



**Pôle de la Proximité  
Direction territoriale de Bordeaux  
Service Développement Local**

**COMMUNE DE BORDEAUX**

**SECTEUR DES BASSINS A FLOT**

**BILAN DE LA CONCERTATION**

## Sommaire

### I – Le déroulement de la concertation

- 1) Les enjeux et objectifs
- 2) Les modalités de la concertation

### II – Les apports de la concertation

### III - Bilan des remarques et prise en compte de la concertation dans le projet

#### I – Le déroulement de la concertation

##### 1) Les enjeux et objectifs

Le site des Bassins à flot est un site majeur, qui en accompagnement du nouveau pont Bacalan-Bastide et du tramway devra marquer l'évolution urbaine de la Ville et de l'agglomération en ce début de 21<sup>ème</sup> siècle par un projet ambitieux et de grande qualité et contribuer au développement des territoires du Nord de l'agglomération.

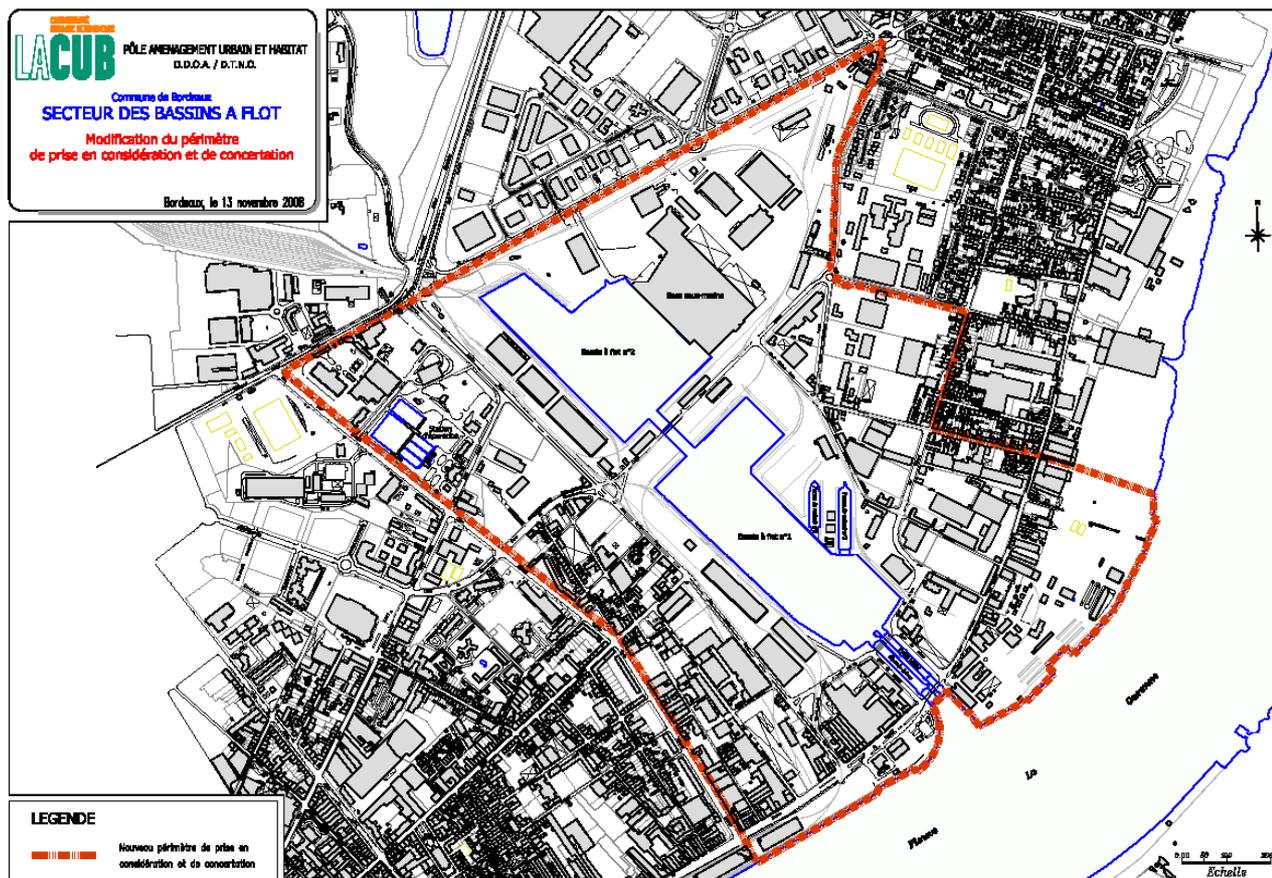
L'opération d'aménagement envisagée par la Communauté Urbaine et la Ville de Bordeaux devra se fonder notamment sur les grands enjeux déjà connus et intégrés dans le PLU communautaire, à savoir :

- ⇒ valoriser un potentiel foncier important en bénéficiant de deux infrastructures majeures, le tramway et le pont Bacalan-Bastide,
- ⇒ permettre le prolongement et le retournement des quais vers les Bassins à flot afin d'assurer une continuité urbaine avec le centre ville,
- ⇒ valoriser le site exceptionnel des Bassins à flot,
- ⇒ développer l'offre de logements, notamment de logement social en centre ville grâce à la reconquête de friches urbaines,
- ⇒ renforcer le potentiel économique du site
- ⇒ assurer la continuité des espaces de loisirs entre les aménagements des quais et le Lac.

Différents éléments ont conduit à reconsidérer la stratégie publique d'intervention sur le secteur en élargissant le périmètre de prise en considération et de concertation relatif au projet urbain global, défini antérieurement dans le cadre d'une délibération du Conseil de communauté n°2004/0304 en date du 30 avril 2004. La nécessité d'aménager le secteur des Bassins à flot par la mise en oeuvre d'une opération d'aménagement demeure, de même que certains objectifs fondamentaux tels que l'appartenance de ce quartier au site fluvial et portuaire et donc la réhabilitation et la mise en valeur de l'espace portuaire, ou encore l'aménagement d'espaces publics de qualité en cohérence avec le fonctionnement du quartier (restructuration nécessaire de la rue Lucien Faure, reconfiguration de la Place Latule).

C'est dans ces conditions que la CUB en relation avec la ville de Bordeaux, a souhaité associer les riverains, les futurs habitants, les associations et autres personnes concernées à la réflexion sur le projet d'aménagement des Bassins à flot.

Par délibération n°2009/0018 du 16 janvier 2009, le Conseil de Communauté a décidé d'élargir le périmètre de concertation et de prise en considération du projet d'aménagement du secteur des bassins à flots à Bordeaux (ci joint), conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.



Le territoire de 162 hectares concerné est délimité selon le plan ci-dessus :

- au nord, par le boulevard A.Daney et la place Latule
- à l'ouest par le Cours E. Vaillant et la rue Jean Hameau
- à l'est par le Cours Dupré de Saint Maur, la rue de New York, la rue Blanqui et la rue Delbos
- au sud par La Garonne

L'aménagement du secteur des Bassins à Flot devra poursuivre les objectifs de développement urbain et d'aménagement durable suivants, souhaités par la Ville de Bordeaux et la Communauté Urbaine :

- La définition d'une morphologie urbaine et architecturale innovante apte à garantir l'insertion au sein des différents bâtiments ou îlots d'éléments indispensables à l'animation du quartier,
- L'inscription du plan d'urbanisme dans la poursuite de l'armature urbaine et des grands tracés de la Ville, dans le respect des engagements de la Ville et de la CUB vis-à-vis du classement au Patrimoine Mondial de l'Unesco et dans une démarche d'interrelations entre les différents territoires composant ce site,
- La mise en oeuvre concrète des principes de développement durable dans la logique du Grenelle de l'Environnement et plus particulièrement sur les aspects des politiques énergétiques, d'éco construction, de mixité de flux et de déplacements modaux, ou encore de densité et de mixité urbaine fonctionnelle et sociale,
- L'amélioration de la qualité urbaine du site et la valorisation des grands éléments de composition de l'espace public, au travers notamment des problématiques de gestion du stationnement, et d'inscription d'une armature végétale lisible
- La mise en oeuvre d'une véritable stratégie économique permettant notamment le maintien des activités existantes, et le développement d'une économie tertiaire créative. Le PAE des Bassins à flot a été instauré le 26 mars 2010 approuvant le plan guide élaboré par l'Agence Nicolas Michelin, un programme de construction et un programme des équipements publics.

## 2) Les modalités de la concertation

Cette concertation s'est effectuée conformément à la délibération n°2009/0300 du Conseil de Communauté en date du 29 mai 2009, en étroite association avec la Ville de Bordeaux.

- Un registre et un dossier, en deux exemplaires, ont été respectivement déposés :

- l'un à la mairie de Bordeaux,
- l'autre au siège de la Communauté urbaine.

Ils ont été consultables par le public aux jours et aux heures d'ouverture des bureaux, en vue de recevoir les observations et suggestions éventuelles.

Par ailleurs, les éléments du dossier de concertation étaient disponibles sur le site Internet de la Communauté urbaine dédié aux démarches de concertation sur les grands projets de l'agglomération (<http://participation.lacub.fr/>). Le site a été créé spécialement pour permettre aux internautes d'accéder plus facilement aux pièces du dossier de concertation et de pouvoir s'exprimer directement sur ce site. Les contributions apportées sur ce site Internet ont été analysées et classées de la même manière que les observations des registres.

- Des réunions publiques, co-animées par la Communauté urbaine et la Ville de Bordeaux sous la forme d'ateliers de concertation et de réunions sur site, ont été organisées au fur et à mesure de l'élaboration du projet. Elles ont permis la rencontre et l'échange d'idées et d'informations entre les différents acteurs concernés par le projet : CUB, Ville de Bordeaux, habitants, associations locales. Chaque date de réunion a été portée à la connaissance du public par des parutions dans la presse locale et mises en ligne sur les sites Internet des collectivités. La Ville de Bordeaux a aussi utilisé ses propres moyens de communication pour informer les habitants (distribution d'invitations, utilisation des panneaux d'affichage lumineux...).

Généralement, les réunions publiques s'appuyaient sur des supports power point et étaient animées sous forme de tables rondes, en présence du Maire-adjoint de quartier. Les apports de différentes séances de concertation ont fait l'objet de l'édition par la Ville de trois livrets bleus, reprenant les principales idées évoquées par thèmes et illustrées de verbatims.

La concertation a été ouverte 19 juin 2009 selon les modalités arrêtées par délibération du Conseil communautaire du 29 mai 2009. Elle a été clôturée le vendredi 08 juin 2012 à 16 heures.

## 3) Méthodologie du bilan

Après avoir recensé les modalités d'organisation de cette concertation, le présent document fait le bilan des échanges et des contributions à l'élaboration du projet. En effet, à l'issue de la période de concertation, la Communauté Urbaine de Bordeaux a rassemblé l'ensemble des expressions du public contenues dans les registres, comptes rendus des réunions publiques et ateliers de concertation, livrets édités par la Mairie, messages électroniques laissés sur le site <http://participation.lacub.fr/>. Ainsi la Communauté Urbaine de Bordeaux a procédé, tout au long de la concertation, à un travail d'analyse des avis, des questions, remarques, critiques, analyses et suggestions.

Ce document présente les avis formulés par les habitants du secteur afin de rendre compte de la participation des citoyens. Il constitue un outil d'aide à la décision des élus à partir d'un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions, qui permet à la Communauté urbaine d'arrêter un projet qui prendra en compte les problématiques évoquées lors de la concertation. Enfin, il vise à informer les habitants du secteur et autres acteurs concernés sur le bilan de la concertation et sur la prise en compte de leur avis dans le projet global.

## II – Les apports de la concertation

- **Atelier de concertation du 09 décembre 2008 – Définition des fondamentaux du projet**

### Les Bassins à flot dans la Ville?

Autrefois délaissé par la ville suite à l'abandon de la majeure partie des activités industrielles, ce secteur est remis au devant de la scène par la mise en service de la ligne B du tram jusqu'aux bassins et l'arrivée du nouveau pont Bacalan-Bastide. Si le tram est jugé comme un outil de reconnaissance voire de connaissance du nord de l'agglomération en désenclavant cette partie résiduelle de la ville, l'arrivée du pont Bacalan-Bastide est quant à elle un peu plus controversée car elle n'est pas seulement appréhendée comme un facteur de cohésion des territoires bordelais mais bien aussi comme un élément perturbateur du quartier (nuisances automobiles, paysagères...).

Par conséquent la question du pont devient inhérente au fil du débat à l'aménagement de la rue Lucien Faure qui devra assumer toutes les problématiques causées par la mise en service du pont (ex. éviter un effet de barrière causé par le trafic). Enfin, le rapprochement du secteur des bassins à flot opéré en premier lieu par le tram ne doit pas être source de standardisation du lieu: le fait d'appartenir enfin à la ville et sa centralité ne doit pas s'accompagner d'une perte d'identité du lieu.

Pour les personnes présentes « *les bassins à flot ne sont pas loin du centre ville* » mais pour autant « *on ne les inclut pas dans la ville* » alors que ce devrait être le cas puisque les Bassins à flot se trouvent « *à l'intérieur du même rayon géographique* » que le reste du centre ville de Bordeaux. S'agissant de l'accessibilité en tramway, les usagers présents parlent encore de véritable « *gymcana, pas facile du tout* » pour se rendre à Bacalan alors que les Bassins à flot sont pour eux un « *lieu de communication* » mais aussi « *un endroit à visiter* ». Certains évoquent même un effet persistant de « *coupure* » avec le reste de la ville.

Un habitant se félicite d' « *avoir fait le pari d'acheter à Bacalan* » mais estime « *qu'il y a du travail pour aménager le quartier où on doit pouvoir tout faire au quotidien : travailler, se promener et habiter* ». L'expression de « *situation géographique d'avenir* » est employée notamment au plan commercial grâce à la présence de vastes espaces de stationnement. Les BAF sont perçus comme « *la continuité et la suite logique des quais de Garonne* » réaménagés qui ont permis aux bordelais de « *redécouvrir le fleuve* ».

L'arrivée du pont est perçue de façon mitigée dans l'ensemble : « *ce n'est pas un gros avantage même si cela sera commode* » ; « *ça va amener de la pollution et nous couper du reste de la ville !* » ; « *les deux piles du pont ne seront pas jolies et vont abîmer le port de la lune* ». La crainte majeure concernant la future liaison Bacalan-Bastide est qu'elle ait pour conséquence de « *trancher* » le quartier des BAF. Aussi, il ressort des réactions exprimées que « *les architectes doivent trouver des astuces pour que le pont ne soit pas une barrière infranchissable* ». Enfin, il est fait référence en négatif aux « *commerces des quais devant lesquels les gens filent sans s'arrêter* », effet tunnel qu'il faudra éviter sur les Bassins à flot avec des boulevards trop urbains.

En résumé, les Bassins à flot sont, pour les participants, de plus en plus un quartier du centre ville à part entière grâce au tramway qui procure de la proximité mais les accès du futur pont ne doivent pas couper le secteur du reste du centre ville et constituer une nouvelle nuisance.

### Le futur quartier des Bassins à Flot, une nouvelle manière de se déplacer ?

De par sa position stratégique, le secteur détient une fonction de passage qui sera bien évidemment renforcée par la mise en service du pont. Ce territoire principalement traversé est donc appelé par les participants à être investi et pratiqué par l'instauration de cheminements doux. De plus, la poursuite du réseau de transport est encouragée, avec même la proposition de navettes fluviales. En ce qui concerne les flux de déplacements locaux, l'idée d'un partage de la voie publique fait consensus. Ainsi le principe d'une circulation intense et raisonnable, préservé des gros flux routiers (ex. poids lourds) dans le secteur des bassins à flots est plébiscité.

A l'intérieur du futur quartier des Bassins à Flot, les personnes évoquent « *des voitures enfin immobiles dans les parkings* » dans le cadre d'un réel partage de l'espace entre automobiles et mode de déplacement doux. Le concept « *d'écoquartier partagé* » est décliné comme un idéal où circuleraient uniquement « *des petites voitures électriques à faible allure* ». La limite d'un mode strictement piéton est rappelée notamment pour les « *personnes âgées chargées qui auront du mal à rentrer chez elles si la distance est trop longue* ».

Un antagonisme est aussi perceptible entre les habitants du quartier présents et les commerçants qui témoignent eux a contrario de l'importance d'une « *accessibilité automobile et de la préservation des parkings pour la vitalité de leur activité* » qui s'appuie justement sur cet atout de facilité d'accès. Un consensus semble néanmoins émerger sur l'idée de « *circulation interne peu intense et raisonnable* » dans le secteur des BAF. Un riverain décrit un mode idéal de construction avec « *des petites maisons en façade des bassins, bordées devant par des allées piétonnes et avec à l'arrière, cachées, les voitures garées* ».

En résumé, il est impératif de conserver une réelle circulation automobile à l'intérieur du quartier des BAF au moins pour les commerces mais il faudra aménager les futures voiries de telle sorte que la place de la voiture y soit réduite.

### **Les Bassins à Flot, un quartier actif ?**

Les participants jugent de manière consensuelle l'intérêt économique du quartier et le nécessaire maintien de l'activité nautique aux bassins à flots. Une certaine notion de diversité économique n'est cependant exclue, il est jugé important de développer sur le site des activités encore pionnières au sein de l'agglomération (ex. pépinières d'entreprises). De plus, l'aménagement des bassins doit s'inscrire dans la dynamique de promotion des territoires en devenant un nouveau lieu du tourisme bordelais.

De fait, cette grande opération doit être pour un exemple de reconversion en devenant un vrai pôle culturel au travers par exemple de la base sous marine. Il est enfin abordé la question de la vie étudiante sur le site : bien qu'étant un important lieu de résidence des étudiants, il jugé dommageable que le secteur ne soit très peu pratiqué par cette population dynamique.

La notion d'activité renvoie dans la discussion naturellement et directement à celle de « *pôle nautique* » pas assez développé selon certains qui imaginent de « *magnifiques pontons dédiés en grande partie à la navigation de plaisance* ». S'agissant d'architecture nautique, on parle de créativité « *pour faire un truc formidable en la matière* » sur les Bassins à flot. Il y a « *peu d'endroits comme ça en France* » et la réhabilitation des « *radoubs* » serait une idée qui paraît intéressante au plus grand nombre. Une réticence forte est par contre exprimée par rapport à toute industrie en lien avec le nautisme car celle-ci est « *synonyme de nuisance en tout genre* ». En outre, les personnes autour de la table s'accordent sur l'intérêt de conserver les hangars en les réaffectant à des « *activités artisanales ou d'arts par exemple comme des ateliers de porcelaine* ». Tous approuvent aussi l'idée d'un « *équipement culturel ou sportif nouveau d'envergure qui signifierait le quartier sans le phagocyter ou l'écraser* ». On évoque la création d'un « *musée de la vigne* » ou d'une salle de spectacle. Une habitante développe sa vision détaillée de la base sous marine qui serait « *végétalisée et recouverte de jardins* » en guise de réappropriation de ce site inutilisé.

En résumé, il convient selon les participants de conserver et développer la plaisance tout en implantant un équipement culturel ou sportif majeur via la possibilité originale de camoufler la base sous marine en la végétalisant.

### **Quel cadre de vie pour les Bassins à flot ?**

Les débats se portent sur le traitement de la rue Lucien Faure qui se veut être un axe névralgique s'il permet le lien entre les quartiers des Chartrons et Bacalan par l'entremise des bassins. La volonté d'une pluri fonction des activités est affichée dans l'optique de pérenniser ce lieu et faire qu'il ne soit pas régi par les mouvements pendulaires des futures populations résidentes. L'idée générique qui ressort de ces discussions est bien de valoriser au maximum la présence de l'eau au cœur du quartier en la percevant et en la pratiquant. Enfin, les participants attendent de ces futurs aménagements une fonction socialisatrice autour d'équipements fédérateurs favorisant aussi bien les activités diurnes que nocturnes (ex. équipements sportifs, équipements pour la jeunesse, équipements pour les seniors, etc.).

Le souci des riverains qui prennent la parole se porte immédiatement sur le traitement des pieds d'immeuble via des commerces le long de la rue Lucien Faure après la création du pont qui devront être qualitatifs et contribuer à casser la linéarité de la rue. « *Il faut créer à tout prix des contre allées* » à la rue Lucien Faure afin de générer des nouveaux lieux de vie et de passage. On parle même d'espace de loisir « *un peu comme une marina où les gens auraient l'impression d'être en vacances* » compte tenu de la prédominance de l'élément aquatique dans le paysage. Le leitmotiv « *No parking no business* » revient aussi dans les propos en rappelant que « *nos générations de seniors sont très attachées à la bagnole* » mais il faut ménager « *certaines espaces sans voitures* » car ce quartier neuf doit être conçu « *pour deux ou trois générations au moins* ». La crainte de constituer à terme un nouveau « *quartier dortoir s'il y avait trop de logements et pas assez d'activité* » est aussi rapportée par certaines personnes.

L'implantation de bureaux et un juste équilibre dans la part réservée à l'habitat sont discutés de même que la nécessité qui se dégage de maintenir la vie nocturne et la fonction festive des Bassins à flot existant actuellement. « *On ne veut pas d'une ZAC commerciale, on veut une nouvelle ville* » sont les phrases qui font sens au cours de cette réflexion collective et qui insistent sur le savant dosage à trouver entre activités et logements.

En résumé, la venue de commerces en pieds d'immeubles sur la rue Lucien Faure réaménagée sera indispensable mais viable à la seule condition de créer des contre-allées reliant de vastes espaces piétons. Les habitants des Bassins à flot aspirent à une « nouvelle ville » réellement mixte dans ses fonctions d'habitat, de bureaux ou d'espaces de loisirs (cinéma, artisanat d'art).

### **Le futur quartier des Bassins à flot, un patrimoine à faire évoluer ?**

Cette question fait bien entendu référence au classement d'une grande partie du territoire bordelais au patrimoine de l'Unesco en 2007. Sur cette question, les participants pensent que ce classement ne doit pas être un frein à la modernité mais bien une exigence de qualité et de cohérence avec l'identité du site dans la réalisation des futurs aménagements. L'aspect patrimonial qui ne paraît pas évident aux participants ne doit en tout cas selon eux pas entraver la transformation nécessaire du secteur des Bassins à flot. « *Le classement UNESCO ne doit pas être un frein à la modernité* » et le pont programmé « *doit se faire et rester à une hauteur raisonnable par rapport à l'eau pour ne pas dénaturer le site* ». « *On ne veut pas d'une ville musée* » sont les termes qui représentent le mieux cette retenue des habitants qui perçoivent mal quels bâtiments sont dignes de conservation à part quelques ouvrages d'art comme les écluses par exemple.

Les personnes se montrent peu attachées aux bâtiments eux-mêmes comme les silos jugés « *moches et délabrés* ». S'agissant de la future forme des immeubles à créer, tous affirment la nécessité de limiter la hauteur surtout en bordure des bassins et refusent catégoriquement des volumes élevés en R+6 ou R+7.

En résumé, les participants sont assez critiques vis-à-vis du classement UNESCO et sceptiques sur la valeur patrimoniale représentée par le bâti existant. Sauf quelques ouvrages hydrauliques, ces aspects liés au passé ne doivent pas obérer selon eux les conditions de mutation future de ce secteur qui doit changer.

- **Réunion du 6 juillet 2009**

L'architecte-urbaniste Nicolas Michelin, retenu par la CUB, présente l'ambiance qu'il souhaite donner au futur quartier des Bassins à Flot.

- **Atelier de concertation du 30 novembre 2009**

Suite à une visite sur site commentée par Nicolas Michelin sur les enjeux, objectifs et points fondamentaux du projet, les participants émettent leur avis. De façon générale, les participants ont accueilli favorablement les propositions de Nicolas Michelin qui prévoient une mixité des fonctions à l'îlot, avec notamment l'articulation habitat-commerce-emploi. Les habitants s'interrogent sur la présence d'équipements publics telles que des crèches ou des écoles qu'ils jugent tout à fait nécessaires au regard du futur apport de population sur le quartier. La présence d'équipements dans chaque îlot leur semble intéressante. La question de l'architecture globale du projet a fréquemment été posée et de ce qui, aux Bassins à flots, sortira de l'ordinaire, et qui rendra ce lieu unique.

Les participants ont un aperçu favorable de l'îlot qui leur a été présenté. Ils ont apprécié le maintien du Garage Moderne comme lieu culturel et associatif, mais ils se demandent quel sera le statut à long terme de ce lieu (propriété publique/privée ?). De manière plus pratique, certains se sont interrogés sur la luminosité des jardins à l'intérieur des îlots.

Les participants se sont parfois posé la question du stationnement sur rue, pour les clients des différents commerces et activités présents en rez-de-chaussée des îlots. Il semble important que l'offre en parkings soit suffisante pour répondre aux besoins futurs des entreprises et de maintenir l'activité économique, mais sans doute aussi de modifier les autres bâtiments existants tout en maîtrisant les prix pour ne pas « mettre dehors » les utilisateurs actuels.

## Quelle place donner aux activités industrielles et nautiques ?

Certains participants trouvent qu'il existe une incompatibilité avec l'image du nouveau quartier et que ce sera difficile à mettre en œuvre en raison de la mixité fonctionnelle souhaitée sur tous les îlots.

Pour d'autres il est impératif de garder un patrimoine actif et c'est aussi de patrimoine humain dont on parle. L'idée de garder des espaces interstitiels, en friche, libres pour le développement ultérieur d'autres activités industrielles, qui sont des activités qui exigent de l'espace. Pour deux participants, le souhait est de ne pas transformer le quartier au point d'en faire « *un village d'indiens pour le nautisme* ».

Un participant évoque sa crainte que le projet proposé ne fasse augmenter considérablement le prix du foncier. C'est donc une question qui doit être abordée très en amont de la réalisation du projet urbain, notamment pour permettre aux activités existantes de se maintenir sur site et donc de conserver un outillage portuaire actif. Finalement pour certains le génie du lieu évoqué par N. Michelin c'est plus que la préservation du patrimoine bâti, dans la mesure où les bassins à flots sont « *un véritable espace de rupture de charge* » entre les quartiers des Chartrons et de Bacalan.

Un participant évoque l'idée de transporter les ordures ménagères collectées sur le quartier sur des barges à destination du centre de Bègles, ce qui permettrait de supprimer les dessertes en camion affectées à ce secteur.

## Les déplacements

Pour l'ensemble des participants l'arrivée du tramway a déjà modifié la place du quartier dans la ville, en lui donnant plus de centralité, même si les liaisons demeurent encore difficiles.

Deux remarques principales :

- la première concerne le stationnement, plusieurs participants évoquent les problèmes liés à l'absence d'un parc relais qui prendrait en charge le surplus de stationnement généré par le terminus de tramway. Aujourd'hui les usagers du site relèvent la présence d'un stationnement « sauvage » sur les parkings des activités existantes, notamment celui du hangar G2 et de la place en entrée du futur pont.

- La seconde concerne la crainte de certains participants (les plus favorables au développement de programmes de logements, notamment) de voir se développer le trafic de poids lourds sur la zone, si l'on maintient sur sites des activités industrielles.

La proposition de stratégie énergétique sur le quartier a soulevé une seule remarque assez virulente d'un participant qui estimait que cette question devait être laissée libre aux opérateurs.

Quelques remarques sur la conception d'ensemble du quartier:

- « *je ne suis pas pour le saupoudrage des équipements publics, parce que leur gestion après ce sont mes impôts.* »
- « *la ville gagne à se faire lentement* »
- « *il ne faut pas refaire Mériadeck ou La Bastide, ce sont des éléments dont se rappelle le populaire....* »
- « *je pense qu'il faut être suffisamment souple et lâche pour permettre au projet d'évoluer... il faut se fixer des objectifs et pas des dogmes...* »

### • **Atelier de concertation du 08 novembre 2010**

Les participants sont invités à livrer leur conception des Bassins à flot de demain :

## Un quartier pour qui ?

Un quartier pour tous : bacalanais, chartronais mais aussi les bastidiens qui traverseront le pont Bacalan-Bastide.

## Activités / Animations

Un quartier vivant avec des activités tout le temps mais pas d'activités nocturnes qui causent des nuisances (boîtes de nuits...). Il faut privilégier les restaurants, les activités culturelles ponctuelles.

Les événements festifs doivent perdurer : manifestations culturelles en lien avec l'histoire du lieu (manifestations nautiques, etc.).

## **Commerces**

Un marché couvert (halles) est utile pour le quartier. Un pôle de commerces de proximité est intéressant.

## **Déplacements**

Tous les modes de déplacement sont souhaités. Les pistes cyclables doivent se distinguer des voies piétonnes par un traitement du sol spécifique.

L'idée des sentes est saluée, elles sont perçues comme des ouvertures sur les bassins.

## **Stationnement**

La présence de parkings est nécessaire, il faut résorber le stationnement sauvage. Mais le stationnement doit se faire à distance de l'eau.

## **Traitement de la plaque portuaire**

La plaque portuaire doit être en continuité des quais mais avoir une identité propre, et être en liaison avec le lac. Les participants montrent une volonté d'approcher les formes de radoub, accessibles par un espace de promenade. Une activité industrielle est à envisager avec les radoub. On doit pouvoir faire le tour des Bassins et traverser la base sous marine. Il ne faut pas privatiser le tour des Bassins, ce doit être un espace ouvert avec une continuité d'espaces publics autour de la plaque portuaire.

## **Sur l'eau**

L'habitat sur l'eau peut être conservé mais c'est un lieu qui ne doit pas être privatisé, il faut y privilégier les activités culturelles. La pêche sur les bassins doit être autorisée mais pas l'empoisonnement.

Il faut mettre en valeur les bassins le soir avec un éclairage.

Le tour des bassins ne doit pas être sécurisé à l'excès, il ne faut pas mettre de barrières partout, on doit pouvoir s'approcher de l'eau.

- **Atelier de concertation du 09 décembre 2010**

**Stationnement** : un parking silo est une bonne idée pour le tertiaire et les visiteurs.

Le stationnement doit se faire à distance de l'eau, en fonction de la position des activités. Il faut conserver l'usage de la voiture.

**Les activités sur l'eau** doivent cohabiter avec les activités industrielles. On peut y envisager un marché flottant, une péniche hôtel, etc. Il faut d'abord voir le plan de développement des activités du port et ensuite les espaces publics qui pourront être liés à ces activités. Il faut réfléchir à la compatibilité de certaines activités.

Il faut mettre en valeur et conserver la faune des Bassins.

La Ville soutient la volonté de conserver des activités industrielles sur le site, les activités d'entrepôt et de stockage seront déplacées de la plaque portuaire.

**La question de la place du végétal** suscite des avis divergents, certains souhaitent que l'on conserve la rigueur du lieu, d'autres pensent que le traitement du végétal peut être compatible avec le maintien du caractère industriel.

**Concernant le coût du foncier**, les participants s'inquiètent de voir augmenter considérablement le coût du foncier, notamment pour les activités industrielles et nautiques qui ont besoin de foncier.

**Le devenir de la base sous marine** : il faut y faire des choses intéressantes comme à Saint Nazaire. L'idée d'en faire un terminal portuaire fluvial est évoquée pour faire entrer les matériaux et matières premières dans la ville sans camion.

- **Atelier de concertation du 07 janvier 2011**

Les discussions se sont portées sur le lieu emblématique de l'opération : la plaque portuaire. Cet Atelier synthétise le cycle de concertation débuté en novembre 2010, en proposant des éléments de cahier des charges pour les futurs aménagements de la plaque.

## La plaque portuaire : un espace de 13ha autour des bassins

Il est tout d'abord rappelé l'intérêt d'élaborer une continuité visible du site avec le quai. Cet enjeu est cependant nuancé par la nature ambivalente de la plaque portuaire par rapport aux quais. En effet le rapport à l'eau y est différent. De fait, le site des bassins à flot doit être appréhendé dans la continuité des quais même si son traitement doit être différent. Il s'agit alors de réaliser un « prolongement différent » des quais, une rupture dans la continuité, dans le but de maintenir le génie du lieu et conserver l'esprit magique des Bassins.

Par ailleurs, la plaque portuaire par le biais des bassins représente le centre du site et sera par conséquent le moteur du développement de la vie économique et sociale du site. La plaque portuaire représente dès lors un espace public majeur car elle s'inscrit dans une réflexion à l'échelle de la ville en étant en étroit lien avec les aménagements du lac et des Aubiers. Elle est de plus le lieu d'implantation de grands équipements (CCTV, Base sous-marine, Musée de la marine). Tous ces éléments concourent donc à faire de ce lieu un espace attractif et accessible par tous.

Les participants insistent de même sur le fait que les bassins ne doivent pas qu'être un outil de contemplation mais bien un patrimoine géré et pratiqué. La plaque doit aussi jouer ce rôle en offrant des abords en activité (commerces, nautisme, tertiaire). L'objectif est donc à terme de faire de cet espace un lieu de rencontre et de partage.

Enfin, différents avis sont émis concernant l'aménagement de la plaque. Cet aménagement doit se réaliser dans le respect du génie du lieu (dominante minérale) en l'étoffant cependant d'une présence végétale.

- **Réunion publique 07 juillet 2011 – Espaces publics et plan des déplacements du quartier**

L'agence Nicolas Michelin (ANMA), concepteur du projet urbain, rappelle les grands principes de fonctionnement du futur quartier et la philosophie du plan guide, avant de présenter les principes d'aménagement envisagés pour les sentes, qui créeront l'unité du quartier par des cheminements doux. Ces principes, ébauchés à ce stade, figureront dans un cahier des charges des espaces publics dont l'ANMA débute l'élaboration.

La CUB présente les différents secteurs opérationnels du PAE et le phasage des consultations à venir ainsi que le plan de déplacements prévu pour le futur quartier, l'enjeu étant de fixer les usages et le fonctionnement du quartier afin de définir les limites public/privé, ce qui permettra, avec le cahier des charges des espaces publics que l'ANMA doit élaborer au second semestre, d'encadrer strictement le travail des futurs maîtres d'œuvre des espaces publics.

- **La rue Lucien Faure** : Les participants s'interrogent sur les échéances du projet. Le Maître d'oeuvre sera désigné à la fin de l'été et sera présenté à la population.

- **L'information sur les projets des promoteurs** : Les participants s'inquiètent du peu de connaissance des projets élaborés par les promoteurs.

La CUB et la Ville portent la concertation et l'information sur le projet urbain ; chaque promoteur doit informer les riverains.

- **La place Latule** : Les participants élargissent la réflexion à cette rotule qui marque l'entrée du quartier.

Une réflexion est en cours pour déterminer le devenir de ce secteur, appelé à changer compte tenu des projets environnants. Les travaux n'interviendront cependant pas dans un avenir aussi proche que les premiers aménagements des Bassins à Flot.

- **Le pont tournant et la desserte en tram** : Les riverains se plaignent d'un fonctionnement dégradé du tramway. Il n'est pas prévu de travaux dans le cadre de l'opération des Bassins à Flot mais la CUB et la Ville sont conscientes du problème et recherchent des solutions pour que les habitants de Bacalan ne soient pas pénalisés.

- **Ce qui est figé dans le plan de déplacements** : Les participants s'interrogent sur la façon d'imposer aux opérateurs immobiliers le plan de déplacements présenté.

Cette présentation vise à figer un certain nombre de choses pour pouvoir avancer et les imposer aux opérateurs même si on peut rester adaptable et souple en fonction des projets proposés et des remarques des riverains. Par exemple, les limites public/privées seront figées, les alignements des sentes également, et le fait qu'on s'appuie sur beaucoup d'espaces existants limite la marge d'invention. Quelques emplacements réservés seront placés pour garantir la réalisation de certains espaces publics.

- **Avis déposés sur le registre numérique du site <http://participation.lacub.fr/>**

Il ressort des avis déposés sur le registre numérique qu'il faut tenir compte de la valeur patrimoniale du lieu, mais que cela ne doit pas porter atteinte à l'ambition architecturale du lieu. Sauf pour une habitante du quartier pour qui il existe une inquiétude quant à la venue d'immeuble de grande hauteur esthétiquement et humainement parlant, la majorité des participants souhaite voir de la densité dans ce quartier, synonyme d'économie de l'espace par la densification. La hauteur est le reflet de l'ambition, la volonté de faire de Bordeaux une véritable métropole européenne. Pour une architecte, la densification peut se faire différemment, et le fait d'imaginer des immeubles hauts dans ce quartier devra être justifié par un choix qui peut être lié entre autres à l'intensification et l'identification urbaine sur un lieu qui se veut stratégique pour l'agglomération.

Concernant le déplacement, les problèmes actuels liés au tramway devront être résolus.

Plusieurs participants imaginent une activité dans les formes de radoub.

Les logements et les équipements devront tenir compte de l'accessibilité pour les personnes handicapées.

### **III - Bilan des remarques et prise en compte de la concertation dans le projet**

Sur la durée, il a pu être constaté une véritable appropriation du projet par les participants, qui, le temps passant, s'y projettent et en attendent un véritable renouveau du quartier. Aussi, il n'a pas réellement été constaté d'opposition au projet, qui suscite plutôt le consensus et de véritables attentes en matière de qualité urbaine et d'usage, et de mixité. Le temps long de concertation a également permis d'entrer dans le détail de certains sujets. Le projet n'a cessé d'évoluer pour s'enrichir de la concertation, comme en témoigne l'action sur le PLU, puisqu'à chaque modification (5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> et aujourd'hui 7<sup>ème</sup>), des adaptations ont été opérées (zonage, règlement, emplacements réservés...).

- **Patrimoine**

Les participants se sont accordés sur le besoin de renouveau du bâti dans le quartier, aujourd'hui très dégradé, tout en étant très sensibles à la dimension patrimoniale.

La Ville a recensé de façon exhaustive le patrimoine présent dans le secteur. Les résultats de ce recensement ont été pris en compte à différents degrés, afin de concilier la nécessité de protection du « génie du lieu », le respect des engagements pris envers l'Unesco, et la capacité de renouvellement du quartier (selon les cas de la protection et conservation du bien à la simple conservation d'une trace ou de l'opportunité de s'inspirer, d'un matériau, d'une volumétrie, ...).

Enfin, la forme architecturale proposée lors des présentations au public reprend les formes et le vocabulaire de l'héritage industriel présent sur les lieux (matériaux, traitement des toitures...), de manière à respecter l'identité des lieux en la renouvelant.

- **Densité**

Compte tenu de ses caractéristiques (localisation, desserte...), proposition était faite d'un quartier dense. La densité a même été globalement encouragée par les participants à la concertation. Cependant, dans le même temps que la densité est souhaitée en termes d'efficacité de la ville et d'accès à la ville pour le plus grand nombre, elle effraie par crainte d'une qualité de vie dégradée. Il a ainsi été souhaité que les îlots conservent toutefois des espaces libres, de sorte que la densité soit également génératrice de qualité de vie. C'est ainsi que des placettes et squares ont été envisagés en cœur d'îlots, pour créer des respirations. Au fur et à mesure, le nombre et les caractéristiques souhaités pour ces espaces ont été précisés.

- **Quartier vivant**, crainte de constituer à terme un « **quartier dortoir avec trop de logements et pas assez d'activité** »

*« Un quartier vivant avec des activités tout le temps [...]. Il faut privilégier les restaurants, les activités culturelles ponctuelles.*

*Les événements festifs doivent perdurer : manifestations culturelles en lien avec l'histoire du lieu (manifestations nautiques, etc.). »*

Le quartier sera pourvu de deux grands pôles culturels situés de part et d'autre des bassins : le centre culturel et touristique du vin (CCTV), que la Ville a souhaité implanter près du fleuve, et la base sous-marine, équipement existant. Ces deux polarités renforcent l'attractivité des bassins à flots. A l'opposé du CCTV, la base sous-marine accueillera des activités culturelles nombreuses et variées. Les alvéoles de cette dernière pourront être animées par des spectacles flottants temporaires.

Ces grands lieux de rassemblement sont à penser en lien avec la promenade des quais.

Des événements devront permettre une animation continue entre ces deux grands pôles (jardins solariums, musée de la marine, commerces, réparations navales, etc.).

Le CCTV va également permettre un développement du tourisme dans le quartier, ce qui s'accompagnera certainement de programmes d'activités hôtelières.

*« Volonté de traverser la base sous marine. Il faut une continuité d'espaces publics autour de la plaque portuaire. »*

Un passage public est envisagé à travers la base sous-marine, tandis que le « quai du vin » permettra la promenade entre les écluses et du bassin n°1.

Le public a souhaité la conservation d'autres lieux emblématiques du quartier, comme le Garage Moderne. Le souhait de nouveaux équipements publics et lieux de rencontre est clairement exprimé ; de nouveaux lieux de vie à créer sont envisagés (équipement polyvalent de quartier, équipement culturel, équipement en direction de la jeunesse, équipement en direction des seniors, équipement en direction des associations...).

Le quartier sera pourvu de lieux de rencontre et de convivialité. Cœurs d'îlots, placettes seront des lieux atypiques, de convivialité. Chaque espace aura sa spécificité programmatique et développera une ambiance particulière, la plaque portuaire constituant un lieu majeur de rencontre.

On doit pouvoir s'y arrêter, s'asseoir, trouver de l'ombre. C'est pourquoi chaque espace devra être conçu en fonction de l'ensoleillement et devra prévoir des lieux de pauses. Les placettes devront accueillir des usages spécifiques liés au contexte (sports, jardinage, jeux pour enfants, détente, pause...), le but recherché étant de révéler la spécificité de chaque lieu.

Enfin, une mixité a été souhaitée entre habitat, équipements et activités. La présence de commerces est perçue comme indispensable, par exemple en pieds d'immeubles, avec la constitution de polarités commerciales, afin de favoriser l'animation (un marché ou une halle couverte ont par exemple été demandés).

Près d'un tiers de la SHON potentielle du quartier pourrait être consacrée aux activités économiques.

Les activités qui seront retenues pour s'implanter sur l'eau du bassin n°1 joueront également un rôle particulier dans le dynamisme du quartier, les habitants ayant exprimé le souhait de voir s'implanter des lieux fréquentables par le grand public.

- **Plaque portuaire**

*« Elle ne doit pas être privatisée, elle doit rester un espace public accessible »*

La plaque portuaire constitue l'espace public majeur des Bassins à Flots, cet espace fera l'objet d'un concours. Les remarques des acteurs des ateliers de concertation ont servi de préconisations pour l'élaboration du cahier des charges qui vise à définir les grandes lignes de l'aménagement de la plaque portuaire : conforter la pêche, trouver un marché (flottant ?), maintenir la diversité de la faune présente, initier des activités sur l'eau qui confirment l'identité des bassins... Les aménagements devront également poursuivre l'objectif de pouvoir faire le tour des bassins, et les développements d'activités, notamment en lien avec la plaisance, rechercheront à respecter à cette contrainte.

- **Permettre aux activités d'accastillage et de nautisme de se maintenir sur le site**

Outre le commerce, il a été souhaité que les activités nautiques et industrielles, porteuses de l'histoire et de l'identité du quartier, soient conservées. Il a ainsi été proposé que les activités nautiques fassent partie intégrante du projet afin de préserver l'identité du lieu. Le Grand Port Maritime de Bordeaux pourrait conforter l'activité nautique par l'aménagement du port de plaisance du bassin n°2 afin d'améliorer et de développer les conditions d'accueil des bateaux. Les hôtels d'activités projetés entre la rue Lucien Faure et les bassins pourraient consacrer des surfaces aux activités des domaines de l'accastillage et du nautisme, et permettre la relocalisation des activités déjà en place sur ce thème.

- **Modes de déplacements**

*« Tous les modes de déplacement sont souhaités »*

La place de la voiture doit être réduite par la possibilité d'utiliser des modes de déplacements alternatifs : pistes cyclables, sentes piétonnières, transports en commun... Les participants à la concertation ont clairement souhaité le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture, afin à la fois de mieux relier le quartier à la ville et lui garantir tranquillité et qualité de vie.

Outre l'importance de la desserte du secteur en transports en commun, la place du piéton est envisagée comme prépondérante dans la conception du quartier et devrait s'appuyer sur un réseau de sentes, placettes et une mise en valeur des quais comme espace de promenade. Les premières ébauches de principes d'aménagement des sentes ont été présentées en réunion publique.

Enfin, les itinéraires de déplacement pourraient gagner en lisibilité et en sécurité dans le quartier. A l'égard de toutes ces préoccupations, le plan de déplacements présenté en réunion publique a répondu aux attentes des habitants.

*« Les pistes cyclables sont souhaitées mais distinguées des voies piétonnes par un traitement du sol spécifique » :*

Les pistes devront bénéficier d'une emprise propre et être facilement repérables et identifiables grâce au traitement de sol spécifique qui leur est attribué. Elles devront se raccorder au réseau cyclable existant, et notamment aux stations VCub existantes autour du site. Elles n'auront pas à être sur tous les axes de voirie, sur le modèle des zones de rencontre.

Les sentes, qui constituent également des aménagements accueillants et sécurisés pour les cyclistes, sont des aménagements dont la proposition est appréciée par les participants à la concertation.

- **Stationnement**

*« La présence de parkings est nécessaire, il faut résorber le stationnement sauvage. »*

S'est nettement exprimée lors de la concertation une préoccupation quant à la nécessité de lutter contre le stationnement sauvage, mais également de prévoir des capacités de stationnement suffisantes et aux bons endroits (près des bateaux par exemple). L'expression de cette préoccupation a poussé à une vigilance particulière sur cette problématique dans la conception du quartier et la réflexion sur les espaces publics, avec une contradiction à résoudre : développer l'offre de stationnement tout en préservant les espaces majeurs du quartier de la présence des voitures, concilier fonctionnalité et quartier apaisé.

L'idée s'est imposée de dégager les perspectives les plus qualitatives du quartier (abords des bassins) pour les réserver à la fréquentation publique. Les travaux de conception du quartier et la réflexion sur les espaces publics ont donc intégré cette problématique en proposant un stationnement privé systématiquement intégré aux opérations immobilières dans le périmètre des îlots, et dissimulé dans les constructions, sans parkings extérieurs, et un accroissement de l'offre existante en stationnements latéraux sur chaussée. La création d'un parking silo a également été envisagée.

## **Conclusion**

La concertation a permis de faire émerger et de traiter des problématiques propres au quartier et ainsi d'apporter la meilleure réponse possible en termes de projet urbain, essayant de concilier tous les équilibres (protection du patrimoine / mutation et innovation architecturale ; mixité fonctionnelle, animation, présence d'activités économiques / quartier apaisé ; place minimale à la voiture et promotion des modes de déplacements alternatifs / place suffisante à la voiture pour qu'elle ne devienne pas facteur de nuisance ou d'insécurité ; équilibres économiques dans les investissements d'aménagement et dans la gestion des équipements publics...)

Le mode d'expression du projet d'aménagement, avec un plan-guide évolutif, a permis de figer des invariants mais d'adapter le projet au fur et à mesure de l'avancement des réflexions et de l'élaboration des projets. Plusieurs études et projets ont ainsi été intégrés : étude de positionnement commercial, stratégie économique de l'opération, projets du GPMB, réflexion sur l'occupation des bassins, définition des emprises publiques/privées, caractéristiques de l'aménagement des espaces publics, liste et emplacement des espaces publics à créer, hiérarchie des voies et profils, mise en place d'un réseau de chaleur...

Il est apparu par ailleurs à quel point le projet de la rue Lucien Faure, qui connaît ses propres procédures réglementaires, préoccupait les habitants par son imbrication avec les autres éléments de transformation du quartier. De même, les équipes qui conduisent ces opérations sont amenées à travailler de façon très concertée, afin de maintenir la cohérence d'ensemble du futur quartier.

Le contact régulier avec la population a pu à la fois alerter sur certains sujets, et permettre par des échanges une information renouvelée et claire sur un projet complexe, tout en alimentant la réflexion et en « testant » les principes d'aménagement du quartier.

L'opération, dont la méthode répond à une volonté de « faire la ville autrement », repose sur une concertation permanente garantissant la souplesse du projet sur le long terme. Aussi, celle-ci ayant créé des habitudes et des attentes de la part de la population, elle sera amenée à se poursuivre au-delà de la concertation réglementaire pour accompagner le projet tout au long de sa mise en œuvre.



**Pôle de la Proximité  
Direction territoriale de Bordeaux  
Service Développement Local**

**COMMUNE DE BORDEAUX**

**SECTEUR DES BASSINS A FLOT**

**DOSSIER DEFINITIF DU PROJET**

## Sommaire

### I – Contexte et objectifs du projet

### II – Présentation du projet

#### I – Contexte et objectifs du projet

Le projet urbain des Bassins à Flot se situe sur la Commune de Bordeaux, et son site constitue un territoire d'exception :

- par son passé industriel de quartier portuaire et manufacturier,
- par sa forme (la plaque portuaire) qui contribue au génie du lieu,
- par son caractère patrimonial, puisque l'ensemble du site est intégré depuis 2007 dans le périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'humanité,
- par sa situation dans le projet urbain bordelais ; ce vaste site portuaire constitue un véritable trait d'union entre les Chartrons et le quartier de Bacalan mais également entre le Lac et le quartier Aubiers-Cracovie en direction du futur pont Bacalan Bastide et du grand territoire de la Bastide.

Ce secteur est désormais desservi par la ligne B du tramway et comporte de vastes espaces publics promis à de profondes mutations : la plaque portuaire elle-même, mais également la reconfiguration de la place Latule, le réaménagement de la rue Lucien Faure qui prolongera le futur pont Bacalan-Bastide. La restructuration de la station d'épuration Louis Fargues, située à proximité des Bassins à flots est également en cours.

Véritable territoire en recomposition, les Bassins à Flot sont appelés à devenir un quartier attractif, desservi par des infrastructures de qualité et d'échelle d'agglomération, ayant pour enjeu de gérer dans la cohérence la coexistence entre, d'une part, la multiplicité des projets qui vont radicalement transformer le quartier (opérations de logements, équipements culturels comme le Centre culturel et touristique du vin...), et d'autre part la persistance d'activités industrielles toujours présentes sur le site et l'existence d'un tissu constitué de typologies relativement traditionnelles.

Ce projet a fait l'objet d'un périmètre de prise en considération établi par la délibération communautaire n°2009/0018 du 16 janvier 2009, puis d'une concertation décidée la délibération communautaire n°2009/300 du 29 mai 2009. Les objectifs assignés au projet urbains étaient alors les suivants :

- ☐ La définition d'une morphologie urbaine et architecturale innovante apte à garantir l'insertion au sein des différents bâtiments ou îlots d'éléments indispensables à l'animation du quartier,
- ☐ L'inscription du plan d'urbanisme dans la poursuite de l'armature urbaine et des grands tracés de la Ville, dans le respect des engagements de la Ville et de la CUB vis-à-vis du classement au Patrimoine Mondial de l'Unesco et dans une démarche d'interrelations entre les différents territoires composant ce site,
- ☐ La mise en oeuvre concrète des principes de développement durable dans la logique du Grenelle de l'Environnement et plus particulièrement sur les aspects des politiques énergétiques, d'éco construction, de mixité de flux et de déplacements modaux, ou encore de densité et de mixité urbaine fonctionnelle et sociale,
- ☐ L'amélioration de la qualité urbaine du site et la valorisation des grands éléments de composition de l'espace public, au travers notamment des problématiques de gestion du stationnement, et d'inscription d'une armature végétale lisible
- ☐ La mise en oeuvre d'une véritable stratégie économique permettant notamment le maintien des activités existantes, et le développement d'une économie tertiaire créative.

Ces objectifs s'inscrivent en cohérence avec le Projet Métropolitain et le Projet Urbain de la Ville de Bordeaux.

## **II – Présentation du projet**

Le projet des Bassins à Flot vise à réaménager le quartier par la mise en œuvre d'un projet urbain innovant dans la conception et dans la méthode. De ce point de vue, il s'agit de « faire la ville autrement » par le biais d'un urbanisme de projet, dans la concertation et la négociations permanentes, encadrées par le respect de grands invariants urbains, architecturaux et programmatiques, et d'orientations conformes aux politiques sectorielles portées par la Communauté urbaine et la Ville.

Compte tenu des caractéristiques du secteur, marqué par une nécessaire articulation entre espaces publics et îlots maîtrisés par les promoteurs immobiliers, la mise en œuvre du projet urbain par la Communauté urbaine devra s'effectuer de plusieurs manières différentes :

- d'une part, par la conception et la réalisation des espaces publics de la zone pour ceux qui relèvent de ses compétences
- d'autre part, par un dialogue permanent et sans cesse renouvelé avec les partenaires publics (Ville de Bordeaux, GPMB) et les opérateurs privés, notamment à travers le rôle de l'architecte-urbaniste coordonnateur.

### **1/ La réponse aux objectifs**

Le projet d'aménagement élaboré répond aux objectifs énoncés en première partie du présent dossier :

1/1. Une morphologie urbaine et architecturale innovante apte à garantir l'insertion au sein des différents bâtiments ou îlots d'éléments indispensables à l'animation du quartier a pu être mise au point, grâce à des macro-lots hérités du parcellaire industriel. Chaque macro-lot regroupe plusieurs opérateurs immobiliers, plusieurs équipes d'architectes, et devra respecter le principe de mixité des types d'occupation. Plus de 700.000m<sup>2</sup> de SHON sont ainsi attendus à terme, permettant la mise en œuvre d'un principe de mixité habitat/activités économiques/équipements.

En outre, les différents équipements publics à réaliser liés à la vie du quartier (équipements scolaires et petite enfance, équipement culture, équipement à vocation associative, équipement polyvalent de quartier, équipement à destination de la jeunesse, équipement à destination des séniors, équipements sportifs) sont envisagés sur différents îlots et répartis sur l'ensemble du quartier, côté Chartrons et Bacalan. Il en va de même des espaces publics, avec la présence d'espaces de cœurs d'îlots (placettes, squares...) répartis au sein des opérations pour créer des respirations et multiplier les espaces collectifs. Chacun aura une identité et sera associé à un usage. De même, les équipements commerciaux seront répartis en fonction de l'animation qu'ils peuvent créer, en linéaire le long de la rue Lucien Faure et au cœur du tissu urbain de chaque côté des bassins.

Les bâtiments, de par leur gabarit, seront à même d'assurer la mixité des usages en leur sein, grâce à une hauteur maximum de 21m, permettant de ménager des émergences de 28m sur 10% de l'emprise bâtie. Quelques grands principes mis en place par l'architecte-urbaniste, appliqués aux opérations, contribuent également à définir une morphologie innovante : l'obligation d'intégrer le stationnement aux bâtiments, combinée à celle de ménager un pourcentage d'espaces libres par opération, permettent de garantir la présence d'espaces communs et apporte de la qualité paysagère au quartier ; la logique combinatoire des éléments architecturaux définit un vocabulaire architectural simple et cohérent sur l'ensemble du périmètre du projet (architecture de toiture...).

Mais l'animation du quartier ne se limitera pas à l'espace terrestre des îlots ; en effet l'occupation des bassins et de la plaque portuaire sera également générateur d'animation et de fréquentation (équipements, activités...).

1/2. Le schéma d'aménagement s'inscrit dans la poursuite de l'armature urbaine et des grands tracés de la ville, avec une connexion systématique aux quartiers existants de Bacalan et des Chartrons par le prolongement des axes existants grâce à des voies ou des sentes dédiées aux modes de déplacements doux, qui créent des perméabilités dans les macro-lots pour amener vers les bassins, bénéficier de percées visuelles et de vues, et axer les perspectives. La mise en valeur des bassins et de la plaque portuaire réalisera un prolongement de la promenade des quais, même si les aménagements en seront différents.

Le respect des engagements de la Ville et de la CUB vis-à-vis du classement au Patrimoine Mondial de l'Unesco s'appuie, outre sur la forme architecturale proposée, qui fait écho aux formes et au vocabulaire de l'héritage industriel présent sur les lieux (matériaux, traitement des toitures...), sur un recensement exhaustif du patrimoine présent dans le secteur. Les résultats seront pris en compte à différents degrés, afin de concilier la nécessité de protection du « génie du lieu », et la capacité de renouvellement du quartier. L'intégration du patrimoine aux opérations nouvelles est également un enjeu traité à l'échelle de l'îlot par l'architecte-urbaniste coordonnateur. Le PLU intégrera à partir de la 6<sup>ème</sup> modification un volet de protection du patrimoine.

1/3. La mise en œuvre concrète des principes de développement durable s'incarne dans la densité et la mixité urbaine fonctionnelle et sociale qui seront appliquées dans le quartier. L'importante SHON prévisionnelle et le nombre de logements attendus, qui provoquent une certaine densité dans les îlots, sont compensés par le « vide » constitué par les bassins et la plaque portuaire et par les espaces publics de cœur d'îlots et les sentes.

Chaque opération devra respecter la mixité fonctionnelle en intégrant équipement ou activité économique, et la mixité sociale prévue dans la délibération instaurant le PAE, soit pas plus de 61% d'accession libre dans les programmes immobiliers d'habitat, le reste devant respecter des ratios de locatif social, d'accession sociale et d'accession modérée. Ces objectifs font l'objet d'une contractualisation avec les opérateurs dans le cadre d'une convention.

L'énergie est une préoccupation majeure du projet, avec l'affichage d'un objectif de quartier « zéro énergie » et de 70% d'énergie renouvelable. Ces objectifs font également l'objet d'une contractualisation par convention avec les opérateurs. La plupart des opérations recherchent une labellisation BBC, et quelques bâtiments –dont des équipements publics– seront des BEPOS. Un projet de réseau de chaleur privé a émergé, soutenu dans le principe par la Communauté urbaine par délibération en date du 13 avril 2012. Particulièrement innovant, ce réseau articule deux solutions énergétiques, la biomasse et la récupération des effluents de la STEP Louis Fargue.

Les déplacements feront la part belle aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Le site sera très bien desservi en transports en commun : raccordement aux lignes de transport existantes (Tram B, Bus 4, 9, 32), création d'un bus traversant transversalement le quartier entre Chartrons et Bacalan vers Bordeaux nord, création d'un TCSP «transport commun en site propre» sur Lucien Faure entre Latule et la rive droite par le pont Bacalan-Bastide...Deux stations Vcub sont également à l'étude au sein du site: la station de la Base sous marine, et celle du CCTV, en complément de celle du quai Bacalan.

La place du piéton est garantie par un réseau de sentes, placettes et une mise en valeur des quais comme espace de promenade. Les sentes constituent également des aménagements accueillants et sécurisés pour les cyclistes, permettant de circuler à travers tout le quartier grâce à environ 3,5km répartis de part et d'autre des bassins.

Mais surtout, les itinéraires de déplacement gagnent en lisibilité et en sécurité dans le quartier grâce à un travail important sur la hiérarchie des voies, qui distingue :

- des axes d'agglomération supportant le trafic de transit (boulevard Alfred Daney, rue Lucien Faure...).
- un itinéraire structurant de quartier connecté aux quartiers voisins grâce aux axes existants, qui assure la sécurité des différents modes par des espaces identifiés (aménagement cyclables dédiés) ; principalement la colonne vertébrale constituée par le cours Dupré de St Maur et la rue des Etrangers.
- des itinéraires de desserte du quartier, raccordés à l'itinéraire principal, comme la rue Blanqui ou la rue de New York.
- des voies de desserte résidentielle, traitées en zones de rencontre et généralement à sens unique, assurant la cohabitation des usagers et un apaisement des secteurs résidentiels. Les voies nouvelles à créer relèvent principalement de cette catégorie ; des voies existantes seront mises à sens unique pour créer des boucles de desserte (cas d'une partie du cours Dupré de St Maur par exemple).

1/4. L'amélioration de la qualité urbaine du site et la valorisation des grands éléments de composition de l'espace public au travers d'une armature végétale lisible seront obtenues essentiellement grâce aux sentes, qui vont créer une trame paysagère présente à travers tout le quartier. Les arbres remarquables sont protégés dans les projets, et un parc doit être aménagé derrière la base sous-marine. Les autres espaces publics seront plutôt minéraux, bien que la maîtrise d'œuvre de chacun de ces espaces puisse, en phase conception, proposer d'autres aménagements.

Les problématiques de gestion du stationnement contribuent aussi à atteindre cet objectif, avec la difficulté de devoir développer l'offre de stationnement tout en préservant les espaces majeurs du quartier de la présence des voitures, concilier fonctionnalité et quartier apaisé. Ainsi, le traitement du stationnement privé sera intégré aux opérations immobilières dans le périmètre des îlots, et dissimulé dans les constructions, sans parkings extérieurs. Le projet prévoit de sensiblement améliorer l'offre existante en stationnements latéraux sur chaussée. Dans les zones résidentielles, le stationnement longitudinal est principalement réparti sur les voies de desserte.

Par ailleurs, pour répondre aux besoins de fréquentation, la création d'un parking silo est à l'étude. Les demandes particulières liées à la présence de certains équipements (port de plaisance) ou certaines activités (comme les commerces) seront prises en compte et anticipées au cas par cas.

1/5- Une stratégie économique a été définie, privilégiant différents secteurs d'activités que sont le secteur du vin, celui du tourisme, celui de l'économie créative, et celui du nautisme. Les activités nautiques doivent faire partie intégrante du projet afin de préserver l'identité du lieu. Le Grand Port Maritime de Bordeaux confortera l'activité nautique par l'aménagement du port de plaisance du bassin n°2 afin d'améliorer et de développer les conditions d'accueil des bateaux. Les projets d'hôtels d'activités qui seront réalisés entre la rue Lucien Faure et les bassins

devront consacrer des surfaces aux activités des domaines de l'accastillage et du nautisme, et permettre la relocalisation des activités déjà en place sur ce thème.

## **2/ Le programme des équipements publics**

Le programme d'équipements publics ambitieux, qui représente un budget d'environ 104 millions d'euros hors taxes (ou environ 124 millions d'euros TTC) – estimations 2009 - évoqué dans un premier temps mais de manière globale lors de l'institution du programme d'aménagement d'ensemble, peut désormais être précisé à partir des besoins recensés pendant la phase de concertation. Il comporte tous les équipements nécessaires au nouveau quartier (de compétence essentiellement communale) et un programme d'espaces publics qui s'élève à environ 53 millions d'euros hors taxe (soit environ 63 millions d'euros TTC).

La Ville, qui doit réaliser un équipement polyvalent de quartier, un équipement culturel, un équipement en direction de la jeunesse, un équipement en direction des seniors et un équipement en direction des associations, souhaite équilibrer la répartition des équipes entre les secteurs Chartrons et Bacalan et projette sur ce quartier une approche innovante en mutualisant certains équipements dans une démarche transversale.

De son côté, la Communauté a aujourd'hui une meilleure appréhension de la liste et de la localisation des espaces publics à réaliser : voies nouvelles, réfection de voies existantes, sentes, placettes et leurs accessoires ainsi que du phasage des travaux, lié aux calendriers de sortie des opérations immobilières.

La hiérarchie des voies évoquée ci-dessus déterminera le type d'aménagement à réaliser, soit sur des voies nouvelles, soit sur des voies existantes. Pour améliorer et fluidifier la desserte des macro-lots, il est en effet prévu de créer des voies nouvelles, essentiellement côté Bacalan, et essentiellement dans la catégorie des voies de desserte résidentielles apaisées. Le maillage sera ainsi amélioré grâce :

- un réseau de 6 tronçons de voies nouvelles côté Bacalan, à sens unique sauf pour la voie qui débouche en impasse sur la rue Achard,
- une voie nouvelle en prolongement de la rue Charles Durand côté Chartrons,
- une voie nouvelle traversant le secteur de l'arrière-base pour relier le boulevard Daney au quartier ; cet espace sera structurant pour le quartier et dimensionné en conséquence (éventuel passage d'un bus).

Concernant les voies existantes, les aménagements seront réalisés au fur et à mesure des opérations de requalification, qui devraient concerner toutes les voies internes au quartier (les cours Balguerier Stutzenberg, Edouard Vaillant, la rue Achard... ne sont ainsi, pour l'instant, pas traités dans le cadre de ce projet).

Les espaces publics de cœur d'îlot permettent de créer des respirations dans un tissu dense ; il s'agit majoritairement de création. D'autres espaces seront requalifiés, comme la placette située entre l'îlot « Lesieur » et le quai Armand Lalande, et la plaque portuaire, dont le cahier des charges élaboré pendant la concertation sera répercuté au maître d'œuvre choisi après concours. Un autre espace public emblématique sera le quai du Vin, à créer entre le CCTV et les bassins, et mis en relation directe avec l'espace à aménager en transition entre le CCTV et des opérations à vocation touristique complémentaire.

Les sentes, sur un linéaire d'environ 3,5km de part et d'autre, auront de façon type une emprise de 6m, dont 3m d'espaces verts et 3m de bande de circulation. Celle-ci sera réservée aux piétons et cyclistes, les seuls engins motorisés autorisés étant les véhicules d'entretien et de secours. Il s'agit pratiquement intégralement d'aménagements nouveaux, seules côté Chartrons deux sentes seront issues de la transformation de voies existantes (rue Canis et rue Corneille).

En matière d'espaces publics aussi, l'équilibre est recherché entre les secteurs Bacalan et Chartrons. En termes de phasage, la priorité sera mise sur les voies nouvelles, nécessaires aux opérations, puis sur la création des sentes et des espaces de cœur d'îlots. Dans un second temps, les requalifications seront lancées, tout comme les aménagements du secteur de l'arrière-base, pour lequel les opérations des promoteurs privés ne sont pas encore lancées. L'enjeu majeur sera, en tout état de cause, d'adapter le phasage prévisionnel aux évolutions des projets. Des emplacements réservés seront introduits au PLU pour garantir la réalisation de certains espaces structurants.

Le cahier des prescriptions réalisé par l'architecte-coordonnateur du PAE, l'agence Nicolas Michelin et Associés, concepteur du projet urbain, encadrera le travail des différents maîtres d'œuvre et garantira la cohérence des espaces publics à l'échelle du quartier. L'architecte-urbaniste est également chargé du suivi de l'élaboration de toutes les opérations immobilières.

