



Service : **URBA EQUIPEMENT**

PESSAC, le 13 novembre 1997.

Réf : **NC/RB - N° 816**

S.G. : C.S. :

Cab. : Adj. : **REUNION PUBLIQUE Z.A.D. DU PONTET**
21/10/1997

MONSIEUR LE MAIRE accueille et remercie les nombreux participants.

Il a souhaité cette réunion pour apporter des informations sur le projet d'aménagement de cette zone et pour répondre aux inquiétudes des personnes qui avaient signé la pétition adressée en Mairie, au début de l'été.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il lui semble nécessaire de dresser un bref historique du dossier.

Depuis 1974, date de prescription des Plans d'Occupation des Sols, cette vaste zone, de quelques 30 ha, non équipée était convoitée par plusieurs Promoteurs en vue d'aménagements ponctuels. Ces projets n'ont pu aboutir compte tenu de l'absence des équipements publics.

De plus, le Plan d'Urbanisme Directeur (P.U.D.), puis le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) prévoient un emplacement réservé pour la création d'un mail planté de 25 m d'emprise (au départ un axe deux fois deux voies).

Afin d'éviter un urbanisme non concerté, la Communauté Urbaine de Bordeaux a instauré une Zone d'Aménagement Différé (Z.A.D.) (arrêté préfectoral du 2/02/1979) qui permettait pendant une durée de quatorze ans de maîtriser les possibilités d'évolution du site.

Au terme de la Z.A.D., la C.U.B. qui s'était rendue propriétaire d'un grand nombre de terrains a souhaité connaître les intentions de la Municipalité quant au devenir de cette zone.

C'est ainsi que l'idée de passer d'une Z.A.D. à une Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) a été émise. En effet, cette zone privilégiée entre le Centre de Pessac et Saige méritait une réflexion sur son futur devenir. Il était important d'avoir une vision d'ensemble avant qu'un urbanisme naturel reprenne ses droits. Il faut préciser qu'en matière d'urbanisme, les pouvoirs publics ne disposent pas de tous les droits.

.../...

M A I R I E D E P E S S A C

Place de la 5^{ème} République - 33604 PESSAC Cedex
Téléphone : 05 56 55 49 49 - Télécopie : 05 56 55 49 00

R E P U B L I Q U E F R A N C A I S E

ADRESSER LA CORRESPONDANCE IMPERSONNELLEMENT À MONSIEUR LE MAIRE DE PESSAC

Le P.O.S. fait force de loi et il est difficile de refuser un permis de construire lorsque le projet présenté respecte les contraintes du P.O.S., sans s'exposer à un recours auprès du Tribunal Administratif ou à un différé préfectoral.

Dès 1992, un Comité de Pilotage a été constitué et des différentes discussions qui se sont ouvertes au cours des nombreuses réunions de ce Comité de Pilotage, des propositions ont vu le jour et ont été concrétisées par la maquette réalisée par Monsieur BRASSIE, Architecte Urbaniste.

Aujourd'hui, deux éléments nouveaux font que ce dossier doit être repris :

- la création de la Z.A.C. nécessite préalablement une concertation publique. Ce dossier est actuellement à la disposition des administrés pour connaître leurs réactions.

- les décisions prises au sujet du tramway qui pourrait passer dans cette zone et en être l'épine dorsale :

Les deux possibilités du tracé du tramway étaient :

- par l'avenue Pierre Wiehn : rue très étroite et l'arrivée au Centre de Pessac n'était pas convenable
- par la future Z.A.C. du Pontet : passage sous la voie ferrée au niveau du stade Jean Cordier, puis rue Eugène & Marc Dulout, le long des stationnements existants.

Les discussions avancent, il a semblé plus judicieux de choisir la deuxième solution (tracé à travers la Z.A.C. du Pontet) et d'intégrer cet équipement dans le cadre des aménagements en cours.

A propos du tramway, Monsieur le Maire souligne l'importance que revêt cet équipement pour Pessac. En effet, l'arrivée du tramway au niveau de la gare et la réalisation d'un pôle multi modal (train-autobus-tramway) va créer une animation sur le plan des échanges, permettra une revitalisation du Centre et assurera un service public majeur pour les habitants du Grand Centre de Pessac.

L'échéancier pourrait être le suivant :

2001-2002 arrivée du tramway au niveau de Bognard. Une partie des terrains situés au Sud de l'avenue Bognard pourrait servir de parc de stationnement, puis traversée de la future Z.A.C. du Pontet et arrivée dans le Centre.

Ensuite, à partir de 2005, tracé vers l'Alouette via le C.H.R. en passant par l'avenue de Canéjan.

Pour revenir sur l'aménagement du Pontet, Monsieur le Maire précise que le travail effectué par le Comité de Pilotage n'est pas remis en cause, mais qu'il convient de le modifier considérablement compte tenu de l'élément nouveau " tramway ".

.../...

Il va falloir essayer de dessiner ensemble un paysage le plus aéré possible, étant entendu que les contraintes suivantes subsistent,

- 1) propriétaires privés souhaitant réaliser leurs biens,
- 2) propriétés publiques : charge foncière très importante,

et que les principes devront être :

- faire en sorte que la densité de l'habitat nouveau soit le plus faible possible tout en respectant les contraintes financières (équilibre de l'opération)
- travailler ensemble avec l'aide d'un Architecte Urbaniste et voir comment peuvent s'organiser les espaces bâtis, les espaces verts et les voies de circulation.
- limiter drastiquement les hauteurs des habitations.

Dans le premier projet, un axe convivial piétons / deux roues était prévu de Bellegrave à Saige. Aujourd'hui, ce mail demeure, mais il est transformé. C'est autour du tramway et de ce cheminement qu'il faut concevoir l'espace.

La mise en place de la Z.A.C. prendra entre un an et demi et deux ans. Ce sont surtout les avancées du tramway qui vont guider les études.

La parole est donnée aux participants.

Une personne de l'assistance demande quelle serait la charge financière si l'ensemble de la zone était maintenu en l'état.

Aucune estimation n'a été faite, mais Monsieur le Maire pense que cela pourrait représenter une année d'investissement de la Ville. La légalité d'une telle opération serait de plus très discutable.

Ensuite, un débat s'instaure sur le tramway : choix tracé, nuisances ... Deux intervenants mettent en cause la nécessité d'un tramway, compte tenu de l'usage de la voiture individuelle.

Pour certains participants, ce choix est imposé et souhaitent connaître si des études ont été réalisées à ce sujet. Ils ont également des inquiétudes quant à l'utilisation du parking souterrain.

A ce sujet, Monsieur le Maire ne souhaite pas revenir sur le débat train / métro. Par contre, il pense que l'agglomération bordelaise a pris beaucoup de retard en matière de transport en commun, ce qui se traduit par un déficit de la C.G.F.T.E. qui est situé à 400 millions par an.

Aujourd'hui, de moins en moins de personnes prennent l'autobus, les trajets sont de plus en plus longs. De ce fait, le nombre de véhicules en Centre Ville est en augmentation, d'où des difficultés de stationnement. On ne peut plus continuer à utiliser l'automobile du fait aussi du bruit, de la pollution, il y a nécessité de réaliser des lignes de transport en site propre.

Pour ce qui est de l'arrivée du tramway au Centre de Pessac, cet événement ne pourra être qu'un plus dans la revitalisation du Centre et de l'utilisation du parc de stationnement ; il s'agit de rentabiliser un équipement existant par une utilisation plus rationnelle.

.../...

Sur le tracé du tramway, Monsieur le Maire précise que plusieurs propositions ont été faites, certaines ne convenaient pas, notamment sur Saige. Le tracé devait transiter par le coeur de Saige et, par conséquent, les travaux d'aménagement qui viennent d'être réalisés risquaient d'être détruits. Il a donc été jugé préférable de passer par l'avenue du Maréchal Juin.

Différentes questions sont donc soulevées par rapport à ce tracé.

Quelles seront les nuisances, qu'a-t-il été prévu par rapport à la circulation auto ...?

Il est, à ce jour, difficile de répondre à toutes ces questions. Les études ne font que démarrer et bien entendu tous les flux et sens de circulation seront étudiés.

Il est rappelé que le dossier de concertation préalable est à la disposition des administrés au Service Urbanisme.

Un registre est ouvert pour recevoir les observations du public.

En ce qui concerne les nuisances, le tramway ne fait pas de bruit et n'est pas polluant.

Pour revenir sur le projet d'aménagement du Pontet et afin d'atténuer les inquiétudes de certains quant à la rentabilité de l'opération, Monsieur le Maire précise qu'il convient plutôt de parler d'équilibre de l'opération et non de rentabilité.

Il est hors de question de couvrir les 27 ha de la zone.

Le projet devra prendre en compte l'équilibre entre les espaces bâtis et les espaces verts publics.

Monsieur AUGER tient à souligner au sujet de la densification, toutes les mesures prises successivement dans le cadre de la modification du P.O.S. pour limiter cette densification (diminution des hauteurs, ratio d'espace vert dans le cas de construction de collectifs, augmentation des ratios places de stationnement).

De plus, il rappelle qu'une large concertation a déjà été menée dans le but de finaliser un aménagement, certes en équilibre d'un point de vue financier, mais également du point de vue des espaces. Cet équilibre supposera de toute manière une participation des fonds publics.

600 logements sur 27 ha, ne représentent pas une urbanisation à outrance. Le Coefficient d'Occupation des Sols des zones prévues bâties serait d'environ 0,22.

Pour Monsieur le Maire, cette zone devrait accueillir du collectif et du pavillonnaire. Il ne faut pas perdre de vue que si cette zone ne devait être construite qu'en pavillonnaire, ce qui ne semble pas au demeurant possible, la surface bâtie serait plus importante, ce qui aurait pour effet d'obérer les surfaces d'espaces verts.

.../...

Sur le plan architectural, le règlement élaboré dans le cadre de la Z.A.C. imposera des prescriptions qui permettront de garantir un projet d'ensemble cohérent.

En ce qui concerne la localisation des constructions collectives, il conviendra d'éviter les zones où il pourrait y avoir conflit avec le tissu pavillonnaire.

Au niveau scolaire, les enfants devraient être scolarisés dans les établissements scolaires existants.

De plus, toutes les opérations ne verront pas le jour en même temps, mais vont s'échelonner.

Monsieur. BELLOC pense que l'étude du tramway et sa mise en place devrait être dissociée de l'étude d'aménagement du secteur du Pontet.

Il y aurait lieu d'établir un nouveau plan de circulation, de réviser le P.O.S. en conséquence, puis d'étudier alors le projet urbain.

Monsieur le Maire n'est pas d'accord avec cette proposition. Un de ses Collègues du Conseil Municipal avait d'ailleurs précisé qu'il fallait rendre cohérent les deux opérations. Ce qui semble évident. Il pense, au contraire, qu'il faut travailler en même temps l'arrivée du tramway et l'aménagement du quartier.

Un nouveau Comité de Pilotage va être mis en place (les personnes souhaitant en faire partie peuvent donner leurs coordonnées). Ce Comité travaillera avec l'Aménageur qui sera désigné par la C.U.B., compétente en matière de Z.A.C.
