

Communauté Urbaine de Bordeaux

Révision du PLU 3.1 de la CUB

2^{ème} Forum de concertation

Destinataires :

CUB

Auteurs :

Marie Chojnicki

Sophie Guillain

Date :

13 novembre 2012

cr121112 CUB PLU 3 1 Forum2

Compte-rendu du 2^{ème} Forum de la concertation du PLU 3.1 organisé le 12 novembre 2012 à 19h30 au Rocher de Palmer à Cenon.

SOMMAIRE

INTERVENANTS A LA TRIBUNE	4
POINT D'ETAPE SUR L'ELABORATION DU PLU 3.1	
INTRODUCTION	5
TEMPS D'ECHANGES AVEC LA SALLE.....	6
1.1. 1ER TEMPS D'INTERVENTION DES PARTICIPANTS	6
1.2. 1ER TEMPS DE RÉPONSES DES ÉLUS	7
1.3. 2ÈME TEMPS D'INTERVENTIONS DES PARTICIPANTS.....	8
1.4. 2ÈME TEMPS DE RÉPONSES DES ÉLUS	10

Le présent document rend compte des échanges qui ont eu lieu lors du 2^{ème} forum de concertation dédiée à la révision du PLU 3.1. Les échanges avec les participants au forum ont fait suite à un temps de présentation d'éléments d'informations relatifs à la révision du PLU 3.1. Le forum avait notamment pour objectif de faire état de l'avancée de la révision PLU 3.1 enrichi par la concertation. A l'occasion des réunions de concertation qui se sont tenues dans les 27 communes de la CUB, de nombreux sujets ont été abordés faisant l'objet de remarques et d'interrogations. A cette étape intermédiaire de la concertation, la CUB a souhaité répondre à ces grandes interrogations récurrentes qui ont structuré la réflexion des citoyens lors de la 1^{ère} phase de concertation et montrer de quelle façon elles ont alimenté la révision du PLU, avant de revenir discuter en réunion publique de la déclinaison du PLU dans chaque commune.

Le document projeté lors du 2^{ème} forum de concertation est accessible en ligne sur le site de concertation de la CUB dans la rubrique [Forum du 12 novembre](#).

Ordre du jour du 2^{ème} forum de concertation

Temps de présentation

Les étapes de travail réalisées,
Rappel des grands principes du PLU,
Retour sur le 1er temps de la concertation,
L'avancée du projet aujourd'hui,
Le calendrier à venir

Temps d'échanges avec la salle

INTERVENANTS A LA TRIBUNE

Elus de la CUB

Michel LABARDIN, Vice-président ayant pour délégation « Concevoir la ville de demain (urbanisme réglementaire, PLU, SCOT) »

Véronique FAYET, vice-présidente ayant pour délégation « Programme Local de l'Habitat et Aires de grand passage »

Michel OLIVIER, vice-président ayant pour délégation de « Gérer et anticiper les déplacements (stationnement, PDU) »

Alain DAVID, maire de Cenon et conseiller communautaire, a accueilli le 2^{ème} forum de concertation portant sur la révision du PLU 3.1

Direction de l'Urbanisme de La Cub

Jean-Baptiste RIGAUDY, directeur de l'urbanisme

Christine VOLPILHAC, responsable du service planification urbaine

Direction de l'Habitat de La Cub

Patrick TOURNACHE, responsable du service politique de l'habitat

Pôle mobilité de La Cub

Fabrice LIMARE, directeur des stratégies et des études de déplacements

Cabinet Res publica (Assistant à Maîtrise d'Ouvrage Concertation)

Sophie GUILLAIN, animatrice

Introduction

Michel LABARDIN, vice-président ayant pour délégation « Concevoir la ville de demain (urbanisme réglementaire, PLU, SCOT) », remercie le Maire de Cenon d'accueillir le 2^{ème} forum de concertation portant sur la révision générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Le PLU est un document important puisqu'il fixe la stratégie générale d'aménagement du territoire de la métropole et en définit précisément les règles pour articuler le projet communautaire et les projets de territoire de chaque commune. Les communes sont ainsi étroitement associées à la réflexion sur leur devenir en matière d'habitat, de déplacements et d'urbanisme.

La révision est aujourd'hui largement avancée et fait l'objet d'une concertation permanente. Un 1^{er} forum a eu lieu en octobre 2011 à l'échelle de la métropole, suivi d'une série de réunions publiques de concertation organisée dans les 27 communes de la communauté urbaine. Suite à ce 2nd forum, une deuxième série de réunions publiques aura lieu à partir de Janvier 2013.

Cette révision se fait à un rythme soutenu. La durée de vie du PLU s'étend sur 10 ans ; les choix d'aujourd'hui auront un impact sur l'aménagement de nos villes pour la décennie.

Ce 2^{ème} forum a pour vocation de faire le point sur l'avancée du projet de PLU et sur la façon dont la concertation a pu nourrir la révision jusqu'à présent.

Suit, une présentation générale de l'avancement de travail, sur la base du document présenté en séance. (Accessible en ligne sur le site de concertation de la CUB dans la rubrique [Forum du 12 novembre.](#))

TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE

1.1. 1^{ER} TEMPS D'INTERVENTION DES PARTICIPANTS

Monsieur MARIE-ANNE évoque les **problématiques de nuisances sonores**, notamment celles générées par la proximité de la rocade à Pessac et à Cenon. Des évaluations du bruit ont été réalisées par le CETE. Par ailleurs, les villes ont présenté des plans du bruit mais ils n'indiquent pas les mesures du bruit généré par les voies de circulation importantes, voiries financées en partie par la CUB. En outre, sur certaines zones urbaines, la présence d'enfants, d'écoles, de personnes âgées est plus dense. Il est donc important d'agir au niveau du PPBE (Plan de prévention du bruit dans l'environnement). En octobre 2005, le CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit) avait organisé un colloque sur l'élaboration du PPBE... or rien n'est fait. Le bruit est très nuisible. Le colloque a notamment porté sur l'impact du bruit sur notre santé et sur la façon dont il peut contribuer au risque d'AVC.

Par ailleurs, il indique que la **pollution** peut générer divers problèmes comme de l'asthme, et notamment l'émission d'HAP (Hydrocarbure aromatique polycyclique). La loi Laure fixe comme orientation pour le PDU la diminution du trafic automobile et l'augmentation des déplacements en transports collectifs et économiques ainsi que l'aménagement de voies dédiées aux différents modes de transports.

Enfin, il considère que le **prix des transports** en commun risque d'augmenter en raison de la hausse de la TVA. Or, le prix ne doit pas être dissuasif.

Un habitant de Blanquefort intervient sur le **thème des transports et de la mobilité durable** pour lequel la CUB a indiqué qu'il fallait agir sur les comportements. Pour cela, il propose qu'une grande campagne de **communication** soit organisée. Les habitants pourraient bénéficier d'une information comparative des différents temps de déplacements selon les modes, ainsi que leurs coûts pour inciter à la diminution de l'utilisation de la voiture. Pour mieux sensibiliser, des ambassadeurs pourraient faire du porte-à-porte, et les informations pourraient être diffusées grâce à des flyers distribués à tous les habitants et par l'intermédiaire des journaux municipaux. Enfin, pour diminuer les embouteillages, une enquête auprès des entreprises pourrait être réalisée pour étudier les possibilités de décalage des horaires des salariés.

Par ailleurs, il ajoute que la mise en place de deux **navettes fluviales** sur la Garonne est prévue sur Bordeaux mais ce mode de déplacement pourrait être étendu aux autres communes de la CUB accompagné de la mise en place de parkings relais.

Danielle MERCIER, représentant de l'Union sociale et éducative des tziganes d'Aquitaine, indique ne pas avoir reconnu dans la présentation l'ensemble des attentes que l'organisme avait formulé lors des réunions de concertation. Sur la métropole, il existe un certain nombre de voyageurs dont l'ancrage territorial est très important et qui ont des besoins en matière d'habitat qui n'ont été pris en compte ni dans le PLU précédent ni dans ce nouveau projet de PLU. Le schéma départemental d'accueil des **gens du voyage** de la CUB est très en retard sur les autres schémas puisque seulement 50% des aires d'accueil ont été réalisées, et les crédits alloués à la CUB n'ont pas été dépensés. Elle souhaiterait que les orientations du prochain PLU

fassent figurer des mesures pour les voyageurs qui sont fortement ancrés sur le territoire de la CUB. La « ville plurielle » est importante et implique de prendre en compte les besoins en habitat mobile.

Un participant fait des remarques sur les **transports en commun** de la CUB. Il indique que certains arrêts de bus ne sont pas équipés d'abribus et/ou de luminaires. Dans ce cas, l'utilisation du transport en commun n'est pas incitative et l'est d'autant moins si la fréquence du transport est insuffisante.

Par ailleurs, il indique qu'un ancien garage situé près de chez lui a été transformé par le propriétaire en parking dont bénéficie une trentaine de véhicules appartenant à des habitants du quartier. Cependant, l'héritier du propriétaire souhaite vendre le bien qui sera transformé en logement et ne sera plus utilisé comme parking. Dans ce cas, il demande si la CUB peut s'opposer à ce type de vente et **contraindre à un certain usage le terrain**.

Enfin, il pose une question relative à **l'article L111-3 du code de l'urbanisme qui autorise la reconstruction à l'identique d'un bien démoli pour cause de sinistre** depuis moins de 10 ans. Dit autrement, suite à un sinistre, par exemple un incendie, ce texte oblige à la reconstruction du bâtiment tel qu'il était nonobstant les règles du PLU. Il y a 2 ans, le champ d'application de cette loi a été élargi à toutes les démolitions. Ainsi, si une personne démolit son bien le champ d'application lui permet de reconstruire à l'identique. Mais la loi précise que cette dernière est appliquée sauf si le PLU s'oppose à cet article. Il demande donc s'il ne serait pas intéressant qu'une note soit faite sur ce point dans le PLU 3.1 en indiquant qu'une construction illégale ne pourra pas être reconstruite à l'identique.

1.2. 1^{ER} TEMPS DE REPONSES DES ELUS

Michel OLIVIER, vice-président ayant pour délégation de « Gérer et anticiper les déplacements (stationnement, PDU) » souhaite d'abord répondre aux interventions portant sur **les nuisances sonores et la pollution**. Il indique qu'une cartographie du bruit sur l'ensemble du territoire de la CUB est actuellement en cours d'élaboration. Concernant la pollution de l'air, une étude est en cours sur l'opportunité de créer une ZAPA (Zone d'Actions Prioritaires pour l'Air) puisque la qualité de l'air est faible sur certaines zones du territoire. Au même titre que la préoccupation portant sur la tarification du transport en commun, le Grenelle 2 oblige dans le cadre de l'élaboration du PLU 3.1 à prendre des mesures pour agir sur toutes ces questions.

Concernant les propositions formulées en matière de **communication portant sur les transports**, il indique qu'il faut en effet sensibiliser pour inciter aux changements de comportements.

Michel LABARDIN ajoute que la question des **déplacements** est en effet cruciale parce que c'est un sujet du quotidien. Mais face à la situation critique dans laquelle se trouve l'agglomération, les solutions sont nombreuses : développer les transports collectifs, consacrer une voie au covoiturage dans le cadre de l'élargissement de la rocade, ... D'autres solutions comme celles du péage urbain peuvent être efficaces même si elles posent la question de l'équité. Les discussions sur ce point doivent être

créatives et les solutions à déployer ne doivent pas être seulement dissuasives mais aussi pédagogiques pour inciter au changement de comportements.

Concernant le **bruit**, la situation est ambivalente puisque bien que les transports génèrent de la nuisance, des zones proches des axes majeurs sont à urbaniser. Les leviers d'actions à activer se placent au niveau de la fréquentation des axes routiers. Cela peut sembler d'une certaine façon contradictoire avec les propositions de création de parkings relais et de poches de **stationnement** mais la voiture a aussi droit de cité. Et leur création peut être rendue possible par l'application du droit de préemption dans le PLU ; une propriété peut ainsi être préemptée pour maintenir l'usage du stationnement.

Christine VOLPILHAC, responsable du service planification urbaine, sur la question de la reconstruction à l'identique d'un bien démoli, indique que le PLU, a minima pour la zone patrimoniale de la ville de pierre, mentionne qu'il n'est autorisé de reconstruire à l'identique seulement lorsque l'on démontre qu'on ne peut pas construire avec les nouvelles règles du PLU.

Concernant les **gens du voyage**, **Michel LABARDIN** confirme que le schéma départemental d'accueil n'est pas encore entièrement mis en œuvre. Il y a différents types d'aires : les aires de proximité, les aires familiales, les aires de grand passage... De plus, certaines aires sont occupées de façon durable impliquant la mise en place d'habitats plus sédentarisés pour ceux qui le souhaitent et qui correspondent au mode de vie souhaité ; il ne s'agit pas de reproduire des conditions de vie à l'identique partout et c'est bien là l'ambition de la ville plurielle. Il importe donc d'imaginer ce que pourront être des zones d'habitat demain.

1.3. 2^{EME} TEMPS D'INTERVENTIONS DES PARTICIPANTS

Un habitant de Villenave d'Ornon indique résider dans un **lotissement pavillonnaire** et souhaiterait savoir comment faire en sorte que le PLU préserve le caractère du quartier et empêche la construction d'immeubles de 4 à 5 étage au milieu du quartier.

Monsieur POTIRON, riverain de Villenave d'Ornon et de Talence, intervient sur trois points. D'abord, il demande quel est le règlement en vigueur pour les projets de territoire actuellement en cours, alors que le **PLU est en cours de révision**. Comme par exemple le projet portant sur l'ETSM (Ecole Talençaise de Sports Motorisés). Un décalage pourrait en effet apparaître entre le PLU en vigueur et le futur PLU en cours de révision.

Par ailleurs, l'enjeu d'attirer des artisans sur la métropole est apparu très important, impliquant **l'installation d'activités en zone d'habitat**. Cependant, certaines activités, comme la carrosserie, peuvent être nocives pour les riverains.

Enfin, il demande si les statistiques de déplacements qui ont été présentées prennent en compte les déplacements en **2 roues motorisées**. Il souhaiterait également savoir ce qu'il en est de l'interdiction des motos à 2 temps à Bordeaux qui sera ville pilote en la matière.

Dominique LESTYNEK, représentant de la fédération des syndicats de quartier de Pessac, considère que la révision du PLU se confronte à plusieurs paradoxes. D'une part, Bordeaux ne représente qu'un tiers de la population de la métropole, se différenciant ainsi des autres agglomérations. Or, il ne faudrait pas que la répartition des 250 000 habitants supplémentaires attendus pour atteindre **l'agglomération millionnaire** soit organisée par l'application d'une règle de 3, impliquant une augmentation proportionnelle dans chaque commune. La répartition des nouveaux habitants doit plutôt dépendre des espaces disponibles ou requalifiables pour accueillir des logements ainsi que les services et les équipements qui doivent les accompagner.

D'autre part, il indique que l'agglomération bénéficiait dans les années 1940 de 140 km de lignes de tramway alors que la 3^{ème} phase ne devrait permettre d'atteindre que la moitié, soit 70 km. Des transports sont déjà saturés, alors que certaines décisions vont impliquer la diminution de services, notamment ceux au profit des banlieues. Or, des **transports collectifs** circulaires sont nécessaires. De plus, les principaux sites d'activités sont totalement oubliés, notamment la zone aéroportuaire. Les dessertes demandent de l'anticipation.

Par ailleurs, les **coûts de l'urbanisme**, qui sont 3 fois plus élevés qu'en Allemagne, risquent d'augmenter en raison du PLU puisque ce dernier augmente la rareté du foncier disponible.

En outre, il souhaiterait le retour de la **nature en ville**, et notamment la mise à disposition des ruisseaux à la collectivité pour qu'elle puisse les gérer.

Enfin, il souhaite que le **campus** conserve son caractère de campus.

Madame CHARRIER, habitant de Pessac, pose une question concernant le **foncier disponible**. Il existe le PPEANP (Périmètre de Protection et de mise en valeur des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains), alors que le PLU fait mention du PEAN. Ainsi, elle souhaiterait que la CUB prenne bien en considération la grande ceinture verte qui représente plus de 1250 ha et au moins 80 propriétaires et sur laquelle il y aura certainement des préemptions et donc des expropriations. Dans ces derniers cas, il ne faudra pas que les propriétaires soient spoliés.

Un participant souhaiterait aborder la thématique de l'alimentation en **eau potable**. La presse a notamment fait état des problématiques de réserves d'eau, notamment à Saint-Médard-en-Jalles qui représente une part importante des ressources en eau de la CUB. Si les futures ressources en eau ne seront pas toutes disponibles sur le territoire de la CUB et devront donc être trouvées à l'extérieur, il demande comment le PLU qui sera adopté pourra garantir que le million d'habitants disposera de suffisamment d'eau potable pour vivre. Il souhaiterait des précisions sur les moyens prévus par la CUB en la matière.

Madame Girard, habitante de Mérignac, indique avoir bien noté que seulement 15% des ménages de la CUB ont les moyens d'acquérir un T3 neuf. Elle souhaiterait connaître les mesures concrètes prévues par la CUB pour améliorer les conditions d'**accès au logement**.

Un habitant de Bègles indique qu'en classant les **zones pavillonnaires** et les jardins en zone UVM (zone urbaine de tissu continu médian), les élus détruisent l'harmonie existante et prennent ainsi le risque de faire perdre aux quartiers leur caractère. Par exemple, la création d'immeubles de 4 étages nuira à la personnalité du quartier ainsi qu'au vis-à-vis des habitants en pavillon. Les habitants se sont aperçus de la gravité du problème et commencent à signer des pétitions. Ainsi, si ce classement avait été concerté, il n'aurait selon lui pas eu lieu. De plus, il ajoute que la **préemption** empêche de léguer des biens, qui sont vendus au profit des promoteurs qui souhaitent implanter des constructions démesurées nuisibles au voisinage.

Par ailleurs, concernant la **circulation**, il estime indécent de faire passer tout le trafic dans les mêmes rues parce que des personnes y habitent. La circulation doit être diffuse, les impasses supprimées et le flux partagé. En outre, les coussins berlinois ne sont pas la meilleure solution pour ralentir la vitesse et génèrent des nuisances sonores en plus d'abîmer les voitures. Enfin, concernant le **stationnement**, la construction de places est imposée lorsqu'un particulier dépose un permis de construire ou lorsqu'un commerçant reçoit du public... Or il existe de nombreuses exceptions et certains services ne disposent pas de places de stationnement, et notamment les banques, le commissariat de police, la trésorerie, le conseil général, etc.

Un représentant de la Fédération Française des Motards en Colère souhaiterait également connaître les taux de déplacements en **2 roues motorisées** sur le territoire de l'agglomération. De plus, il espère que la CUB prend en compte les 2 roues motorisées comme élément positif de la fluidité du trafic. Par ailleurs, il précise que les motos rencontrent des problématiques de stationnement. Il souhaiterait ainsi savoir si le PLU 3.1 prévoit des solutions liées à la prise en compte des 2 roues motorisés.

1.4. 2^{EME} TEMPS DE REPONSES DES ELUS

Michel OLIVIER souhaite répondre aux interventions de la fédération des syndicats de quartier de Pessac. L'ancien réseau de tramway était certes plus long que le réseau d'aujourd'hui mais ce dernier est accompagné d'un réseau de bus relativement dense. Et il est évident que le développement des **transports en commun** doit se poursuivre. De plus, les pôles d'échange seront renforcés sur l'agglomération. Concernant les terminus partiels, ils n'existeront plus si la ville est intensifiée. Par ailleurs, en matière d'**augmentation de la population**, la ville de Bordeaux prévoit de passer de 230 000 à 350 000 habitants alors que la ville de Pessac prévoit une proportion d'augmentation de population plus faible en passant de 60 à 80 000 habitants. Enfin, concernant les **2 roues motorisées**, il indique que la part d'utilisation de ce mode reste marginale et inférieure à 2%.

Alain DAVID, maire de Cenon, souhaite réagir à la question du maintien et de l'évolution des **secteurs pavillonnaires**. Les maires peuvent se trouver désarmés en la matière vis-à-vis de l'application du PLU. Selon lui, il faudrait envisager dans le PLU des règles de préservation de certains secteurs pavillonnaires qui peuvent être de deux types. D'une part, il existe les zones pavillonnaires constituées de lotissements organisés par règlements intérieurs de lotissements dans lesquelles les règles du PLU ne sont pas opposables à l'instruction du permis de construire. Il faudrait dans ce cas

faire un lien entre ces règlements intérieurs de lotissement avec les règles du PLU. D'autre part, il existe les secteurs pavillonnaires plus traditionnels pour lesquels la protection doit être notifiée au sein du PLU de façon lisible.

Michel LABARDIN ajoute que les informations portant sur la stratégie d'évolution de **zonages dans le cadre du PLU** peuvent être formulées auprès de la commune concernée ou de La Cub. Les différentes réunions publiques prévues devraient aussi permettre d'obtenir davantage d'informations sur ce sujet. Cela est également le cas concernant la révision simplifiée portant sur l'ETSM qui émane d'une initiative de la ville. Le projet métropolitain doit inspirer l'aménagement des villes et en contrepoint les villes ont un projet de territoire et souhaitent faire évoluer leurs territoires conformément aux orientations globales du PLU mais selon des formes qui lui sont propres. Ainsi l'**augmentation de la population** ne sera pas répartie par une règle de trois mais dépendra bien de la volonté politique de chacune des communes.

Concernant les **activités économiques**, il ne s'agit pas forcément de les réintroduire en pied d'immeuble mais plutôt de répondre aux besoins en créant notamment des hôtels artisanaux, et de faire revenir ses métiers grâce à une volonté publique.

Par ailleurs, la **ville millionnaire** s'anticipe sur les déplacements, sur la ressource en eau, sur la capacité à construire à un coût raisonnable... Aujourd'hui, le **coût élevé de la construction** est lié pour une large part au prix du foncier. L'intérêt du propriétaire est de vendre son terrain le plus cher possible mais celui du bailleur et de la collectivité est de faire émerger une opération permettant d'offrir des logements accessibles. Cela implique des aides publiques, et l'acquisition de foncier assez tôt afin de mettre à disposition une offre de logements en accession aidée ou d'habitat social à des conditions économiques moindres et acceptables. Ces aspects concernent une problématique cruciale qu'est le creusement des inégalités en matière d'accession à la propriété, dans un contexte où de nombreux ménages doivent subvenir à leurs besoins mais aussi à celles des générations qui les précèdent et qui les suivent.

Par ailleurs, en matière de **gestion de l'eau**, il faut évidemment trouver de nouvelles ressources pour une métropole millionnaire. Concomitamment, un travail considérable doit être mené en faveur du changement de comportements qui peut avoir une influence majeure sur les réserves.

À propos des secteurs spécifiques de Pessac et de Mérignac, et des **propriétaires situés sur les coulées vertes** qui s'inquiètent du PPEANP, ce dispositif relève du Conseil Général qui l'élabore à la demande des communes qui souhaitent la protection d'espaces et la réalisation d'études pour la réintroduction d'activités agricoles et sylvicoles. Dans ce cas, les transactions entre propriétaires et collectivités sont évidemment encadrées par le droit de propriété. De façon générale, une règle élémentaire de morale politique est de porter à connaissance de la population tout projet envisagé sur le territoire.

En ce qui concerne les **2 roues motorisées**, ces déplacements contribuent en effet à la fluidité de circulation, et l'offre de stationnement dédié doit être adaptée.

Pour conclure, **Michel LABARDIN** indique que ces échanges intéressants montre bien que derrière des orientations fondamentales et stratégiques, il importe de revenir vers

la réalité de la vie, que l'on soit propriétaire ou locataire, que l'on se déplace en voiture, 2 roues ou en bus..., et d'être sur tous les fronts à la fois. Cela renvoie la CUB et les communes à une obligation d'anticipation, de créativité et parfois de force dans la décision publique afin de ne pas vivre sous le règne de la fatalité mais d'être en mesure de se réapproprier des lieux de vie. Construire la ville c'est permettre le « vivre ensemble », ce qui est sans doute une des démarches les plus difficiles. Des dispositifs techniques sont donc nécessaires mais surtout de la discussion de façon à s'entendre sur les voies que l'on souhaite emprunter pour demain.