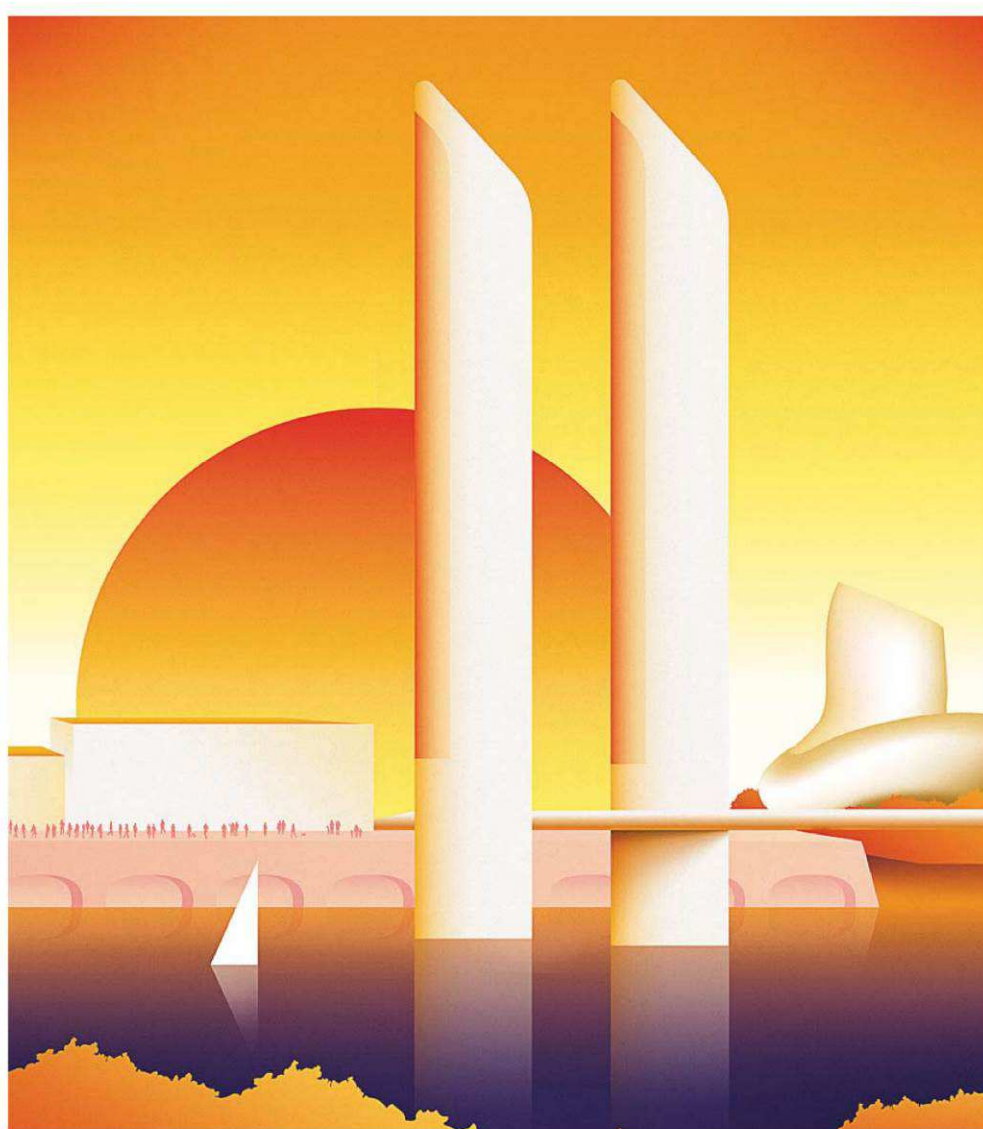


PROJET URBAIN BORDEAUX BRAZZA

URBANISME



EN LIBERTÉ

DOSSIER DE PRESENTATION

CONCERTATION PREALABLE - NOVEMBRE 2017

Table des matières

1.	Le contexte de mise en œuvre du projet d'aménagement de Brazza	6
1.1.	L'inscription du projet au sein de Bordeaux Métropole et de la plaine Rive droite	6
1.2.	Les acteurs.....	8
1.3.	Le financement du projet urbain.....	10
1.4.	Les caractéristiques du site d'implantation.....	10
1.5.	Une nouvelle géographie des déplacements	12
1.6.	La conservation du patrimoine bâti existant :	14
1.7.	Intégration des enjeux environnementaux dans le projet.....	17
2.	Historique des actions et des moyens mises en œuvre	19
2.1.	Les grandes étapes du projet Brazza	19
2.2.	Rappel des actions de concertations déjà mises en œuvre	19
3.	Présentation du projet d'aménagement de Brazza	27
3.1.	Les objectifs du projet urbain de Bordeaux Brazza	27
3.2.	Le programme à mettre en œuvre	27
3.3.	Les engagements qualitatifs de Brazza :	28
3.4.	Les caractéristiques générales du projet urbain de Bordeaux Brazza	32
3.5.	Description du projet urbain de Bordeaux Brazza	35
3.6.	Le plan guide proposé à la concertation	52

Préambule

La présente concertation porte sur le devenir du secteur Brazza et le développement d'un quartier urbain mixte sur une ancienne zone d'activités monofonctionnelle.

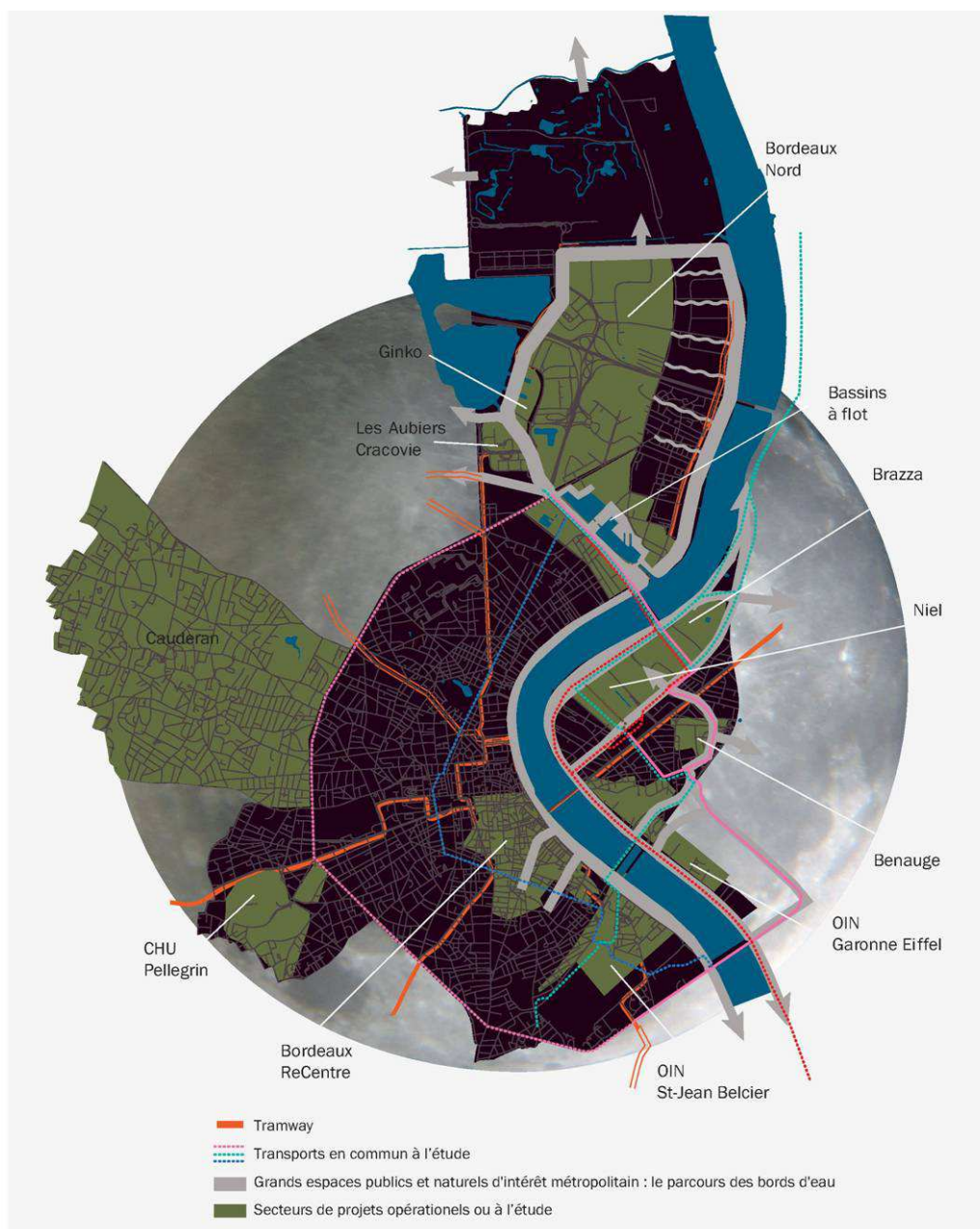
Elle s'inscrit dans un temps long de maturation du projet et vient clôturer la phase pré-opérationnelle avant l'engagement de la phase opérationnelle qui est celle des études de détail, des autorisations et des travaux.

Cette concertation réglementaire est encadrée par le code de l'urbanisme.

Le projet urbain soumis à la concertation est celui proposé par l'équipe pluridisciplinaire composée de l'agence d'architecture Youssef Tohmé Architectes Associés (YTAA), du paysagiste Michel Desvigne et du bureau d'études INGEROP. Cette équipe accompagne la ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole depuis 2012 pour la définition d'un plan-guide et sa mise en œuvre.

1. LE CONTEXTE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE BRAZZA

1.1. L'INSCRIPTION DU PROJET AU SEIN DE BORDEAUX METROPOLE ET DE LA PLAINE RIVE DROITE



Localisation

Le site de Brazza offre un potentiel de développement important au regard de sa future desserte, de sa localisation et de son potentiel foncier. Ce secteur, desservi depuis mars 2013 par le pont Chaban-

Delmas, est également desservi par le bus et par le futur transport en commun en site propre qui empruntera le pont.



Périmètre

La concertation porte sur le périmètre du projet Brazza délimité par :

- le quai de Brazza au Nord - Ouest,
- la rue Charles Chaigneau au Nord,
- le boulevard André Ricard, la rue des Vivant, la rue des Queyries, à l'Est / Sud-Est,
- l'imprimerie de Sud-ouest et les parcelles dans son prolongement adressées sur la rue Joseph Bonnet au Sud-Ouest.



1.2. LES ACTEURS

La Ville de Bordeaux

Dans le cadre de son projet urbain Bordeaux 2030 elle a engagé les réflexions sur le devenir des grandes friches industrielles du quartier de La Bastide.

A ce titre, elle a lancé plusieurs réflexions sur le secteur Brazza jusqu'à la définition d'un projet et l'élaboration du plan-guide soumis à la présente concertation.

Elle suit la mise en œuvre du projet urbain et réalise les équipements et espaces publics de sa compétence.

Bordeaux Métropole

Depuis le début des réflexions engagées par la ville, la métropole vient en appui jusqu'à la validation du plan-guide et son inscription dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU). Depuis le transfert de la compétence aménagement urbain à la métropole et la désignation du projet Brazza comme étant d'envergure métropolitaine, Bordeaux Métropole assure la mise en œuvre du projet.

Elle réalise les équipements et espaces publics de sa compétence nécessaire au développement de ce nouveau quartier.

Bordeaux métropole pilote également la mise en œuvre du projet de réseau de chaleur de la Plaine de Garonne qui alimentera le quartier Brazza par la géothermie.

Le rôle de opérateurs immobiliers

Dans le projet Brazza, les opérateurs immobiliers réalisent le programme prévu au plan guide. Ils peuvent aller jusqu'à jouer le rôle d'aménageur de secteurs entiers. A ce titre, il est de leur responsabilité de réaliser les voiries et réseaux de dessertes de leurs immeubles.



Les modalités de réalisation du projet

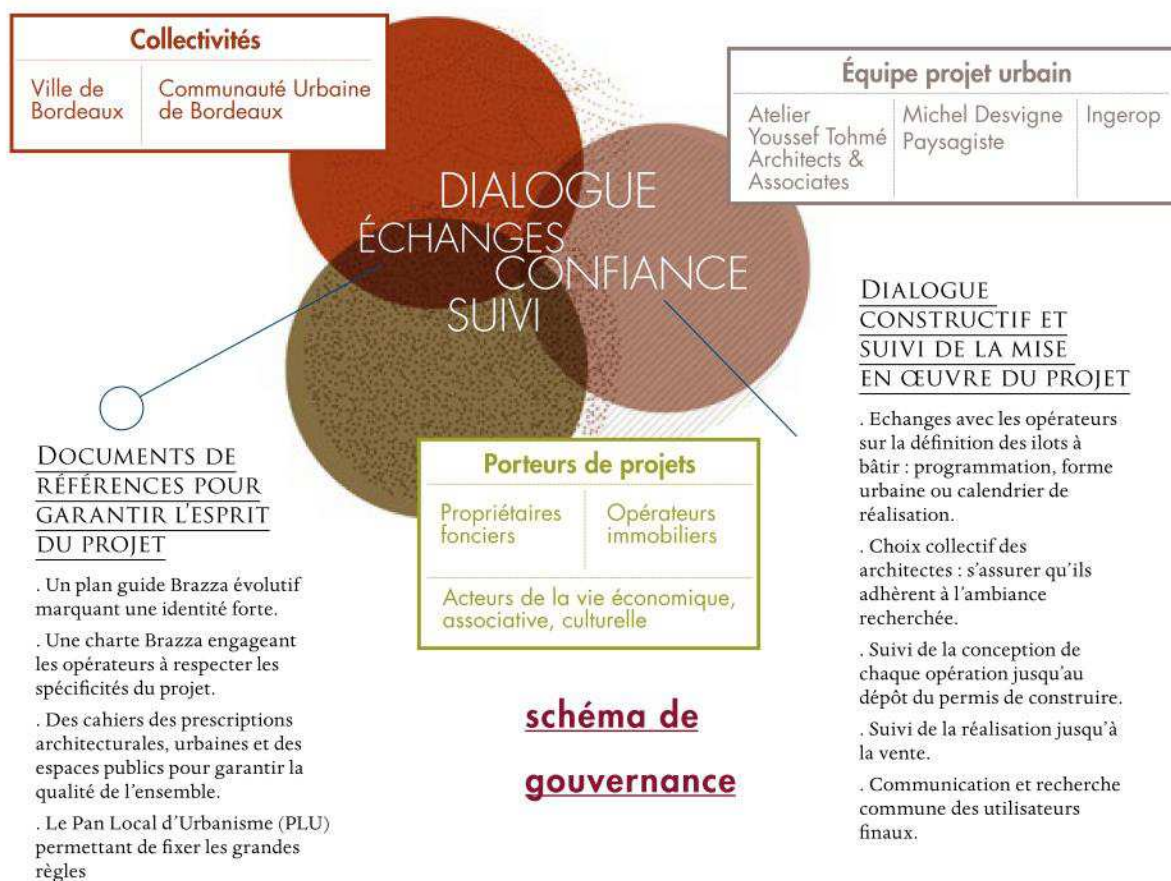
La réalisation de ce projet urbain se fait dans le cadre d'un urbanisme négocié. Les collectivités définissent le projet qui est d'intérêt général, mettent en place d'une part le cadre pour son application à travers le Plan Local d'urbanisme et la Charte de partenariat et d'engagement, et d'autre part les moyens pour le réaliser avec en particulier une taxe d'aménagement majorée.

Il ne s'agit donc pas d'une opération publique d'aménagement classique comme une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC).

Le foncier est maîtrisé par la Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole pour environ un tiers de la superficie du projet. Une grande partie des terrains reste privée avec une vingtaine de propriétaires. Il n'a pas vocation à être entièrement maîtrisé par les collectivités, l'objectif est de laisser les propriétaires fonciers et les opérateurs réaliser les aménagements et constructions définis dans le projet urbain.

L'Atelier Brazza

L'Atelier Brazza est l'instance d'élaboration et de coordination du projet. Il est co-piloté par la Ville et Bordeaux Métropole. Les urbanistes de l'Equipe Projet y participent. Les porteurs d'opérations y sont invités. Il se réunit au moins une fois par mois.



1.3. LE FINANCEMENT DU PROJET URBAIN

Le projet sera financé par plusieurs sources :

- Une taxe d'aménagement majorée pour financer en partie les équipements et espaces publics structurants,
- La réalisation par les opérateurs des équipements propres à leurs opérations (voies et réseaux).

1.4. LES CARACTERISTIQUES DU SITE D'IMPLANTATION

Les caractéristiques socio-économiques de Brazza

Une métropole dynamique

Bordeaux Métropole regroupe 28 communes et constitue le plus grand espace urbain régional. Elle concentre près du quart des habitants avec 749 595 habitants.

La population de l'agglomération est en constante augmentation depuis plusieurs décennies. Cette augmentation constante est néanmoins modérée et plus faible que la croissance démographique du département de la Gironde.

Cette croissance départementale se localise toutefois en majeure partie en périphérie de la métropole, hors du territoire de Bordeaux Métropole. Elle nourrit donc un étalement urbain important, source de déséquilibres réels ou potentiels.

Aussi Bordeaux Métropole, dans son "Projet métropolitain", s'est-elle donné pour objectif de recentrer cette croissance sur son territoire. Cette ambition est partagée par la ville de Bordeaux qui connaît une déprise économique sur une partie de son territoire permettant une reconquête et le développement de nouveaux quartiers.

Données démographiques

Durant les années 70 et 80, l'agglomération a connu une croissance urbaine de type périphérique, de nombreux ménages quittant la ville centre pour s'installer dans les communes périphériques (Mérignac, Eysines, St Médard,...).

Les données du recensement de la population de l'INSEE de 2014 (recensement le plus récent) montrent que l'évolution de la population de Bordeaux a connu une période longue de décroissance avant de retrouver une nouvelle dynamique. Depuis les années 1970, la population communale n'a cessé de diminuer jusqu'aux années 1990. Elle progresse fortement depuis les années 2000.

Cet exode vers les communes périphériques voire hors métropole, explique la perte constante et massive de la population de Bordeaux pendant 30 ans.

Les nombreux travaux de renouvellement urbain engagés fin des années 1990 et la réalisation du réseau de tramway bordelais ont contribué à une attractivité nouvelle et forte de la capitale bordelaise et à une recolonisation de la ville par la population.

La croissance récente de la population bordelaise s'est faite aussi bien en rive gauche qu'en rive droite, même si elle est plus marquée pour la rive gauche. L'arrivée du tramway en rive droite a

consolidé le lien entre les deux rives et a permis la renaissance du quartier Bastide et du bas Cenon. La population ne cesse de s'accroître dans ces quartiers.

Répartition des âges

La répartition des âges de la population de Bordeaux est globalement stable depuis les années 1990 et montre une population jeune dominée par les 15-29 ans. On constate une légère augmentation de la tranche d'âge des 15 à 59 ans et une baisse de la représentation des plus de 60 ans.

A l'inverse de la population, le nombre de logements n'a cessé de croître depuis les années 70 et atteint un ensemble de plus de 150 000 logements au recensement de 2013.

Le nombre de résidences principales a fortement augmenté et la proportion de logements vacants a diminué. Cette croissance du nombre de logements, des résidences principales et la baisse des logements vacants est le reflet du renouvellement général de la ville et de son attraction croissante sur la population.

Population active de Bordeaux

Répartition de population active

Bordeaux présente une population active dominée par les actifs ayant un emploi qui représente aujourd'hui presque 60% de la population. Les étudiants sont également bien représentés : plus d'un habitant sur cinq. On recense 10% de chômeurs.

Caractéristiques socioprofessionnelles

La catégorie socioprofessionnelle la plus représentée à Bordeaux est la catégorie des employés qui atteint plus de 30 % suivie de près par la catégorie des professions intermédiaires. Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont au 3^{ème} rang. Les ouvriers ne représentent que 13% des emplois.

Les statistiques de l'INSEE montrent qu'entre 1999 et 2010, la part des cadres et professions intermédiaires a connu une très forte croissance. Ces chiffres peuvent être mis en corrélation avec l'augmentation du prix de l'immobilier à l'achat et à la location sur la commune de Bordeaux depuis les années 2000.

La zone d'activité de Braza

Directement issu de son passé industriel, le tissu économique de Braza est constitué de plus de 300 entreprises employant plus de 2 300 employés, est composé d'une grande majorité (92%) de très petites entreprises (moins de 20 salariés) et de 8% de PME (entre 20 et 200 salariés). Une grande entreprise industrielle est installée à proximité du secteur Braza : CNB, fleuron de l'industrie nautique qui emploie plus de 500 salariés et dont le développement se poursuit. L'imprimerie de Sud-Ouest est également implantée à proximité.

Les secteurs d'activité les plus représentés sur Braza sont les secteurs nautisme (4 entreprises, 550 salariés), industrie (20 entreprises, 270 salariés), bâtiment (55 entreprises, 430 salariés) et négoce (43 entreprises, 220 salariés), donnant à Braza une typicité forte en comparaison de l'ensemble du territoire communal ou de la métropole, où les activités de services sont prédominantes.

Le dispositif de Zone Franche Urbaine (ZFU), initié en 1997, a permis une redynamisation économique du secteur Braza qui est devenu un secteur recherché par les entreprises, ce dispositif

constituant un véritable levier d'attractivité auprès des acteurs économiques désireux de se développer ou de s'implanter à Bordeaux.

Le parc d'activités Brazza a connu récemment de profonds changements en raison de l'ouverture du pont Chaban Delmas, des opérations de requalification urbaine engagées sur le secteur de Queyries et sur le secteur de la caserne Niel ainsi qu'à la démolition et au démantèlement de l'usine Soferti et au site Cornubia.

1.5. UNE NOUVELLE GEOGRAPHIE DES DEPLACEMENTS

L'ouverture du Pont Jacques Chaban-Delmas et le bouclage des boulevards ont fait de Brazza un quartier en cœur de ville et rend aujourd'hui possible la mutation du secteur vers un quartier urbain mixte.

Le réseau de transport en commun existant (tram A et B, lignes de bus...) sera complété dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM).

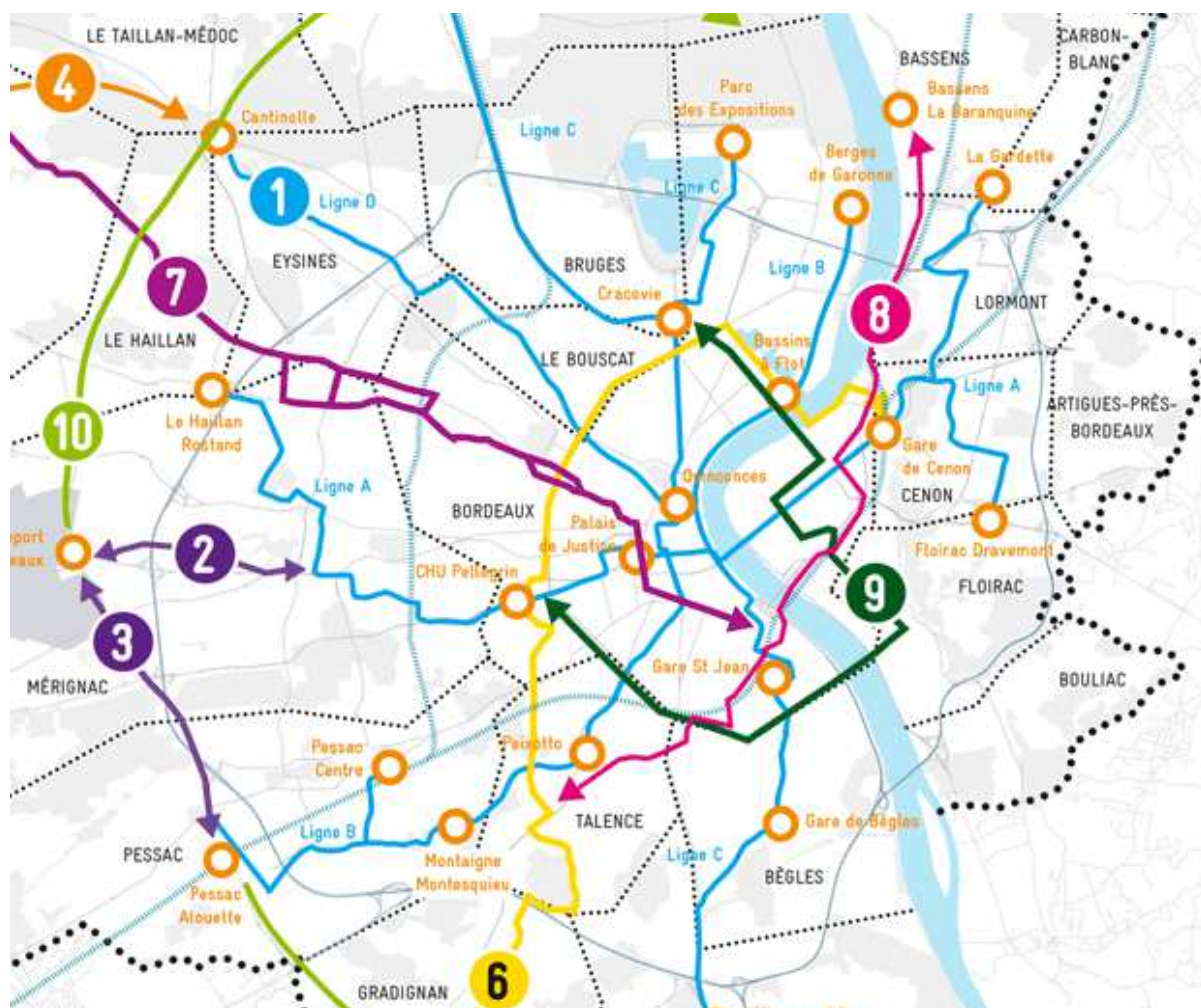
Il préfigure ainsi l'organisation à moyen terme du réseau de transports publics communautaire, en connexion avec les réseaux du Conseil Général de la Gironde et du Conseil Régional d'Aquitaine. C'est un outil de lisibilité pour les 10 à 15 ans à venir, décliné en Tram-train, tramway, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), autobus et couloirs d'autobus, pôles d'échanges...

Le SDODM a pour vocation de poursuivre le développement d'un réseau de lignes de transport en commun à très haute efficacité, avec comme objectif d'éviter le passage systématique par le centre-ville de Bordeaux et d'améliorer le maillage du territoire.

Il compte 10 projets de lignes, dont trois concernent le secteur Brazza :

- Ligne 6 : Poursuite des études d'optimisation de la ligne Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon par les boulevards
- Ligne 9 : Étude d'une ligne entre les ponts Jacques-Chaban-Delmas et Jean-Jacques-Bosc à 30 000 voyageurs par jour.
- Ligne 8 : Étude sur la rive droite d'une ligne « Bassens-Campus » à 23 000 voyageurs par jour.

La constitution d'un pôle intermodal au niveau de la gare de Cenon – Pont Rouge en connexion avec la gare TER et du tramway permet à Brazza d'être connecté à l'espace régional.



1.6. LA CONSERVATION DU PATRIMOINE BATI EXISTANT :

Eléments bâtis d'intérêt patrimonial

Trois édifices particuliers, représentant des intérêts tant architecturaux que culturels et historiques sont recensés sur le périmètre du projet urbain Bordeaux Braza :

La Halle de l'ancienne usine Soferti

La halle en bois de l'ancienne usine Soferti est inscrite comme bâti d'intérêt patrimonial sous le numéro B8089 au PLU de Bordeaux Métropole. Avec son extraordinaire charpente, elle est le monument du quartier Braza hérité du site industriel. Les grands volumes intérieurs, le rythme régulier des fermes, le bois et la légèreté de l'ensemble forment un espace non seulement spectaculaire mais également, chaleureux et facilement appropriable. Le bâtiment est donc conservé pour son intérêt patrimonial, pour son poids dans la mémoire du quartier et pour ses capacités d'usages divers.



Figure 1 - Halle en bois de la Soferti (source : PLU de Bordeaux Métropole)



Figure 2 - Halle Soferti

La cheminée de la Cornubia

L'ancienne cheminée de l'usine de la Cornubia est inscrite comme bâti d'intérêt patrimonial sous le numéro B8135 au PLU de Bordeaux Métropole. Elle présente un intérêt architectural, culturel et historique. Cette cheminée d'usine de section rectangulaire, en brique, est implantée sur l'ancien site de l'usine de produits chimiques dite Cornubia. Cette usine s'est installée à Bordeaux au début du XXe siècle.



Figure 3- Illustration de la cheminée de la Cornubia (source : PLU de Bordeaux Métropole)

Le Hangar Descas

Situé rue Lajaunie, ce hangar industriel date de la première moitié du XXe siècle. Sa charpente métallique et son volume important sous plafond évoquent l'histoire industrialo-portuaire du quartier. Il est référencé sous le numéro B8136 au PLU de Bordeaux Métropole.



Figure 4 - Illustration du hangar Descas (source : PLU de Bordeaux Métropole)

1.7. INTEGRATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LE PROJET

Un projet qui vise à développer la biodiversité

Les évolutions rapides de l'urbanisation et les transformations architecturales remettent en cause l'équilibre fragile entre la biodiversité et le développement des villes. Alors que le patrimoine bâti augmente, on constate que les espèces liées au bâti ont subi une diminution de leurs effectifs depuis 1989 de 16%.

La Ville de Bordeaux a engagé depuis 2009 un partenariat avec la Ligue pour la Protection des Oiseaux en faveur de la biodiversité de proximité à travers une gestion écologique des espaces de verdure et des actions pour la nidification des espèces.

Des hôtes de proximité sont actuellement en déclin :

- Le faucon crécerelle (bâti haut du front de Garonne) : -30%
- L'hirondelle (bâti sur pilotis) : -41% pour l'hirondelle de fenêtre et -12% pour l'hirondelle rustique
- L'abeille solitaire (lanières vertes et les espaces non bâtis dans les ilots)

Brazza, entre Garonne et coteaux, marqué par une forte présence végétale, doit s'inscrire dans les actions menées en faveur de la biodiversité au niveau du territoire bordelais et métropolitain. Les espaces de verdure et le bâti de Brazza peuvent y répondre facilement et ce dès la conception des projets.

La LPO a développé une expertise reconnue dans l'accompagnement des partenaires vers une meilleure intégration de la biodiversité dans l'espace urbain. Elle est à ce titre sollicitée en amont du projet afin de limiter les coûts et avoir un réel impact favorable sur la biodiversité.

La gestion du risque inondation

Le secteur Brazza est inondable par la Garonne. Aucune digue ne protège Brazza. Le PPRI (plan de prévention du risque inondation) en vigueur est périmé et n'est pas représentatif de la connaissance actuelle du risque inondation sur le secteur. Un nouveau PPRI est en cours de réalisation sous la direction des services de l'Etat. Une étude hydraulique a été menée sur la Plaine Rive Droite de Garonne par Bordeaux Métropole et confiée à Artelia afin de déterminer les côtes d'inondation et les critères de constructibilité. Cette étude a porté spécifiquement sur le secteur Brazza et a accompagné la conception du projet de manière itérative.

Le plan guide proposé pour Brazza prend donc en compte le risque inondation au travers des fondamentaux suivants :

- respect de la topographie actuelle,
- transparences entre les bâtis (gestion des limites, des clôtures),
- transparences hydrauliques de certains bâtis (parkings inondables, bâtiments sur pilotis, vide sanitaire inondables, ...),
- espaces publics inondables,
- aucun impact sur les tiers.

A l'échelle des îlots, chaque opération devra respecter les grands principes définis dans le cadre du plan guide et le dossier « Loi sur l'eau » en termes d'inondation, notamment sur l'aspect transparence hydraulique minimale de chaque opération.

La gestion de la pollution des sols

Dès le milieu du 19e siècle, le quartier Brazza connaît un important développement industriel et accueille progressivement plusieurs installations dont l'usine Soferti. À la fin du 20e siècle, la crise déstabilise les activités économiques du site. Les usines tournent au ralenti et finissent par fermer les unes après les autres laissant près de 50 hectares de friches.

Les préoccupations environnementales de l'époque n'étaient pas celles d'aujourd'hui. Les activités industrielles utilisaient des produits polluants qui ont pu avoir une incidence sur la qualité des sols.

Le projet d'aménagement de Brazza tient compte de la présence de sols pollués.

Que prévoit la politique nationale ?

La réglementation permet de limiter l'impact de nos activités actuelles pour les générations futures par des préconisations, tant sur les sites déjà urbanisés ou occupés, que sur les sites à urbaniser ou à réhabiliter.

Concernant les pollutions héritées des activités industrielles passées, la politique nationale s'appuie sur le principe de compatibilité de sols avec les usages futurs qui y seront prévus. Ainsi, l'État n'oblige pas à une dépollution totale et systématique des sols. Le risque s'appréhende par la combinaison d'une source, d'un vecteur (une voie de transfert, un milieu) et d'une cible (les populations), et non uniquement par la présence d'une source de pollution.

Sur tout le secteur de Brazza, il a donc été nécessaire de mener un diagnostic afin de connaître l'état des sols avant tout projet de réhabilitation. Aujourd'hui, la connaissance historique et les diagnostics réalisés permettent d'appréhender les différentes pollutions des sols.

Le projet urbain reposant sur le sol et limitant fortement les excavations en interdisant par exemple la réalisation de stationnements souterrains, l'impact de la pollution est limité à deux cas de figure :

- Les sols contaminés par des polluants à fortes doses susceptibles de continuer à polluer les sols, l'eau et l'air sont supprimés.
- Les sols pollués concernés par un niveau de pollution moindre sont recouverts de terres saines ou de matériaux étanches supprimant ainsi les voies de transfert.

Rendre le site compatible à un projet ambitieux de reconquête urbaine.

Les opérateurs et les Collectivités doivent rendre le site compatible avec un usage mixte et non uniquement d'activité afin d'autoriser aussi l'accueil d'habitations, d'espaces verts, d'équipements publics :

- Des travaux de dépollution approfondis sont engagés là où cela est nécessaire.
- Les constructions et les aménagements sont adaptés pour supprimer les voies de transfert potentielles.

- L'usage des sols pour la culture de jardin potager est proscrit, celle-ci devra être réalisée hors-sol,
- Une surveillance des niveaux de pollution des eaux souterraines est mise en place sur le long terme.

À l'issue de ces travaux, le site pourra accueillir sans danger promeneurs, commerçants, habitants, élèves...

2. HISTORIQUE DES ACTIONS ET DES MOYENS MISES EN ŒUVRE

2.1. LES GRANDES ETAPES DU PROJET BRAZZA

Depuis 2010, la Ville a géré et mis en œuvre les études du secteur Brazza et les actions préalables à son aménagement :

- ⇒ 2009-2010 : Etude préalable confiée à l'architecte - urbaniste Djamel KLOUCHE (AUC) sur un périmètre de 90 hectares compris entre la rue Chaigneau et la rue Bouthier
- ⇒ 2011-2012 : Etude pré-opérationnelle sur le secteur de Brazza Nord confiée à l'agence d'architecture KCAP.
- ⇒ Novembre 2012 :
 - Modification du PLU afin de permettre une mixité des usages (activités économiques et également des logements).
 - Mise en place d'une taxe d'aménagement majorée (TAM) permettant de financer les équipements publics structurants nécessaires au développement urbain.
 - Sélection de l'équipe composée de l'agence d'architecture Youssef Tohmé et Associates (YTAA), du paysagiste Michel Desvigne et du bureau d'études INGEROP pour l'élaboration du plan guide et de ses principes de mise en œuvre.
- ⇒ 2013 : Validation du plan guide et adaptation de la TAM.
- ⇒ 201x : Evolution du PLU pour permettre la mise en œuvre du projet BRAZZA.

2.2. RAPPEL DES ACTIONS DE CONCERTATIONS DEJA MISES EN ŒUVRE

Le départ des activités industrielles, l'arrivée du tramway en rive droite et l'opération Cœur de Bastide ont amorcé le renouvellement urbain de La Bastide. Afin d'accompagner cette évolution, la Ville de Bordeaux a mis en place, dès 2006, des concertations. Ces temps d'échange ont permis de définir les attendus sur ce territoire et sur chacun des quartiers qui le composent dont Brazza, de déterminer les enjeux et les objectifs du projet urbain sur ce secteur.

Depuis 2006, quatre grands cycles de concertations se sont tenu.

2006-2009 : Cycle consacré aux grandes attentes pour la rive droite et le secteur La Bastide

Le maire de Bordeaux a proposé dès 2006 aux habitants, commerçants, chefs d'entreprises du secteur La Bastide de constituer des groupes de travail pour réfléchir au devenir du quartier, recueillir des propositions et échanger dans le cadre d'ateliers thématiques. Ponctué par des temps forts, « les Rencontres de la Bastide », ces échanges ont permis et permettent encore de construire l'avenir du quartier dans le respect des attentes du plus grand nombre.

Les premiers résultats de ces échanges ont permis l'identification des grands invariants souhaités par les habitants notamment une demande d'équilibre dans la diversité, avec l'émergence de plusieurs axes : respecter la mixité sociale, la mixité entre les activités, les fonctions urbaines, rechercher un équilibre activités/logements/bâti/espaces verts, favoriser les transports en commun...

- **6 juillet 2006 : Premières Rencontres de La Bastide**

Les habitants esquissent les 5 principes fondamentaux à respecter pour mutation de La Bastide :

- La Bastide est au centre géographique de l'agglomération bordelaise. Elle ne peut donc avoir un statut de périphérie, mais bien celui d'un cœur de ville. La Bastide est donc un prolongement de l'hyper centre de Bordeaux. A ce titre, elle doit pouvoir accueillir des équipements d'intérêt métropolitain.
- Le territoire de La Bastide, dans son ensemble, doit avoir une vocation mixte. Cela signifie que partout pourront cohabiter des activités économiques et de l'habitat.
- Les activités économiques héritées du XIXe siècle (logistique, stockage...) devront laisser la place à des activités peu consommatrices d'espace et non nuisantes (tertiaire, artisanat, hôtel d'entreprises...).
- Un transport en commun devra constituer l'armature de desserte du territoire depuis le nouveau pont Bacalan-Bastide (actuel pont J. Chaban-Delmas). Le quai de Queyries ne devra en aucun cas avoir un statut autoroutier et ne devra pas accueillir de circulation de transit.

Ces principes serviront de guide dans la définition des projets urbains de chaque quartier.

De nombreuses remarques et de nombreux avis exprimés à l'échelle de la rive droite trouvent un écho dans le projet Brazza tel qu'il est actuellement proposé et présenté à la concertation. Les participants mettent à ce moment en avant l'importance de la réalisation d'un quartier mixte, qui réserve de la place pour les petites entreprises, les services et les commerces de proximité. Sur l'aspect de la programmation, il y a une demande importante pour développer des équipements culturels, une bibliothèque. La question de la conservation du patrimoine industriel historique du lieu est également vu comme un enjeu de La Bastide. Les participants enjoignent la Ville de Bordeaux à ne pas limiter l'aménagement aux berges de la Garonne et à développer l'intérieur de La Bastide, tout en donnant un caractère végétal important à la rive droite ainsi qu'une place majeure aux circulations douces et le développement d'un nouveau transport en commun en site propre.

- **11 décembre 2007 : Deuxièmes Rencontres de La Bastide**

Le 11 décembre 2007, les deuxièmes Rencontres de La Bastide ont regroupé près de 150 acteurs et usagers de Bordeaux-La Bastide. Elles ont permis de recueillir des remarques sur les principes qui devraient guider la réalisation d'un nouveau quartier entre le quai des Queyries et l'avenue Thiers, là où se développe aujourd'hui la ZAC Bastide-Niel. Ces principes étaient rédigés sous la forme de questions qui ont permis d'alimenter les échanges entre les participants. Axés sur le projet Bastide – Niel, les remarques et avis foisonnants ont d'une part largement dépassés ce cadre et d'autres part ont été suffisamment riches d'enseignements pour s'adresser également au projet de Brazza.

Les participants se sont exprimés sur le sujet des déplacements. Il a été mis en avant les besoins en termes de transport en commun pour mieux desservir le quartier et créer de nouvelles interconnexions avec le réseau de tramway et réduire le déséquilibre entre la rive droite et la rive gauche.

Des habitants ont fait part de leurs inquiétudes sur le traitement de la circulation au débouché du pont Chaban Delmas (anciennement appelé « futur pont Bacalan Bastide »).

Les participants ont montré une attente pour le développement des modes doux de déplacements et la réduction de l'usage de la voiture, même s'il y a une volonté de conserver une place pour la voiture individuelle (les week-ends par exemple). La question de la mutualisation des parkings entre les bureaux et les logements s'est également posée.

Les échanges ont porté sur la thématique de l'emploi et de l'artisanat. La volonté des participants s'est orientée vers une préférence pour une diversité des filières, mais avec des entreprises non polluantes. Une idée de « village d'artisans » est apparue. Elle est perçue comme permettant de retrouver l'activité initiale du quartier de La Bastide et d'y déployer un réseau de proximité.

Il est aussi demandé à ce que le développement de l'artisanat en ville se fasse dans le cadre d'une réflexion pour créer de l'activité sans gêner l'habitat, en prévoyant au préalable le système de livraison et une insonorisation des bâtiments. Par exemple, il est proposé que l'implantation des activités bruyantes se fasse à proximité d'immeuble de bureaux qui feront écran sonore pour les habitations.

Au sujet des services, il y a une attente pour que ces derniers ne soient pas seulement adaptés aux habitants du quartier, mais également aux employés des entreprises et aux personnes de toutes générations. Il est proposé par exemple la réalisation de conciergerie de quartier.

Il est proposé que la vocation de certains terrains reste libre pour avoir la possibilité d'évoluer dans leur programmation.

Des participants font part d'une forte demande d'équipements culturels d'échelle métropolitaine. L'avantage de tels équipements est qu'ils permettraient de dépasser l'échelle du quartier et d'éviter l'effet « ghetto » en favorisant les échanges avec les autres secteurs, tout en étant bien attentif à leur localisation pour en limiter les nuisances.

Quand la question de l'intégration architecturale à l'existant est posée, les réponses sont variées. Seul le respect des règles environnementales fait consensus parmi les participants. Il est attendu de tendre vers l'autonomie énergétique tout en étant attentif à l'impact sur le

coût du logement. La conservation du patrimoine est vu comme une nécessité, même si des nuances sont apportées sur ce qui peut ou doit être conservé.

Pour les participants, les espaces verts ne doivent pas seulement se développer sur les berges de la Garonne, même s'il y a des attentes pour pouvoir y réaliser des activités fluviales. Le parc devra lier l'avenue Thiers au fleuve et les espaces verts qui y seront réalisés devront également être des outils de recyclage ou de dépollution.

- **22 septembre 2008** : En conseil de quartier Bordeaux-La Bastide, Alain Juppé confie que le quartier Brazza a vocation à devenir un quartier mixte et qu'une réflexion sur ce secteur va être engagée avec la recherche d'un urbaniste.

2009-2010 : Cycle d'échanges sur les grands principes d'aménagement de La Bastide - Brazza

Dans le cadre de l'étude préalable d'aménagement sur Brazza, la concertation est entrée dans un second cycle plus ciblé. La Ville a en effet associé les habitants à la réflexion en les invitant à s'exprimer, d'une part, lors de la phase de diagnostic de l'étude, pour donner à l'équipe de l'AUC un cadre précis d'intervention, et d'autre part lors de la phase de finalisation pour s'assurer que les préconisations allaient dans le sens des attentes exprimées.

- **3 décembre 2009**: lors du conseil de quartier, Alain Juppé informe les Bastidiens, que l'étude urbaine préalable a été confiée à Djamel Klouche (agence AUC) afin de permettre d'affiner les tracés des futurs TCSP ainsi que l'accroche entre le pont et le réseau viaire de La Bastide et en particulier le boulevard A. Ricard. L'étude a également pour objectif de définir les grands axes du projet urbain sur le grand secteur Brazza, en lien avec la mise en service du pont Jacques Chaban Delmas et le projet sur les Bassins à flot. Des rencontres avec les chefs d'entreprises et les propriétaires fonciers de Brazza ont lieu.
- **18 juin 2010**: Présentation de l'étude préalable de D. Klouche en conseil de quartier Bordeaux-La Bastide. Des questions concernant le débouché du pont et le schéma de circulation sur la rive droite sont posées. Il est confirmé que le pont Bacalan-Bastide (actuel J. Chaban-Delmas) sera un pont urbain accueillant différents modes de déplacements.
- **28 juin 2010** : Présentation de l'étude au Conseil Municipal de Bordeaux par Djamel KLOUCHE.
- **30 septembre 2010 : Présentation de l'avancement de l'étude urbaine de Djamel Klouche dans le cadre d'un groupe de travail avec les habitants :**

Lors de ce temps d'échange, les participants font part d'une forte appréhension concernant d'une part l'arrivée de flux de poids lourds avec l'ouverture de pont Chaban Delmas (appelé à ce moment Bacalan – Bastide) et d'autre part une augmentation du trafic de véhicules légers à destination du pont de pierre et de la gare Saint Jean.

Pour les solutions à mettre en œuvre afin de relier le pont à l'avenue Thiers, il apparaît comme important de contourner le quartier d'habitation et de bien qualifier les voiries entre celles destinées aux flux de transit et celles destinées aux flux de desserte locale avec la mise

en place d'une zone 30. Il est également demandé la mise en place de liaisons douces sur les quais.

Sur la question du débouché du pont, une préférence est marquée par les participants pour un transport en commun en site propre et une redistribution de la circulation automobile dans une ambiance végétale. La mixité des modes de déplacement devra également y être proposée. Beaucoup de participants souhaitent un secteur mêlant espaces verts et voies de communications pour les piétons et les cyclistes avec un transport en commun.

Des demandes émergent pour la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre qui relie le pont Chaban Delmas, le quartier de la Benaugue et la gare Saint Jean. Il est proposé pour cela d'utiliser la voie ferrée existante.

Cet espace ferroviaire est l'objet de nombreux échanges sur les usages envisageables. Une réappropriation est souhaitable et les propositions sont foisonnantes ;

- pour favoriser les déplacements : voie piétonne, piste cyclable, transport en commun, fret ferroviaire, liaison vélo-rail ;
- en tant qu'espace de loisir : équipement sportif, parcours de santé, jeux pour les enfants, piscine d'été, aires de pique-nique ;
- espace de repos pour les personnes âgées, ramblas ;
- espaces verts : jardin public en prolongement du jardin botanique, jardins partagés, vignes partagées, jardins associatifs, potagers hors-sol ;
- espaces commerciaux sous les arches, guinguettes sur l'emprise ferrée.

La reconquête de cet emprise apparaît surtout comme un moyen d'effacer la coupure de la voie ferrée pour recréer le lien entre les quartiers.

Pour finir, les échanges ont portés sur les usages à donner à la halle Soferti. La conservation de cet éléments patrimonial entraîne des réactions enthousiastes. De nombreuses idées émergent des échanges ; réalisation d'un espace culturel (salle de spectacle, théâtre, cinéma, galerie d'exposition, médiathèque, salle de concert), un espace sportif (salle d'expression corporelle, sports collectifs, piscine, VTT, boulodrome, tennis de table), un espace associatif, lieu de mémoire du quartier, un marché couvert tourné vers les producteurs régionaux, avec des restaurants, un équipement intergénérationnel avec un pôle pour les personnes âgées (maison de retraite et de loisir associées), crèche, halte-garderie, cité des arts et des artisans, ateliers en lien avec un espace culturel, ferme pédagogique, espace de jeu novateur pour les enfants.

Le lieu doit permettre d'attirer les habitants de la rive gauche.

Ces échanges ont permis d'alimenter le cahier des charges pour l'étude pré-opérationnelle qui a été lancée en avril 2011 et confiée à KCAP.

2011-2012 : Cycle d'échanges sur l'étude pré-opérationnelle de KCAP

L'agence d'architecture et d'urbanisme néerlandaise KCAP, en association avec Mutabilis (paysagiste), a approfondi les principes généraux validés afin de préciser le projet urbain au

débouché du futur pont, sur le secteur Brazza Nord. Un échange avec les Bastidiens a eu lieu dans ce cadre, en vue de partager ce projet.

- **7 novembre 2011 : Troisièmes Rencontre de la Bastide**

Les troisièmes Rencontres de La Bastide ont concerné spécifiquement le projet de la caserne Niel. Des échanges et débats ont eu lieu le 17 mai 2011 et le 7 novembre 2011. Certaines réflexions concernaient également le projet de Brazza. Cela est le cas pour la question de la réutilisation des voies ferrées pour un transport en commun, de la réalisation de nouvelles connexions vers l'avenue Thiers et des questions concernant l'énergie et en particulier les études sur la géothermie.

- **6 février 2012 : Quatrièmes Rencontres de La Bastide : Présentation du projet urbain de KCAP**

Dans le cadre des quatrièmes Rencontres de La Bastide, un échange a eu lieu avec les habitants le 6 février 2012 pour recueillir les avis et remarques à la suite de la présentation du projet Brazza Nord par l'agence KCAP.

Les participants ont accueilli favorablement la percée au débouché du pont Chaban Delmas ainsi que le réaménagement et la végétalisation des voies ferrées en chemin de déambulation. En revanche, les voies à double sens à l'intérieur du quartier et la hauteur des bâtiments proposées, notamment en front de Garonne, et les formes architecturales présentées ont fait l'objet d'une forte appréhension.

- **13 février 2012 : Présentation du projet urbain en Conseil Municipal de Bordeaux.**

2012 : Cycle d'échanges sur l'habitat de demain

Si la Ville de Bordeaux a su se doter, depuis plusieurs années, d'objectifs quantitatifs et qualitatifs pour sa politique de l'habitat, une difficulté fondamentale demeure : les jeunes ménages quittent Bordeaux pour s'installer hors métropole.

Au-delà de la question financière, ces ménages recherchent un produit de maison individuelle. La Ville de Bordeaux souhaite pouvoir offrir ce type de produits dans la production de logements neufs.

Ainsi, la Ville souhaite que le projet Brazza permette de nourrir la réflexion sur ces enjeux, et notamment sur ce que pourrait être demain l'échoppe du XXIème siècle :

- elle devrait avoir la spécificité de l'échoppe bordelaise (jardin, petite taille, mitoyenneté, qualité de construction etc.)
- elle devrait se construire en quantité pour exister en tant que nouvelle unité d'habitation,
- elle devrait être accessible à tous,
- elle devrait correspondre à une certaine densité (90 maisons à l'hectare),
- elle devrait créer un espace vert en coeur d'îlot, permettant circulations douces et développement de la vie sociale.

Pour nourrir ces réflexions, un temps de travail entre les habitants et des architectes a été organisé en novembre 2012, dans le cadre des quatrièmes Rencontres de la Bastide. Il est ressorti de ces échanges que l'échoppe bordelaise est appréciée pour l'homogénéité de ses façades neutres contrastant avec l'ensemble des possibilités offertes pour vivre en son intérieur. Cette simplicité offre aux habitants, quels qu'ils soient, la possibilité d'aménager le logement qui leur ressemble et de le faire évoluer au fur et à mesure des étapes de leur vie.

Cette volonté d'habiter un volume évolutif sera donc intégrée dans les réflexions en cours, et confrontée aux exigences de la réalité opérationnelle. Le projet urbain Bordeaux Brazza nous permettra d'expérimenter cette échoppe du XXIème siècle.

Depuis 2013 : Cycle d'échanges sur le plan-guide proposé par Youssef Tohmé et Michel Desvigne

L'architecte-urbaniste Youssef Tohmé et le paysagiste Michel Desvigne se sont vu confier une mission de mise en œuvre du projet urbain qui a commencé par une évolution du projet suite aux attentes exprimées par les habitants et les élus.

Un nouveau plan guide en lien avec la volonté de marquer le paysage urbain de la rive droite par une structure paysagère forte et intégrant les réflexions sur l'habitat de demain a été élaboré. Il a fait l'objet d'une présentation aux Bastidiens en avril 2013 suivi de nombreux échanges.

Ainsi plusieurs temps de rencontre avec la population et les usagers ont eu lieu, aboutissant au projet soumis à la présente concertation :

- **25 avril 2013 : présentation des principes du projet de Youssef Tohmé Architect Associates (YTAA) dans le cadre d'un échange avec les habitants**

Lors de ce temps d'échange, les 63 participants ont eu l'occasion de questionner directement les représentants de la Ville de Bordeaux et les concepteurs du projet urbain. La question de la circulation a été à nouveau abordée.

Des demandes sont faites concernant la création de nouveaux équipements sportifs.

La collectivité est également interpellée sur la façon de relier l'ensemble des projets de la rive droite : Brazza, Bastide-Niel et Euratlantique. La question de la hauteur des bâtiments en bord de Garonne est également posée ainsi que celle de la programmation de résidences pour les personnes âgées.

- **2 juillet 2013 :** Un point d'avancement et processus de gouvernance du projet sont présentés en Conseil de quartier.



Figure 5 - Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain/bordeaux-brazza/concertation>

- **13 février 2014 : rencontre et échanges avec les artisans.** Ce temps d'échange a permis de mieux appréhender les attentes des entrepreneurs en termes de locaux d'activités et de prendre en considération ces remarques en vue des projets de constructions des opérateurs devant réaliser une programmation économique et artisanale.
- **11 décembre 2014 :** moment d'échange avec les artisans pour confirmer les prescriptions du projet urbain.
- **19 décembre 2014 :** un point d'avancée sur le projet a été fait en Conseil de Quartier.
- **26 juin 2015 :** Information en Conseil de quartier de l'avancement du projet.
- **28 Avril 2016 Conseil de proximité du secteur Nuyens :** Les échanges ont porté essentiellement sur les différentes façons d'habiter sur Brazza et les volumes capables.
- **19 et du 20 octobre 2016 Conseil de proximité Brazza – Videau -Vivants :** La programmation activité du projet BRAZZA est présentée en détail, notamment la diversité des opportunités immobilières qui s'offrira aux entreprises et artisans en s'adaptant à leurs besoins et contraintes, dont les volumes capables.

De ces moments d'échanges, Les Rencontres de La Bastide ont fait l'objet de livrets de synthèse édités par la Ville de Bordeaux. Ils sont annexés au présent dossier de présentation. Ces livrets sont

distribués gratuitement par la Ville de Bordeaux. Ils l'ont encore été lors de la dernière édition d'Agora au mois de septembre 2017.

La présente concertation permet de poursuivre les échanges entrepris et de recueillir les avis sur le projet de l'agence YTAA. Elle fera l'objet d'un bilan de la concertation qui sera validé par délibération du conseil métropolitain et mis à la disposition du public.

3. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE BRAZZA

3.1. LES OBJECTIFS DU PROJET URBAIN DE BORDEAUX BRAZZA

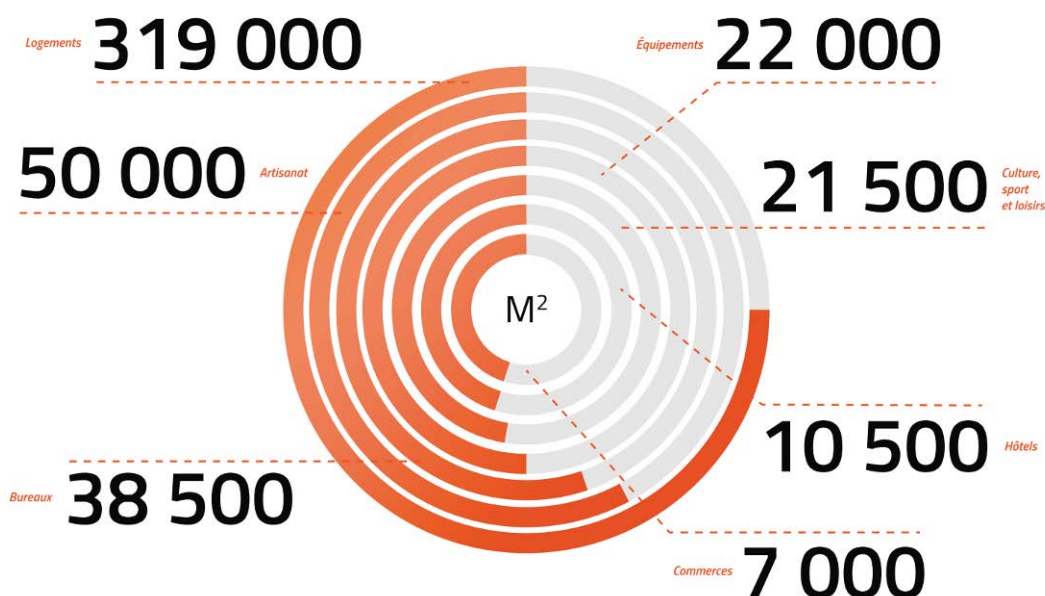
La Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole ont fixé les objectifs suivants au projet urbain :

- accueillir de nouveaux habitants tout en luttant contre l'étalement urbain,
- rééquilibrer la ville et l'agglomération en développant la rive droite,
- permettre à tous les Bordelais d'être logés correctement quels que soient leurs revenus et en particulier offrir des logements en accession abordable,
- offrir aux entreprises, actuelles et futures, les conditions optimales à leur maintien et leur développement dans l'objectif de fournir des emplois aux populations nouvelles,
- gérer durablement la mobilité, l'énergie, l'eau et les déchets,
- redonner de la place à la nature,
- gérer la place de la voiture et développer le confort urbain,
- offrir des quartiers singuliers, s'appuyant sur le patrimoine matériel et immatériel, proposant une grande variété de choix pour les habitants et une forte qualité de vie urbaine à travers les services et les aménités créés,
- veiller à la qualité des logements et des constructions pour en assurer la pérennité.

Ces objectifs ont fait l'objet d'un vote en conseil métropolitain du 27 octobre 2017.

3.2. LE PROGRAMME A METTRE EN ŒUVRE

Sur 53 hectares, Brazza prévoit des logements, des équipements ludiques et sportifs, des activités économiques (y compris des artisans), de l'hôtellerie, des équipements publics et des pôles d'attraction d'échelle métropolitaine. Très verdoyant, le quartier propose de multiples façons d'habiter la ville. Le projet urbain Bordeaux Brazza comprend la programmation de 53 hectares et 468 500 m² de surface de plancher (SdP) décomposés comme suit :



3.3. LES ENGAGEMENTS QUALITATIFS DE BRAZZA :

Ces engagements ont fait l'objet d'un conventionnement avec les opérateurs appelés à développer des projets sur Brazza par la signature de la « Charte Brazza ».

3.3.1. Une garantie de mixité sociale

La Ville de Bordeaux et la Métropole souhaitent que la création de ce nouveau quartier se fasse dans le respect d'équilibres sociaux qui garantiront des solutions de logements diversifiées pour toutes les catégories de ménages, tant en locatif qu'en accession.

Ainsi, conformément aux orientations de la politique de l'habitat de la Ville, 55% de l'offre de logements de Brazza devra être réalisée en logements aidés, dont 25 % de PLUS/PLAI, 10% de PLS et 20% d'accession abordable à la propriété et 45% de l'offre sera réalisée en logements libres. Ces répartitions s'appliquent sur la surface de plancher destinée à l'habitat.

Cette mixité sociale s'appréciera à l'échelle des macro-lots. Les macro-lots regroupent plusieurs îlots. Ils ont été définis en tenant compte des découpages fonciers existants. Ils pourront être évolutifs sous réserve de l'applicabilité de cette règle de mixité.

Chaque opération devra s'inscrire dans les objectifs définis à l'échelle du macro-lot.

Le logement locatif social

Il représentera 35% de l'offre de logement sur Brazza dont 15% de PLUS, 10% de PLAII et 10% de PLS. La production de logement locatif social devra être intégrée dans la programmation triennale communautaire et faire l'objet d'une validation préalable partagée (Ville, Métropole).

L'accession abordable à la propriété

Elle représentera 20% de l'offre de logement sur Brazza.

A Brazza, les logements en accession abordable se définissent par rapport à un objectif de prix de vente dont le montant dépendra du degré de finition des produits et du taux de TVA pratiqué. Parmi ces logements, les opérateurs devront tendre à ce que 50% au minimum des logements en accession abordable soient vendus sous conditions de ressources à des ménages bénéficiaires du Passeport 1er logement mis en place par la ville de Bordeaux. Le restant pourra être commercialisé hors conditions de ressources afin de garantir la mixité sociale au sein des opérations.

Les logements en accession abordable à la propriété de Brazza permettront :

- d'offrir des solutions d'accession à la propriété pour des ménages ayant des revenus à partir de 1500 €/mois (ménages du 4° décile) qui sont généralement contraints dans leurs parcours résidentiels, ou qui s'installent en périurbain,
- d'offrir l'équivalent en surface d'une pièce supplémentaire par rapport aux prix de marché,
- de proposer des logements à aménager progressivement aux ménages des classes moyennes souhaitant s'engager dans un projet d'achat avec travaux comme dans l'ancien,
- d'offrir à des ménages ayant acheté en périurbain la possibilité de revenir habiter en cœur d'agglomération sur des biens individuels et offrant des jardins.

Afin de répondre à ces objectifs, les plafonds de prix de vente à respecter par l'opérateur seront :

- 2100 €/m² SHAB pour les lofts avec hauteurs sous plafonds classiques, en volumes capables (à finir)
- 2400 €/m² SHAB pour les lofts avec hauteurs sous plafonds de 5 mètres et les lofts en échoppes (à finir)
- 2500 €/m² SHAB pour les logements finis en TVA à taux réduit (financés dans le cadre du dispositif de Prêt Social à la Location Accession),
- 3000 €/m² SHAB pour les logements finis en TVA à taux normal.

Ces prix s'entendent TTC et hors parking sauf pour les volumes capables individuels et les échoppes qui intègrent le stationnement dans l'enveloppe bâtie.

Le logement libre

Il représentera 45% de l'offre de logement sur Brazza. Les opérateurs se sont engagés à limiter la part de l'investissement locatif à 50% des lots libres et à faire porter cette production essentiellement par des investisseurs institutionnels afin d'éviter l'émergence de copropriétés dégradées et pour créer un parc d'accession abordable à la fin des périodes de défiscalisation. Cet objectif contribuera à la constitution d'un quartier marqué par une proportion de propriétaire occupant globalement plus importante que sur le reste de la Ville. Ces répartitions pourront évoluer en fonction de la conjoncture économique et immobilière.

Les résidences avec services

Les résidences-services sont considérées comme de l'activité économique. Toutefois, leur usage conduit à des occupations au mois, voire à l'année, et ces solutions s'assimilent ainsi pour la plupart à des ensembles de logements. Aussi, afin de ne pas déséquilibrer la programmation globale sur Brazza, le nombre de places en résidences services ne devra pas dépasser 10% de l'offre résidentielle prévue à Brazza, sans toutefois être comptabilisé en tant que logement.

3.3.2. Une garantie de qualité d'usage des logements

Afin de générer une offre à forte qualité d'usage permettant de répondre à des besoins multiples, les répartitions par typologies suivantes à l'échelle de chaque opération doivent être atteintes :

- 40% de T1-T2 au maximum
- 60% de T3 et plus au minimum (dont 35% de T3, 20% de T4 et 5% de T5).

Les tailles des logements devront être au minimum de 30 m² pour un T1, 45 m² pour un T2, 65 m² pour un T3 et 80 m² pour un T4 et plus.

Ces obligations de typologies et de surfaces sont susceptibles d'évolution en fonction de l'analyse des besoins et des orientations que pourront prendre la Ville et la Métropole en matière de qualité de l'habitat.

Il a été demandé aux opérateurs de tendre vers la réalisation de cellules de logements évolutives afin d'anticiper les évolutions de la demande : ils devront prévoir des combinaisons par niveaux qui permettent de regrouper des petits logements entre eux pour créer de grandes unités ou à l'inverse prévoir des distributions intérieures et des modes de dessertes qui permettent de rediviser des grands logements en plus petites unités.

Chaque logement tendra à offrir les qualités d'usages suivantes :

- une configuration traversante ou à double orientation,
- un espace privatif extérieur (loggias, balcons, ou terrasses) d'une largeur minimum de 1,40 m (cet espace extérieur pourra être clos ultérieurement par les acquéreurs),
- une intimité visuelle et sonore,
- une distribution garantissant de grandes pièces de vie,
- une distribution garantissant la dissociation des fonctions (espaces de vie, espaces de repos, espaces sanitaires).

Les immeubles de la Brazzaligne ou du Front de Garonne pourront offrir, à défaut d'espaces extérieurs classiques, des zones tampons en double peau, ou des conceptions permettant d'ouvrir les façades des pièces de vies sur l'extérieur (baies vitrées ou murs opaques rétractables).

Les immeubles collectifs devront comporter une diversification des typologies par niveaux afin de permettre une mixité d'occupation à chaque étage (familles, couples, personnes seules) ou de permettre des regroupements d'appartements.

3.3.3. Le maintien et le développement des activités

Brazza se caractérise également par la volonté de maintenir et de développer les activités, notamment artisanales, nécessaires au fonctionnement d'un territoire urbain.

Trois secteurs sont plus spécifiquement destinés à accueillir les activités artisanales :

- le secteur Soferti, le long de la rue C. Chaigneau, en interface avec CNB,
- les secteurs situés de part et d'autre de la voie ferrée,
- le secteur situé en interface avec la zone d'activités située au sud du projet Brazza.

Les activités artisanales pourront prendre place dans différentes formes urbaines et plus spécifiquement dans les volumes capables qui offrent selon le cas :

- des volumes individuels évolutifs,
- des volumes permettant un regroupement d'activités diverses.

Ces volumes capables seront livrés bruts, fluides en attente, pour qu'ils soient adaptables et à un coût très modéré.

Afin de répondre à l'objectif d'accueil d'activités, le plafond de prix de vente à respecter pour les volumes capables monofonctionnels collectifs est de 1 000 € / m² de surface plancher, avec une place de stationnement incluse.

Les opérateurs se sont engagés au respect des coûts de sortie des locaux artisanaux.

La Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole se doteront de tous les moyens leur permettant de contrôler les objectifs fixés.



Figure 6 - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

3.4. LES ORIENTATIONS GENERALES DU PROJET URBAIN DE BORDEAUX BRAZZA

La philosophie du projet urbain

La philosophie du projet découle d'une part du site lui-même et d'autre part de la volonté partagée par Alain Juppé et Youssef Tohmé d'avoir un quartier qui soit adaptable et évolutif pour répondre aux imprévus et à l'évolution des besoins.

Les caractéristiques du site telles que le vis-à-vis avec la ville classée au patrimoine mondial, la position en bord de Garonne et le caractère inondable, les anciens sites industriels et leurs bâtiments, ont été vues comme des opportunités et des atouts sur lesquels s'appuyer pour concevoir le projet urbain.

Ainsi la présence de l'eau et de sols pollués donnent envie de s'élever avec les pilotis ou avec l'empilement des activités en rez-de-chaussée et des logements au-dessus, des maisons posées sur une dalle au-dessus du stationnement...

Ainsi la présence de la nature avec le fleuve, le parc aux angéliques, les coteaux donnent l'envie de poursuivre et connecter ces éléments paysagers et naturels avec la création de lanières boisées, de jardins, de vues...

La philosophie du projet proposé par Youssef Tohmé Architectes et Associés (YTAA) s'articule autour de quatre axes développés dans le plan guide :

- *Faire avec l'existant :*

L'histoire de La Bastide, au fil du temps, a façonné les terrains sur lesquels prend place le projet de Braza. La composition actuelle du foncier en lanières descendantes vers la Garonne est héritée du parcellaire agricole lié à l'inondabilité de la plaine de Garonne. Par la suite, ces terrains ont été remblayés pour permettre l'installation d'activités industrielles qui se sont inscrites dans ce parcellaire. Ces activités ont fortement et durablement pollué les sols. Elles ont laissé du bâti comme la halle en bois de l'ancien site Soferti, la cheminée du site de La Cornubia... Le changement climatique laisse ce secteur vulnérable aux inondations.

- *Un quartier paysage :*

Le quartier Braza doit s'intégrer d'une part dans le grand paysage, celui des coteaux de la Garonne et d'autre part dans le paysage plus proche des berges de la Garonne, dans le prolongement et la continuité du parc aux angéliques. Le projet doit participer à la constitution d'une rive droite plantée en vis-à-vis d'une rive minérale qu'est la rive gauche. Il doit permettre de faire le lien entre le fleuve, la voie ferrée dont la reconquête est imminente avec le projet Brazzaligne et les coteaux.

- *La création d'une nouvelle figure urbaine :*

Après une zone d'activités monofonctionnelle, il s'agit de constituer un quartier urbain mixte de cœur d'agglomération et d'intra-boulevards. La programmation compte des logements mais également des activités économiques de type artisanales en complément des bureaux, des commerces et des activités de loisirs.

Il s'agit d'avoir une forme urbaine qui accueille ces différents programmes, qui valorise la localisation de Braza et qui offre des qualités d'habiter pour les futurs habitants.

Le projet s'appuie sur les liens entre les programmes, entre les espaces, entre le bâti et le non bâti, avec le paysage.

- *La liberté et l'évolutivité des usages :*

Le quartier Braza doit permettre une multiplicité d'usages, connus ou inconnus à ce jour, et une appropriation du quartier par ses habitants et ses usagers.

Le parti paysager

Le projet paysager doit répondre à différents enjeux à différentes échelles :

- A l'échelle territoriale, le paysage du nouveau quartier Brazza s'inscrit dans les structures paysagères le long de la Garonne. Celles-ci forment de fréquentes lanières végétales perpendiculaires au fleuve et sont souvent composées de peupleraies.
- A l'échelle urbaine, le paysage du nouveau quartier doit assurer la liaison avec le Parc aux Angéliques, élément structurant de la rive droite.

Le dispositif majeur du paysage du projet urbain est constitué de grands mails de peupliers : ils évoquent ce paysage de peupleraies qui longent en amont la Garonne. Ces peupleraies forment les grandes masses structurantes de ce paysage. Elles prolongent le Parc aux Angéliques dans le nouveau quartier. Ces peupleraies composées d'arbres de grande hauteur aux troncs dégagés, amènent une grande transparence et ouvrent des grandes percées visuelles sur le Pont Chaban Delmas et le fleuve. Elles facilitent aussi d'une façon naturelle et directe l'accès au Parc des Angéliques.

Entre ces peupleraies, de grands bosquets d'arbres viennent compléter la structure paysagère du nouveau quartier. Ces bosquets d'arbres disposés d'une façon plus naturaliste sculptent l'espace et organisent eux aussi les vues vers la Garonne.

La construction de la structure paysagère est d'une grande simplicité spatiale : grandes peupleraies, bosquets d'arbres plus libres, vastes pelouses naturelles et une organisation des sols qui rappellent un parcellaire agricole lié à la Garonne. Ce langage paysager unitaire va garantir la cohérence d'ensemble des différents espaces extérieurs du nouveau quartier de Brazza, à toutes les échelles, qu'ils soient publics ou privés. Les espaces publics sont composés par le parkway, les lanières, les places et les rues. Les espaces privés sont eux composés par les jardins collectifs et les jardins individuels.



Figure 8 - YTAA

3.5. DESCRIPTION DU PROJET URBAIN DE BORDEAUX BRAZZA

3.5.1. *Un quartier paysage : les principes généraux des espaces non bâtis*

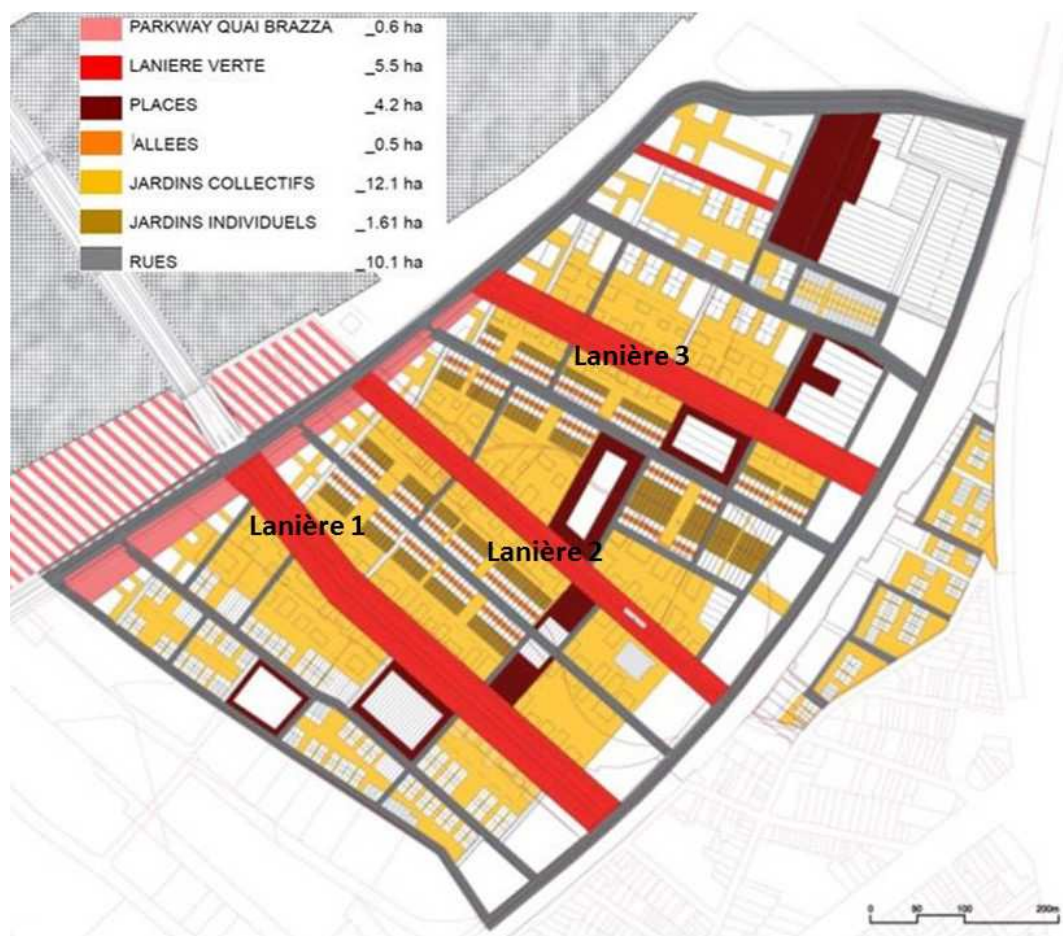


Figure 9 - - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

Le Parkway

Quai de Brazza à son passage dans le quartier de Brazza prend le caractère d'un parkway, voie structurante aux aménagements très paysagers. Côté Garonne, le quai de Brazza est longé par le Parc aux Angéliques et des parcelles aux usages privés au nord du Pont Chaban Delmas. Côté opposé, une bande de boisement de largeur variable prolonge le Parc aux Angéliques dans le nouveau quartier Brazza. Elle donne au quai de Brazza son vrai statut de parkway. Elle amorce aussi les lanières vertes. Cette bande à l'ambiance très végétale accueille les déplacements modes doux : les cheminements piétons et les pistes cyclables qui irriguent par la suite l'ensemble du quartier. Quelques éléments de mobilier tels des bancs peuvent accompagner ponctuellement ces cheminements. Cette bande peut aussi contenir des lieux plus spécifiques où se tenir, sorte de terrasses aux pieds des bâtiments qui longent la façade Garonne.

Cette bande qui longe le nouveau quartier se compose des différentes structures végétales qu'elle traverse. Deux types de plantations se retrouvent. D'une part, des peupleraies continuent les lanières vertes du quartier ou les grandes peupleraies du Parc aux Angéliques. D'autre part, des bosquets disposés de façon aléatoire, complètent le dispositif végétal qui se prolonge dans les jardins collectifs.

Cette bande dont la largeur varie entre 30 et 8 mètres de large, est plantée afin de favoriser la transparence visuelle de ces espaces. Le choix des essences se porte sur des essences et des variétés locales des bords de Garonne.

Des pelouses ou des prairies accompagnent ces boisements. Elles peuvent avoir des mélanges spécifiques propres aux pelouses naturelles et à certaines prairies basses. Celles-ci permettent un usage plus soutenu de ces espaces garantissant en même temps l'accessibilité et les usages piéton

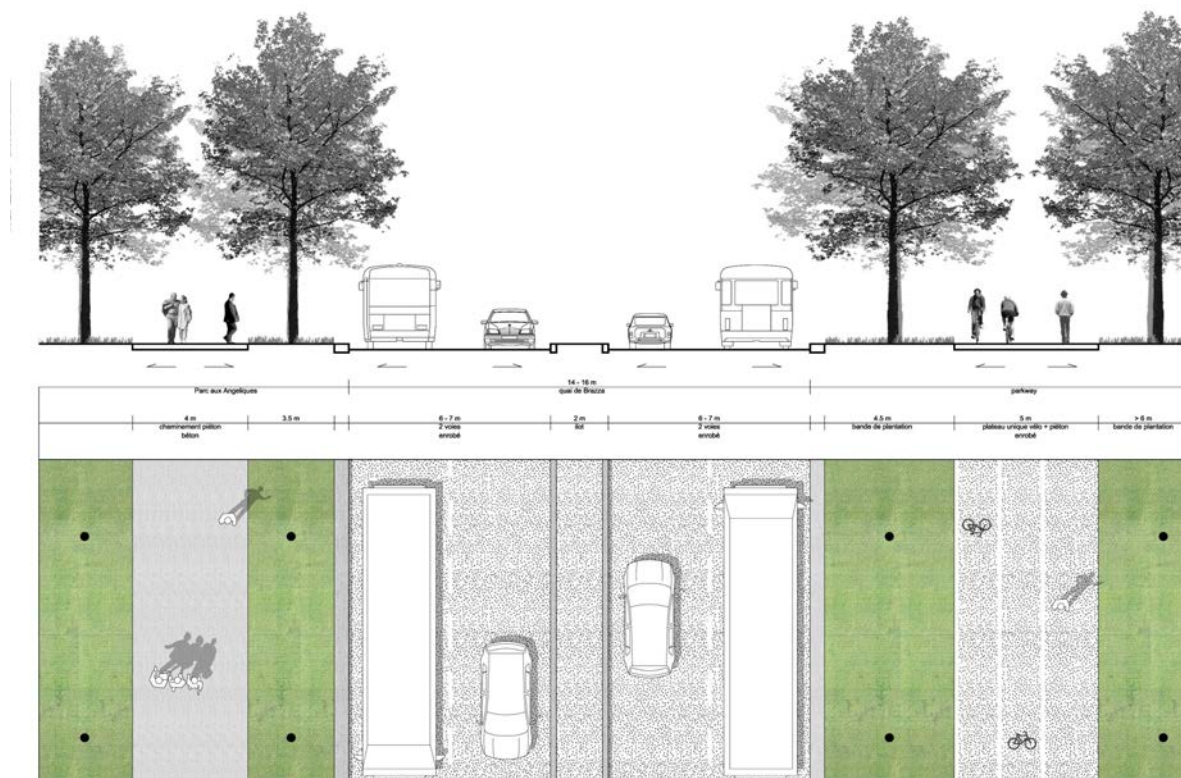


Figure 10 - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

Les Lanières

Ces espaces publics majeurs structurent le quartier de Brazza. Un paysage à très forte composante végétale s'y installe. Cet espace naturaliste renforce la singularité du lieu. Elles recréent par le paysage un lien entre la Garonne et le quartier.

Ces ambiances très végétales sont des lieux de promenades. Les lanières accueillent principalement les déplacements modes doux du quartier : les cheminements piétons et les pistes cyclables. Elles sont aussi des lieux où on peut s'installer. Des bancs peuvent accompagner ponctuellement les cheminements. Les vastes surfaces en pelouse sont aussi des terrains de jeux improvisés pour les habitants du quartier.

L'espace public des lanières est fortement planté par des arbres de haute tige qui favorisent la transparence visuelle de ces espaces. Disposés selon une trame de plantation régulière d'entre 6 et 8 mètres, les plantations occupent tout l'espace disponible. Le choix des essences se porte sur des peupliers dès que possible. Par leur croissance rapide, ils donneront tout de suite une présence végétale forte au quartier. Cette palette végétale est complétée par d'autres essences locales telles des chênes sessiles ou autres qui garantiront la pérennité de ces espaces dans le long terme.

Des pelouses naturelles accompagnent ces boisements. Elles peuvent avoir des mélanges spécifiques propres aux pelouses naturelles et à certaines prairies basses. Celles-ci permettent un usage plus soutenu garantissant ainsi l'accessibilité et les usages piétons.

Des noues longent longitudinalement les lanières à leurs extrémités. Elles sont interrompues quand elles longent d'autres espaces publics telles les places. Avec une géométrie et un profil fixe, elles participent aussi au traitement des limites entre les parcelles privées et les lanières vertes. Ces noues sèches seront plantées avec des graminées indigènes remontant sur les bords de la noue. Elles forment un système qui contribue à la gestion des eaux pluviales.

La palette végétale est issue de la flore endogène. Elle est composée d'une palette d'essences de ripisylve et d'essences forestières que nous retrouvons de façon naturelle dans le territoire bordelais sur les bords de la Garonne. Ce choix permet d'assurer la qualité du couvercle végétal, de sa résistance et de sa persistance dans le temps. L'utilisation de végétaux indigènes adaptés au sol et au climat bordelais minimise aussi les besoins d'entretien de ces espaces en les réduisant presque à une gestion forestière et en évitant l'usage de produits phytosanitaires. Toutes les plantations seront en pleine terre classique avec apports de terre végétale si le terrain en place n'a pas les qualités requises pour un développement.

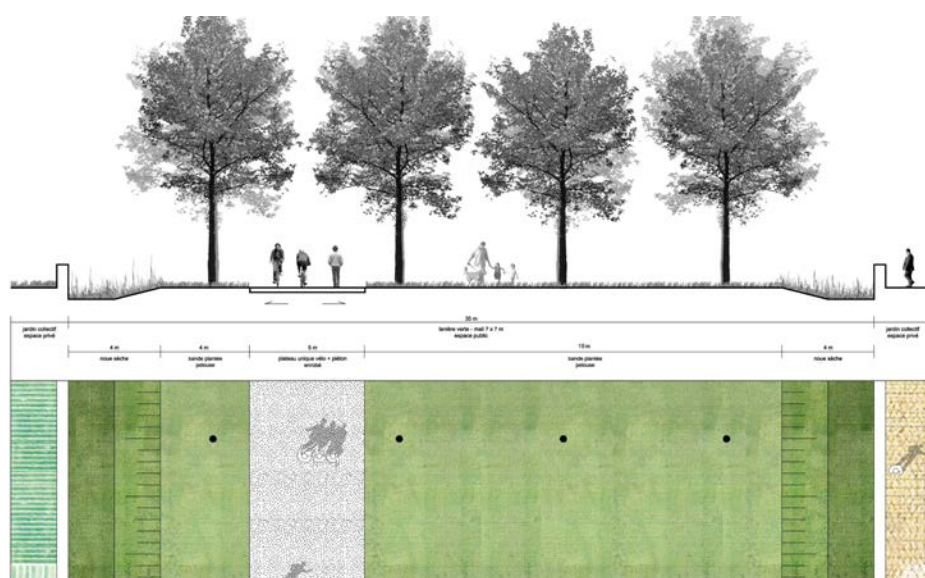


Figure 11 - Projet Lanière 3 / architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP : Lanière piétons et cyclistes sur le foncier Soferti

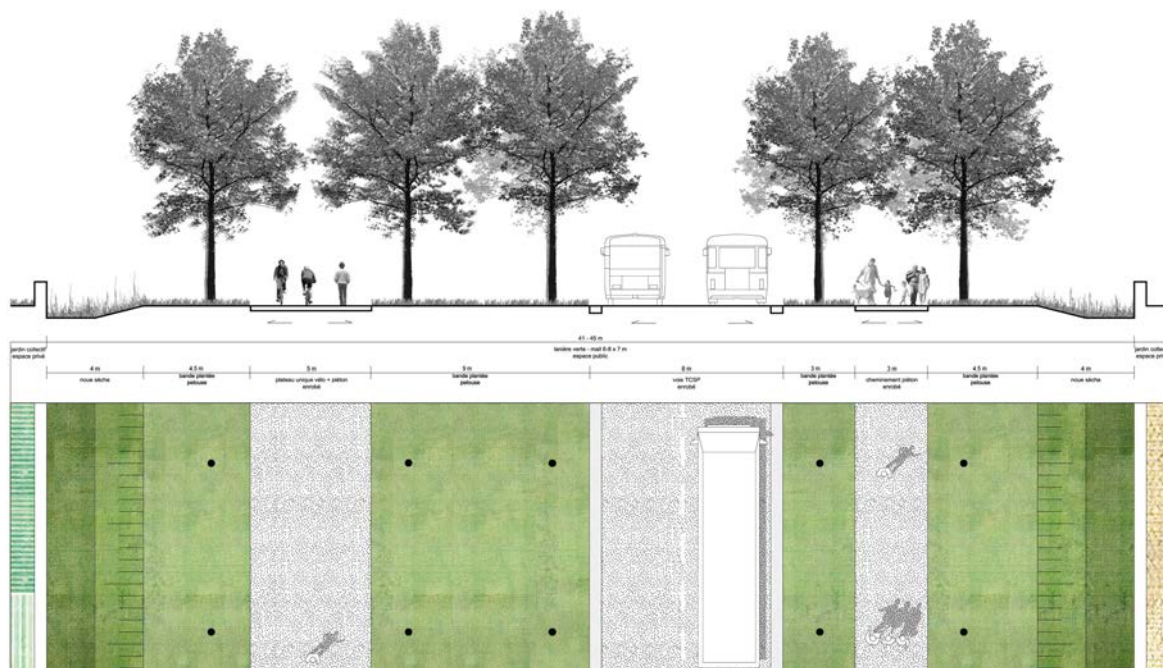


Figure 12 - Projet Lanier 1 / architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP : Au débouché du pont Jacques Chaban Delmas

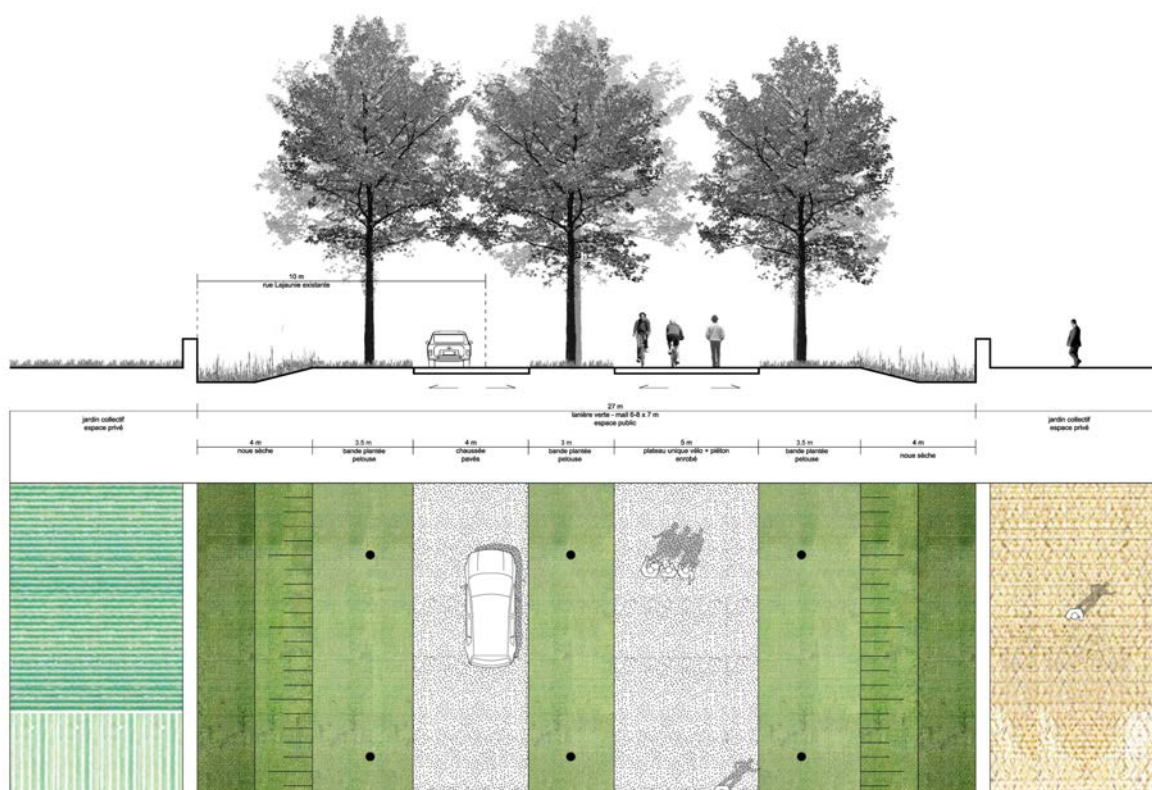


Figure 13 - Projet Lanier 2 / architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP : Au niveau de la rue Lajaunie

Les jardins privatifs à usage collectif

Les jardins collectifs sont des espaces aux ambiances assez intimes destinés à leurs habitants. Ce sont des espaces piétons où le vélo est autorisé. Des bosquets d'arbres plus naturalistes organisent et préservent les vues. En même temps qu'ils créent des vues longitudinales sur la Garonne et sur la lanière verte, ils préservent aussi les vues entre les différents bâtiments des logements collectifs et les jardins individuels pour éviter les vis à vis.

Le choix des essences se porte sur des essences locales de type ripisylve ou forestière. Ces essences caduques laissent passer la lumière en hiver et la filtrent en été en créant des ambiances de mi-ombre très particulières et d'une grande qualité. Au sol, un réseau orthogonal de cheminements piétons organise les circulations et les sols indépendamment des emprises des bâtiments sur pilotis. Ces sols, sorte de mosaïque, rappellent l'organisation des parcelles agricoles des bords de la Garonne. Il s'agit pour la plupart de pelouses naturelles et de prairies même si certains sols sont aussi minéraux type stabilisé ou autres. Ces sols accueillent des programmes et des usages très divers tels des jardins potagers, des aires de jeux ou de pique-nique et des terrains de sports ou autres.

Les espaces libres seront traités à l'échelle de l'îlot. Cet espace accessible à l'ensemble des habitants de l'îlot devra accueillir plusieurs usages. Les usages implantés doivent favoriser la convivialité et la rencontre des différents habitants. Pour devenir de véritables lieux de sociabilités et permettre une appropriation de ces espaces.

Il s'agit d'équipements et de mobilier divers : piscine, terrains de sports, tables de ping-pong, aires de pique-nique et barbecues en plein air, des aires de lecture et de repos, des jeux d'enfants, des jardins potagers entre d'autres.

Les limites de ces espaces sont traitées de façon à permettre la vue des piétons d'un espace extérieurs à un autre. Une seule typologie de clôture est prévue qu'il s'agisse des lanières vertes ou des autres espaces extérieurs.

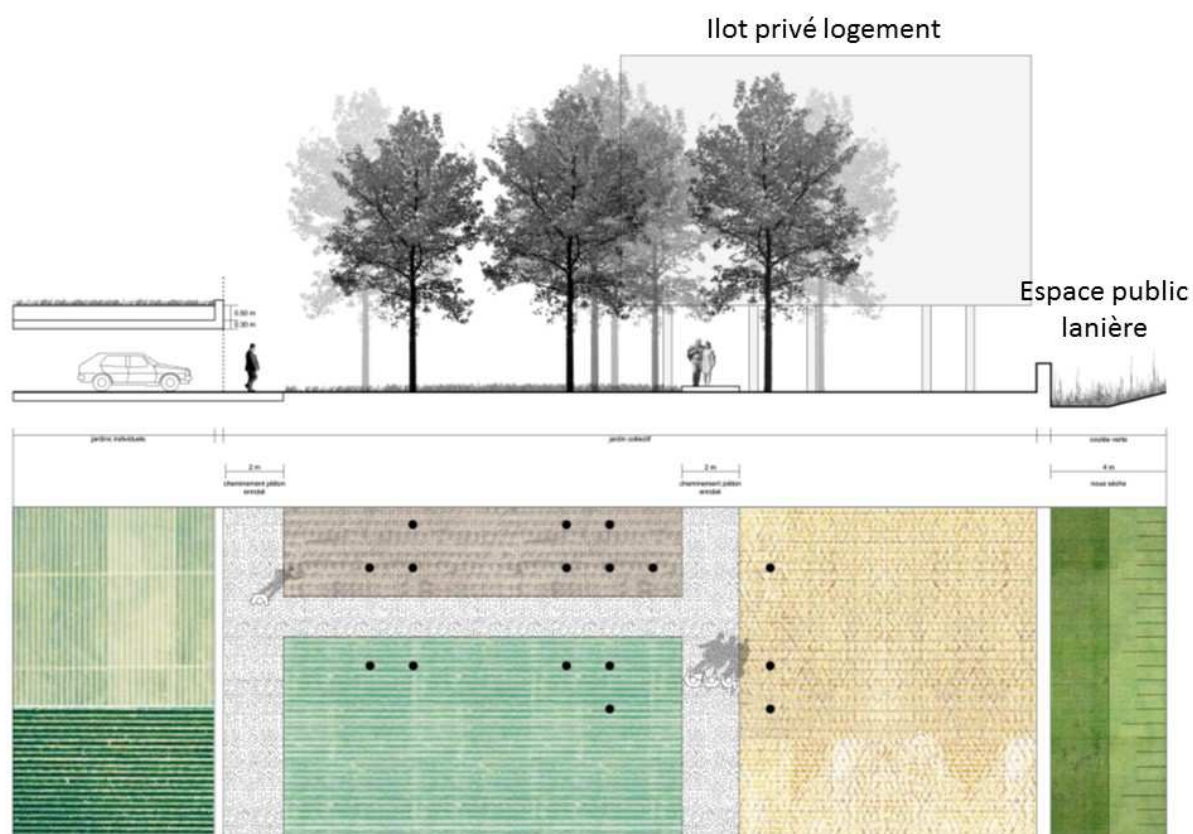


Figure 14 - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

Les jardins individuels

De petits jardins privés accompagnent les logements individuels. La plupart de ces jardins en balcon sur les jardins collectifs, sont sur dalle. Quelques un de ces jardins sont sur le terrain naturel.

Ces jardins sont majoritairement végétalisés. Ils se composent de deux parties bien distinctes : une première partie minérale type terrasse côté logement et une deuxième partie végétale type jardin. La partie type jardin sera totalement végétalisée.

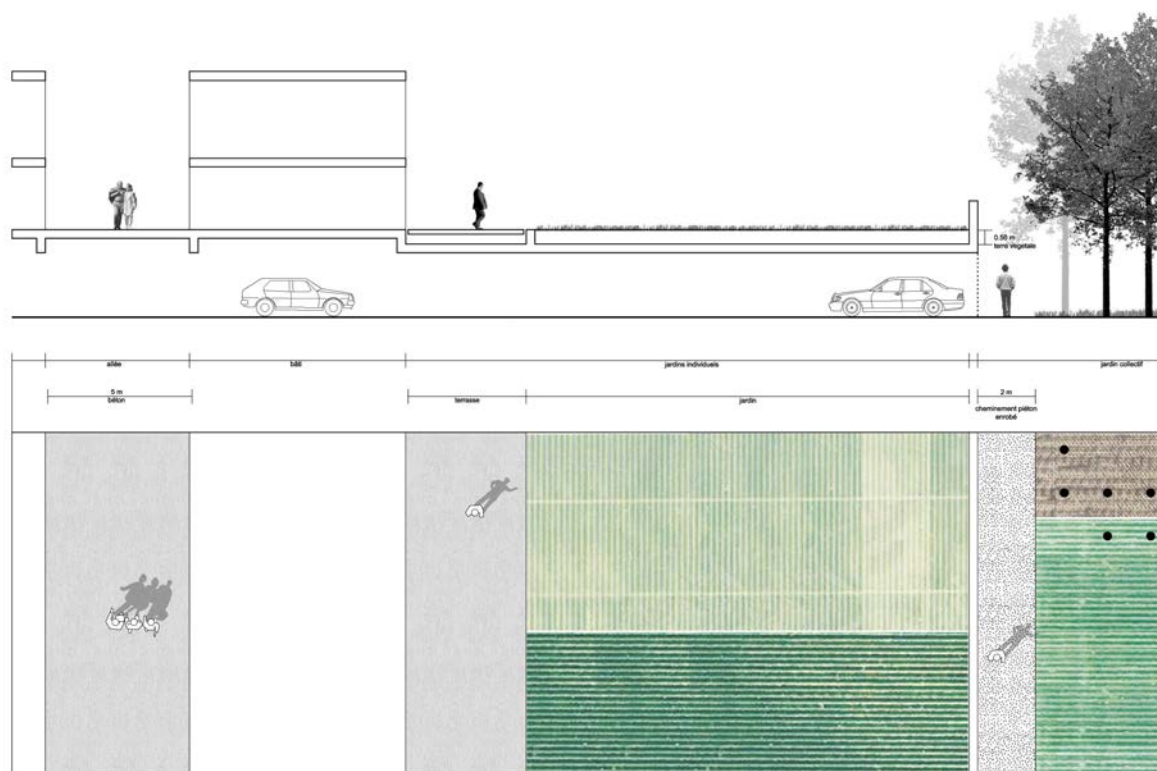


Figure 15 - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

Les Places

Un réseau de places crée un parcours à l'intérieur du quartier. Ces places, sorte de places bâties, accueillent des équipements publics dans leurs emprises. Elles ont pour vocation de devenir les vrais lieux de vie du quartier Brazza. Dans la tradition de beaucoup de places bordelaises, elles sont majoritairement en stabilisé. Un réseau de cheminements organise les circulations piétonnes principales et les parcours vélos. Ce réseau de cheminement se prolonge dans les jardins collectifs. Support de services et d'équipements, ces places sont des lieux de vie et de rencontre. Chacune possède son identité et ses usages propres.

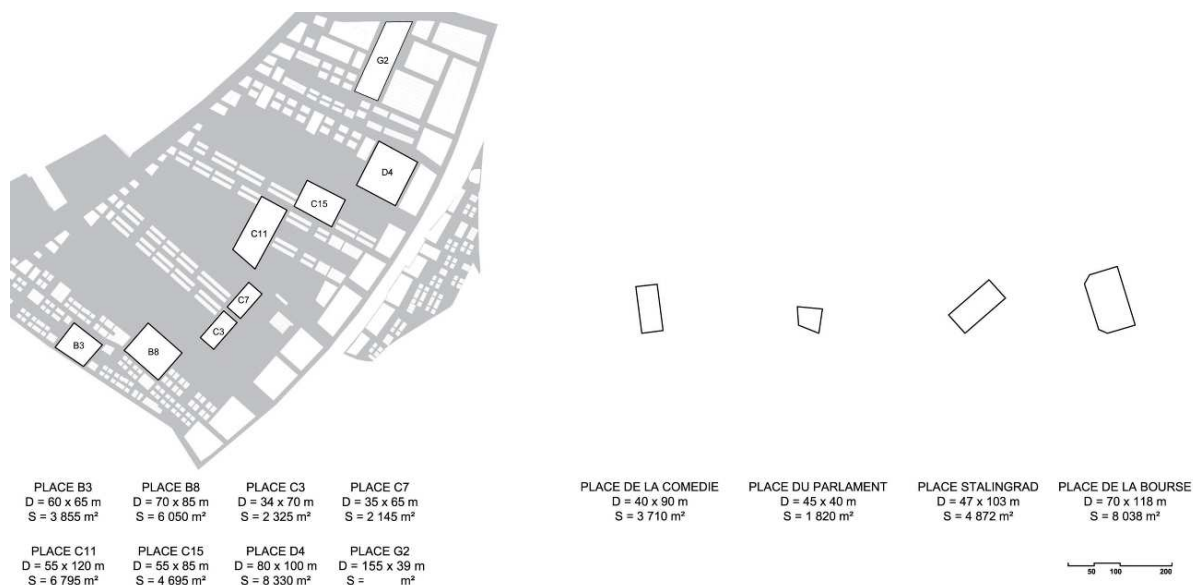


Figure 16 - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

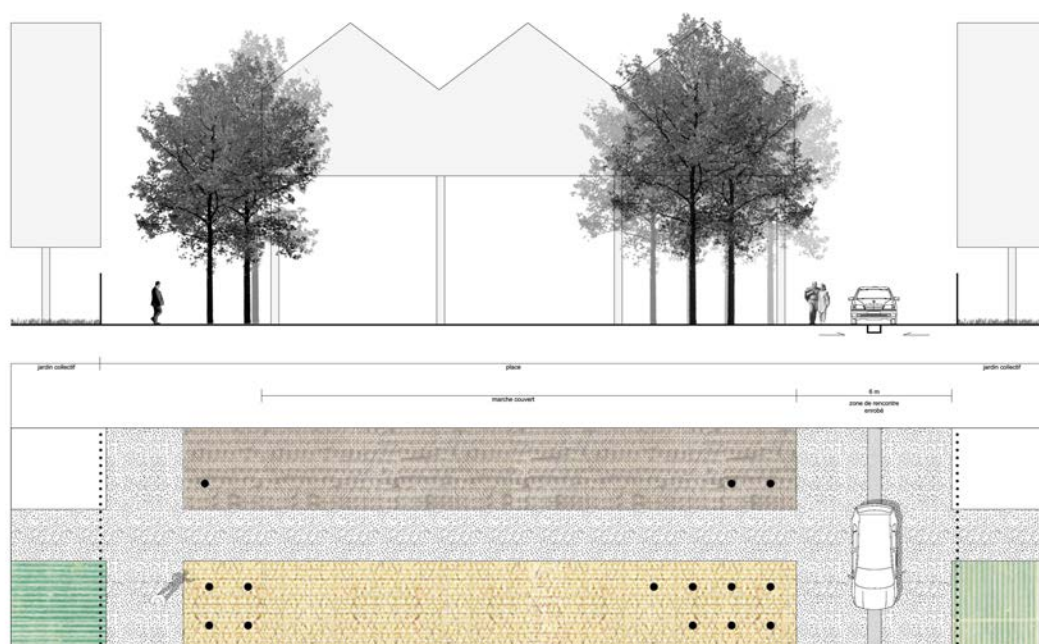


Figure 17 - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP : Place du marché.

Les rues

Des rues assez étroites traversent le quartier depuis la Garonne jusqu'aux voies ferrées. Ces percées visuelles très minérales créent des espaces au caractère fort qui font une sorte de contrepoids avec les autres espaces extérieurs fortement paysagers.

Ces rues seront en effet minérales à l'image du centre historique de Bordeaux. Le quartier de Brazza a une continuité morphologique au niveau des hauteurs. Le long de ces rues minérales s'alignent des logements individuels ou collectifs et des maisons capables.



Figure 18 - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

L'objectif est d'accueillir différentes façons de se déplacer sur ces espaces.

L'extraordinaire emplacement de Brazza permet à chacun de choisir son mode de déplacement pour son efficacité ou son plaisir, selon ses besoins.

Le quartier est traversé par le réseau express vélos et des transports en commun qui le relie au pôle multimodal de Cenon Pont Rouge, à la rive gauche via le pont J. Chaban-Delmas mais aussi au pont Saint-Jean ou au pont J.J. Bosc et à toute la rive droite. La circulation automobile s'organise au pourtour du quartier, en connexion avec les autres quartiers et les activités.

Un cœur de quartier apaisé :

- circulation des vélos et des piétons facile et sécurisée,
- vitesse limitée à 20 km/h, rues de 10 m à sens unique pour les véhicules, à double sens pour les cyclistes, piétons autorisés sur la chaussée.

Un quartier vélo :

- stationnement des vélos au plus proche des lieux de destination : parking public dédié aux vélos, arceaux pour tous types de vélos, le long des façades avec systèmes d'accroche permettant de libérer l'espace public,
- stationnement public réglementé en relation avec la circulation, les activités et les polarités,
- stationnement des habitants concentré au sein de bâtiments dont la réversibilité est anticipée pour adapter le bâti aux usages futurs et à l'évolution des mobilités,
- locaux vélos confortables, équipés (points d'attache, gonfleur...) et sécurisés dans chaque immeuble.

Il faut compter au titre de ces aménagements qui rendront possible ce large choix de mobilités :

- l'élargissement du quai de Brazza,
- l'élargissement de la rue Charles Chaigneau,
- l'élargissement et le prolongement de la rue des Queyries jusqu'à la rue Charles Chaigneau,

- les travaux d'aménagement des lanières 1 et 2.
- les travaux d'aménagement de la lanière 3,
- les travaux d'aménagement des places autour des équipements publics,
- l'élargissement du parc aux Angéliques.

Ces travaux concerneront à la fois les aménagements de surfaces et la réhabilitation et/ou la création des nouveaux réseaux rendu nécessaire par le projet Brazza.



Figure 19 - architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

3.5.2. Le stationnement : maîtriser la place de la voiture

Le projet prévoit l'aménagement de 400 places de stationnement public pour les véhicules sur les rues suivantes :

- Rue Chaigneau
- Quai de Brazza
- Rue de Queyries
- Sur la voie de 17 m

Le PLU prévoit également la réalisation d'une place de stationnement par logement.



3.5.3. Différentes façons d'habiter : les principes généraux des constructions

Les constructions du projet urbain Bordeaux Brazza présentent des typologies très variées, aussi bien pour les logements que pour les bureaux et activités. Brazza intègre cinq grandes typologies de bâtiments tous ouverts sur la nature.

- Les logements collectifs sur pilotis : installés au sein de jardins, au contact des lanières vertes, ils offrent un cadre d'habitat exceptionnel. Les pilotis sont volontairement hauts pour permettre les circulations et la vie sous les immeubles.



Figure 20 - YTAA

- Les échoppes du XXI^{ème} siècle : pour des personnes ayant besoin de maisons individuelles disposant d'un espace extérieur (terrasse ou jardin). Certaines sont accessibles depuis la rue, d'autres sont construites sur une dalle en R+1, les rez-de-chaussée accueillent les stationnements nécessaires aux échoppes et aux logements collectifs.



Figures 21 et 22 - YTAA

- Les immeubles en front de Garonne : de plain-pied, dans un cadre unique, face à la Garonne et à la ville de pierre, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.



Figure 22 - YTAA

- Les volumes capables : d'inspiration industrielle, ils accueillent des activités artisanales, des bureaux, du logement, des commerces, etc... Offrant de multiples possibilités d'aménagement intérieur, les volumes créent une liberté de programme au sein du bâti. Ils proposent des logements à aménager progressivement et à finir par leurs occupants. En effet, les constructions de volume capable présentent une enveloppe de bâtiment de haute qualité restant à aménager en son intérieur. Le principe est de concevoir des constructions évolutives présentant de la souplesse pour les aménageurs, aussi bien dans les fonctions (logements, activités...) que dans l'aménagement intérieur (loft, logements classiques...).

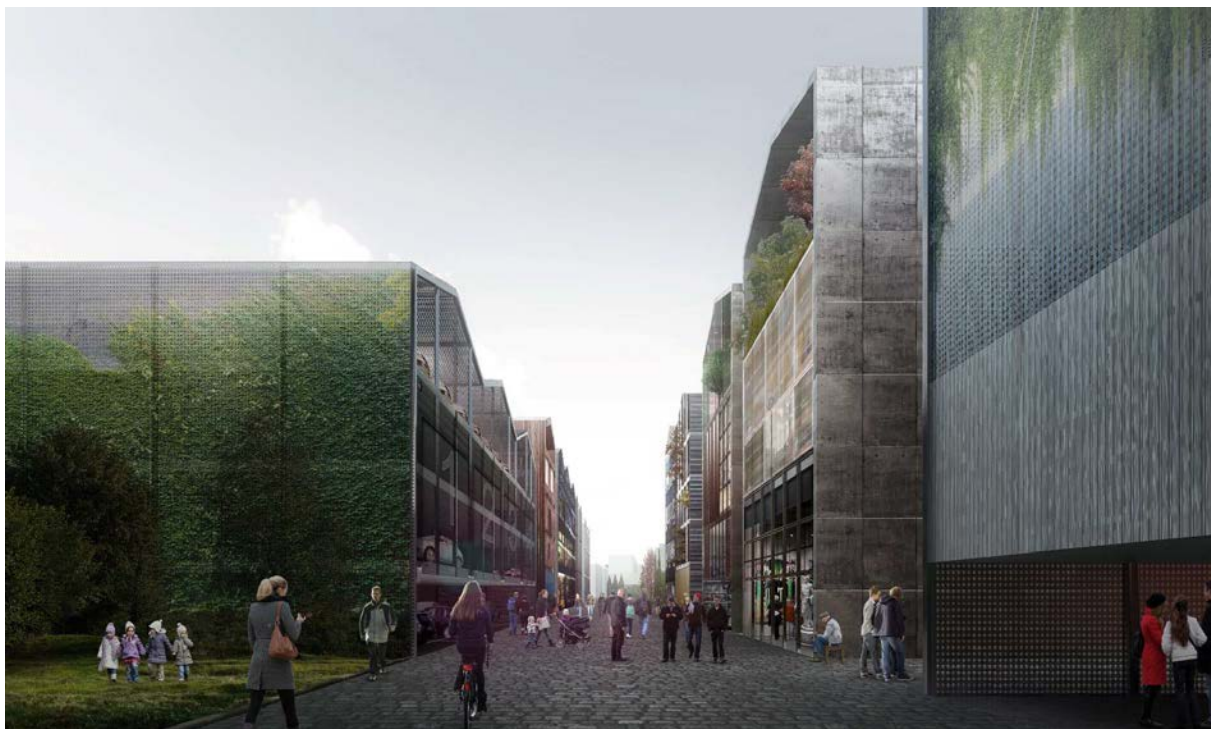


Figure 23 - YTAA

- Les logements sur la Brazzaligne : ils font face à la « Brazzaligne », quai intérieur aménagé pour le tramway, les vélos, les piétons, et les loisirs. Les logements collectifs bénéficient de larges ouvertures et les maisons sur les toits disposent de terrasses. Tous profitent de la vue sur le quartier Brazza et la Garonne au loin.



Figure 24 - YTAA



Figure 25 – YTAA / INGEROP / MDP

3.5.4. Un quartier attractif : de nouveaux équipements

Pour accompagner la création de nouveaux logements destinés à accueillir près de 8 000 nouveaux habitants, un nombre conséquents d'équipements publics sont prévus. Ces nouveaux équipements occuperont les places programmatiques.

Les équipements publics suivants seront réalisés par Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux pour les futurs habitants et plus largement pour les Bordelais :

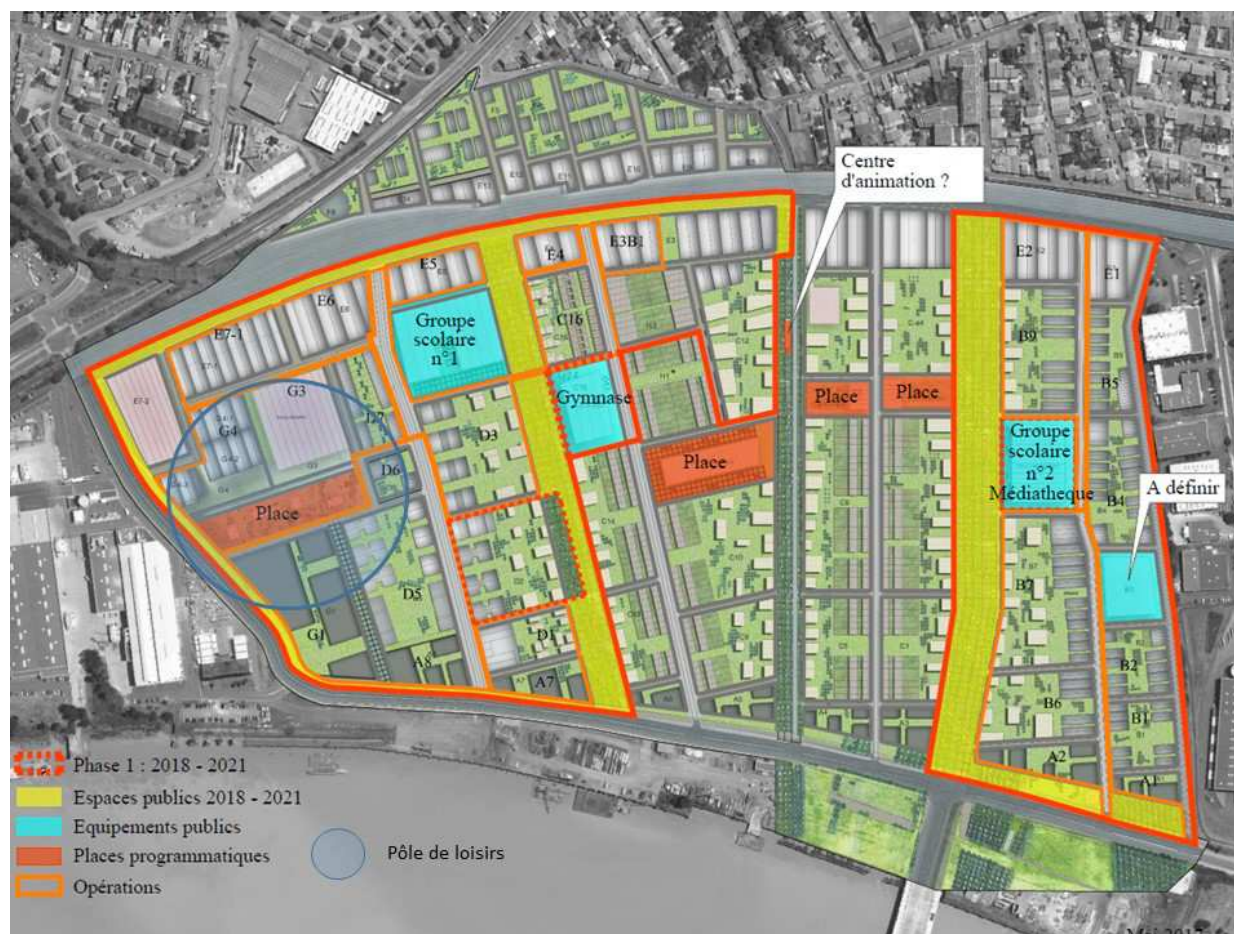
- deux groupes scolaires,
- une médiathèque,
- un gymnase,
- une crèche,
- une structure d'animation jeunesse-vie associative.

Des éléments restent à ce jour en cours de réflexion comme la localisation de la structure d'animation jeunesse qui pourrait prendre place à l'emplacement dans les locaux actuels de Dispano situés rue Lajaunie.

La place programmatique située à proximité de l'imprimerie de Sud-Ouest devait initialement accueillir une chaufferie pour le quartier. Dans la mesure où Brazza sera alimenté par la source géothermale du réseau de chaleur urbain Plaine de Garonne, une nouvelle programmation pour cette place est à l'étude.

Brazza étant destiné à devenir également un nouveau quartier de Bordeaux et de la Métropole, des équipements privés à destination de l'ensemble des habitants métropolitains mais également des visiteurs seront réalisés par les opérateurs :

- une salle de spectacle,
- un marché aux puces,
- une cathédrale des sports,
- plusieurs hôtels de nouvelles générations ouverts sur le quartier et porteurs d'activités pour le voisinage.



3.6. LE PLAN GUIDE PROPOSE A LA CONCERTATION

Figure 26 - Plan Guide, architecte Youssef Tohmé, paysagiste Michel Desvigne et bureau d'études INGEROP

