

Contribution à l'enquête publique « **Evaluation environnementale du projet de renouvellement urbain du quartier Saige à Pessac** » par Pascal Deudon et Daniel Brèthes, membres du jury citoyen de l'opération Quartiers de Demain sur le site de Saige, représentants du jury citoyen pessacais aux Commissions de Dialogue.

Notre première remarque concerne l'enquête publique elle-même. En effet, analyser une grande quantité de documents (plus de 1200 pages) dont certains très techniques en un mois seulement est une tâche particulièrement difficile à réaliser pour un citoyen ordinaire surtout dans un délai aussi court. Ceci nous paraît regrettable.

Etant dans l'impossibilité de faire une analyse exhaustive du dossier nous nous sommes donc limités à certains aspects que nous jugeons importants.

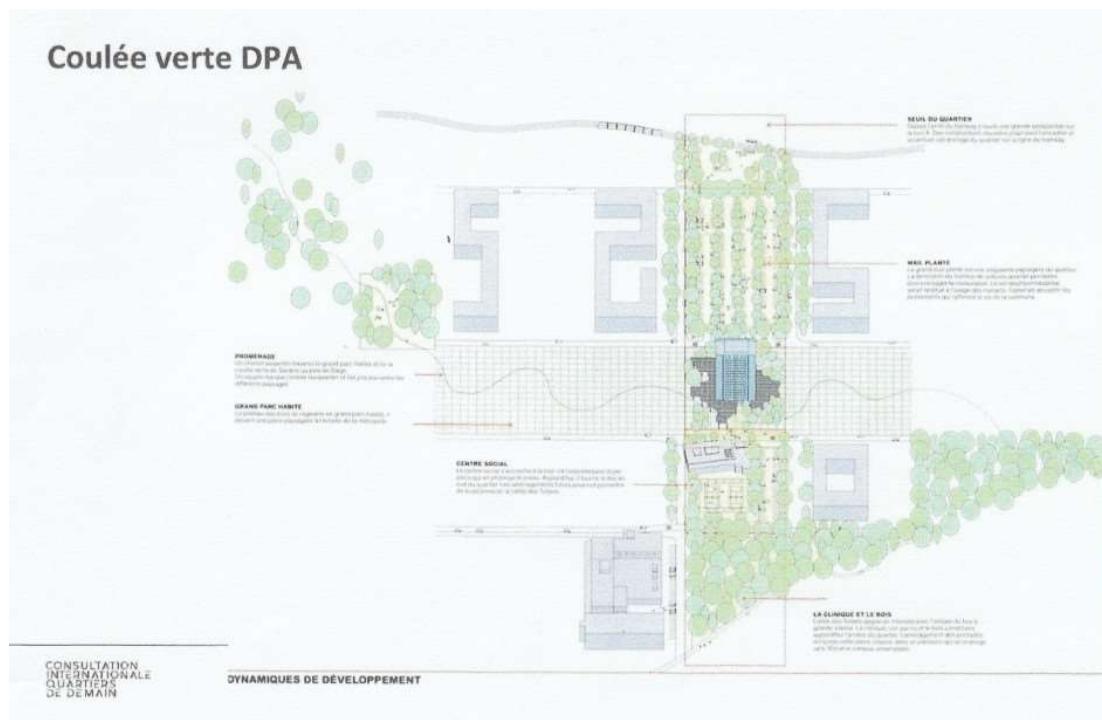
- 1- la modification des plans d'emménagement du quartier notamment la modification du périmètre de la coulée verte et du devenir de l'allée de la santé ;
- 2- la démolition des tours ;
- 3- l'analyse du bilan carbone notamment concernant la démolition des tours et la réutilisation des déchets de démolition ;
- 4- parkings, voiries, ligne bus-express ;
- 5- l'impact du chantier sur la vie du quartier.

1- Périmètre de la coulée verte :

Nous nous étonnons des changements importants entre le plan original du PRU de Saige, le plan de la coulée verte proposée par le lauréat de la consultation internationale de l'opération Quartiers de Demain et celui finalement présenté lors de la séance du conseil municipal de Pessac du 16 décembre 2025. Dans le plan original (page 13 du document Annexes), la coulée verte occupe une large bande allant d'ouest en est entre les bâtiments bas (1, 2 et Résidence la Ramée) et les tours sur l'espace libéré par la destruction des tours 3, 6 et 9. Le grand parking situé entre le bâtiment 2 et la résidence la Ramée étant en partie occupé par de nouvelles constructions basses compensant en partie la diminution du nombre de logements due à destruction des tours et d'une partie du bâtiment 11, définissant ainsi l'allée de la santé et favorisant en principe la mixité sociale.

La coulée verte proposée par le lauréat de Quartier de Demain (Equipe DPA/MBL) prévoyait une emprise plus large en créant une promenade cheminant d'ouest en est entre les tours créant ainsi un grand parc habité. Par la création de petites butes disséminées entre les tours, cette proposition de coulée verte a pour ambition en reconfigurant les vents de réduire fortement les îlots de chaleur présents sur le quartier. Ce projet de coulée verte a été présentée aux membres du jury citoyen avant la commission de dialogue 3 et avait suscité beaucoup d'intérêt pour le jury. La consultation QDD étant couverte par une procédure de confidentialité pour les membres du jury citoyen, nous n'avons pas pu conserver les plans proposés. Ainsi, nous sommes donc dans l'impossibilité d'en diffuser une copie, par contre les services de la mairie de Pessac ainsi que Domofrance doivent en avoir copie. Suite à la désignation du lauréat, des négociations entre l'équipe de concepteurs et la maîtrise d'ouvrage (Domofrance pour la Tour 8 et la Mairie de Pessac pour la coulée verte) ont été entreprise. A notre connaissance, le plan finalement retenu pour la coulée verte (voir figure ci-dessous) prévoit le long d'un axe nord-sud un mail planté sur le parking entre le bâtiment 2 et la résidence la Ramée, une modification de l'environnement paysager au pied de la tour 8 ainsi qu'à l'arrière du Centre Social vers l'allée des Tulipes et l'hôpital Saint Martin. Ce nouveau plan laisse supposer un abandon de la coulée verte proposée initialement par DPA/MBL. Cette modification importante pourrait même être interprétée comme une intervention de DPA/MBL se limitant à un simple espace carré entourant la tour 8 et non pas à la totalité de la zone traversant le quartier d'ouest en est initialement prévue. Rappelons que le projet QDD concernait la transformation de la tour 8 et la création de la coulée verte.

La transformation de la tour 8 ne bénéficiera qu'aux seuls occupants de la tour 8 et peu aux autres habitants du quartier. La coulée verte par contre devait par contre bénéficier à l'ensemble des habitants du quartier ainsi qu'aux personnes étrangères au quartier qui l'emprunteront. Les choix forts proposés par DPA/MBL concernant cette coulée verte semblent donc abandonnés remettant en cause un des points forts du programme QDD qui est sensé profiter à l'ensemble du quartier. Que devient la réduction des îlots de chaleur prônée par DPA/MBL dans son projet initial de coulée verte ? De plus, selon ce nouveau plan, il apparaît que le projet de construction de nouveaux bâtiments et d'allée de la santé semble abandonné. Ceci met à mal les objectifs déclarés d'ouverture du quartier et d'amélioration de la mixité sociale et annulerai la compensation partielle de la diminution du nombre de logements sur le quartier par les nouvelles constructions.



Source : Document présenté lors du Conseil Municipal de Pessac du 16 décembre 2025
« Consultation Internationale Quartiers de Demain »

2- Démolition des tours :

Notre premier questionnement concerne le budget nécessaire à ces démolitions. En effet, selon diverses sources et selon la méthode employée ce coût oscillerait entre 5 et 15 M€ par tour. Détruire 3 tours coûterait aussi cher qu'en rénover 2. En période de fortes restrictions budgétaires on peut donc se poser la question de la légitimation de telles destructions. D'autre part, l'impact direct de ces démolitions est une diminution d'un quart à un tiers du nombre d'habitants du quartier sans effet notable sur une amélioration de la mixité sociale par les constructions nouvelles si elles se font. Cela aura également un effet réduit voire nul sur le changement d'image du quartier, motivation fortement mise en avant par la municipalité de Pessac. Le point le plus important concerne le fait que la méthode de démolition ne semble pas encore définie, même si la méthode par implosion semble à ce jour privilégiée d'après les commissaires de l'enquête que nous avons rencontrés. Plusieurs scénarios sont envisagés dans les documents et leur faisabilité peut être interrogée. Le scénario par foudroyage ou implosion nécessite l'évacuation du voisinage sur un rayon de 200m soit la quasi-totalité des habitants du quartier hôpital compris, générera un volume important de poussières nécessitant certainement des étapes de nettoyage des bâtiments environnants. Cela pose des questions sur le coût, sur la façon de nettoyer les derniers étages des tours voisines et de la prise en charge des frais de nettoyage notamment pour les copropriétés. Enfin, l'énorme volume de gravas générés en une seule fois est-il compatible avec les distances entre les tours ainsi détruites et les habitations environnantes, bâtiments bas en contre bas des socles des tours, autres tours notamment la tour 5 très roche (moins de 10m) de la tour 6. Aucun de ces points n'est abordé dans le dossier. Les scénarios par grignotage posent la question de la faisabilité. Les distances de sécurité sont du même ordre de grandeur que la distance séparant les tours de leurs voisines ou des bâtiments bas. Les nuisances de poussières seront d'un autre ordre que le scénario par implosion mais seront quand même bien présentes. Les nuisances sonores seront quant à elles très importantes sur une durée importante (plusieurs mois). Toutes ces méthodes nécessitent un désamiantage complet des tours. Les aspects liés à la durée de ces opérations et à la protection des zones environnantes auraient mérité d'être plus développés. Quelle que soit la méthode envisagée, ces démolitions vont générer un énorme volume de déchets et de gravas. Près de 10 000 tonnes par tour devront être éliminés. Il est évoqué qu'une partie pourra être réutilisée sur place sans précisions sur les besoins d'espace nécessaire ni sur la méthode de concassage utilisée ni sur ses éventuelles nuisances. La majeure partie de ces gravas devront être enlevés par camion. On peut donc estimer entre 500 et 1000 rotations par tour. Se pose alors la question de la circulation de ces camions dans un quartier à la voirie étroite et dont les points d'entrée et de sortie sont exigus. Les perturbations du trafic interne seront importantes et dureront certainement de longues semaines/mois. De plus ces perturbations se dérouleront de manière répétitive sur plusieurs années puisque la programmation des démolitions est étalée dans le temps. De même les opérations de dépoussiérage des bâtiments voisins après démolition par foudroyage seront à répéter 3 fois. Sur les 10 ans que durera en principe le PRU, on peut estimer à une année et demi voire deux années de nuisances répétées liées à la destruction des tours. Le mot temporaire utilisé tout au long du dossier pour qualifier ces nuisances paraît mal adapté. Un point important lié aux impacts de ces démolitions sur les habitants du quartier n'est pas du tout évoqué. On sait à partir des expériences passées que de telles destructions ont un impact psychologique sur les habitants qui continueront à habiter le quartier surtout lorsque la démolition se fait par grignotage. Voir une partie de son quartier être détruite lentement et progressivement est en effet généralement très mal vécu par les habitants. Il est donc très regrettable que cet aspect ne soit pas du tout abordé dans le dossier et qu'aucune solution de prévention et d'accompagnement ne soit envisagée face à un tel risque.

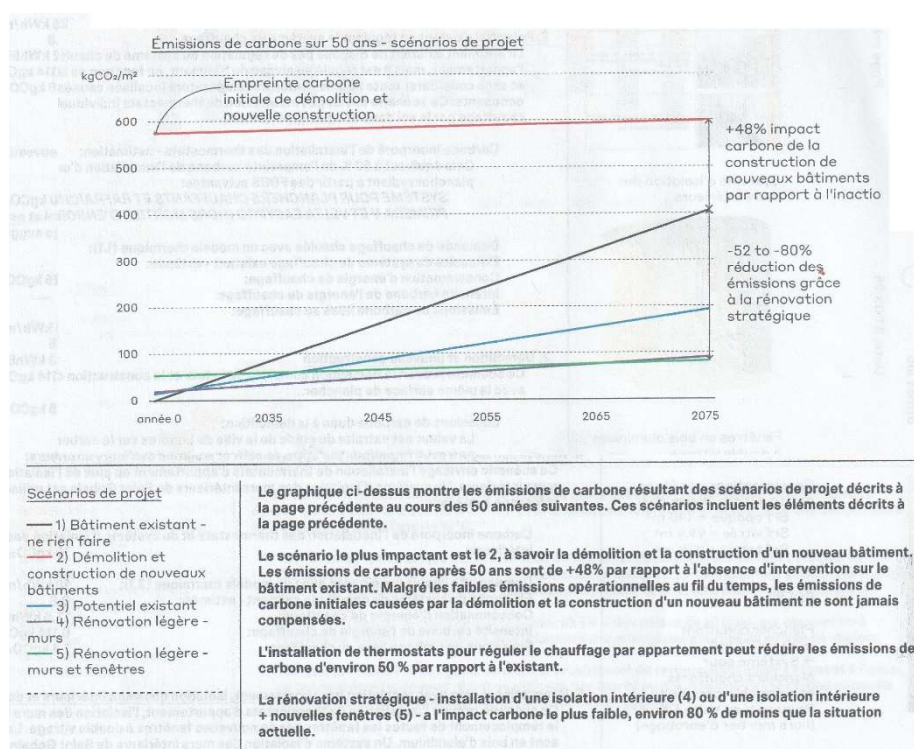
Enfin, aucune réflexion ne semble avoir été menée concernant la réaction des sols une fois les tours démolies. En effet depuis leur construction le sol à la base des tours subit une pression énorme de près de 20 tonnes par m² (masse d'une tour 10 000 tonnes environ, surface au sol 540m²). Une fois la tour démolie, une réaction de décompression devrait se produire. Celle-ci aura une ampleur

dépendant notamment de la nature et de la qualité des sols, des précipitations attendues et des contraintes subies. Selon l'étude d'ALTO STEP, le quartier de Saige est situé sur une zone où les risques de retrait-gonflement des argiles sont modérés à importants. Il existe des modèles permettant de prédire le type de réaction et d'en évaluer l'ampleur. Il aurait été utile que ce problème soit examiné et, qu'entre autres, des analyses de fissures et des mesures soient effectuées sur les bâtiments au voisinage direct des tours détruites avant et en suivi après les démolitions afin de prévenir d'éventuels problèmes.

3- Analyse du bilan carbone notamment concernant la démolition des tours.

Dans son étude réalisée sur le PRU de Saige ALTOSTEP indique que la démolition des tours produira environ 7000 tCO₂eq auxquels s'ajoute 27 500 t de déchets dont presque 20 000 t de gravats de béton. Ces chiffres sont en mettre en regard de ceux produit par ATMOS LAB qui a réalisé une étude environnementale similaire lors de la consultation QDD. ATMOS LAB a réalisé cette étude à la fois pour l'équipe 51N4E et l'équipe AUC, deux des trois équipes sélectionnées pour l'opération QDD. En ce qui concerne la seule démolition, ATMOS LAB arrive sensiblement aux mêmes estimations.

Toutefois, il est nécessaire d'ajouter à ces émissions de GES dues à la démolition, celles générées par la reconstruction d'un nombre équivalent de logements (sur site et/ou hors site). Les estimations faites par ALTOSTEP et ATMOS LAB divergent de façon importante. ALTOSTEP estime que l'écart des émissions de GES entre un scénario sans démolition (scénario1) et les scénarios avec démolitions et reconstructions scénarios 2 et 3) est favorable pour le scénario 1 mais que cet écart est relativement limité (scénario 1 : 873 kg CO₂ eq./an/Useq, scénario 2 : 939 kg CO₂ eq./an/Useq, scénario 3 : 918 kg CO₂ eq./an/Useq). De son côté, ATMOS LAB qui a évalué des scénarios comparables et a estimé leur impact sur les 50 prochaines années montrent que le scénario démolition/reconstruction a une empreinte carbone 48% supérieure à l'inaction (aucune rénovation) alors que les scénarios de rénovation plus ou moins légère permettront de réduire les émissions de GES de 52 à 80% par rapport à l'inaction. Sans remettre en cause l'étude réalisée par ALTOSTEP, il semblerait judicieux de comparer les modèles et les méthodes de calcul utilisés par les deux groupes compte tenu des écarts importants entre leurs estimations.



Sources : Etudes préliminaires réalisées par ATMOS LAB pour les équipes 51N4E et AUC de la consultation QDD

Un autre point qui nous apparaît peu documenté est le problème de la gestion des déchets et gravats générés par la démolition des tours. En effet, cette démolition va générer 27 500 tonnes de déchets dont 19500 t de gravats de béton. Apparemment, seulement 1300 tonnes de ces gravats seront réutilisées sur place pour le remodelage des voiries. Aucune précision n'est donnée sur la façon dont seront recyclées ces 1 300 tonnes et les éventuelles nuisances provoquées. Aucune précision n'est donnée sur le traitement des quelques 18 000 tonnes de gravats et 8 000 tonnes de déchets (nombre de camions, rotations, perturbation de la circulation dans le quartier et autour du quartier, parking, durée, bruit, etc...) ni sur les impacts de ce traitement en termes de bilan carbone. Seule un engagement du maître d'œuvre à développer une démarche chantier vert/propre est indiquée. L'analyse d'ALTO STEP précise que « *les volumes seront importants et nécessiteront probablement des mesures correctives après suivi de la démarche de réemploi* ». Les modes opératoires détaillés peuvent être certainement d'ores et déjà proposés et une étude quantitative précise devrait donc être possible dès maintenant.

4- parkings, voiries, ligne bus-express :

Environ 700 places de parking vont être supprimées sur le quartier alors que celui-ci est déjà en déficit chronique. L'extension potentielle de l'hôpital Saint Martin va également créer un besoin supplémentaire au sud du quartier. La création de la ligne de bus express va nécessiter un remodelage de l'allée des Tulipes entraînant certainement une réduction du nombre de places de stationnement le long de cette allée. Aucune solution ne semble être proposée tenant compte de tous ces éléments. La création de parkings souterrains est certainement une solution mais pose d'autres questions sur le mode de gestion de ces parkings notamment en termes de sécurité mais également de coûts supplémentaires pour les usagers et ce dans un quartier économiquement faible, sans oublier l'aggravation du bilan carbone lié à la construction de tels parkings. La dé-imperméabilisation des parkings est une bonne idée mais elle entraîne de fait des aménagements supplémentaires qui ne semblent pas être évoqués. En effet, sur de tels parkings il est désormais obligatoire de prévoir un système de traitement des eaux chargées en hydrocarbures (carburant, huiles) et une élimination de ces hydrocarbures. Ce point n'est malheureusement pas traité. Par ailleurs, alors que le diagnostic réalisé par Alterea révèle le potentiel important des bâtiments bas du quartier pour le développement d'une production solaire photovoltaïque, il est regrettable que dans le cadre du réaménagement des parkings l'installation en nombre de bornes de recharge de véhicules électriques n'ait pas été envisagée. En effet le chantier devrait être terminé en 2035, date à laquelle le gouvernement souhaite qu'au moins 50% du parc automobile soit constitué de véhicules électriques. Une étude prospective n'aurait pas été superflue d'autant plus que les solutions possibles peuvent être compliquées compte tenu des différents types de statut des parkings du quartier : public, privé (Domofrance, hôpital et copropriétés). Le choix de solutions adaptées prendra du temps compte tenu de la multiplication des acteurs, des études prospectives auraient dû être déjà engagées.

Un remodelage des voiries à l'intérieur et en périphérie du quartier va être nécessaire notamment d'une part au niveau de l'allée des Fuschias qui coïncide, longe et croise la coulée verte et qui durant des mois voire des années supportera un très gros trafic de camions et d'engins de chantier. Il aurait été intéressant d'apporter des réponses aux inquiétudes des riverains de cette allée concernant les usages de celle-ci durant et après le chantier. D'autre part, la création de la ligne de bus express nécessite la modification de l'entrée nord du quartier par le prolongement de l'allée des Résédas vers l'avenue du Maréchal Juin et la création d'un nouveau rond-point devant laisser passer le tram ainsi que le remodelage de l'allée de Tulipes sur toute sa longueur et la modification du rond-point au niveau du croisement de l'allée des Tulipes et de l'avenue de Saige. Se posent alors des problèmes de sécurité. Le long de cette ligne bus express se trouvent en effet (du nord-est au sud-ouest) une école maternelle, des équipements sportifs très utilisés par les jeunes du quartier, un hôpital privé, une autre école maternelle, une résidence personnes âgées et une école primaire. Ces problèmes de sécurité ne sont

pas abordés dans le dossier et aucune solution n'est donc proposée pour les limiter. D'autre part, le réaménagement des allées des Résédas et des Tulipes risque de provoquer un changement important de leur trafic car leur réaménagement peut constituer un raccourci par rapport aux voies actuellement majoritairement empruntées (avenue de Saige, et avenue du Maréchal Juin). Une forte augmentation du trafic est donc prévisible sur ces 2 voies réaménagées. Cela produira des nuisances non négligeables pour les riverains ainsi que des problèmes supplémentaires de sécurité pour les nombreux enfants et personnes âgées devant traverser ces voies. Enfin, si la création d'une ligne bus express reliant notamment la gare de Bordeaux et l'aéroport peut paraître justifiée pour la Métropole, elle n'aura que peu d'impact positif sur le quartier. En effet, sa fréquentation par les habitants du quartier sera certainement très faible mais, par contre, les nuisances associées (sécurité, augmentation des flux de véhicules, réduction du nombre de places de stationnement sur l'allée des Tulipes) ne seront pas négligeables. Il est regrettable que ces points ne soient pas plus traités.

Nous avons également noté dans les chapitres concernant les mobilités que l'analyse du trafic autour et dans le quartier a été réalisée en janvier-février 2021, en pleine période de COVID. Il nous semble que les mesures effectuées durant cette période particulière sont certainement très loin de refléter la réalité. Il serait certainement utile de refaire ces analyses en période de pleine activité. Cela permettrait certainement de révéler que le trajet prévu pour la ligne bus express ne sera réellement « express » que durant la traversée du quartier, les avenues du Maréchal Juin et de Saige en amont et en aval du quartier étant très fortement utilisées et très embouteillées durant de nombreuses heures de la journée.

5- Impact du chantier sur la vie du quartier :

Ce chantier est prévu durer une dizaine d'année. Durant toute cette période, les habitants du quartier auront donc à subir un nombre de nuisances d'importance, de durée et de répétition variées : bruit, poussière, vibration, circulations perturbées, nombre de places de parkings fortement diminué du fait des nombreux espaces spécifiquement dédiés au chantier. Tout ceci pourra avoir des conséquences en termes de santé, de stress et d'équilibre psychique. Une analyse de ces conséquences probables mais également des propositions de mesures de suivi semblent nécessaires surtout que les populations concernées sont des populations fragiles, notamment les plus jeunes. Dans les documents fournis les impacts de chaque point étudié sont répertoriés et classés selon leur nature (positive neutre ou négative), leur intensité (forte, moyenne ou faible) et leur temporalité (temporaire ou permanente). Cette classification nous semble insuffisante en ce qui concerne la temporalité. En effet, globalement toute action liée à la phase d'exploitation est classée permanente alors qu'une action liée à la phase de chantier est classée temporaire et ce quelle que soit la durée et la répétition éventuelle de cette action. Par exemple la phase de démolition des tours devrait durer de 4 à 6 mois selon la méthode et ce répété trois fois sur la durée totale. La durée des phases d'enlèvement des gravats n'est pas chiffrée mais durera certainement de longs mois et ce trois fois également. Tout ceci entrainera donc de très longues périodes de nuisances en termes de bruit de problème de circulation et de stationnement dans le quartier. Une gradation de l'aspect temporaire aurait été souhaitable. De plus la perception de l'aspect temporaire est dépendante de la tranche d'âge concernée. En effet, un enfant du quartier né en 2025 passera l'ensemble de sa scolarité primaire dans un quartier en chantier. Tous les jours de sa vie il aura à subir les désagréments liés à ce chantier notamment les difficultés de déplacement entre son domicile et son école. Les espaces extérieurs lui permettant de s'épanouir seront aussi fortement réduits. Le temporaire lui paraîtra permanent. Une classification plus fine et détaillée aurait été souhaitable et aurait permis de mieux définir les mesures d'accompagnement des populations impactées.

Conclusions :

Cette contribution peut paraître un peu longue d'autant plus qu'elle est concentrée sur seulement quelques aspects du dossier (une analyse exhaustive étant pratiquement impossible à réaliser dans les délais impartis). Nous avons centré notre analyse autour des problèmes liés

notamment à la démolition des tours. Cette démolition et par corolaire la suppression de plus de 400 logements sociaux avaient été contestées par de nombreux habitants et certaines associations de quartier lors de la phase initiale de concertation qui a eu lieu il y a quelques années. Les opposants à ces démolitions n'ont pas eu gain de cause et la maîtrise d'ouvrage et la municipalité les ont donc actées. Toutefois, au niveau national, autant le gouvernement que le Président de la République ont exprimé leur souhait d'en finir avec les démolitions lorsqu'elles ne sont pas nécessaires. Lors de l'ouverture du programme Quartiers de Demain dont Saige est un des 10 sites bénéficiaires, ceci a été rappelé de façon forte par le Président de la République et repris par les ministres concernés lors de la séance de proclamation des résultats de la consultation en décembre 2025. Les trois équipes d'architectes qui ont concouru sur le site de Saige ont également vivement exprimé leur opposition à ces démolitions et ont même proposé des alternatives. Ne serait-il pas utile de requestionner une décision prise il y a plusieurs années dans un contexte économique, social et climatique différent de celui d'aujourd'hui ? Les priorités de l'époque sont-elles les mêmes que celles de maintenant et à fortiori celles de 2035, date prévue pour l'achèvement des travaux ?

Enfin pour finir sur une note plus légère, nous avons relevé dans le document Annexes (page 41 du document ALTO STEP) le texte suivant :

« Retenu dans le cadre de l'expérimentation nationale « Quartiers de demain », Pessac Saige fait partie des 10 sites retenus par le GIP Europes des Projets Architecturaux et Urbains (EPAU) pour bénéficier d'une consultation internationale d'architecture d'urbanisme et de paysage. Elle vise à réaliser des projets concrets capables d'accélérer la transformation des quartiers d'habitat collectif dans une démarche d'innovation de rupture de méthodes techniques et participatives.

Sur Saige, l'équipe lauréate du dialogue compétitif, Dominique Perrault Architecture, travaillera sur le changement d'usage des 8 tours dans un objectif de mixité fonctionnelle, accompagnant le volet d'amélioration de la mixité sociale. »

Ce n'est pas sans humour que nous avons noté dans le deuxième paragraphe de cet extrait que l'équipe lauréate travaillera sur l'ensemble des 8 tours du quartier et non pas sur la seule Tour 8, objet de l'opération Quartiers de Demain. A y regarder de près, cette simple coquille ouvre des perspectives intéressantes. En effet, le projet de DPA/MBL de transformation de la tour 8 consiste à alléger l'intérieur de la tour par la création d'une rue verticale aérant l'intérieur de la tour et la création d'appartements traversants de taille plus adaptée aux besoins actuels et en nombre réduit d'un tiers par rapport à l'existant. Les projets retenus lors de l'opération QDD ont vocation à être répliquables et répliqués. La réplication du projet DPA/MBL sur l'ensemble des 8 tours du quartier permettrait de dédensifier le quartier de 25 à 30 %, objectif affiché par la municipalité. Cela offrirait à la majorité des habitants du quartier des appartements rénovés plus adaptés, mieux isolés dans un environnement direct des plus agréable. Cela rendrait le quartier plus attractif et permettrait certainement d'en améliorer la mixité sociale.

Enfin, nous tenons à remercier l'aide que nous ont apporté les trois équipes (DPA/MBL, AUC et 51N4E) ayant concouru sur l'opération Quartiers de Demain que ce soit lors de la phase du concours en nous sensibilisant aux problèmes généraux rencontrés lors des programmes de rénovation - transformation de quartiers prioritaires. Nous remercions également ATMOS LAB qui a réalisé les études environnementales pour les équipes 51N4E et AUC et qui a mis à notre disposition les conclusions de ces études.