité des ouvrages.**

@33 : Les chemins sont-ils **conçus pour être submergés** ? Pistes **réservées à la maintenance** ? Si oui, comment **accès restreint** ?

- Sécurité et Nuisances :

E19, @29, @30, @37, @44, @64, @69

Crainte d'une transformation en lieu de promenade publique et/ou piste cyclable favorisant les cambriolages, les rodéos et la perte de tranquillité : @29, @30, @64, @69

La création de cette piste est parfois vu comme un objectif à part entière sous couvert de protection contre les inondations : @37, @44

@71 : **Par le passé certains aménagements exclusivement technique ont évolué** vers des espaces de promenade ouverts au public : Ligne Verte, plusieurs tronçons du GR Métropolitain

=> **Interrogation sur les garanties réelles permettant de maintenir le caractère strictement technique de cette piste**, sur les dispositifs prévus pour en contrôler les accès et sur la capacité à empêcher durablement les usages non autorisés.

- Utilité :

@6, @8, @11, @17, @18, @60

Les riverains rappellent que l'entretien s'est toujours fait sans cette piste :

@17 : pour éviter utilisation de moyens lourds, destructeurs et onéreux, une **inspection de qualité avec des moyens modernes type « caméras photo thermiques et thermographie laser »** pour **détecter fissures seraient à privilégier.**

- Coût important :

RP-AMB-0006, @9, @11, @18, @23, @32, @55, @60, @64

@9, @18 : **dépense inutile surtout en période de restriction budgétaire**, dépense qui **pourrait servir à d'autres linéaires de digue fragile et non pris en compte dans le projet (digue du hameau de Mondion à St Vincent de Paul)**

@60 : « **coût faramineux** pour Bordeaux Métropole déjà si endetté »

@64 : « Contestation de la création de pistes permanentes le long des digues en raison de leur **coût**, de leur impact sur les paysages et des nuisances potentielles pour les riverains. »

Le maître d'ouvrage pourrait-il compléter les éléments figurant au dossier concernant la piste/bande d'accès, sa conception, son coût et la garantie que son accès se fera uniquement pour un usage technique ?

La réhabilitation des digues est nécessaire, tout comme la réalisation d'une piste au sommet de ces digues afin de permettre son entretien ainsi que les ouvrages hydrauliques associés, notamment en cas d'urgence, pour protéger les populations. En effet, des travaux d'urgence peuvent être nécessaire en saison humide.

A noter que certains linéaires de digue sont actuellement difficilement entretenus voire non entretenus par défaut d'accès aux ouvrages de protection contre les inondations.

Concernant l'accès de la piste, le seul service habilité à circuler sur la piste sera le service d'entretien. Chaque point d'entrée et de sortie sera contrôlé avec un portail pour permettre la circulation des véhicules de services uniquement. Cet accès s'avère nécessaire pour l'entretien et la gestion future de

la digue, pour garantir les interventions à tout moment, en cas d'alerte, en cas de défaillance ou de problème. L'objectif est de réaliser un entretien deux fois par an.

Les clôtures doivent, pour leur part, permettre de matérialiser la limite entre la propriété privée et la digue. Cette clôture a été par ailleurs sollicitée par de nombreux riverains lors de la précédente concertation, afin de sécuriser leur propriété.

La création d'une piste s'applique exclusivement aux linéaires des travaux définis au PAPI. Aucune création de piste latérale à la digue existante n'est prévue en dehors de ces linéaires. Il convient de préciser que les pistes sont dimensionnées pour être submergées, avoir la portance nécessaire pour les engins de chantier et être carrossables tout au long de l'année c'est-à-dire qu'elles doivent maintenir l'accès aux engins été comme hiver.

Il est nécessaire de distinguer deux configurations de piste :

Cas 1 : la piste d'entretien est implantée à l'arrière de la digue, côté zone protégée (Saint Vincent de Paul et Saint Louis de Montferrand) ;

Cas 2 : la piste d'entretien est implantée côté fleuve, ce qui est le cas dans le bourg d'Ambès.

Dans le premier cas, la piste constitue un élément contributif et structurel de la protection contre les inondations. Les travaux prévoient une reconstruction de la digue pour résister à un événement équivalent à la tempête de 1999 + 20 cm sans rehaussement de la cote altimétrique de la digue existante, toute rehausse devant faire l'objet de mesures compensatoires. L'ouvrage doit donc pouvoir résister à une surverse d'eau en cas de tempête. La piste ainsi implantée à l'arrière immédiat de la digue, constitue un élément de protection de la structure de la digue vis-à-vis du risque de surverse en cas événement équivalent à la tempête de 1999 + 20 cm.

Il est important de rappeler que sur le secteur de Saint Louis de Montferrand, des optimisations ont été apportées au projet entre les phases Avant-Projet et Projet pour réduire l'emprise occupée par le projet. Ces optimisations ont fait suite à la prise en compte des observations formulées au cours des phases de concertation en mairie.

Des optimisations ponctuelles pourront être envisagées lors des rencontres individuelles lorsque cela sera possible.

Dans le second cas, à Ambès, il apparaît que la création de la piste, côté fleuve, est indispensable pour la réalisation des travaux de réhabilitation de la digue.

A noter que les travaux d'entretien courant (fauchage semestriel) peuvent être réalisés par des moyens manutentés légers.

A noter qu'à la suite des échanges avec les riverains et une réflexion engagée par nos services, nous envisageons de supprimer la piste d'entretien situé dans les berges au niveau du bourg d'Ambès après les travaux et de conserver que l'assiette foncière nécessaire à sa mise en œuvre en cas de besoin futur (travaux d'urgence et travaux d'entretien).

Vis-à-vis du coût important que représente la réalisation de ces pistes, il est à préciser que ce coût est indispensable pour réaliser ces travaux de confortement et pérenniser l'investissement conséquent de 35 millions d'euros sur ces ouvrages neufs qui peuvent rapidement se dégrader par défaut des travaux d'entretien et de maintenance.

4. Impacts Environnementaux et Biodiversité

Des contributions ont jugé le projet contradictoire avec les enjeux écologiques actuels, d'autant plus visible et important alors que l'enquête publique s'est déroulée pendant une période de canicule.

- Défrichage :

RP-AMB-0004, RP-AMB-0006, RP-SLM-0005, @2, @5, @9, @10, @12, @16, @18, @22, E35, @37, @42, @45, @46, @49, @52, @58, @71, @73

Le défrichage et de manière général la coupe des arbres dont certains centenaires sur l'emprise des travaux est perçu comme une destruction d'un écosystème parfois classé en zone Natura 2000, écosystème qui participe à la protection contre les courants, l'érosion, le vent... et dans son ensemble à la biodiversité offrant des habitats naturels pour de nombreuses espèces.

RP-SLM-0005 : La **démolition massive de l'aubarède entrainera la disparition de la faune et de la flore = bouclier face aux vents violents d'Ouest**

@2 : Le **défrichage abusif** serait une **honte écologique** et surtout enlèverait notre **1ère barrière protectrice**

@9 : Un **défrichage généralisé** priverait la berge d'un rempart naturel contre l'érosion = ce serait **en contradiction aux réponses de Bordeaux métropole aux remarques 2 et 3 du CNPN**

@18 : **Arbres centenaires menacés** d'être coupés lors de travaux = catastrophique.

@22 : Arbres : **rôle essentiel** dans la préservation de notre bien-être (**visible lors d'une canicule**)

E35 : **Beaucoup de mammifères, oiseaux, batraciens dont certains sont protégés, abeilles, papillon, vison d'Europe vivent dans ce biotope, classée en zone Natura 2000. Idem pour la flore avec des arbres centenaires** qui vont être coupés et **disparition d'espèces de plantes endémiques**

@37 : destruction de la faune, de la flore et de **l'environnement estuarien spécifique et unique sur les berges**

@42, @45 : L'idée de couper des arbres sur les berges et aux abords de celles-ci me paraît profondément **contradictoire avec l'objectif recherché (...)** leurs racines **participent à la cohésion des sols, limitent l'érosion et accueillent une biodiversité remarquable**. Leur disparition aurait un **impact bien plus important** que ce que laisse apparaître le dossier présenté.

@46 : L'abattage des arbres présents sur les digues et la suppression de la végétation risquent de **fragiliser les ouvrages en favorisant l'érosion des sols**, alors même que **certaines plantations contribuent** aujourd'hui à **leur stabilité**. Ces interventions entraîneraient également la destruction d'habitats naturels

@52 : Les arbres le long des berges sont un **écosystème unique**. Les couper entraînerait la disparition des habitats pour de nombreuses espèces, **réduirait la qualité de l'air**, amènerait un **déséquilibre hydrique**, les arbres **participent à la régulation des eaux de pluies** et protègent des inondations en tant que **barrière naturelle** et **limite le réchauffement climatique**.

@71 : Le projet prévoit la création d'une **bande inactive de trois mètres** de part et d'autre des digues, impliquant la **suppression d'une part importante de la végétation (...)** entraînera une **artificialisation importante d'un linéaire aujourd'hui largement végétalisé (...)**

Au-delà de son intérêt écologique, cette végétation joue un rôle dans la stabilité des berges. Le **maillage racinaire contribue à limiter l'érosion, à maintenir la cohésion des sols et à favoriser l'infiltration des eaux**. Sa suppression sur des terrains argileux sensibles aux phénomènes de retrait-gonflement soulève des **interrogations quant à l'évolution de la stabilité des ouvrages et des berges sur le long terme**.

Cette artificialisation est également **susceptible d'affecter durablement les écosystèmes locaux**, en réduisant les habitats de nombreuses espèces, en **fragmentant les continuités écologiques** et en

modifiant le fonctionnement naturel des berges.

RP-AMB-0004 : la végétalisation de l'aubarède **absorbe l'énergie cinétique des vagues**.

- Génie végétal :

RP-AMB-0004, @45, @64,

Plusieurs observations suggèrent de privilégier des solutions fondées sur la nature (génie végétal) plutôt que des ouvrages standardisés.

@ 45 : **Au regard de l'investissement annoncé**, de l'ordre de 35 millions d'€, il me semblerait indispensable que **toutes les alternatives fondées sur la nature aient été étudiées et comparées de manière transparente**. Notamment des techniques de **génie végétal** reposant sur la plantation d'essences adaptées pour stabiliser les berges.

RP-AMB-0004 : Saule et laurier sauce adaptés

Quels éléments complémentaires Bordeaux Métropole peut-elle apporter pour justifier le défrichage présenté dans le dossier d'enquête ?

Quelles dispositions seront adoptées pour assurer la stabilité des berges après ce défrichage ?

Un des principes généraux sur l'aménagement des digues est de prévoir une bande inactive quelques mètres de part et d'autre de l'ouvrage sans arbres à proximité. En effet, les arbres et notamment le système racinaire peuvent être responsables de nombreux désordres sur un ouvrage de type digues (déstructuration de l'ouvrage, arrachement, passages d'eau préférentiels au niveau des racines appelés renard hydraulique). A noter que le bâti ne pose pas de problème s'il ne gêne pas l'accès et l'entretien de la digue.

En France, la réglementation impose aux gestionnaires un « contrôle de la végétation » à travers l'arrêté du 29 février 2008 fixant des prescriptions relatives à la sécurité et à la sûreté des ouvrages hydrauliques (article 4, mis à jour le 29 juin 2009) d'où l'instauration de cette bande inactive, végétalisée avec des espèces herbacées, est appliqué pour tous les gestionnaires de digue

Ce principe est confirmé dans les ouvrages « référentiel technique digues maritimes et fluviales de référence » et « gestion de la végétation des ouvrages hydrauliques en remblai. Guide technique », ouvrages référence en la matière.

Les arbres présents dans l'emprise de la digue élargie de la piste d'entretien et de la bande inactive constituent un risque à long terme pour l'ouvrage, cependant ce principe sera **à adapter au cas par cas en fonction de la proximité de l'arbre**. En dehors de cette emprise, les travaux se limitent à une sécurisation des arbres sénescents.

Les arbres situés sur la berge hors de la bande inactive seront conservés car, comme indiqué dans les observations de l'enquête publique, ils servent de pare-embâcle, contribuent à limiter le batillage et limitent l'érosion de la berge.

Il est en aucun cas prévu un défrichage généralisé de la berge bien au contraire il est prévu des mesures compensatoires vis-à-vis de la création de cette bande inactive, notamment une densification des berges avec une végétation adaptée, un enlèvement des espèces exotiques envahissantes, une compensation des arbres remarquables.

A noter que la création de cette bande inactive est prévue entre septembre et fin février, période privilégiée vis-à-vis des enjeux environnementaux et de la protection des espèces et de la biodiversité.

L'aubarède est en effet le siège de très forts enjeux environnementaux et joue bien un rôle dans la protection de la digue. Les travaux seront de nature à la préserver et à favoriser la protection et le développement des milieux. Pour illustrer le volontarisme de la Métropole de protéger ces milieux plus de 3,5 km de berges font l'objet d'aménagement spécifique pour consolider et favoriser le ré-engraissement de l'aubarède soumis à l'érosion fluviale l'aide de techniques en génie végétal.

5. Interrogations sur la pertinence technique et hydraulique

Certaines contribution déposées au cours de cette enquête publique émettent des doutes sur la conception même du projet.

- Traitement partiel :
@4, @33, @34, @44, @61

Certains reproches que le mot « partiel » n'apparaisse pas dans le titre de l'enquête publique dont les travaux ne sont projetés que sur une partie du système d'endiguement : @34, @37

@4 : Pourquoi **les 32km** ne sont pas **traités de la même manière** si l'objectif est uniquement de conforter les digues ?

@33 : concentre principalement les interventions **sur les secteurs urbanisés**

En quoi le traitement partiel du linéaire (17km sur 32km) répond à un objectif de continuité hydraulique du système d'endiguement de la presqu'île dans son rôle de protection contre les inondations ?

Quels seraient les **impacts sur les secteurs non traités** en cas de rupture ?

Le **niveau de protection annoncé est-il garanti pour l'ensemble du territoire** ?

Les **secteurs non concernés seront-ils un jour traités** ?

= le dossier ne semble pas apporter suffisamment d'éléments permettant de vérifier que la stratégie retenue constitue la solution la plus pertinente au regard du fonctionnement hydraulique global.

@34 : Inconvénient du projet omis : Il ne **va protéger qu'une partie de la population, celle des bourgs et des entreprises au mépris du reste de la population.**

Pourquoi ne pas réhabiliter l'ensemble de l'ouvrage ?

@61 : **Faire des travaux plus chirurgicaux sur l'ensemble du linéaire pour que la totalité de la population se sente protégée comme elle y a droit**

En complément du dossier, le maître d'ouvrage pourrait-il apporter des éléments pour préciser le choix du projet de se concentrer sur 17 des 32km du système d'endiguement de la presqu'île d'Ambès ?

Bordeaux Métropole assure la surveillance, l'entretien et la maintenance des 32 km de digue. Ce projet de restauration se concentre sur les 17 km qui protègent le plus de personnes et d'activités.

Le périmètre d'intérêt du projet inclut les secteurs qui protègent le plus d'habitations ou d'enjeux économiques c'est-à-dire les 3 bourgs et la zone industrialo-portuaire. Ces secteurs de travaux ont été validés avec le service de l'Etat et sont éligibles à une subvention de l'Etat (PAPI Estuaire de la Gironde 2015-2026 pour l'obtention du fond Barnier).

A ce jour, les secteurs d'Ambès-Dordogne, Saint-Louis de Montferrand et Saint-Vincent de Paul, sont les secteurs qui présentent le plus d'enjeux denses dans le cadre du projet. Le reste des secteurs sont des zones où les digues à réhabiliter longent la route et sont placées pour l'essentiel sur le domaine public.

La stratégie de Bordeaux Métropole dans le PAPI Estuaire a consisté à reprendre en profondeur les digues protégeant les secteurs les plus denses (Rive droite Bordeaux/Floirac/Bouliac, Bordeaux Belcier,

Bègles, Presqu'île d'Ambès bourg et zone industrielle). Pour les secteurs moins denses mais qui sont néanmoins protégés par une digue existante, la reprise complète de la digue n'est pas la meilleure solution (approche coût bénéfice défavorable). D'autres solutions que la digue existent et doivent être complémentaires comme les protections individuelles par exemple.

Le reste du linéaire fait l'objet de surveillance, de travaux de maintenance et travaux lourds lorsque c'est nécessaire dans le cadre d'opérations plus ponctuelles.

La topographie de la presqu'île fait que la majorité des habitations sont sur le bourrelet alluvial. Le projet PAPI n'empêchera pas les débordements pour les événements forts mais empêchera les ruptures. En cas de rupture sur une digue hors PAPI, l'eau se dirige vers les zones basses de marais au centre de la presqu'île. Pour les habitations situées dans ces zones, les Plans Communaux de Sauvegarde doivent permettre de prévenir les habitants et si nécessaire de les mettre en sécurité.

Le niveau de protection et le niveau de sureté sur l'emprise des travaux seront mis à jour et garanti. A savoir que les niveaux de protection initiaux variant de 3.5m à 4.1m NGF seront mis à jour entre 4.10m à 4.50m NGF soit 50cm en dessous de la crête de digue. Le niveau de sureté futur devra résister à l'événement de référence tempête 1999 + 20cm soit une hauteur variante entre 5.20m à 5.38m NGF.

A noter que sur le reste du linéaire, Bordeaux Métropole s'est également engagé sur un niveau de protection qui pourra également être mis à jour suite des travaux ponctuels.

- Études manquantes :

@8, @23, @33, E36, @64, @71

Les relevés bathymétriques ont souvent été demandés lors des permanences. Lors de nos échanges, Bordeaux Métropole m'a informée que ces études étaient présentes dans le dossier d'enquête comme suit :

Volet hydraulique et marée

* Pièce annexe E.3 – Etude PRO / 016.50478_PRO_A2_Hydraulique_v1

* Pièce annexe E4 - Note Analyse de la vulnérabilité

Volet bathymétrique : Pièce annexe E.3 – Etude PRO / 016.50478_PRO_Note complémentaire LIDAR_v1

Or après transmission de cette information, l'absence des relevés bathymétriques a été jugée toujours manquante.

E36 : Je n'ai trouvé aucun relevé bathymétrique, aucune cartographie des fonds de la Dordogne et de la Garonne au droit de la Presqu'île d'Ambès dans les documents relatifs à des études hydrauliques et bathymétriques que vous m'avez communiquées : inquiétude quant aux conséquences potentielles de l'absence de cartographie de ces fonds.

@64 : Des études complémentaires sur les aspects hydrauliques, géotechniques et économiques du projet sont plus que nécessaires pour nous garantir des résultats probants.

@33 : Il est nécessaire que les études hydrogéologiques réalisées soient complétées par une modélisation précise avant/après travaux ainsi qu'une analyse de risques associés.

Quels dispositifs empêchent les phénomènes d'érosion interne ?

Des demandes de précision sur les études de risques en phase chantier ont également été formulées.

@71 : Préciser les études de risques réalisées pour la phase de chantier, les scénarios retenus en cas de crue ou de tempête, ainsi que les mesures opérationnelles prévues pour garantir la sécurité des ouvrages durant toute la durée des travaux.

Quelle réponse Bordeaux Métropole peut-elle apporter pour répondre à ces observations qui évoquent une absence d'études paraissant essentielles à la conception du projet ?

Nous vous confirmons que des levées bathymétriques couplés à des levés topographiques ont été réalisés pour reconstituer les profils de berge nécessaires aux calculs de stabilité. Ces relevés sont affichés sur les projets. Ce sont notamment l'étude de ces levées qui ont permis d'identifier les zones nécessitant des confortements de berge.

Les études hydrauliques, hydrogéologiques et géotechniques ont également été réalisées à l'appui de relevés piézométriques et de sondages géotechniques in situ et en laboratoires. Ces études comme les levés topographiques et bathymétriques sont indispensables pour réaliser les calculs de stabilité des futurs ouvrages.

Les dispositifs prévus pour limiter l'érosion interne sont la substitution de matériaux en place par des matériaux argileux.

La protection inondation sera assurée pendant toute la durée des travaux. Il est prévu de réaliser de reconstituer la digue par plot de 200m et s'il y a une inondation pendant cette phase provisoire il est prévu des batardeaux provisoires pour assurer la protection inondation. **A noter que l'entreprise travaux assure la garde du chantier (responsable de la zone travaux pendant toute la durée du chantier) et de ce fait la garantie de la protection contre les inondations pendant tout le chantier.**

- Manque d'entretien :
E19, @33, @34, @37, @44, @46, @48, @64

Il ressort de plusieurs observations que les dégradations actuelles seraient dues à un manque d'entretien de la part des gestionnaires publics plutôt qu'à la vétusté intrinsèque des digues. Une question se pose quant au fait qu'il y aura une politique d'entretien différente sur les nouveaux ouvrages.

@33 : les désordres constatés résultent-ils uniquement du vieillissement normal des ouvrages, ou également d'une insuffisance de maintenance et suivi régulier au cours des dernières décennies ?

Engager aujourd'hui une opération lourde de reconstruction ou de transformation des ouvrages sans **démontrer qu'un programme pérenne d'entretien et de surveillance sera mis en place** présente un risque = il faut **renforcer la maintenance préventive et curative de l'existant.**

Cette approche pourrait comprendre :

- un **diagnostic** des ouvrages, clapets, pelles et ouvrages hydrauliques associés
- un **suivi** des réparations, confortements réalisés
- la mise en place d'un **plan d'entretien pluriannuel et d'un budget associé**

But écologique, économique et hydraulique

@37, @44 : Le coût (40 millions) dû à un **manque d'entretien jusqu'ici** = Qui prouve/**quelle garantie que les nouveaux travaux** ne subiront pas les mêmes conséquences de défaut d'entretien ?

@48 : Inondation rdc en 2010 car **digue affaissée non entretenue**

@64 : La cause majeure des dégradations actuelles est un **manque d'entretien historique** des digues existantes !!!

Quels dispositions Bordeaux Métropole va-t-elle adopter pour assurer l'entretien des ouvrages ?

En 2020, Bordeaux Métropole a récupéré la compétence liée à la gestion des ouvrages de protection sur le territoire de la presqu'île d'Ambès, en lieu et place du syndicat délégué, le SPIPA. Ce syndicat a assuré la gestion des ouvrages depuis sa création en 2003. Cependant, il est apparu que suite à la tempête de 1999, l'entretien des digues n'était pas suffisamment réalisé. Notamment la gestion de la végétation n'a pas fait l'objet d'un entretien régulier et systématique ce qui a eu pour effet l'installation d'une végétation dense à proximité directe des ouvrages.

Depuis 2020, Bordeaux Métropole a repris les actions lancées par le SPIPA et réalisé un entretien régulier des digues sur les secteurs accessibles. Une équipe d'agents historiques du SPIPA mais renforcée en moyens humains assure également la surveillance de ce patrimoine de digues mais aussi des jalles en temps normal et en temps de crise.

Suite aux travaux, un entretien de la végétation deux fois par an sera réalisé sur la totalité du linéaire de digues. Une surveillance par des agents de Bordeaux Métropole sera réalisée plusieurs fois par an. Enfin les ouvrages hydrauliques seront surveillés par les agents de la Régie de l'Eau et nettoyés en fonction de l'envasement constaté notamment en période de gros coefficient.

- Pourquoi ne pas réparer au lieu de reconstruire ?

RP-AMB-0002, @16, @33, @37, @44

RP-AMB-0002 : **Réhabilitation ciblée** : limitée au strict nécessaire

@16 : **Tout ça pour reconstruire à hauteur identique = quel intérêt ?**

Qu'il y ait par endroit une nécessité de réparation ou de remplacement mais **pourquoi généraliser ?**

@33 : **Pourquoi la réparation ou le confortement de l'existant n'a pas été privilégié voire chiffré ?**

Quels risques sont induits par ces phases de démolition et reconstruction ?

@37 : **Pourquoi détruire pour reconstruire, consolider fonctionne.** Y a-t-il eu une étude de rénovation de l'existant ?

@44 : **Pourquoi aucune étude sérieuse n'est-elle présentée sur un scénario consistant à réparer, renforcer et entretenir les digues actuelles plutôt que de les démolir ?**

- Standardisation rejetée par le public

RP-AMB-0002, @5, @9, @66

Certains évoquent une standardisation des travaux au détriment du cas par cas.

@9 : **Solution technique sur « mesure » plutôt que travaux standardisés inadaptés :**

Bordeaux Métropole doit faire un travail adapté aux particularités de chaque parcelle, chaque bâti et en réelle concertation avec les propriétaires ; éviter les emprises excessives (pas de piste, réduction de l'emprise de la digue)

@66 : **Les solutions retenues semblent trop standardisées et ne prennent pas suffisamment en compte les situations particulières de chaque secteur**

- Réhausse future

RP-AMB-0007, @61

RP-AMB-0007 : Rehausser les digues dans le futur = **mensonge car :**

- **Directives nationales** = pas de réhausse mais plutôt des destructions

- La **configuration altimétrique de la presqu'île en « cuvette » ne permet pas mesures compensatoires obligatoires**

@61 : Que penser de l'idée saugrenue **d'élargir les digues pour pouvoir à terme les rehausser, alors que cet élargissement sera certainement à reprendre au moment de l'éventuelle rehausse**

Quelles dispositions Bordeaux Métropole peut-elle mentionner sur les choix faits concernant les travaux sur les ouvrages : réhabilitation des digues avec réhausse future *versus* « simples » réparations ?

Bordeaux Métropole s'est positionnée sur un projet ambitieux qui vise à :

- garantir un entretien pérenne avec un accès aux équipes techniques
- garantir une tenue à la l'évènement de référence c'est-à-dire la Tempête 1999 + 20 cm. Il y aura un engagement sur une absence de rupture pour ce type d'évènement : par exemple sur la commune de St-Louis, cet évènement monte à 5,30 m NGF, la digue dont la hauteur est prévue à 4,85 m NGF pourra encaisser cet évènement sans rupture ce qui implique un dimensionnement adapté.
- garantir une résistance à la surverse. En effet, nous n'avons pas pu augmenter la hauteur des digues, on sait qu'elles seront surversées pour les évènements les plus importants. Il y a donc un traitement à la surverse qui est prévu systématiquement.
- permettre une rehausse ultérieure. si un jour c'est le souhait politique de rehausser, il ne faudra pas reprendre ce qui a été fait.
- avoir une durée de vie de 100 ans
- améliorer le ressuyage en reprenant tous les ouvrages hydrauliques dans les digues

A noter que le projet n'est pas « standardisé ». Chaque secteur a fait l'objet d'une analyse spécifique, et la solution a été adaptée en fonction. Il n'y a pas 1 solution mise en œuvre, mais bien une solution par secteur (digue en remblai, murette réhabilitée, nouvelle murette, murette épaulée par un remblai,...), voire plus sur certains secteurs particulièrement contraints. Par ailleurs, la réhabilitation a été choisie sur un secteur où la digue ne présentait pas de désordres majeurs.

Un positionnement sur un projet plus modeste aurait pu être envisagé mais aucune de ces garanties n'aurait été remplie et en prévision des évènements annoncés en lien avec le réchauffement climatique, la protection des biens et des personnes ne serait pas au même niveau.

- Aspect technique
@14, @33, @59

Plusieurs observations remettent en question l'aspect technique des ouvrages projetés et demandent une garantie sur le côté pérenne de ces derniers.

@14 : Pourquoi décaisser jusqu'à empiètement de la digue et donc la fragiliser au lieu de reprendre l'étanchéité aux endroits fuyants déjà répertoriés ?

Mieux vaut des pierres contre la digue pour amortir les chocs des vagues plutôt qu'un tapis en enrochements fibres.

@33 : 3/ Problématique géotechnique

Le projet prévoit des remblais, des élargissements, des pistes d'entretien, des ouvrages nouveaux. Ces éléments ajoutent des charges permanentes sur des terrains compressibles qui pourrait provoquer des tassements différés et donc des désordres

Le dossier devrait présenter les charges ajoutées, les calculs de tassement, la durée de consolidation, la stabilité à long terme.

4/ Fondation des ouvrages : cohérence technique

*** Il convient donc de préciser comment la portance et la stabilité à long terme sont-elles garanties dans un contexte de sols argileux compressibles et sensibles à l'eau, alors que la plaquette indique**

que le remblai argileux assure principalement une fonction d'étanchéité ? (ref plaquette A2)

* Il convient alors de préciser **pourquoi et comment peut-on prétendre assurer un renforcement du confortement du système d'endiguement avec une côte de seuil plus basse que l'actuelle ?** (plaquette A2 – croquis secteur 1)

* **Le dossier doit démontrer que les nouveaux ouvrages auront une durabilité supérieure aux ouvrages existants.**

* Les gabions ne constitue **pas un élément structurel** de renforcement d'un muret contrairement à ce qui est proposé : Le dossier devrait **préciser leur fonction** exacte et fournir les justifications associées

5/ Gestion des circulations d'eau souterraines

Il est nécessaire que les études hydrogéologiques réalisées soient complétées par une modélisation précise avant/après travaux ainsi qu'une analyse de risques associés.

Quels dispositifs empêchent les phénomènes d'érosion interne ?

6/ **Ouvrages hydrauliques traversants**

Fonctions = limiter les entrées d'eau extérieures et permettre l'évacuation des eaux intérieures.

Toute suppression ou modification doit donc être justifiée par : une étude hydraulique complète ; un bilan avant/après ; une analyse du temps de ressuyage.

7/ **Remblaiement dans les zones de marnage : un impact hydraulique néfaste**

Les remblais nécessaires à la réalisation des pistes soustraient potentiellement un volume hydraulique au fonctionnement naturel de la zone de marnage. Une réduction de ces volumes est susceptible d'augmenter localement les niveaux d'eau et de modifier les conditions d'écoulement en aval.

Le projet a-t-il intégré dans son modèle hydraulique l'impact des volumes de remblais nécessaires aux pistes

8/ **Adaptation climatique : une réponse différée**

Pourquoi construire aujourd'hui un ouvrage qui pourrait nécessiter une intervention lourde ultérieurement ?

Le dossier devrait préciser : la temporalité et le niveau de protection réel à horizon 2050/2100

@59 : **La presqu'île d'Ambès est quasi intégralement sous le niveau des plus hautes eaux et le sera encore + d'ici 2100 avec une montée projetée d'1m**

Les références données (« +0,61 à +1,10 m », et pour l'estuaire « 0,53 à 1,02 m ») d'ici 2100 ne sont pas référencées, et ne peuvent donc être débattues. **Quel scénario SSP GIEC ? Quelles données complémentaires pour l'estuaire de la Gironde ?** (Cf Dossier 2.1.3 Changement climatique)

En toute hypothèse, et dans l'attente de la mise à jour de la Circulaire du 27 juillet 2011, l'étude menée par le BRGM sur le recul du trait de côte aquitain devrait être prise pour référence d'une anticipation sécuritaire de la montée des eaux en Gironde.

Le CMDE partage les recommandations de la MRAE : prévoir une montée des eaux de 60 cm pour 2100 ne paraît pas être à la mesure du défi climatique.

La **durée de vie du projet**, autrement dit son amortissement comptable au sens de la bonne gestion des deniers publics, est une **question fondamentale qui mériterait d'être documentée.**

Le Haut Comité Breton pour le Climat (HCBC) anticipe une **multiplication par 100 de la fréquence des événements extrêmes** (tempêtes conjuguées à des fortes marées) d'ici à 2100. **Le CMDE suggère de se rapprocher des autorités scientifiques et climatiques locales.**

La presqu'île d'Ambès est également affectée par un autre phénomène : **enfouissement millénaire du sol - 2 à - 4 millimètres par an, qui s'ajouteront à la montée des eaux. Une vingtaine de cm d'ici à 2100. Il est impératif de prendre en compte cette donnée, incontestable car scientifiquement établie.**

Les volumes de produits pétroliers y transitant sont appelés à diminuer fortement d'ici 2050
= **renaturation des sites pétroliers** et plus généralement de la pointe de la presqu'île
Concentrer les efforts financiers d'adaptation à la montée des eaux et d'endigement sur la **partie plus amont de la presqu'île au bénéfice des habitants**.

Quelle réponse Bordeaux Métropole peut-elle apporter sur ces différentes interrogations à la fois sur le plan technique des ouvrages mais également sur leurs liens avec le réchauffement climatique et la montée des eaux ?

Vis-à-vis du décaissement jusqu'à l'empiètement de la digue, des réparations de l'existant ont déjà été faites plusieurs fois (réparation par bande synthétique étanche sur les fissures) sans que cela apporte pleine satisfaction. En particulier la végétation pousse depuis le bas des bandes et les abîme. La seule manière de reprendre correctement ces fissures et de décaisser jusqu'à la semelle, pour réparer sur l'intégralité de la fissure.

Sur l'enrochement, nous ne comprenons pas à quoi il est fait référence. S'il s'agit du géotextile 3D enherbé, cette technique a montré son efficacité, et permet de conserver un couvert végétal sur la digue en remblai.

Les éléments géotechniques (les charges ajoutées, les calculs de tassement, la durée de consolidation, la stabilité à long terme) sont intégrés l'annexe G2 PRO du PRO quand il est prévu plus de charge qu'à l'existant.

Concernant la cohérence technique des fondations de l'ouvrage, sur la grande majorité du linéaire, il n'est pas apporté d'augmentation de charge. Les remblais existant étant en place depuis plusieurs dizaines d'années, la consolidation a déjà eu lieu. Quand il est prévu d'augmenter les charges, les justifications et précautions sont présentées dans la G2 PRO.

Concernant la sensibilité à l'eau de l'argile, c'est exact, les alternances d'humidité et de grande sécheresse peuvent causer des mouvements de l'argile. Cependant dans le contexte des berges d'Ambès, le marnage de la Garonne/Dordogne fait que les terrains sont toujours humides. Nous ne dépendons pas de la pluie pour conserver les terrains humides. Même dans une période de grande sécheresse, la berge sera toujours « mouillée » 2 fois par jour par la marée. Ce risque est donc négligeable.

Le projet prévoit la régularisation de la cote de digue sur les secteurs objet des travaux. Des zones entières de points bas, et donc zones de premiers débordements sont corrigées. Cela retarde le moment de débordement.

Vis-à-vis de la durabilité supérieure des nouveaux par rapport aux ouvrages existants, l'ensemble des justifications sont apportées au dossier dans les pièces du PRO.

Les gabions ont pour rôle de protéger la murette (et la digue en remblai sur d'autres secteurs) des risques d'érosion (affouillement) en pied aval lors des débordements. Les justifications sont fournies au PRO.

Sur la gestion des circulations d'eau souterraines, le projet ne modifie pas l'équilibre hydrogéologique (circulation d'eau souterraine) de la zone.

Vis-à-vis de l'érosion interne, la fondation est en argile. En effet, celle-ci étant très étanche elle empêche les circulations d'eau qui crée l'érosion interne, et l'argile est par ailleurs intrinsèquement très résistante aux risques d'érosion interne.

Sur les ouvrages hydrauliques existants, une enquête détaillée de chacun des ouvrages a été menée (voir le PRO et ses annexes). Les suppressions proposées concernent uniquement des ouvrages aujourd'hui déjà condamnés ou remblayés. Le projet permettra également la remise en état de nombreux ouvrages traversants qui sont aujourd'hui à l'abandon et ne jouent pas leur rôle de ressuyage.

Les modifications se font à capacité constante, et prévoient principalement des clapets et regards pour permettre le bon entretien de ces ouvrages. La capacité hydraulique des ouvrages en service aujourd'hui n'est donc pas modifiée.

Sur le remblaiement dans les zones de marnage, il n'est pas prévu de remblai côté rivière pour faire des pistes. Un seul tronçon de piste est prévu côté rivière, et sera mis en œuvre sans réhausse du terrain naturel.

Concernant l'adaptation climatique, une réhausse sur la presqu'île d'Ambès entraîne une augmentation des inondations aux alentours. Seule une décision concertée à l'échelle de l'estuaire, et désignant des zones de sur-inondation pour compenser permettrait une réhausse des digues. Jusqu'à présent, aucun consensus politique n'a pu être trouvé.

Sur la temporalité et le niveau de protection réel à horizon 2050/2100, il existe aujourd'hui diverses hypothèses qui dépendent de scénarios de rejets de gaz à effets de serre que nous ne maîtrisons pas. La rehausse de la mer pour 2100 peut aller de + 60 cm à +1m en fonction des scénarios. Pour s'y préparer, il est donc prévu une première étape avec une digue qui sera suffisamment solide et ensuite une rehausse possible à terme. Il est à noter que pour ces événements 99 + 20 cm ou 99 + 60 cm, le niveau maximum atteint par la Garonne est voisin (à quelques cm près) car on atteint une forme de plafond, ce qui change c'est le temps de débordement et donc les volumes qui sont beaucoup plus longs. Ensuite il y a la question de l'augmentation des fréquences de tempête pour laquelle il n'y a pas de réel consensus précis.

6. Aspect financier et gestion des deniers publics

@5, @8, @9, @26, @29, @31, @32, E35, @40, @43, @50, @59, @60, @61, @64, @71, @73

Le coût de 40 millions d'euros pour les travaux du projet présenté est jugé excessif par certaines contributions et le public se demande s'il aurait pu être moindre par de simples réparations en lieu et place de reconstruction.

@8 : Investissement conséquent de 40M€ hasardeux car certaines parties seront endommagées par les événements propres à la vie d'un fleuve et du climat. **Coût moindre en se concentrant sur les points nécessitant une intervention.**

@26 : il me paraît **essentiel que les choix techniques et financiers reposent sur des solutions proportionnées, conciliant efficacité, préservation de l'environnement et bonne gestion des fonds publics.**

@29 : **Nous nous interrogeons sur l'intérêt de travaux aussi importants et coûteux, alors que les finances de l'État, des collectivités et de Bordeaux Métropole sont déjà très contraintes.**

@31 : Des moyens techniques peuvent donner des résultats plus précis et moins coûteux pour effectuer les réparations.

E35 : **Destruction d'un ouvrage pérenne au profit d'un ouvrage très coûteux**

@43 : Un projet d'intérêt général doit chercher à **concilier la sécurité des personnes, le respect des habitants, la protection de la biodiversité et une utilisation responsable des deniers publics.**

@59 : la **durée de vie du projet**, autrement dit son amortissement comptable au sens de la bonne gestion des deniers publics, **est une question fondamentale** qui mériterait d'être documentée.

@64 : Les impacts environnementaux et le coût global du projet ne doivent en aucun cas être pris à la légère, une **approche plus concertée, plus ciblée et davantage fondée sur l'entretien des ouvrages** **serai vraiment nécessaire.**

@71, @73 : Nécessité d'assurer la protection contre les inondations en **s'assurant que les choix techniques retenus, leurs conséquences environnementales, leurs impacts sur les riverains ainsi que leur coût à long terme aient été pleinement évalués et justifiés avant toute décision définitive.**

@73 : le **coût du projet**, estimé à 35 millions d'euros, me paraît **excessivement coûteux** au vu des finances actuelles de Bordeaux Métropole, pouvant entraîner une **hausse des impôts fonciers alors même que notre foncier serait déprécié**

Quelle réponse Bordeaux Métropole peut-elle apporter pour justifier le montant de la dépense du projet présenté ?

Le coût du projet de réhabilitation a été évalué à 40 millions d'euros. Ce coût qui est très conséquent permet la réhabilitation quasi complète de 17 kilomètres de digues. Sur une majeure partie du linéaire, les fondations sont reprises avec des objectifs de sureté ambitieux, tous les ouvrages hydrauliques sont refaits, une piste d'entretien est créée, la structure de la digue est reprise entièrement en intégrant la démolition préalable des ouvrages, des aubarèdes sont renforcées et recrées. Tout cela avec des contraintes de chantier très fortes : routes qui ne peuvent être fermées à la circulation, cohabitation avec des habitations proches. Ces éléments génèrent des coûts supplémentaires.

Ce coût de 40 millions a été confirmé lors de la consultation des entreprises de travaux.

A noter comme évoqué précédemment que ce projet est subventionné par l'Etat par le biais du fond Barnier à hauteur de 40%. Le reste du coût est financé par la taxe GEMAPI dont le montant est actuellement de 12 euros en supplément moyen sur la taxe foncière.

Le coût a été optimisé au maximum avec des typologies d'ouvrages adaptées au contexte local et moins onéreuses que d'autres techniques (digues en béton et en remblais plutôt que des rideaux métalliques en palplanches).

La solution palplanches peut paraître de prime abord la solution technique la plus pertinente, cependant cette technique doit être adaptée au type de sol sinon la surlongueur des palplanches pour atteindre « le bon sol » peut amener des surcoûts importants. D'autre part cette technique nécessite des engins lourds avec une emprise de chantier de l'ordre de 10 à 15m de large avec contraintes importantes sur la circulation et sur le fond de parcelles des riverains avec des vibrations importantes non adaptées au contexte local. Enfin ces techniques de battage ne peuvent pas se suffire à elles-mêmes et doivent être couplés avec d'autres techniques notamment de confortement de berge.

La réalisation d'ouvrages neufs a été privilégié du fait de la vétusté des ouvrages (ouvrages de 100 ans obsolètes et en fin de vie) avec une reprise des fondations pour une réhausse future de l'ordre de 70cm. La vétusté des ouvrages est confirmée par les nombreux travaux urgents engagés par Bordeaux Métropole sur les secteurs des travaux à venir. A noter également tous les ouvrages sont résistants à la surverse ce qui amènent des coûts supplémentaires.

D'autre part la réhabilitation des ouvrages existants peut paraître moins cher à court terme mais se révèle plus cher sur le long terme en termes de maintenance (remise à la cote des digues des remblais, traitement des fissures du génie civil, ...).

Enfin l'augmentation des coûts de construction constaté ces dernières années ainsi que l'évolution du cadre réglementaire de dimensionnement des ouvrages pour une durée de vie de 100 ans ont eu un impact significatif sur le coût des travaux.

- Mauvaise gestion constatée par le passé
RP-AMB-0003, @14, E19, @56

RP-AMB-0003 : Après la tempête de 1999, des travaux d'envergure (empierrage des digues) ont été planifiés sans concertation réelle avec les riverains.

1^{ère} aberration : **Une méconnaissance de la situation sans étude préalable, des travaux d'empierrage au pied de digue fragilisant celle-ci et détruisant par la même occasion toute l'aubarède.**

2^e aberration : Les clapets évacuation des eaux pluviales ont été supprimés par l'empierrage

3^e aberration : L'aubarède a été fragilisée par les travaux et les engins représentant une charge pondérale provoquant l'affaissement et le glissement de la terre et de la végétation dans la rivière.

(...)

Bordeaux métropole vient de réaliser une **jalle des grillons** qui a coûté plus d'un million d'euros.

Nous **attendons toujours à quoi elle va servir.**

@14 : **1988**= fin du chantier d'enrochement = retrait de 7 à 8m de terre en pente sur le bord de l'eau, pierres de toutes tailles sur le terrain

= **que penser de la fin de ce futur chantier** aussi important que prévu ?

De même, l'enrochement de pierres est continuellement frappé par les vagues ce qui entraîne l'érosion du soubassement voire dislocation de l'ensemble = des **palpanches seraient plus adaptées.**

@56 : Avant il existait des ouvrages que l'on appelait "**empellages**" qui permettait de **faciliter l'évacuation des eaux de débordements.** Malheureusement ses ouvrages ont été **condamnés à l'époque par la CUB.**

Est-ce que Bordeaux Métropole pourrait-il présenter un plan pluriannuel de gestion des ouvrages du système d'endiguement de la presqu'île d'Ambès ?

Au démarrage des études, un diagnostic complet des ouvrages existants secteur par secteur a été réalisé avec identification des cas particuliers (bâti, présence d'ouvrages hydrauliques...).

La jalle des Grillons est connectée au marais des religieuses et permet d'évacuer les eaux du centre de la presqu'île en cas de fortes pluies. Les retours que nous avons sont qu'elle a bien fonctionné cet hiver.

Les ouvrages hydrauliques sont réhabilités et intégrés aux travaux pour limiter les points de fragilité dans les digues et faciliter le ressuage en cas d'inondations.

Le choix des typologies d'ouvrage (palplanches, enrochements) est lié à la configuration du site objet des travaux, au dimensionnement des ouvrages et au coût des ouvrages.

Bordeaux Métropole est disponible pour échanger sur les actions mises en place sur le système d'endiguement de la presqu'île d'Ambès et présenter le plan pluriannuel de gestion des ouvrages. Ce plan mis à jour deux fois par an et alimenté par les Visites Techniques Approfondies (visite de surveillance réglementaire réalisée par un bureau d'étude agréé) et les surveillances courantes réalisées par les agents de Bordeaux Métropole. Ce plan permet d'avoir un état des lieux des désordres en cours sur le système d'endiguement et prioriser les actions en fonction de leur gravité.

D'autres actions ont également été réalisées depuis la reprise en gestion des digues par Bordeaux Métropole comme les procédures de gestion de la végétation et de gestion des animaux fouisseurs

ainsi que le développement d'un outil de GMOA (Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur), SIRS digue, logiciel SIG destiné à faciliter le travail quotidien des gestionnaires de digue.

- Principe de proportionnalité
RP-AMB-0006, @27, @44

RP-AMB-0006 : Maîtriser l'équation avantage/coût/inconvénient avec impact humain et environnemental (biodiversité)

@27 : Je souhaite qu'une **approche plus adaptée aux spécificités de chaque secteur soit privilégiée**, afin de limiter les emprises lorsque cela est possible, de préserver la végétation des berges lorsqu'elle joue un rôle dans la lutte contre l'érosion et de retenir des solutions techniques proportionnées aux enjeux. **Des solutions plus responsables, conciliant sécurité, préservation de l'environnement et maîtrise des dépenses publiques, me semblent envisageables.**

@44 : À cela s'ajoutent des **expropriations lourdes de conséquences humaines** ainsi que la destruction d'un environnement estuarien exceptionnel, pourtant situé en zone Natura 2000. Le dossier ne démontre jamais que ces atteintes sont indispensables pour atteindre l'objectif affiché.

(...)

Absence presque totale de réflexion sur : sobriété, réemploi des ouvrages existants, limitation de l'artificialisation, préservation du patrimoine naturel, réduction de l'empreinte environnementale ou optimisation de la dépense publique.

Quel est l'avis de Bordeaux Métropole sur ce sujet ?

Dans le cadre de la labellisation du PAPI de l'Estuaire, une analyse multicritère (AMC) a été réalisée pour justifier l'intérêt du projet auprès de l'Etat avec des critères coûts/bénéfices et l'intérêt environnementale et sociétale du projet.

Pour préserver l'environnement, des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) sont identifiées dans le dossier d'autorisation environnemental en cours de validation.

Un volet développement durable a également été intégré à la consultation des travaux notamment des mesures de préservation de l'environnement en phase chantier, demande de réemploi de matériaux excavés,).

Chacun des secteurs a fait l'objet d'une analyse spécifique et le projet est adapté aux contraintes de chaque site. Le fait d'avoir un ouvrage linéaire limite la capacité à l'adapter à chaque parcelle même si des ajustements sont toujours possibles en fonction des contraintes spécifiques.

7. Relations riverains/Bordeaux Métropole

RP-AMB-0004, @8, @12, @13, E19, @37, @40, @44, @49, @58, @59, @61

Les contributions ont fait ressortir un sentiment de « mépris » et de décision « unilatérale ». Ce sentiment a généré un manque de confiance envers Bordeaux Métropole.

- Manque de communication ou communication perçue comme choquante voire méprisante
RP-AMB-0004, @8, @12, @13, E19, @37, @58, @59, @61

RP-AMB-0004 : Les réunions n'ont pas été une réelle concertation (...). Lors des **réunions publiques, brutalité des prises de parole** du Président de Gémapi, M. Rabio et d'un intervenant de Bordeaux Métropole

@8 : **Bordeaux M. doit améliorer drastiquement sa communication** avec les communes et les habitants, tenir compte de leurs connaissances et surtout les respecter.

@12 : nouvelle réunion à Bassens le 03/02/26 : nous avons encore une fois, eu le sentiment que

les **positions de Bordeaux Métropole étaient déjà arrêtées** et que les propositions des habitants n'étaient pas réellement prises en considération.

@13 : Au vu du **petit nombre de propriétaires concernés** il aurait convenable, respectueux et bienveillant de nous écrire et de nous rencontrer directement.

E19 : Mauvaises communications du service Gemapi de Bx M : **violences verbales, intimidation, culpabilisation** (« vous aurez sur votre conscience la destruction des biens et la souffrance de 13 000 personnes à la merci des inondations »), **mépris** (« « D'ici à là vous serez expropriés »), chantage (« pas de fonciers, pas de travaux »)

(...)

Aucune réponse à nos courriers de la part de Bx M. et des préfets successifs, les ministères et la présidence de la République ont renvoyé notre courrier à la préfecture qui reste silencieuse.

@37 : **mépris de la population** au regard des échanges avec Bordeaux

@58 : En 2024, La pompe de relevage située en bout de la jalle des Toureils à fortement dégradée la digue créant un trou énorme derrière le mur de sortie de la jalle. Un représentant de Bordeaux métropole est alors venu et m'a aussi informé que de toute façon **mon chemin** de 100ml qui court derrière la digue et me permet d'accéder à ma maison **serait préempté**, que les **arbres** y compris ceux de plus de 30 ans seraient **coupés** et qu'il était regrettable que j'ai refait mon **garage** en pierres à **neuf** car il serait **détruit** car trop près de la digue. Il m'a bien fait comprendre qu'il n'y aurait **pas d'échappatoire** : expropriation sur toute la longueur sur 8 à 10m passant à ras devant ma maison. J'ai été **choqué par des propos aussi violents**.

(...)

Réunion de « concertation » : à chaque fois très mal passée dans chaque commune, les représentants de **Bordeaux métropole étants totalement hermétiques à toute remarque ou proposition**.

Une **autre réunion avec M Rubio** (maire de Bassens en charge pour Bordeaux métropole des risques inondation) et **Mme Calas** (responsable du service Gemapi) qui avait pour but de trouver un accord au cas par cas répondant aux attentes de chacune des parties. **Monsieur Rubio est resté complètement fermé. Madame Calas a envisagé la possibilité d'étudier sur site plusieurs cas** ; le rendez-vous avait été pris pour mai 2025, mais **n'a malheureusement pas été honoré** ; Je ne pas sûr que l'on lui ait accordé cette opportunité de construire ensemble.

= **Bordeaux Métropole a élaboré de façon 100% unilatérale**

Cette communication ressentie comme verticale et méprisante entraîne une méfiance des riverains sur les vrais objectifs du projet :

@8 : Le directeur de l'environnement de Bordeaux M. a affirmé que plusieurs habitations seraient détruites et qu'habiter la presqu'île deviendrait problématique. Cela sous-entend que **la presqu'île doit servir de variable d'ajustement afin que Bordeaux ne soit pas inondée**.

(...)

Bx M. doit améliorer drastiquement sa communication avec les communes et les habitants

@37 : Le reste de la presqu'île ne sera pas traité pour que les gens partent et que Bx M. puisse **utiliser la presqu'île à des fins de surverse afin de protéger Bordeaux**.

@40 : **Seule solution serait de réhausser mais néfaste pour la rive gauche et Bordeaux**.

@44 : De nombreux habitants ont le sentiment que seule une partie de la presqu'île est volontairement protégée afin de permettre, à terme, une évolution de l'occupation du territoire compatible avec une utilisation de certains secteurs comme zones d'expansion des crues destinées à protéger Bordeaux.

@49 : Volonté de maintenir dans l'ombre les buts réels du projet

@61 : On pourrait aussi évoquer l'étonnement de beaucoup lorsque le **vice-président de la Métropole en charge de la Gemapi de l'époque est en même temps le président du comité de surveillance du grand port maritime de Bordeaux**.

@59 : La population doit se sentir totalement intégrée au processus décisionnel.

Pour cela il faut :

- du temps
- beaucoup d'explications, de pédagogie et d'écoute
- un dialogue avec chacun des propriétaires fonciers concernés et leurs associations locales
- des décisions qui laissent aux générations en place le temps de se les approprier
- des décisions qui relèvent du bon sens souvent plus que des rapports de consultants.

Toute approche perçue comme 'venant d'en-haut' court le risque de mener à des polémiques sans fin et à des procédures juridiques, qui ne feront qu'accroître les coûts et les délais.

Le seul mot qui convienne est co-construction.

Quel est l'avis de Bordeaux Métropole sur ce sujet ?

Bordeaux Métropole a engagé un processus de concertation en plusieurs étapes et selon différentes configurations :

- Le 28 septembre 2023, une réunion publique d'information sur le projet a eu lieu à Ambès. L'objectif de cette réunion était de présenter aux habitants de la presqu'île d'Ambès les principales caractéristiques du projet. Elle était aussi un préalable pour ouvrir les temps d'échanges plus ciblés lors des rencontres suivantes. Un temps de questions-réponses avec les participants a été ouvert à l'issue des temps de présentation.

- Les 4, 5 et 6 octobre 2023, des rencontres de proximité ont eu lieu à Saint-Vincent-de Paul, Ambès et Saint-Louis-de-Montferrand. Ces rencontres avaient pour objectif de présenter les solutions techniques retenues pour chaque secteur, de recueillir les contributions et avis des participants et de répondre à leurs questions.

- Les 17, 18 et 19 octobre 2023, des permanences itinérantes ont eu lieu à Saint-Vincent-de Paul, Ambès et Saint-Louis-de-Montferrand. Les permanences itinérantes avaient pour objectif de rencontrer directement sur le terrain les propriétaires des parcelles concernées par le projet pour leur présenter en quoi consiste les travaux de réhabilitation de la digue sur leur parcelle. Avant d'ouvrir sur un temps d'échange avec les riverains rencontrés, Bordeaux Métropole a présenté les travaux prévus sur la digue et précisé ce que les travaux impliquaient pour leur parcelle (positionnement de la piste, clôture, travaux de débroussaillage et/ou d'égavage, etc.) pour permettre aux propriétaires de visualiser les travaux et l'emprise du futur ouvrage. Chaque entrevue a duré en moyenne 20 minutes. Un dossier de consultation a été distribué dans les boîtes aux lettres des habitations où personne n'était présent le jour de la permanence, avec possibilité pour chacun d'exprimer leur avis concernant le projet sur le site internet de la participation.

- Le 22 janvier 2025, une rencontre a été organisée avec les acteurs industriels impactés par le projet. Elle a permis de présenter les principales contraintes induites par la réalisation des travaux sur la continuité d'activité et les accès aux sites industriels. Les échanges avaient pour objectif de s'assurer que les travaux projetés soient compatibles avec la poursuite de leurs activités.

- Les 28, 29 et 30 janvier 2025, de nouvelles rencontres de proximité ont eu lieu à Saint-Vincent-de-Paul, Ambès et Saint-Louis-de-Montferrand. Les personnes riveraines du projet ont été invitées par courrier. L'objectif de ces rencontres était d'informer les riverains sur le projet finalisé, le programme des travaux et la stratégie foncière retenue. L'objectif était également de proposer un temps d'échange entre les riverains et Bordeaux Métropole.

- Des rencontres avec le collectif de riverains ont eu lieu :

Le 4 avril 2025 avec le collectif de St Vincent de Paul

Le 26 mai 2025 avec le collectif d'Ambès

Le 3 février 2026 avec le collectif de la Presqu'île d'Ambès

- Des échanges de courriers entre Bordeaux Métropole et les collectifs ainsi qu'avec plusieurs riverains qui ont saisi directement la métropole (courrier du collectif en juin 2025- réponse BM en octobre 2025. Courrier du collectif en février 2026 – réponse en mars 2026).

On ne peut que regretter que la volonté de BM de communiquer ait été perçue comme verticale voire avec des termes encore plus sévères comme « mépris », « violence verbale » ou « intimidation ».

L'exercice reste compliqué car :

- toutes les décisions ne dépendent pas de Bordeaux Métropole
- de nombreux riverains sont concernés avec des positions qui peuvent varier même s'il y a beaucoup de convergence
- une technicité du dossier qui rend son explication difficile ce qui est vécu comme un manque de transparence
- une impossibilité à prendre en compte l'avis technique de chacun alors qu'un bureau d'étude agréé conçoit le projet et met en avant des calculs de stabilité exigés par l'Etat
- les techniciens ne sont pas des « communicants » et des maladresses sont toujours possibles dans des situations de tension
- des délais longs (26 mois d'instruction du dossier, délai pour rencontrer les riverains qui n'ont pu être honorés par rapport à ce qui a été annoncé...) qui ne facilite pas le dialogue.

Il apparaît nécessaire de renouer le dialogue avec les riverains en particulier au travers de l'association Claire Aubarède qui a repris le flambeau du collectif de riverains et qui pourrait être un relais ainsi que les communes dont les équipes municipales ont pour certaines été renouvelées.

- Co-construction :

RP-AMB-0004, RP-AMB-0002, @5, @11, @12, @18, @22, @26, @40, @59, @61

Lors de contributions les habitants, qui se considèrent comme les 1ers "lanceurs d'alerte" et demandent à être associés aux choix techniques et juridiques par une réelle co-construction.

RP-AMB-0002 : **Co-construction** du projet : création d'un bureau collectif paritaire avec un représentant pour chaque collège (habitants, administrateurs, élus, Bordeaux Métropole)

RP-AMB-0004 : Les **riverains** sont pour les travaux mais **veulent être écoutés** dans les propositions de **solutions alternatives qu'ils proposent moins coûteuses, plus efficaces et soucieuses de préserver la biodiversité**

@5 : **Co-construction** des choix techniques et juridiques avec les associations et riverains qui ont une connaissance historique et concrète du fleuve

@12 : Comment expliquer que **les connaissances et l'expérience des habitants, acquises parfois depuis plusieurs décennies, ne soient pas davantage intégrées** dans la conception du projet ?

@22 : recueil du **retour d'expérience** des riverains **permettrait erreur de conception et coût lié à ces erreurs**

@26 : Les **observations des habitants, des propriétaires concernés et des associations locales soient**

davantage prises en considération dans l'élaboration du projet. Leur connaissance du terrain constitue un **atout précieux** pour construire une solution à la fois efficace et adaptée aux réalités locales.

Quelles dispositions ont été adoptées par Bordeaux Métropole pour poursuivre la concertation avec les riverains dans la mise en œuvre du projet ?

Pour Bordeaux Métropole, il est en effet nécessaire de renouer le dialogue avec les riverains.

Pour ce faire nous envisageons de créer un comité de suivi du projet avec la présence d'élus et de représentants de riverains afin notamment d'informer les parties prenantes de l'avancement du projet, de faire remonter des retours d'expérience et des points de vigilance tout au long de l'opération.

- Demande de formation/communication/dialogue

RP-AMB-0006, @8, E19, @27

RP-AMB-0006 : Créer une **journée d'information** sur l'inondation dans la presqu'île

@8 : **informer** les habitants des risques, **animer** des séances d'information et de **formations** pour les conduites à tenir et les **équiper** en matériel de protection (batardeaux)

E19 : **Aucune sensibilisation** aux risques et aux méthodes d'entretien n'est dispensée aux propriétaires que ce soit par la mairie ou par Bx M.

@27 : Connaissance du territoire des habitants et associations locales, ressource précieuse

Ce sont eux qui nous ont accompagné lors de l'épisode de fortes marées de février 2026, 1^{ère} fois pour nous, en nous expliquant comment suivre les coefficients de marée, préparer un sac d'urgence de 72 heures, protéger notre habitation et comprendre le rôle des digues.

Regret du **manque d'information pratique de Bx M. ou de la commune**.

Est-ce que cette demande de dialogue et de formation peut-elle être envisagée par Bordeaux Métropole pour la poursuite du projet ?

BM envisage de former les nouveaux habitants et plus globalement les habitants de la presqu'île d'Ambès à une sensibilisation au risque inondation. Ce type de sensibilisation doit se faire en lien avec les communes et leurs Plans Communaux de Sauvegarde.

- Dossier d'enquête difficile d'accès, délai trop court :

RP-AMB-0001, @8, E19, @61

RP-AMB-0001 : **Très gros** dossier avec beaucoup de paragraphes donc si nous ne sommes pas ingénieurs, difficile à comprendre par contre très intéressant à lire Pièce E4, 5, 6 et 10

@8 : Lequel est **volumineux, pondéreux et souvent très technique**. Difficile de l'analyser en si peu de temps.

E19 :

- **Un délai d'un mois intenable :**

Une pratique profondément méprisante, d'autant que nous réclamons un dossier complet, arrêté et détaillé des interventions depuis des années

- **Rétention d'informations clés :**

Depuis des années, les techniciens et les élus refusent de fournir les documents indiquant précisément les tronçons exacts d'intervention par parcelle, la nature précise des travaux sur ces portions, ainsi que les besoins logistiques et techniques réels du chantier. Les habitants sont donc contraints de s'opposer à l'énoncé d'un projet totalement vague.

(...) Le seul document d'envergure partagé en septembre 2025 est un diagnostic datant de 2022, qui préconisait pourtant explicitement d'écarter la procédure d'expropriation.

La stratégie de la noyade administrative est très efficace.

@61 : **13,2kg**, c'est le poids du dossier papier de la DUP, on nous avait parlé d'un éventuel résumé pour pouvoir vulgariser mais il n'a jamais apparue.

Quelle réponse Bordeaux Métropole peut-elle apporter face à ce sentiment de « noyade administrative » ?

La durée de l'enquête publique est fixée par le préfet, dans son arrêté d'ouverture d'enquête publique. Bordeaux Métropole n'est pas décideur en la matière.

L'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête publique y sont incluses par obligation réglementaire ou à la demande des services instructeurs de la DDTM. Cela représente en effet un volume important.

Bordeaux Métropole n'a pas été en mesure de communiquer certains documents demandés par les riverains car ceux-ci n'étaient pas finalisés au moment de la demande. Faire de la rétention d'informations n'aurait aucun sens et exposerait Bordeaux Métropole à de plus grandes difficultés.

Le temps de rencontre individuel permettra d'avoir un temps dédié à chacun.

- Demande de révision du dossier
RP-AMB-0003, @12, E19, @42, @45, @66, @73

De nombreuses observations précisent que le dossier ne peut être accepté par les riverains comme tel et qu'il doit être revu.

RP-AMB-0003 : Nous **demandons une autre étude par voie fluviale** pour la protection des aubarèdes et particulièrement sans toucher au pied de digue, par la mise en place d'un mur de palplanche sur le centre bourg (450 m).

@12 : Ma démarche ne vise pas à m'opposer au projet, mais à demander qu'il soit réalisé dans un esprit de dialogue, de proportionnalité et de respect des habitants concernés.

E19 : **Nous demandons l'arrêt de la procédure d'expropriation, la réhabilitation des réseaux hydrauliques existants** (en réglant enfin les problèmes de clapets défectueux, de jalles mal conçues et non entretenues, le débouage régulier etc...), **le traitement des dossiers au cas par cas et la transmission d'un plan technique précis, parcelle par parcelle.**

@42 : À titre personnel, **j'expérimente actuellement la plantation de rangées de saules le long de ma propriété afin de renforcer naturellement les berges.** Les systèmes racinaires de ces arbres contribuent à stabiliser les sols. Déjà utilisé avec succès dans différents projets de restauration de cours d'eau en France. **Avant d'engager des travaux représentant plusieurs millions d'euros financés par les contribuables, je demande que cette approche et d'autres solutions fondées sur la nature soient étudiées de manière approfondie et comparées objectivement aux aménagements proposés.**

(...)

Je demande une **révision approfondie des aménagements envisagés.**

@43 : Je demande donc que Bordeaux Métropole et les autorités compétentes réexaminent ce projet en étudiant sérieusement toutes les solutions alternatives permettant de renforcer les digues sans recourir à des expropriations ni dégrader durablement les milieux naturels.

@45 : **Ce projet doit être revu afin de limiter son impact sur les arbres existants, les propriétés, les exploitations agricoles et la biodiversité**, et que les solutions fondées sur la nature ainsi que les propositions des habitants soient pleinement intégrées à la réflexion avant toute décision définitive.

@66, @73 : Ce projet **doit être réexaminé, avec une réelle concertation de proximité et une étude approfondie d'alternatives moins impactantes.**

Quel est l'avis de Bordeaux Métropole ?

Il n'est pas prévu, à ce stade, une révision de fond du projet : relancer un nouveau projet avec un nouveau maître d'œuvre ne garantirait pas une absence d'impact sur les parcelles traversées par la digue.

Cependant, le projet pourra faire l'objet d'ajustement en fonction des problématiques de chaque parcelle dont la faisabilité sera analysée lors des rencontres chez les particuliers riverains qui sont prévues sur l'année à venir.

Les ouvrages hydrauliques sont rénovés dans le cadre des travaux et sécurisés. Ils seront ensuite entretenus par Bordeaux Métropole

Il est prévu des plans à l'échelle de chaque parcelle dans le cadre des préalables fonciers.

Des techniques mixtes végétales ont bien été intégrées au projet.

Les travaux par voie nautique amèneraient un surcoût significatif qui remettrait en cause la faisabilité du projet et ne résoudrait pas le problème d'accessibilité.

8. Cas particuliers

RP-SLM-0002 : Jalle de Peychaud – Saint Louis de Montferrand

Est-ce que des travaux de digues pérennes sur le mur de digue et sur la remise en état de la parcelle AC41 **sont prévus pour remplacer la digue provisoire** installée suite à un effondrement ?

RP-SLM-0001 : Parcelles D0784, D0778, D0775 – Saint Vincent de Paul

Refuse toute expropriation sur les parcelles D0784, D0778 et D0775 concernées par les travaux.

@34 : Jalle de la Roquette – Saint Vincent de Paul

La **jalle de la Roquette** qui permettait la circulation de l'eau est hors d'usage : est-ce que des travaux sont prévus sur cette jalle ?

Est-ce qu'une réponse de Bordeaux Métropole peut-elle être apportée ?

Nous souhaitons engager des discussions avec les propriétaires de la parcelle au niveau de la Jalle de Peychaud afin d'identifier le devenir de la digue provisoire.

A ce jour, il n'y a pas de travaux prévus sur la jalle de la Roquette. D'autres jalles ont été privilégiées pour améliorer la vidange des marais.

9. Registre numérique

@3, @9, E36

Un dysfonctionnement du registre a été évoqué sur 3 contributions émanant de la même personne.

@3, @9, E36 : **Dysfonctionnement** pour le dépôt et donc la consultation d'observation du public sur le registre numérique **entre le 1^{er} et le 14 juin 2026** soit quasiment **la moitié de l'enquête publique**.

Ca aura été un **frein majeur à la participation** des habitants à cette enquête.

Plusieurs personnes n'ont pu valider leur enregistrement avant cette date

⇒ J'ai effectué un test le 3 juin qui a montré que le Registre numérique fonctionnait. En l'absence d'autres remarques de ce genre, nous considéreront qu'il n'y a pas eu de

dysfonctionnement d'autant plus que de nombreux téléchargements ont eu lieu durant cette période. Le registre numérique n'est pas le seul support pour émettre des observations à distance, le courriel et le courrier peuvent être utilisés en plus du registre papier présent dans les 4 mairies concernées par l'enquête publique. Mme Vauchier de Publilégal, gestionnaire du registre numérique, s'est prononcée par mail le 22/06/2026 pour indiquer :
« Comme tout site internet, il y a parfois des incidents qui se répercutent sur notre activité mais en l'occurrence aucun avec une aussi longue durée. Notre service informatique aurait directement averti et nous aurions mis en œuvre très rapidement la résolution de cet incident. »

En fin d'enquête, plusieurs administrés de St Vincent de Paul dont l'adjoint à l'environnement se sont étonnés que leurs contributions n'apparaissaient pas au public sur le registre numérique.

RP-SVP-0002 : **la contribution de certains administrés, malgré le fait d'avoir reçu un accusé de réception par mail, ne semblait pas apparaître publiquement sur le registre numérique.**

Cette situation soulève des **interrogations quant à la bonne prise en compte et à la visibilité des contributions déposées par voie dématérialisée.**

- ⇒ En effet, le dernier jour d'enquête est le jour qui a reçu le plus de contributions numériques soit 22 allant de la contribution @52 à @73.
Sur ces 22 contributions, seuls 8 n'ont effectivement pas été visibles ce dernier jour dont 6 pour traitement pour modération : @61, @65, @67, @70, @72, @73. Sur ces 6, 5 ont été déposées par l'adjoint à l'environnement de St Vincent de Paul (information précisée dans la contribution), 5 contributions identiques avec modération sur le mot « pseudo » (@73 non concernée, modération sur les mots « dindons de la farce »). Lorsqu'il y a un traitement pour modération, il doit y avoir une validation manuelle. Les deux autres contributions non visibles (@62, @64) l'ont été car les déposants n'ont pas validé, sur le retour de mail de Publilégal, leur contribution en cliquant sur le bouton « valider », démarche nécessaire pour qu'elle soit visible automatiquement. Une validation manuelle était nécessaire.
La commissaire enquêtrice a donc validé manuellement ces 8 observations : 2 le 3 juillet (@72, @73), le reste le 5 juillet.
Cet « évènement » qui a eu lieu à partir de la contribution @61 soit à 18h04 ne peut constituer un défaut de procédure. Les registres papiers n'étaient également plus visibles, les mairies étant fermées à cet horaire (18h).

Est-ce que Bordeaux Métropole souhaite apporter un complément d'information ?

Bordeaux Métropole n'a pas d'éléments supplémentaires à fournir sur ce point.

10. Questions de la commissaire enquêtrice

- Pourquoi projeter des acquisitions sur le bourg d'Ambès entre la rue St Exupéry et l'avenue Pierre Curie alors qu'il est noté dans le dossier d'enquête – pièce B1 DUP p.29 : « Les clôtures entre parcelles, seront remises en place jusqu'à la piste d'accès pour conserver une séparation sans gêner le passage pour la maintenance. » ?

Certes, Bordeaux Métropole s'est engagée lors des réunions de concertation à retirer la bande d'accès carrossable en fin de travaux mais celle-ci pourra laisser un passage pour les différentes interventions de Bordeaux Métropole sur la digue.

De plus, durant l'enquête publique, les riverains concernés s'engagent par une Charte et/ou par voie contractuelle (SUP ou acte notarié) :

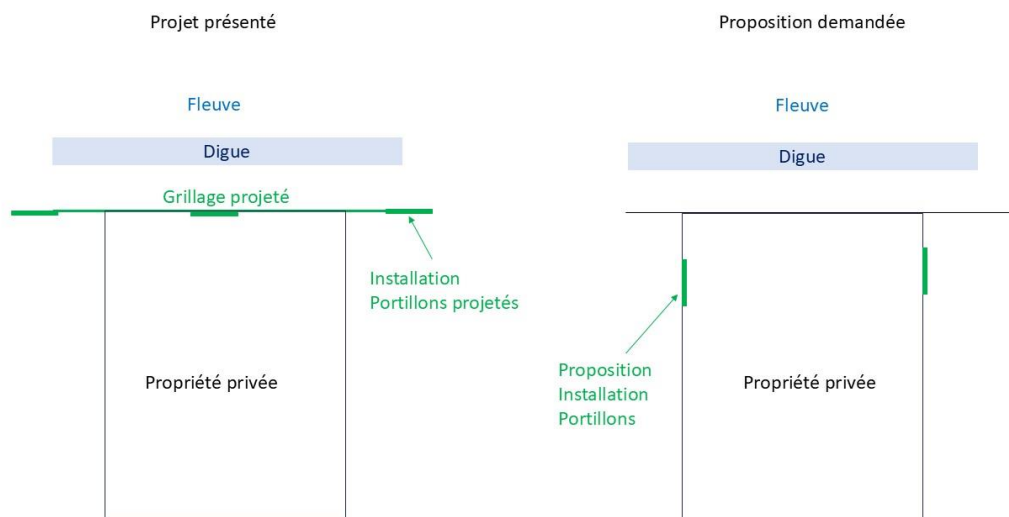
- à laisser le passage (une information au préalable sur le jour et la nature de l'intervention est demandée ; un des riverains pourra être le médiateur entre les riverains et Bordeaux Métropole afin de diffuser l'information et de faciliter celle-ci à Bordeaux Métropole)
- à respecter la bande inactive de 3m
- entretenir les aubarèdes (un passage 2 fois par an pour l'entretien me semble également insuffisant, d'autant que l'on peut constater sur différents endroits de la presqu'île que l'entretien des aménagements/plantations de Bordeaux Métropole est jugé insuffisant)
- à ne pas construire sur l'aubarède

Réponse Bordeaux Métropole :

Comme indiqué au point n°2, il est nécessaire de procéder à des acquisitions (ou des servitudes conventionnelles) dans les bourgs car la SUP ne permet pas d'y réaliser les travaux.

L'avis de Bordeaux Métropole sur le projet de charte proposé par les riverains est également indiqué au point n°2.

- Est-ce qu'en lieu et place de la mise en place d'un grillage parallèle au fleuve avec portillons chez chaque riverain donnant sur le fleuve, il pourrait être envisagé, étant donné que les grillages seront déposés en phase chantier, que les portillons soient installés sur chaque grillage



existant (redéposé après travaux) permettant un passage parallèle au fleuve via ces portillons ?

Réponse Bordeaux Métropole :

L'implantation de la clôture vise à limiter les risques d'intrusion dans les propriétés privées. Le choix d'implanter cette clôture est optionnelle et au libre choix de chaque propriétaire tout comme le portillon d'accès à la berge.

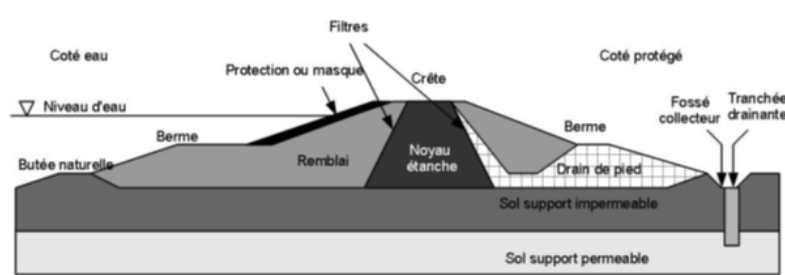
- Quel est le rôle de la bande inactive ?

Réponse Bordeaux Métropole :

Un des principes généraux sur l'aménagement des digues est de prévoir une bande inactive quelques mètres de part et d'autre de l'ouvrage sans arbres à proximité. En effet, les arbres et notamment le système racinaire peuvent être responsables de nombreux désordres sur un ouvrage de type digues (déstructuration de l'ouvrage, arrachement, passage d'eau au niveau des racines). A noter que le bâti ne pose pas de problème s'il ne gêne pas l'accès et l'entretien de la digue.

- Afin de limiter l'emprise des acquisitions :
 - * Est-ce que l'emprise de la bande inactive pourrait être divisée en 2 par exemple avec un accord du propriétaire de respecter la bande inactive qui se trouverait sur sa parcelle ?
 - * Pourquoi une tranchée drainante et/ou un collecteur d'eau ne sont-ils pas prévus en plus des gabions côté parcelle privée, ce qui limiterait la bande inactive ?
- Image issue du site « France digues » <https://www.france-digues.fr/les-digues/quest-ce-quune-digue-copy/>

Schéma d'une structure de digue (ouvrage neuf) :



Principaux composants de digue en remblai (Note : le schéma présente les différents composants potentiels d'une digue. L'association de composants ci-dessus ne correspond pas à un cas réel.). Traduit et adapté de l'ILH [20].

Réponse Bordeaux Métropole :

Comme vu plus haut (point n°2), la conclusion d'un acte de servitude conventionnelle peut être envisagée en lieu et place de la cession du foncier.

- Ensemencement de la bande inactive indiqué seulement pour le secteur 3 Ambès Garonne (Pièce B1 DUP p.36). Est-ce que ce sera fait également ailleurs ? Dans le cas contraire, pour quelles raisons ?

Réponse Bordeaux Métropole :

Il est prévu d'ensemencer la bande inactive hormis certains cas particuliers, par exemple le positionnement matelas gabions.

- En ce qui concerne la piste permanente sur les berges d'Ambès, lors d'échanges Bx M. m'a certifié qu'elle ne serait plus présente après travaux. Pouvez-vous de nouveau le confirmer lors de votre Mémoire à réponse ?

Réponse Bordeaux Métropole :

En effet Bordeaux Métropole envisage de supprimer la piste d'entretien située dans les berges au niveau du bourg d'Ambès après les travaux et de conserver une bande inactive ainsi que l'assiette foncière nécessaire à sa mise en œuvre en cas de besoin futur (travaux d'urgence et travaux d'entretien).

Les questions des personnes publiques associées (PPA) ne sont pas retranscrites dans ce document car elles ont fait l'objet d'un mémoire en réponse de Bordeaux Métropole, document présent dans le dossier d'enquête. Toutefois, Bordeaux Métropole peut, si elle le juge nécessaire y apporter des compléments d'informations.

Annexe 1 : Synthèse des contributions

Annexe 2 : Contributions dans leur intégralité