

**CONVENTION DE PARTENARIAT
RELATIVE A LA CESSION DES PROPRIETES DE LA SOCIETE SIMCRA
AU BOUSCAT**

Entre

La Communauté urbaine de Bordeaux, représentée par son Président M. Vincent FELTESSE, dûment habilité par délibération n° 2012/ du Conseil de communauté en date du 28 Septembre 2012 domiciliée Esplanade Charles de Gaulle – 33 076 BORDEAUX CEDEX (France) ;

Ci-après dénommée « la Communauté urbaine de Bordeaux » ou « la Cub »,

et,

La Commune du Bouscat, représentée par son Maire M. Patrick BOBET, dûment habilité par délibération du Conseil municipal en date du 16 octobre 2012 domiciliée place Gambetta – 33 110 LE BOUSCAT (France) ;

Ci-après dénommée « la Commune du Bouscat » ou « la Commune »,

d'une part ;

et,

La Société SIMCRA, Société Immobilière pour le Commerce et la Réparation de l'Automobile, Société par actions simplifiée au capital de 12.714.139 € dont le siège social est situé au 2 Avenue Denis Papin 92140 CLAMART, immatriculée sous le numéro 572 035 343 au Registre du commerce et des sociétés de Nanterre, représentée par Monsieur Jean-Gabriel CARLIER dûment habilité à l'effet des présentes en sa qualité de Directeur Général de la société;

Ci-après dénommée « SIMCRA »,

d'autre part ;

Ci-après désignées ensemble « les Parties » et séparément « la Partie ».

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

SIMCRA est propriétaire d'un ensemble immobilier à usage de garage automobile exploité par RENAULT RETAIL GROUP (RRG), (ci-après désigné, l'« Etablissement Renault ») implanté depuis environ 80 ans au cœur du territoire de la Commune du Bouscat, 253-273 avenue de la Libération, où il développe, sur deux emprises importantes faisant respectivement 25.900 m² au sol et 8.228 m² au sol, des activités de vente, de remisage, de location et de réparation automobile. Ces activités emploient ainsi environ 145 salariés au Bouscat fin 2011.

Dans le cadre de l'extension du réseau de tramway de l'agglomération bordelaise, la Communauté urbaine de Bordeaux va réaliser une nouvelle ligne de tramway (ligne D) empruntant l'avenue de la Libération au Bouscat, avenue desservant l'Etablissement Renault. Les travaux relatifs à la réalisation de cette infrastructure nouvelle doivent commencer fin 2013, en vue d'une mise en service de la ligne en 2016.

La relative obsolescence des installations de l'Etablissement Renault au Bouscat ainsi que les travaux d'extension du réseau de tramway projetés par la Cub, ont conduit SIMCRA à considérer l'intérêt d'une modernisation et d'un redéploiement partiel de l'Etablissement Renault en d'autres parties du territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux.

SIMCRA n'exclut toutefois pas le maintien d'une partie de ses activités sur la Commune du Bouscat.

La Cub est propriétaire d'un terrain d'environ 40.364 m² au sol au lieu dit de Campilleau, et localisé sur le territoire de la Commune de Bruges (ci-après « le Terrain »), SIMCRA a ainsi identifié le Terrain comme correspondant aux besoins et aux critères de redéploiement partiel des activités de l'Etablissement Renault, tout en restant au cœur de leur principale zone de chalandise. SIMCRA a fait part à la Cub de son intérêt pour l'acquisition du Terrain.

La cession du Terrain a été autorisée par une délibération n° 2012/ du Conseil communautaire en date du 28 septembre 2012. Elle est réalisée aux conditions économiques de marché, et ne procède donc d'aucune aide publique au bénéfice de SIMCRA. La promesse de vente d'acquisition du Terrain a été signée le 25 juillet 2012.

Pour les besoins de son redéploiement, SIMCRA souhaite céder ses propriétés au Bouscat au moyen d'un appel d'offres réalisé selon ses propres procédures privées.

Pour concrétiser son projet métropolitain, la Communauté urbaine de Bordeaux a par ailleurs initié dès 2010 un appel à projets intitulé '50 000 logements autour des axes de transports collectifs', *qui a mobilisé 5 équipes internationales de concepteurs dont les propositions ont été finalisées au début du mois d'avril 2012.*

Sur proposition de la Commune du Bouscat, les abords de l'avenue de la Libération ont été retenus comme l'un des sites d'expérimentation de cette démarche.

Les abords de la future station « Mairie du Bouscat » de la ligne D du tramway ont tout particulièrement fait l'objet d'investigations, et des orientations peuvent ainsi être formulées quant au devenir des emprises de l'Etablissement Renault visé au paragraphe 1 du présent préambule, et un peu plus largement, du secteur dit « Libération-Centre Ville ».

Pour que les orientations portées par la Commune du Bouscat et par la Communauté urbaine de Bordeaux puissent se concrétiser, le règlement d'urbanisme doit évoluer.

La Commune du Bouscat et la Communauté Urbaine de Bordeaux souhaitent en effet accompagner la mutation des emprises actuellement propriété de la SIMCRA et occupées par l'Etablissement Renault, conformément aux objectifs portés par l'appel à projets '50 000 logements autour des axes de transports collectifs'. Ces objectifs peuvent être résumés comme suit :

- produire des typologies de logements attractives, diversifiées, nouvelles ;
- poursuivre une forte ambition durable et sociale pour ces logements, de façon à les rendre accessibles et attractifs pour le plus grand nombre ;

- inventer des outils plus rapides et plus participatifs pour produire ces logements ;
- penser et mettre en œuvre le développement de l'offre résidentielle à l'échelle micro-locale et à l'échelle métropolitaine.

Pour mettre en œuvre la dynamique engagée par l'appel à projets « *50 000 logements autour des axes de transports collectifs* », la Communauté urbaine de Bordeaux mobilise par ailleurs une large boîte à outils qui peut aussi bien concerner l'ingénierie de projet (création récente d'une Société publique locale), la formalisation de partenariats, l'évolution des cadres réglementaires (Plan local d'urbanisme de la Cub) ou la mise en place de concertations.

En raison des objectifs communs poursuivis par la Cub, la Commune du Bouscat et SIMCRA celles-ci ont décidé d'un partenariat dont les modalités sont ci-après définies dans la présente convention (ci-après la « Convention »).

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

SIMCRA a pour usage d'organiser un appel d'offres auprès de candidats acquéreurs lorsqu'elle est appelée à céder un bien lui appartenant.

Le partenariat entre les collectivités et SIMCRA permettra à SIMCRA de disposer d'orientations urbaines et programmatiques s'insérant dans l'appel à projets '*50 000 logements autour des axes de transports collectifs*' et dont la précision permettra aux futurs candidats acquéreurs de formaliser une offre d'acquisition approfondie et consolidée à SIMCRA.

SIMCRA a par ailleurs souhaité associer les collectivités à l'appel d'offres qu'elle entend mettre en œuvre, tout en restant seule décisionnaire au terme de cet appel d'offres.

La Communauté urbaine de Bordeaux et la Commune du Bouscat, entendent pour leur part ainsi développer un partenariat permettant d'atteindre les objectifs portés par l'appel à projets '*50 000 logements autour des axes de transports collectifs*'.

SIMCRA et les collectivités (Cub et Commune du Bouscat) décident de convenir ensemble des modalités de leurs engagements réciproques devant porter sur :

- le lancement par SIMCRA d'un appel d'offres pour la cession de l'Etablissement Renault du Bouscat ;
- le partage d'orientations formalisées par la Communauté urbaine de Bordeaux et la Commune du Bouscat concernant les emprises de l'Etablissement Renault du Bouscat.

La Convention a ainsi pour objet de préciser les engagements de chacune des Parties de façon à ce que la cession des propriétés de SIMCRA :

- bénéficie des apports de l'appel à projets '*50 000 logements autour des axes de transports collectifs*' sur le territoire de la Commune du Bouscat ;
- s'inscrive dans un calendrier opérationnel prévisionnel partagé et consolidé entre toutes les Parties relatif aux projets d'aménagement de la Cub et aux étapes du projet de cession des propriétés de SIMCRA au Bouscat (2) ;
- bénéficie de la mobilisation et de l'organisation de toute l'ingénierie nécessaire à leur bonne réalisation ;
- repose sur des processus de mise en œuvre associant les décideurs locaux concernés.

ARTICLE 2 : ENGAGEMENTS DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX ET DE LA COMMUNE DU BOUSCAT

Dans le prolongement de l'appel à projet '*50 000 logements autour des axes de transports collectifs*' qu'elle a initié et qui intéresse le périmètre de la commune du Bouscat, la Cub et la Commune du Bouscat s'engagent à :

- établir et communiquer à SIMCRA une note d'orientation (ci-après, la « Note d'Orientation ») intégrant les propositions de la Communauté urbaine de Bordeaux et de la Commune du Bouscat de façon à permettre à cette même société de mener à bien l'appel d'offres qu'elle souhaite engager en vue de la cession de ses propriétés au Bouscat, et ce au plus tard dans le (1,5) le mois et demi suivant la date de signature de la Convention.

Cette note comprendra des orientations programmatiques, urbaines, architecturales et paysagères, et portera des indications sur des modes opératoires pour les candidats acquéreurs. Ces orientations seront notamment intégrées, pour ce qui en relève, dans les évolutions du règlement d'urbanisme.

- informer régulièrement SIMCRA du calendrier des travaux de réalisation de la ligne D du tramway et lui communiquer tout élément pouvant être utile au bon déroulement de l'appel d'offres.
- coordonner la conception et la réalisation de ses propres projets d'aménagement, et notamment de la ligne D de tramway, avec les projets qui seront appelés à se développer après cession des emprises de l'Etablissement Renault.
- accompagner le ou les candidats acquéreurs qui seront retenus au terme de l'appel d'offres de SIMCRA, dans le dépôt des autorisations du droit des sols et dans leurs démarches techniques et administratives de sorte que les candidats retenus par SIMCRA aient l'autorisation de soumettre leurs dossiers de demande d'autorisation administrative à la Cub et à la Commune du Bouscat pour recueillir leurs avis, ce que la Cub et la commune du Bouscat acceptent d'ores et déjà sans réserve.
- d'une façon générale, communiquer à SIMCRA toutes informations nécessaires au bon déroulement de cet appel d'offres et répondre aux sollicitations que SIMCRA pourra lui adresser dans le cadre cet appel.
- mobiliser tous les moyens nécessaires pour respecter les engagements qui précèdent conformément au calendrier d'objectif ci-annexé (2).

Conformément à la délibération du Conseil communautaire en date du 22 juin 2012, la Communauté urbaine de Bordeaux et la Commune du Bouscat pourront confier à la société publique locale *La Fabrique métropolitaine de la Communauté urbaine de Bordeaux* de les représenter pour assurer les relations avec SIMCRA dans la mise en œuvre de la Convention.

ARTICLE 3 : ENGAGEMENTS DE LA SOCIETE SIMCRA

En vue de la cession des emprises de l'Etablissement Renault au Bouscat, SIMCRA, s'engage à :

- initier un appel d'offres portant sur la cession des emprises foncières de l'Etablissement Renault conformément à ses procédures habituelles, et ce au plus tard dans les (2) deux mois suivant la date de signature de la Convention.
- intégrer la Note d'Orientation visée à l'article 2 de la Convention dans le dossier d'appel d'offres.
- préciser aux candidats acquéreurs retenus au terme de l'appel d'offres qu'ils devront participer autant que nécessaire aux démarches qui seront mises en place pour permettre le bon aboutissement des projets de développements immobiliers qu'ils auront envisagé.
- informer la Communauté urbaine de Bordeaux et la Commune du Bouscat de la liste des candidats et de leurs équipes participant à l'appel d'offres.
- consulter la Communauté urbaine de Bordeaux et la Commune du Bouscat pour avis sur les projets associés à chacun de ces candidats acquéreurs, étant ici précisé que SIMCRA ne sera nullement tenue par ces avis dans la sélection de l'acquéreur retenu en fin d'appel d'offres.
- partager avec la Communauté urbaine de Bordeaux et la Commune du Bouscat son analyse des propositions qu'elle aura reçues dans le cadre de l'appel d'offres.
- insérer dans la promesse de vente et l'acte constatant la réalisation de la vente avec le ou les candidat(s) acquéreurs qui seront retenus par SIMCRA à l'issue de l'appel d'offres, la Note d'Orientation.
- partager avec la Communauté urbaine de Bordeaux et la Commune du Bouscat le calendrier prévisionnel des projets du ou des candidats qui seront retenus à l'issue de la consultation.
- participer, en tant que de besoin, aux démarches qui seront mises en place par la Communauté urbaine de Bordeaux et la Commune du Bouscat pour permettre le bon aboutissement des projets aux abords de la future station « Mairie du Bouscat » sur la ligne D du tramway ;
- mobiliser tous les moyens nécessaires pour respecter les engagements qui précèdent conformément au calendrier d'objectif ci-annexé (2).

ARTICLE 4 : DUREE DE LA CONVENTION

La présente Convention prend effet à la date de sa signature et lie l'ensemble des Parties jusqu'à la date de réitération par acte authentique constatant la cession des propriétés de SIMCRA au Bouscat au profit d'un tiers.

Sa durée de validité ne pourra en tout état de cause pas excéder la date du 31 décembre 2021.

ARTICLE 5 : MODIFICATIONS OU RESILIATION DE LA CONVENTION

Dès lors que des modifications viendraient affecter les termes de la présente Convention, celle-ci devra faire l'objet d'un avenant dûment approuvé et signé par les Parties concernées, suivant des modalités analogues à celles qui auront prévalu pour l'approbation et la signature de la présente Convention.

La présente Convention ne peut être résiliée avant son terme que par accord mutuel de toutes les Parties signifié par échange mutuel de courriers recommandés avec accusé de réception.

Elle est résiliée de plein droit en cas de constatation par la juridiction compétente, au terme d'une action contentieuse engagée par l'une ou l'autre des parties, du non respect des engagements souscrits par un ou plusieurs de ses signataires.

ARTICLE 6 : LITIGES ET CONTENTIEUX

En cas de litige entre l'une ou l'autre des Parties sur les termes ou sur le respect de la présente convention, la recherche d'une résolution amiable sera en premier lieu privilégiée.

Dès lors que cela s'avèrerait impossible, la ou les Parties requérantes adresseront leurs griefs par courrier recommandé avec accusé de réception aux Parties adverses, qui disposeront d'un délai d'un (1) mois pour y répondre suivant les mêmes modalités.

Après que l'ensemble des recours amiables auront été épuisés, les parties disposent de la faculté d'engager une démarche contentieuse auprès du Tribunal administratif de Bordeaux.

ARTICLE 7 : ELECTION DE DOMICILE

Les Parties élisent domicile en leur siège social respectif.

Fait à Bordeaux en trois (3) exemplaires originaux,

Pour la Communauté urbaine
de Bordeaux,

Le Président,

M. Vincent FELTESSE

signé le :

Pour la Commune du Bouscat,

Le Maire,

M. Patrick BOBET

signé le

Pour SIMCRA

Le Directeur Général

M. Jean-Gabriel CARLIER

signé le

ANNEXES :

Annexe n°1 - Le Bouscat Site de projet Libération Centre-Ville – Plan de localisation des emprises Renault

Annexe n°2 – Calendrier d'objectif commun aux parties

Annexe n°3 - Modalités de la consultation d'opérateurs mise en place par la société SIMCRA.

Annexe n°4 - Extrait de l'étude '*50 000 logements autour des axes de transports collectifs*' l'auc as ©lacub, 2012. Le Bouscat-Libération Centre Ville

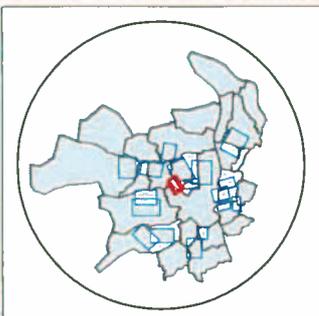
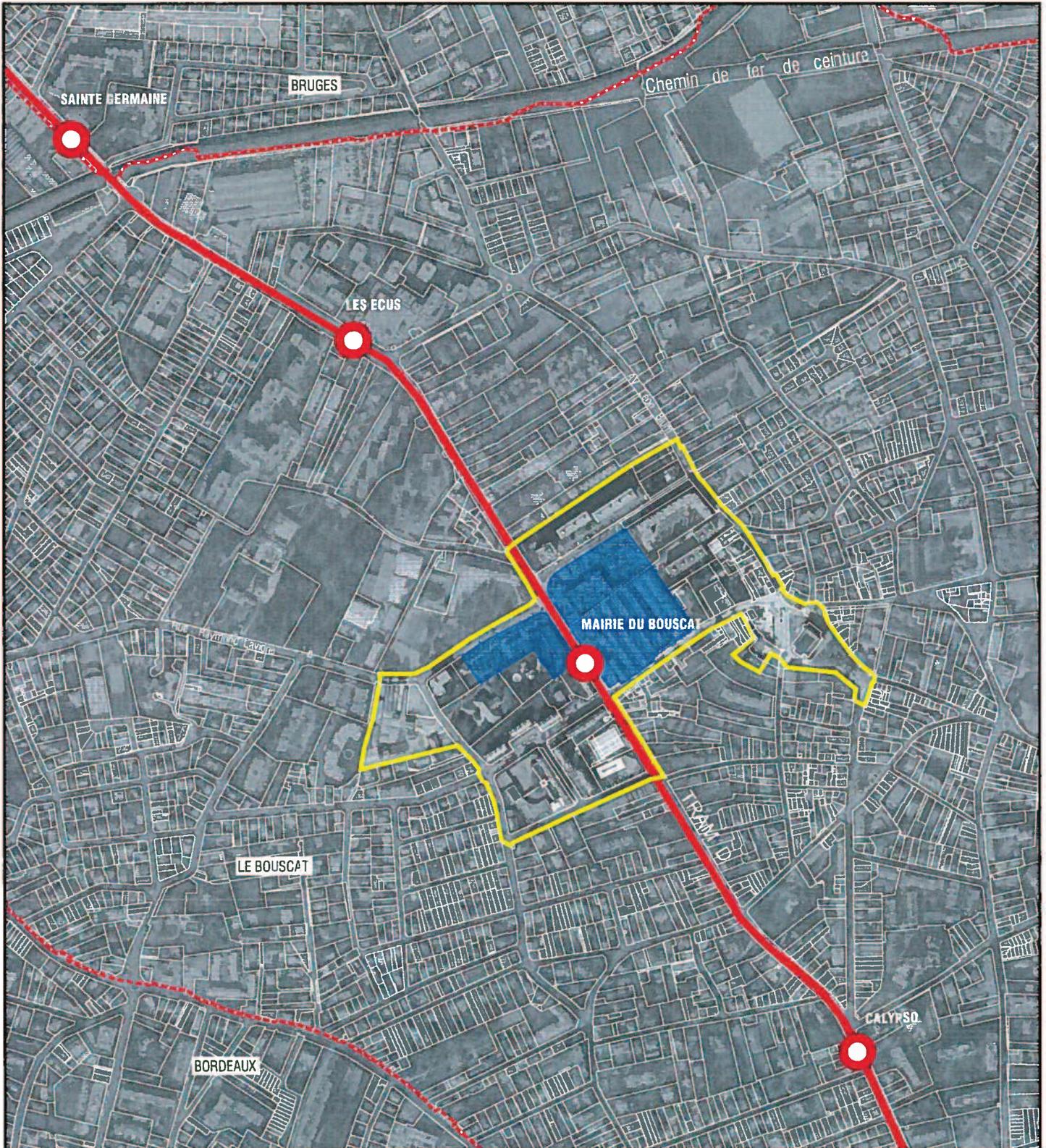
**CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVE A LA CESSION DES PROPRIETES
DE LA SOCIETE SIMCRA AU BOUSCAT**

annexe n°1

**LE BOUSCAT Site de projet Libération-Centre Ville
Plan de localisation des emprises Renault**

LE BOUSCAT

Site de projet Libération-Centre ville
Plan de localisation des emprises Renault



- Limite de commune
- Périètre d'intervention de la SPL fabrique métropolitaine de la CUB
- Propriétés de la société Renault
- TCSP avec Stations

Sources fiche CUB 2012
IGN 2008 Orthophotographies plan à haute résolution de la CUB



CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVE A LA CESSION DES PROPRIETES DE LA SOCIETE SIMCRA AU BOUSCAT

annexe n°2

Calendrier d'objectif partagé entre les parties

Le présent calendrier d'objectif est un document à caractère prévisionnel. Les parties concernées ne sauraient être tenues responsables d'éventuelles modifications de délai résultant d'aléas qu'elles ne maîtriseraient pas, ou imputables au retard pris par l'une ou l'autre des parties dans la mise en oeuvre de ce qui relève de sa responsabilité.

	Renault (BOUSCAT)	Cub	Commune (Renault)		Commune (Cub)														
			07/12	08/12	09/12	10/12	11/12	12/12	01/13	02/13	03/13	04/13	05/13	06/13	07/13	08/13	09/13	10/13	11/13
1 Projet BRUGES																			
Signature de la promesse d'achat du terrain de Compilleau	X	X																	
Délibération cession du terrain Compilleau																			
Rédaction acte de vente du terrain Compilleau	X	X																	
Etudes et dépôt du Permis de construire sur le terrain Compilleau	X																		
Instruction et obtention du Permis de construire purgé																			
Construction de nouvel établissement Renault	X																		
2 Projet LE BOUSCAT																			
Partenariat Cub/Commune du Bouscat/Renault																			
Régulation Convention de partenariat CUB/Commune du Bouscat/Renault	X	X																	
Délibérations Convention de partenariat CUB/Commune du Bouscat/Renault																			
Signature Convention de partenariat CUB/Commune du Bouscat/Renault	X	X																	
Note d'orientation urbaine et de programmation secteur « Libération-Centre Ville »																			
Consultation Renault																			
Mise au point appel d'offres de cession	X																		
Appel d'offre de cession acquiescé aux concepteurs	X																		
Signature promesse de vente terrain Renault	X																		
Rédaction acte de vente terrain Renault	X																		
Partenariat Cub/Commune du Bouscat/Acquéreurs																			
Ajustement projet acquiescé /su de l'appel d'offre Renault		X	X	X															
Négociation partenariat CUB/Commune du Bouscat/Acquéreurs		X	X	X															
Délibérations Convention de partenariat CUB/Commune du Bouscat/Acquéreurs		X	X	X															
Signature Convention de partenariat CUB/Commune du Bouscat/Acquéreurs		X	X	X															
Autorisations et règlement d'urbanisme																			
Régulation déclaration de projet portant évolution du règlement d'urbanisme		X	X																
Procédure déclaration de projet portant évolution du règlement d'urbanisme		X																	
Elaboration et dépôt Permis d'aménager (PA)																			
Instruction et délivrance du PA (purge)																			
Elaboration et dépôt Permis de construire (PC)																			
Instruction et délivrance du PC (purge)																			
Travaux																			
Libération occupation actuelle du site Renault	X																		
Démantèlement total des installations Renault du Bouscat																			
Constructions des nouveaux programmes au Bouscat																			
Etudes conception et DCE espaces publics (Cub)		X																	
Travaux espaces publics (Cub)		X																	
3 Projets TRAM D (pour mémoire)																			
Travaux du tramway ligne D (Cub)		X																	

Phase administrative Délaïs de recours et de retrait Signature d'actes Travaux

**CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVE A LA CESSION DES PROPRIETES
DE LA SOCIETE SIMCRA AU BOUSCAT**

annexe n°3

**Modalités de la consultation d'opérateurs
mise en place par la société SIMCRA**

L'appel d'offre sera organisé par l'intermédiaire d'un notaire, pour garantir l'impartialité et la traçabilité du processus. Il sera passé auprès d'opérateurs nationaux et régionaux dont la liste sera soumise aux représentants de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et de la ville du Bouscat, ainsi qu'au Maire du Bouscat, pour information.

Informations sur la procédure d'appel d'offre menée par SIMCRA

1/ Une lettre d'intérêt et un accord de confidentialité seront envoyés par le notaire, aux opérateurs identifiés.

2/ La lettre d'Appel d'Offres.

Rédaction de la lettre indiquant l'objet de l'appel d'offre, la localisation du terrain, les dates de retour des offres, d'ouverture des plis, de signature de la promesse de vente, de signature de l'acte authentique. Elle mentionnera également les modalités de réponses à l'appel d'offre.

3/ A réception de l'accord de confidentialité dûment validé par le candidat, le notaire enverra toutes les pièces sous forme de clé Usb, CD Rom ou autre lien vers une data Room électronique.

4/ Ouverture des offres : les offres seront ouvertes devant le notaire. Il établira un PV d'ouverture, dans lequel il notera la date de réception de l'offre, les conditions de l'offre, les documents joints et les conditions financières proposées.

Détail des conditions de l'appel d'offre du site de RRG Le Bouscat

La lettre d'appel d'offre sera accompagnée :

- D'une note d'orientation programmatique, urbaine, architecturale et paysagère, intégrant les modes de faire pour les opérateurs, rédigée par la SPL La Fabrique métropolitaine de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Les éléments demandés aux candidats seront, notamment :

- Le nom de l'architecte envisagé pour le futur projet ;
- Une esquisse, des pièces graphiques et un bilan des surfaces, permettant d'apprécier la qualité du futur projet proposé.

L'analyse des offres se déroulera ainsi :

- Ouverture des offres : notaire / SIMCRA ;
- Présélection des offres (3 à 4 maxi) : SIMCRA ;
- Analyse architecturale et urbaine : SIMCRA / CUB / ville du Bouscat ;
- Analyse financière : SIMCRA.

SIMCRA tiendra compte de l'analyse qualitative partagée avec les représentants de la CUB, de la ville du Bouscat et de son Maire mais elle prendra, seule, sa décision, au regard de l'analyse financière qu'elle aura réalisée.

**CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVE A LA CESSION DES PROPRIETES
DE LA SOCIETE SIMCRA AU BOUSCAT**

annexe n°4

Extrait de l'étude
'50 000 logements autour des axes de transports collectifs'
l'auc as ©lacub2012

Le Bouscat Libération Centre-Ville

[32 pages y compris présente page de garde]



06 BOUSCAT CENTRE VILLE

OPÉRATION ÉMERGENTE



Commune : Le Bouscat

Périmètre de la zone de projet : 3,2 Ha

Nombre de logements à l'hectare : 100 log./Ha

SHON : 32 800m²

Mobilité : Ligne D - Mairie du Bouscat (2014)

Le centre-ville du Bouscat s'élargit sur les parcelles occupées aujourd'hui par Renault. Le site Renault permet d'adresser le centre du Bouscat sur l'avenue de la Libération et d'intégrer les stations de la future ligne D - et par extension la matrice de l'ensemble des points de la métropole desservis par le réseau de transport public.

LE PETIT ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN :

Le projet s'organise autour d'un espace public qui réalise localement la rencontre des échelles, de la plus petite (celle du logement bouscatais) à la plus grande (l'ensemble de la métropole bordelaise). Cet espace public d'une surface de 7,5 ha possède plusieurs matérialités oscillant entre dallages réguliers et surfaces graminées et plantées. Le petit espace public métropolitain témoigne par ces variations, des affectations polyphoniques et des échelles multiples auxquelles il appartient. L'importance de cette séquence publique réside dans le double mouvement d'adressage du centre-ville du Bouscat sur le réseau public de la métropole d'une part et de structuration d'une figure publique centrale et rayonnante à l'échelle de la commune d'autre part.

DEUX TYPOLOGIES :

Autour de cet espace, deux typologies de bâtiments organisent la mixité de l'ensemble. D'un côté, une grappe de petits bâtiments de logements travaillent la continuité avec le tissu historique de la ville. Ces architectures résolument métropolitaines, volontairement resserrées produisent entre elles un espace collectif intime. Au nord, des ensembles plus imposants et plus mixtes dessinent la plus longue des courbes du petit espace public métropolitain. Leurs rez-de-chaussée accueillent des commerces, des équipements, des services. Plus hauts et plus volumineux que les constructions précédentes, ces immeubles négocient un vis-à-vis confortable avec les barres existantes de l'avenue du 8 mai 1945.

SILLO MIXTE :

La majorité des stationnements dédiés à l'opération est située à l'extérieur, dans le prolongement du petit espace public métropolitain, au delà de l'avenue de la libération. Il s'agit de minimiser l'usage de la voiture dans cet environnement. Le parking est envisagé comme un bâtiment multifonctionnel, il peut accueillir des espaces de bureaux, des équipements et le show-room Renault, qui bénéficiera ainsi d'une adresse valorisée et intégrée à son contexte.



20 m

1:2 000

130

BOUSCAT CENTRE VILLE

Bordeaux Metropole Millionnaire Habitants

CENTRE VILLE ÉLARGI



La parcelle s'intègre dans un contexte hybride, composé d'architecture de dimensions très variées. Au nord, la rue du 8 mai 1945 est composée d'architectures modernes, (R+8). De l'autre côté de la parcelle, la rue Paul Bert, qui mène au centre est faite d'un alignement de maisons individuelles.



Le site du projet est découpé par l'avenue de la Libération. La programmation d'une nouvelle ligne de tramway bouscule globalement les équilibres programmatiques et économiques de l'avenue. Le projet de Centre ville est un des trois projets qui s'adosse à une réflexion globale sur l'avenue, dont les contours théoriques pourraient être redéfinis pour lui aménager un certain degré d'autonomie qui jouera de ses qualités singulières.

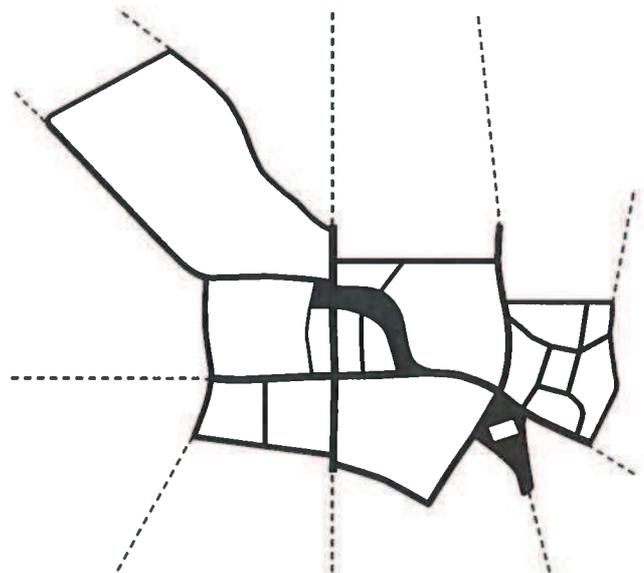
La dimension publique de ce site est d'ors et déjà évidente. Entre un des axes les plus importants de la métropole (malgré sa localisation en dehors de la ville centre de Bordeaux) et le centre ville historique de la commune du Bouscat, la parcelle Renault est l'occasion de repenser l'aménagement de l'espace public comme structure du commun et du spectacle de la ville.



1. Avenue de la Libération Charles de Gaulle, Le Bouscat
2. Rue Paul Bert, Le Bouscat
3. Centre d'Art de Tawada, Japon, Ryue Nishizawa, 2008
4. Copacabana Promenade, Burle Marx

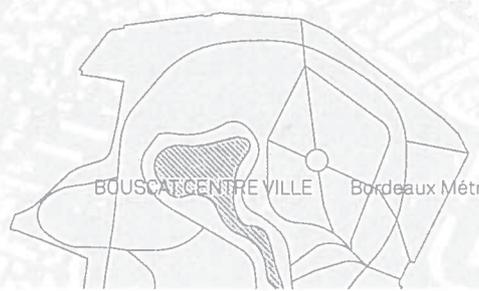
Le projet s'institue à partir d'une réflexion sur la structure publique existante du contexte. Le projet s'intègre dans cette organisation qui rassemble des formes historiques (structure archaïque et place de l'église et de la mairie), une avenue radiale de la métropole bordelaise, séquences publiques de la ville moderne (grille).

Le projet vise à articuler ses qualités disparates qui constitue déjà une multiplicité de topologies publiques. En se plaçant au centre de cette composition continue, il est capable sans niveller les différences de structure de constituer un champ public, un centre ville élargi, résonnant avec la complexité de la ville et rayonnant jusqu'aux limites avec les autres communes.





100 m
1:10 000 N



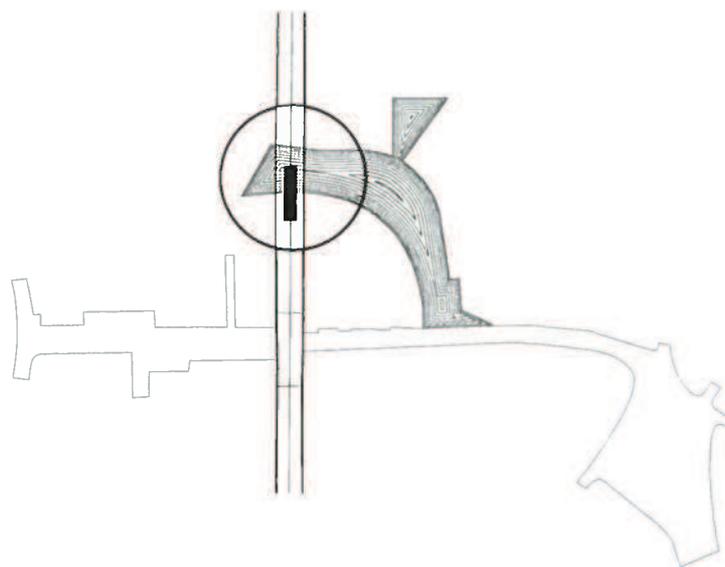


Deux espaces publics sont à considérer pour effectuer ce saut d'échelle et cette montée en puissance de la centralité du Bouscat.

Accrochés à l'avenue de la Libération, le petit espace public métropolitain expérimente de nouvelles formes de publicité. Il n'est pas un espace public hérité du classicisme historique (aussi bien par sa géométrie que par sa matérialité).

La rue des Amélanchiers réagence une continuité, perpendiculaire à l'avenue, qui rassemble autour d'une forme publique douce un grand ensemble, de petites maisons de faubourg et le centre ville historique.

La co-action de ces deux formes publiques innovantes dans leur forme et dans leur programmation constitue une étape nécessaire pour articuler les échelles en jeu dans ce secteur (du logement à la métropole et vice-versa).



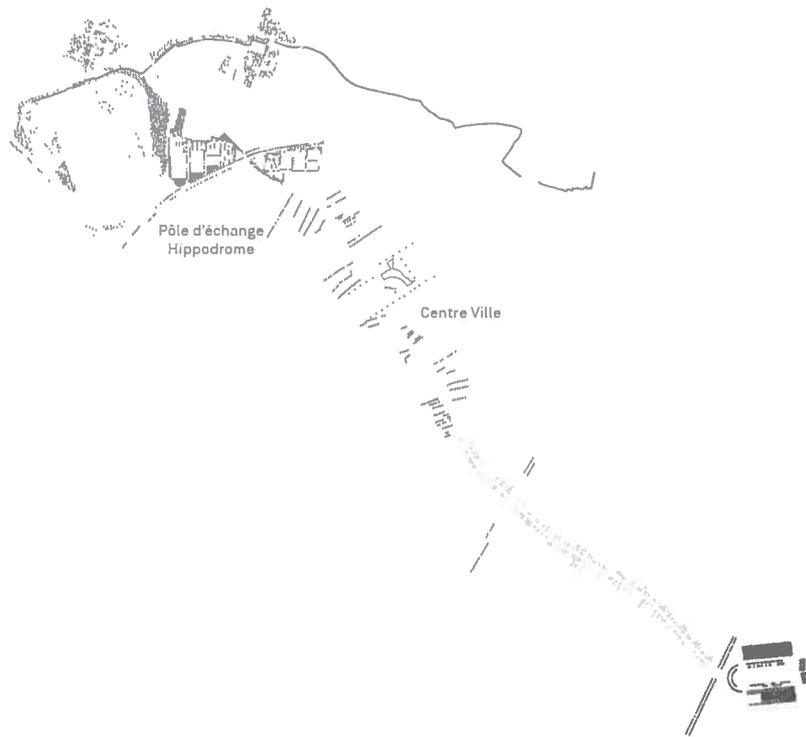
LES PAYSAGES DE L'AVENUE DE LA LIBÉRATION



Lecture à l'échelle intermédiaire

La lecture à l'échelle de la fenêtre a permis de révéler différentes structures paysagères. La principale est marquée par le rythme et le nombre de rues avec alignements d'arbres perpendiculaires à l'avenue de la Libération.

De plus, l'avenue de la libération, plus minérale à proximité de la place des Quinconces se transforme en espace plus verdoyant lorsque l'on se rapproche de l'hippodrome. L'avenue de la Libération est un véritable crescendo paysager. Cette gradation du minéral au végétal motivera nos choix d'aménagements à l'échelle même des sites.



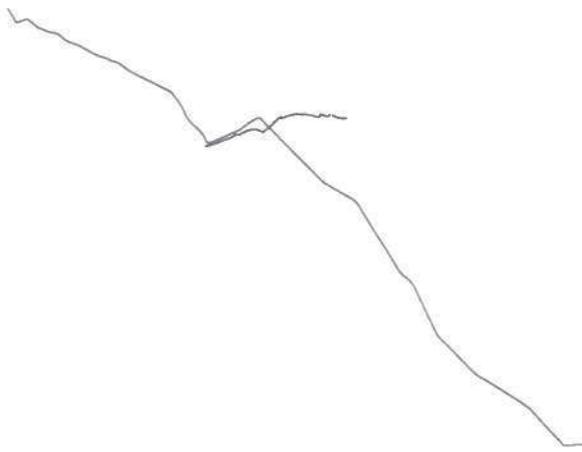
Paysage végétal



Paysage minéral



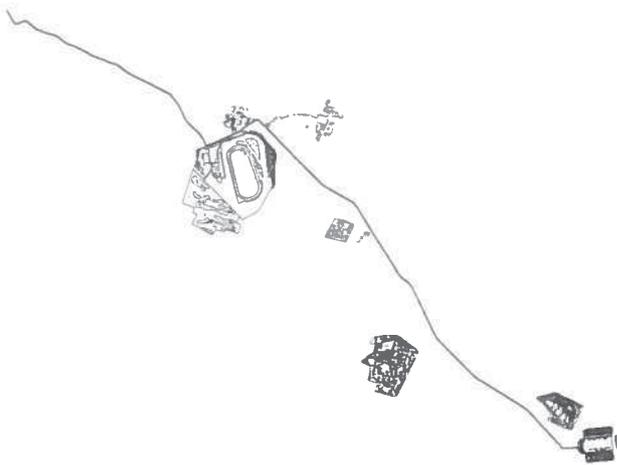
Paysage urbain



Jalle



Bati



Éléments Paysagers Autonomes



Parkings



Système Végétal

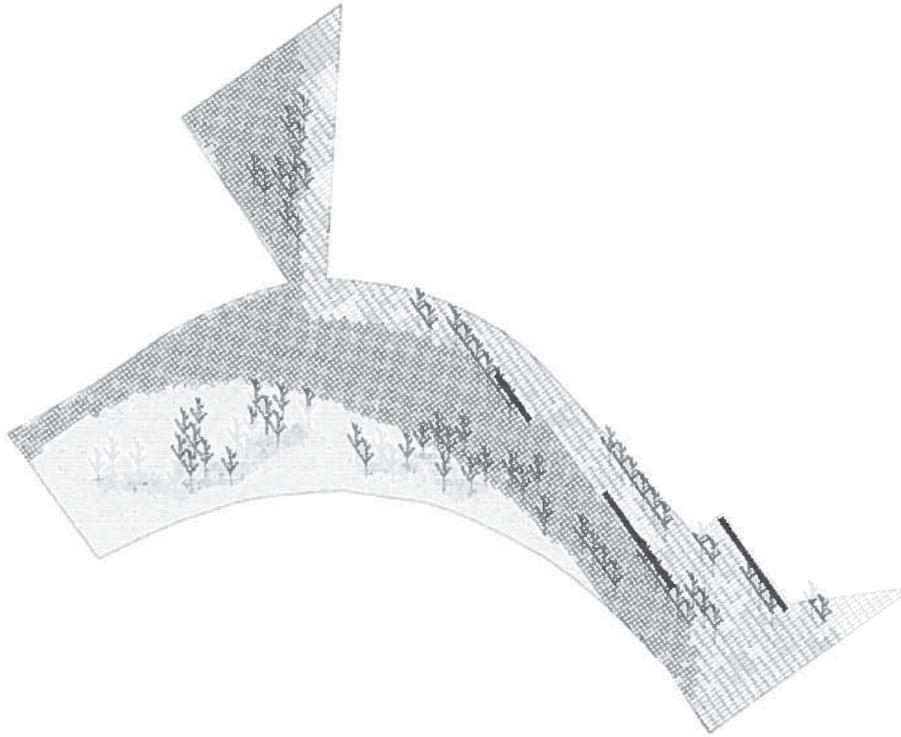


Alignements d'Arbres Perpendiculaires

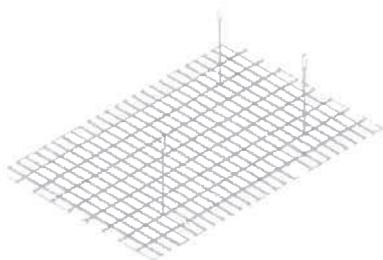
ENTRE MINÉRAL ET VÉGÉTAL, LES PAYSAGES DU PETIT ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN



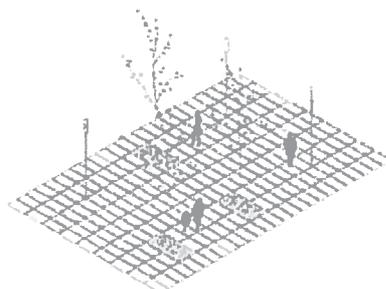
rue Paul Bert



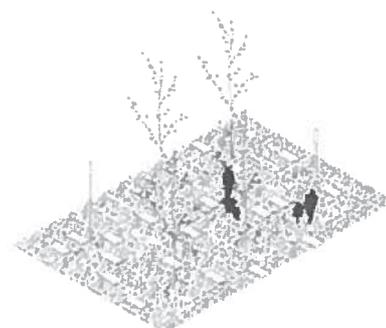
Petit espace métropolitain : passage du minéral au végétal



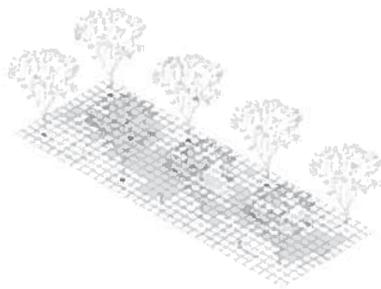
Espace minéral



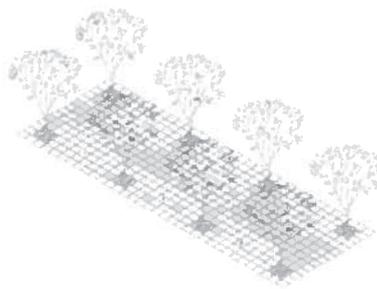
Espace minéral + plantations



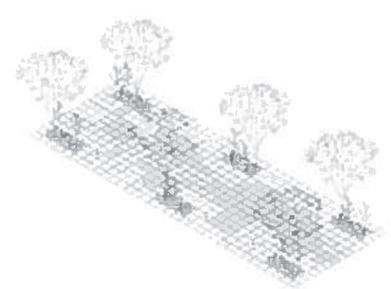
Espace minéral + plantations + joints enherbés



Pied d'arbre minimal



Traitement intermédiaire



Pied d'arbre planté d'une strate intermédiaire fleurie



JAPON



Luxembourg MUDAM



rue Paul Bert - rue des Amélanchiers



Almere

PETIT ESPACE METROPOLITAIN

A mi chemin entre le centre de Bordeaux et l'hippodrome se trouve le petit espace métropolitain. Entre minéral et végétal, ce site semble être propice à l'élaboration d'un projet au sol particulier, passant lui-même du plus minéral au plus végétal.

Ainsi les dalles deviennent progressivement des dalles avec joints enherbés, jusqu'à devenir des espaces de verdure, gradation de matériaux en réponse à cette place aux usages divers.

DENSITÉ NÉGOCIÉE

La parcelle se situe entre des typologies très différentes, R+8 d'un côté et R+1 de l'autre.

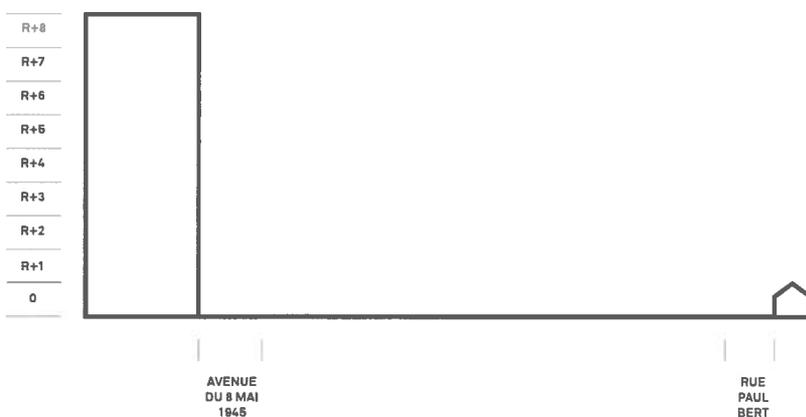
La réglementation permettrait de construire quatre niveaux, qui seraient ainsi l'exact gabarit d'entre-deux.

Le déploiement d'une telle forme serait sans empathie vis-à-vis des deux formes voisinnantes et constituerait une sorte de densité moyenne qui ne permettrait pas économiquement d'y instaurer une dimension publique nécessaire à une implémentation des qualités publiques existantes.

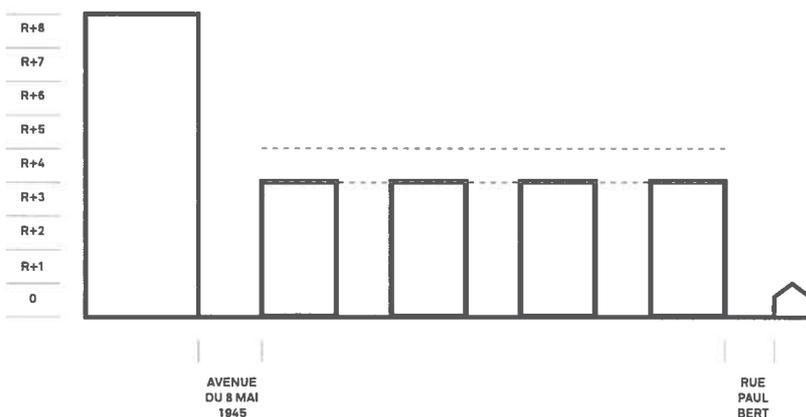
Nous proposons un gabarit plus flexible, qui se construit sur les densités environnantes, et qui partant de r+1 au sud, devient plus permissif vers le nord, jusqu'à autoriser des constructions à R+8.

L'intégration de densités variées et l'équilibre de la répartition sur la parcelle permet d'envisager une part importante d'espaces libres au sol, permettant ainsi d'assurer une relation forte entre l'avenue, le tramway et le centre ville existant.

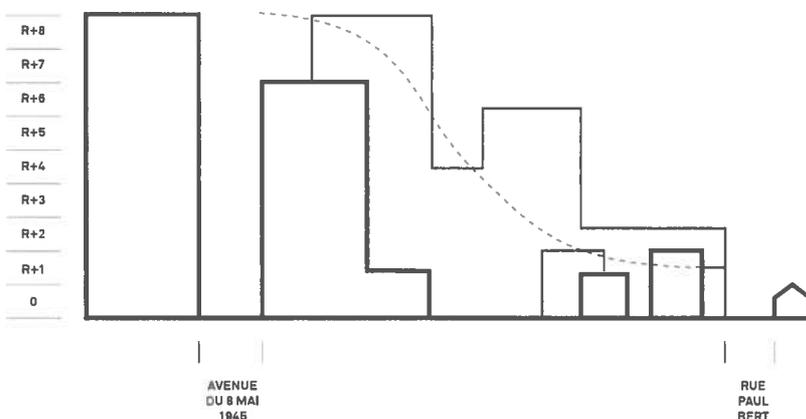
GABARIT EXISTANT



GABARIT POSSIBLE (R+3+ATTIQUE)

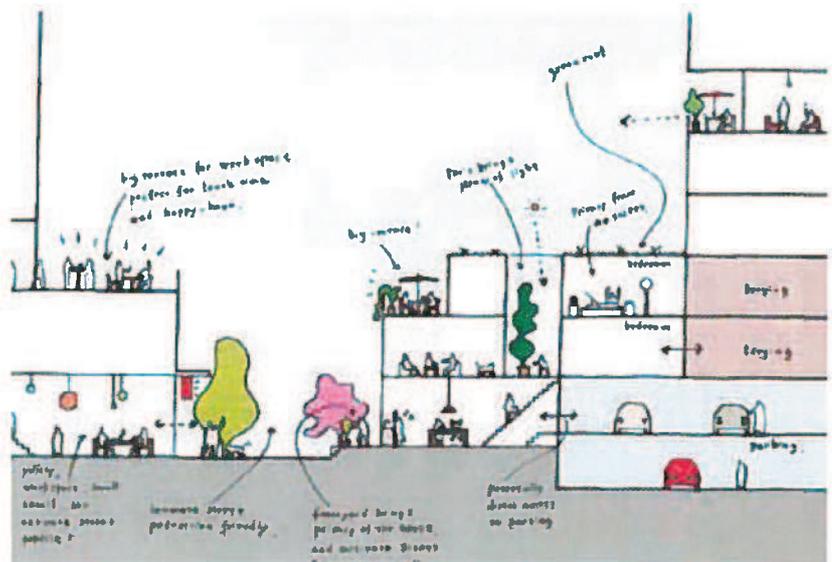


GABARIT PROJETÉ



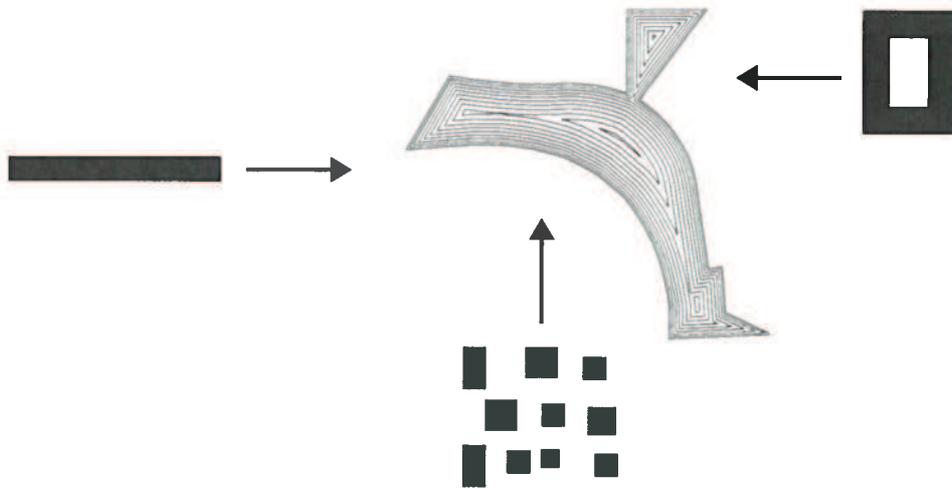


La définition d'un gabarit adapté aux différentes densités du contexte suppose déjà une forme d'organisation des densités au sein de la parcelle. Une grande variété de hauteurs de bâtiments, qui vont du R+1 ou R+8 permet d'envisager des rapports intéressants, de jouer sur les épaisseurs, de développer des programmations innovantes à l'image de cette coupe de Maxwan.

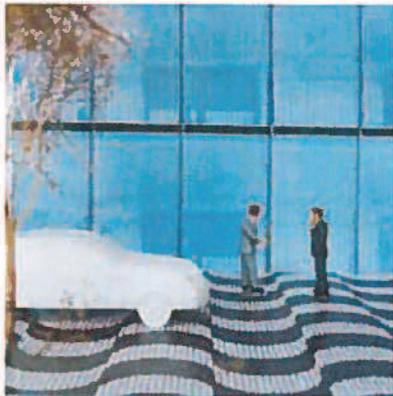


1. Leijten CS, Maxwan, 2010

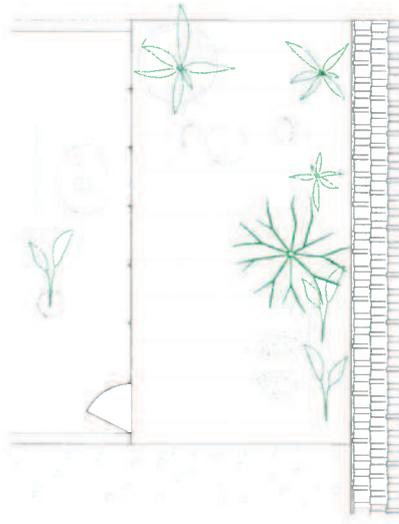
ADRESSAGE ET TYPOLOGIES



La géométrie du petit espace public métropolitain permet d'y adresser différentes typologies et d'y faire se reconstruire de multiples manières d'habiter: de nouveaux rapports en coupe et en particulier une définition sur les espaces du rez-de-chaussée pour mettre en avant la qualité publique de l'ensemble.



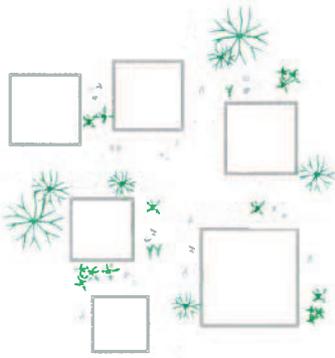
COLLECTION DE LOGEMENTS INDIVIDUELS

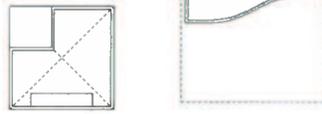
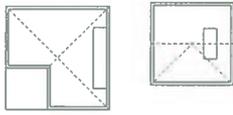
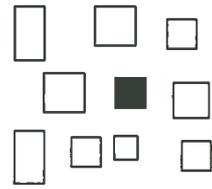
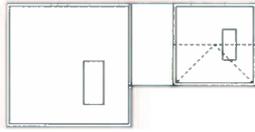
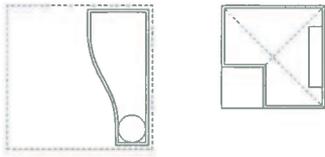


La partie sud de la parcelle, entourée du petit espace public métropolitain et de la rue Paul Bert est habitée par un ensemble de maisons individuelles ou de maisons collectives. Elles sont modernes et en même temps trouvent dans leur assemblage spatial des anachronismes qui assurent d'un bon voisinage avec les maisonnettes existantes.

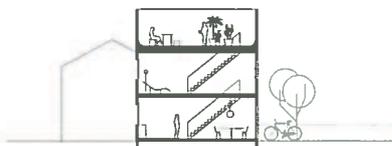
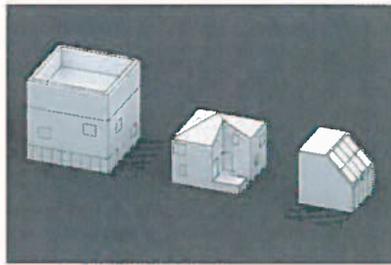
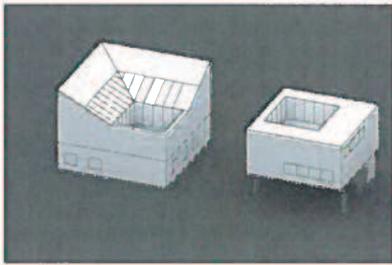
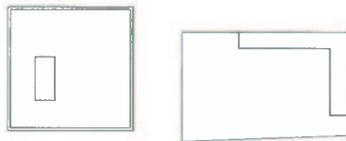
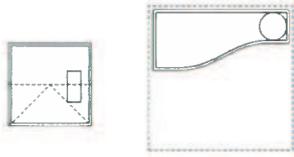
Le sol entre les maisons est en grande partie un sol commun à 5-6 ou maisons. C'est un sol végétal.

Le resserrement de l'espace entre les maisons permet d'y dégager des espaces intimes, comme des terrasses ou de petits jardins privés.

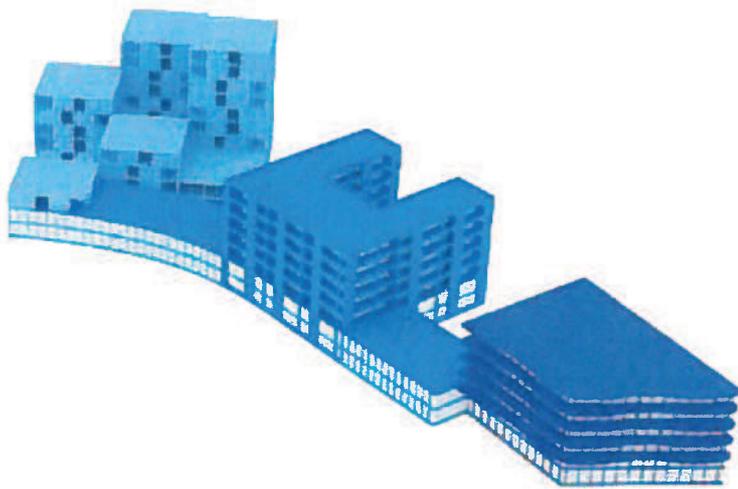
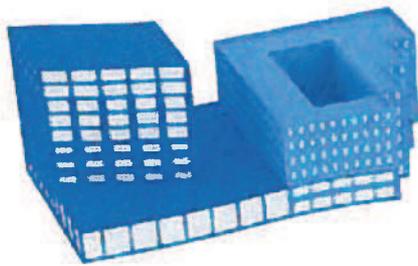
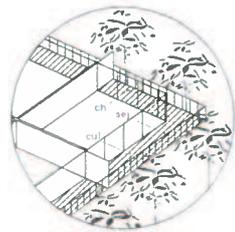
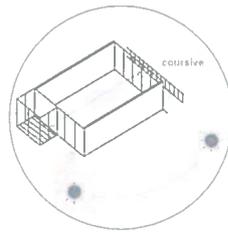
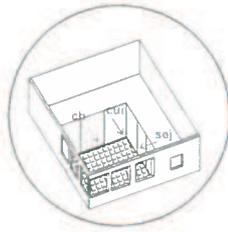
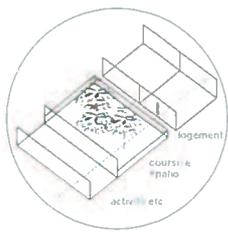
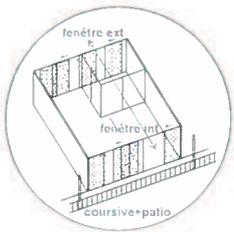


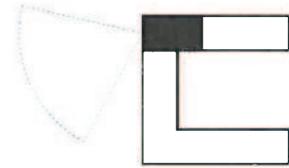
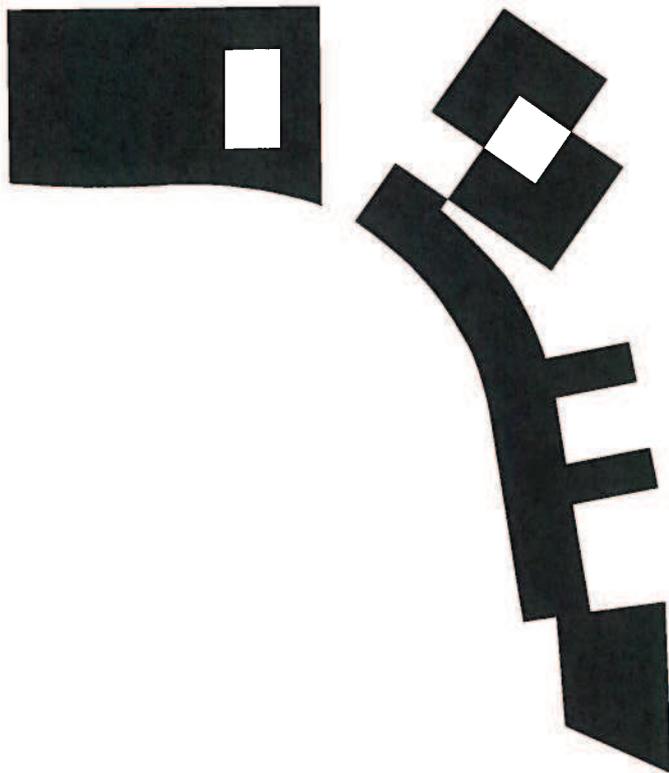


Les maisons individuelles sont des tailles différentes (de 60 à 150m²) et possèdent chacune de modes d'organisations spécifiques. Les dispositifs assurent à chacune des espaces d'intimité, notamment avec des petites cours, des toits terrasses, des surélévations, des baies...



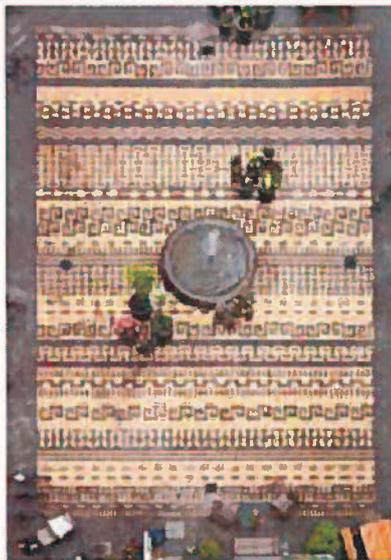
5 COLLECTIFS SINGULIERS





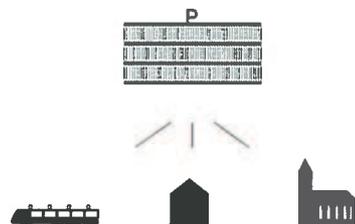
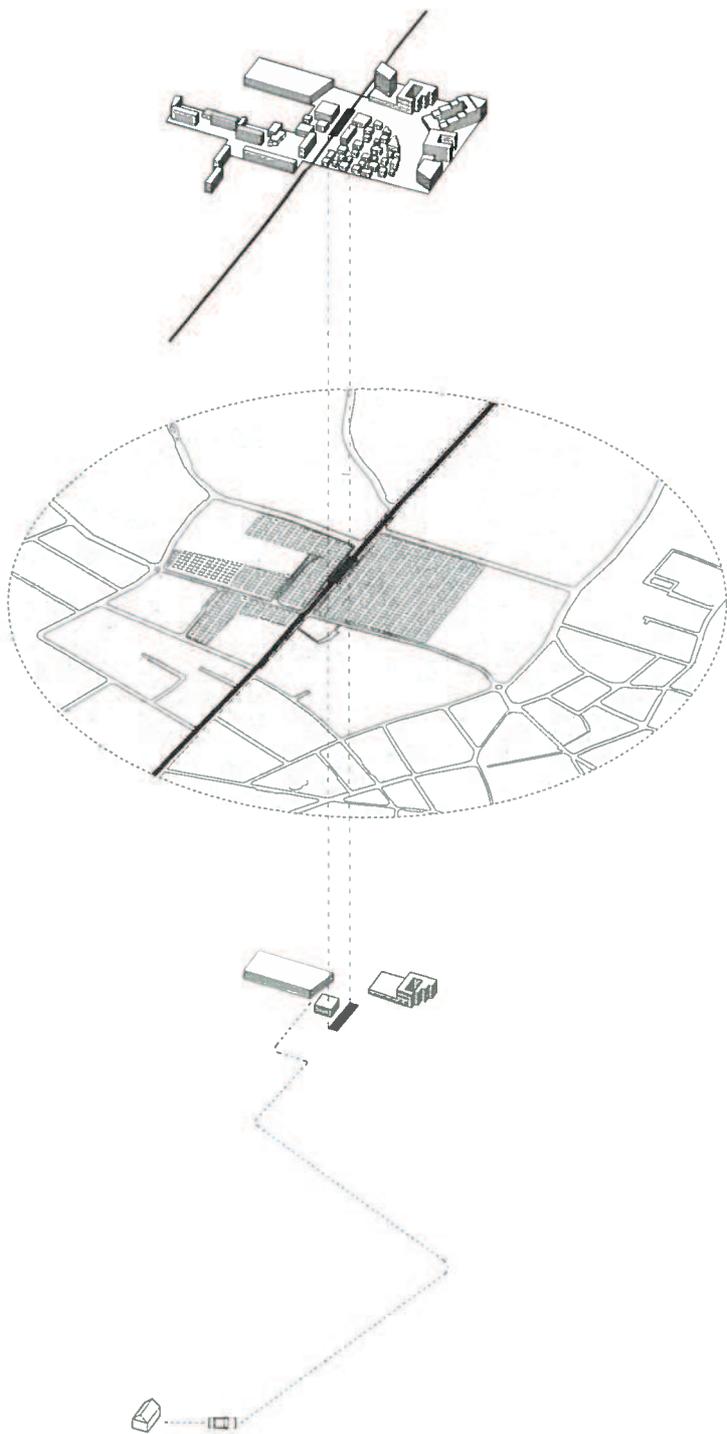
Ces cinq bâtiments constituent un enchaînement. Le premier est une petite tour, il est placé au carrefour entre l'avenue de la Libération et le petit espace public métropolitain. Le second est un bâtiment à cours qui suit directement la courbe de l'espace public. Des décrochés dans la façade lui donne des orientations secondaires vers l'espace public. Le troisième est un ensemble de bâtiments carrés qui sont reliés entre eux. Cette forme permet de dégager un espace de recul et d'inclure les barres de la rue du 8 mai 1945 dans la structure publique du centre ville élargie. Le troisième est un bâtiment en U qui s'adresse d'un côté sur l'espace public et de l'autre s'oriente sur la parcelle richement boisée du CCAS. Le dernier de ces bâtiments est légèrement en retrait pour permettre une certaine fluidité à l'espace entre le petit espace public métropolitain et la rue Paul Bert qui mène au centre ville historique.

La partie nord du projet, située entre le petit espace public métropolitain et la rue du 8 mai 1945, est constituée par des bâtiments plus hauts (de R+4 à R+8). Ils sont reliés par une bande de 1 niveau de 7 m (ou 2 de 3,50), qui s'adresse directement sur l'espace public. Leurs formes et leurs organisations sont déterminées par les meilleures orientations vers l'espace public.



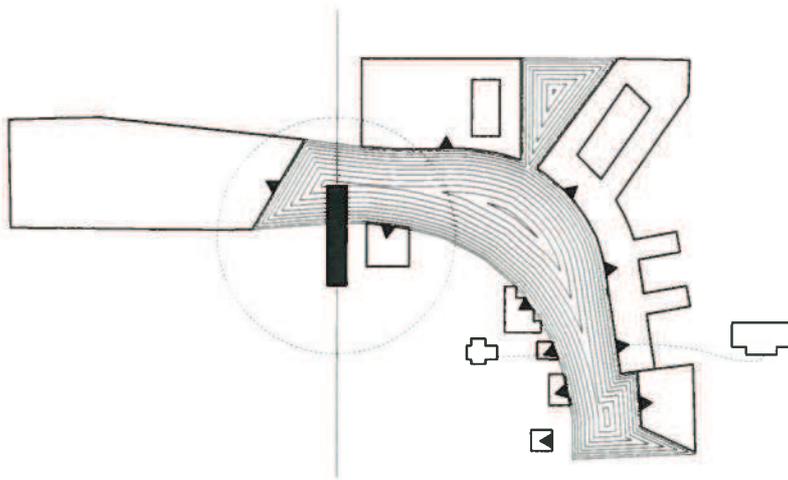
1. Page Street and Vincent Street Housing, Edwin Lutyens, 1828-1830
2. Courtyard in Classensgade, 11 Landskab, Copenhagen, 2010
3. Wohnsiedlung Werdwies, Zurich, Streich
4. Nerima Apartment, Tokyo, Go Hasegawa & Associates, 2010

PARKING AUGMENTÉ

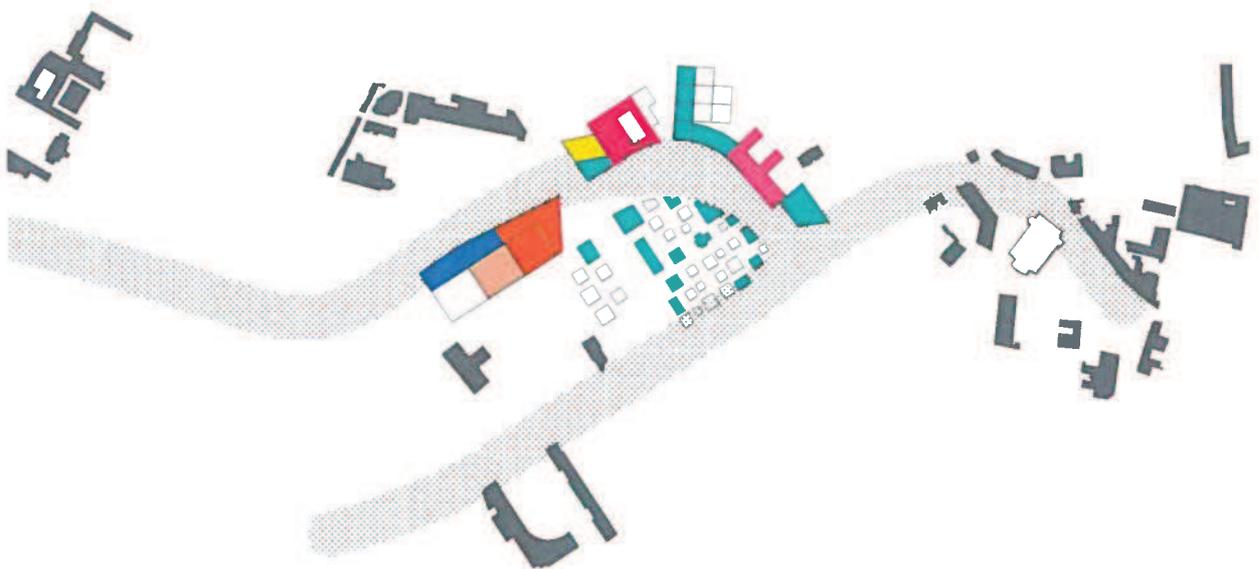


- 1.Haniel Garage, Dusseldorf, Paul Schneider Es:eben, 1951
- 2.1111 Lincoln Road, Miami, Herzog et de Meuron
- 3.Idem

ÉQUIPEMENTS ET PROGRAMMATION



Adressage de nouveaux équipements et commerces sur le petit espace public métropolitain et sur la rue Paul Bert redéfinie.



- Hôtel (2500 - 3000 m²)
- Pôle service public (1500 m²)
- Pôle service santé (2000 m²)
- Commerces RDC (3000-5000 m²)
- Bureaux (6000 - 8000 m²)
- Showroom renault (2000-3000 m²)
- Programmes et commerces existants



RDC

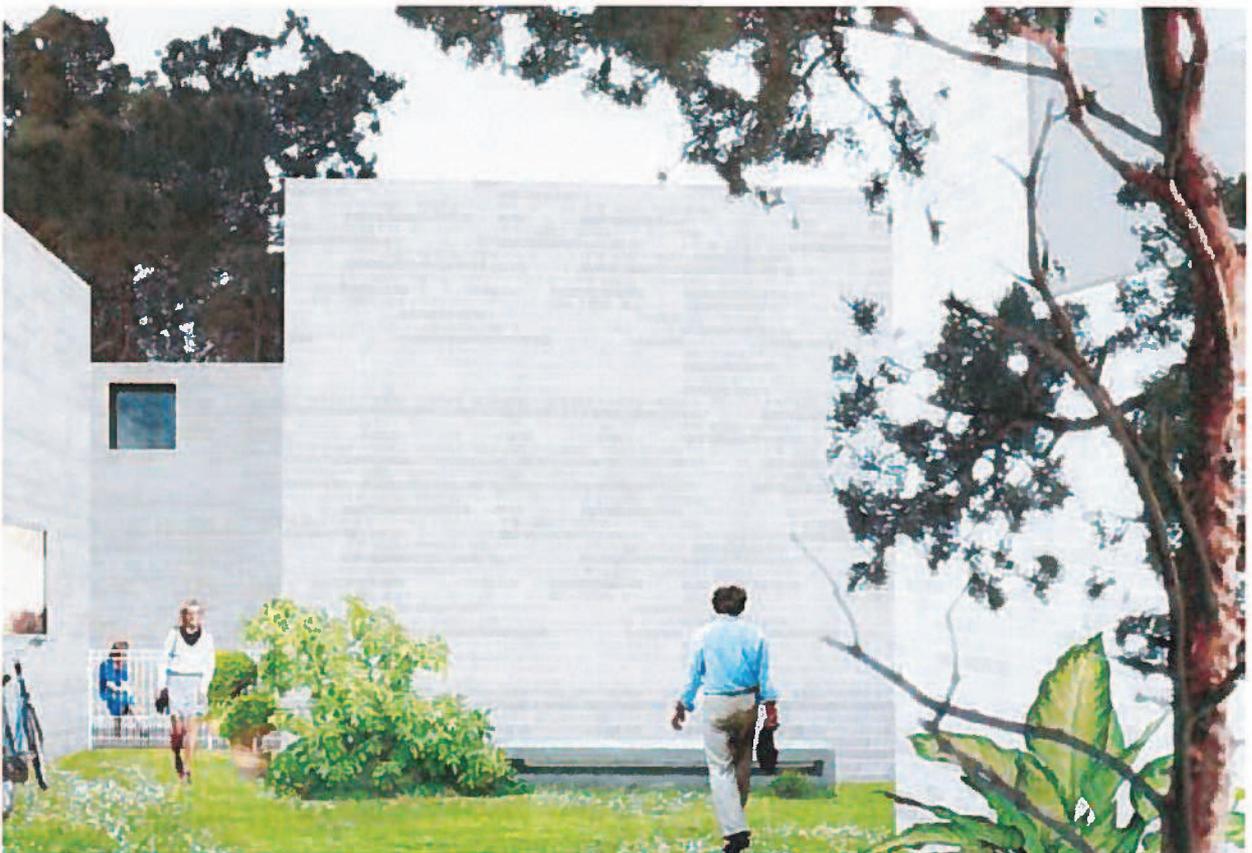
R+X

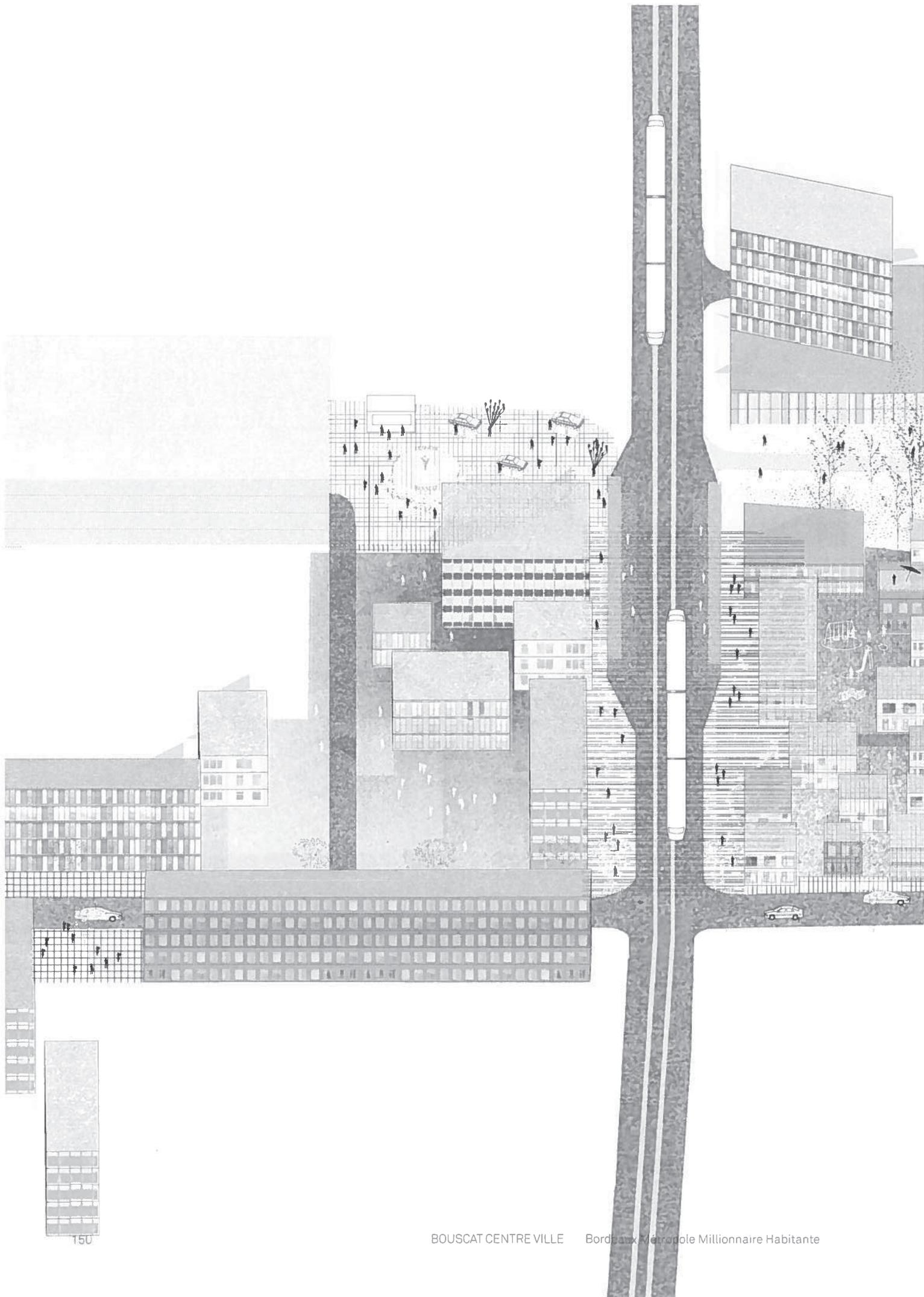
5m
1:500

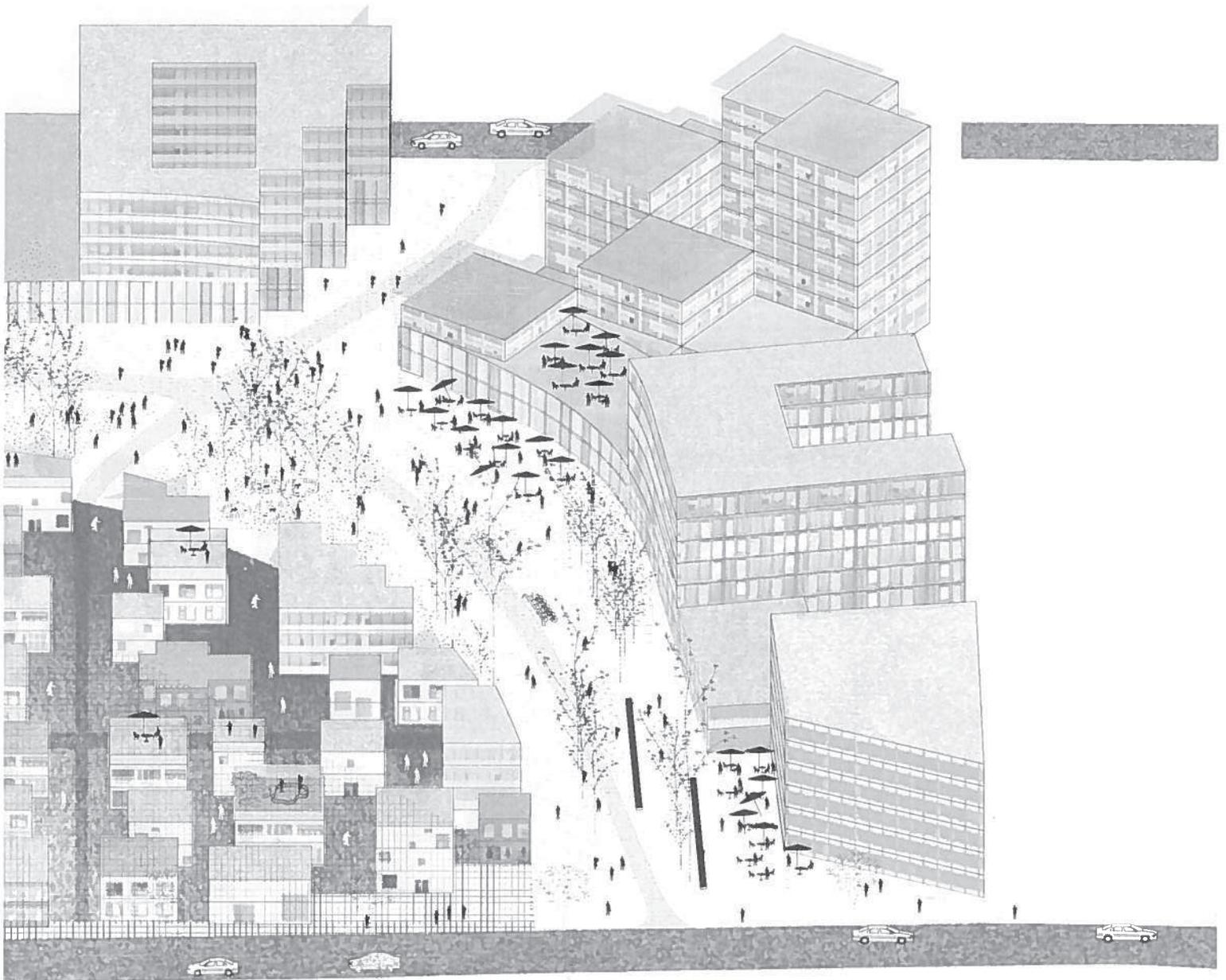
148

BOUCAT CENTRE VILLE Bordeaux Métropole Milonnaire Habitaite

EXTERIEURS, ENTRE PUBLIC ET COLLECTIF: CASE STUDY









PROGRAMME PREVISIONNEL

- Réorganisation du quartier ;
- Construction de logements, de commerces d'accompagnement et de bureaux ;
- Adressage vers le centre-ville.

SITUATION FONCIERE

- Un propriétaire principal : Renault.

Dès lors, afin d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet, il nous semble que le recours à la négociation amiable avec ce propriétaire devra être recherché en priorité.

En dernier recours, une procédure d'expropriation pourrait être mise en œuvre.

MONTAGE OPERATIONNEL

- Pour réaliser cette opération d'aménagement d'ensemble, il nous apparaît que la ZAC constitue la procédure idoine à mettre en œuvre, compte-tenu notamment des éléments suivants :

- Initiative publique du projet ;
- Création d'équipements publics : parking, espaces publics... en lien avec la station de tramway ;
- Création et réaménagement de voiries ;
- Intervention sur l'urbain, requalification paysagère ;
- Renforcement de la mixité urbaine : création et réhabilitation de logements, installation de commerces, de services, de bureaux, d'hôtel ;
- Remembrement parcellaire ;
- Relocalisation de commerçants (installation d'un show room Renault).

- Par ailleurs, afin d'assurer une cohérence globale au projet, il pourrait être opportun de mener une concertation sur un périmètre plus large que le périmètre opérationnel.

MODALITES DE COMMERCIALISATION

- Deux solutions peuvent être envisagées :

- Soit le projet est réalisé en régie directe par la CUB ou la commune ;
- Soit l'aménagement de la zone est délégué à la SPL ou à un autre aménageur privé dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Dans ce deuxième cas, seule la SPL qui entretient un rapport en liaison directe avec la collectivité publique pourra être exemptée d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable.

Dans les deux cas, si l'aménageur est propriétaire des terrains, il pourra imposer, dans le cadre des cessions de charges foncières, des prescriptions urbanistiques, architecturales et paysagères, via un cahier des charges de cessions de terrains.

FINANCEMENT DES EQUIPEMENTS PUBLICS

- Financement des équipements publics en ZAC :

- Si l'aménageur cède les terrains, la participation au coût des équipements publics nécessaires à la réalisation de la zone sera incluse dans le prix de vente.
- Si le constructeur n'acquiert pas les terrains de l'aménageur (ZAC à maîtrise foncière partielle), conclusion avec la commune (et le cas échéant l'aménageur) d'une convention de participation financière au coût des équipements publics de la zone (en application de l'article L. 311-4 du Code de l'urbanisme).

PLU

- Le projet nécessite de faire évoluer le PLU.

Dans la perspective de la mise en place de la ZAC, il pourrait être envisagé de créer une orientation d'aménagement et de programmation.

Une telle manière de procéder présente de nombreux avantages car cela permet de déterminer les grands objectifs d'aménagement du secteur et ainsi de rendre la ZAC compatible avec le PLU, tout en laissant une certaine souplesse dans l'application des règles du PLU, dans l'attente d'une définition plus précise des principes d'aménagement qui seront retenus au sein de la zone.

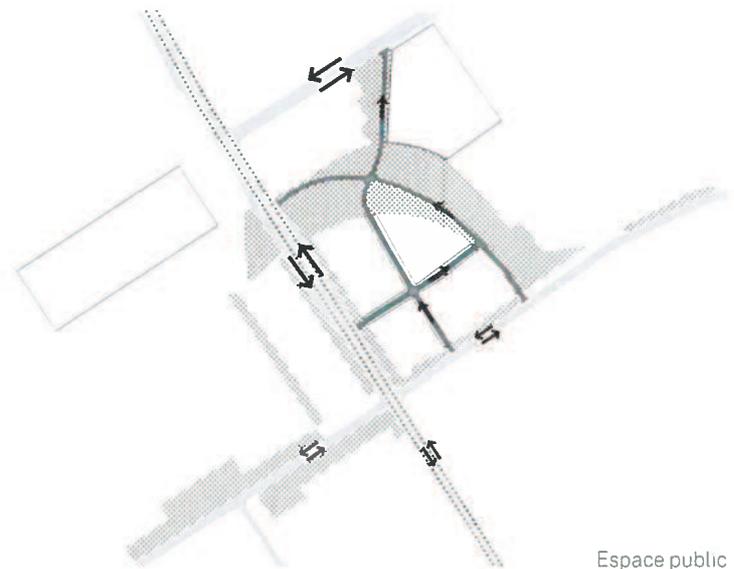
POINT DE VIGILANCE

- Présence de terrains pollués.



Situation Foncière

- Commune
- CUB
- Renault
- Copropriétés
- Privés
- Acteurs particuliers
- Gironde habitat
- Domofrance



Espace public

- Stationnement
- Espace Public
- Voiries existantes
- Voiries projetées



200 m
1:20 000

AVENUE AUGEMENTÉE



La construction future de la ligne D du Tramway le long de l'avenue de la Libération accompagnée de la relocalisation de plusieurs concessionnaires automobiles engage une mutabilité à l'échelle de cet axe majeur. La masse critique de ces parcelles ayant une problématique commune permet d'envisager ces trois projets comme un projet intégré à l'échelle du territoire. Chacun des projets cherche à faire de cette avenue aujourd'hui contraint

e dans son axialité, le point de départ de configurations publiques innovantes. Le départ des concessions Renault libère un vaste site devenant l'opportunité d'un développement d'échelle conséquente pour la commune du Bouscat. Le projet du Bouscat centre trouve par le dessin d'une place publique métropolitaine une médiation entre des typologies architecturales complémentaires, entre des architectures publiques et des logements intimes.