

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 23/10/2014

DOSSIER DE CRÉATION DE LA ZAC GARONNE-EIFFEL

PIÈCES CONSTITUTIVES

- 1 Rapport de présentation
- 2 Plan de situation
- 3 Plan du périmètre
- 4 Régime de la ZAC au regard de Taxe d'Aménagement
- 5 Etude d'impact

1 RAPPORT DE PRÉSENTATION

SOMMAIRE

1. Préambule

2. Périmètre du projet

2.1. Le contexte

2.1.1. L'opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique

2.1.2. La plaine rive droite : un territoire de redynamisation urbaine

2.3. Périmètre de la ZAC

2.4. Territoire de projet

2.5. Structure foncière

3. Objets et justification du projet

4. Environnement/ Etat initial du site

4.1. Le milieu physique

4.2. Le milieu naturel

4.3. Le bâti et les paysages : la mémoire du lieu

4.4. Le milieu humain

5. Le programme prévisionnel du projet

6. Présentation du projet

6.1. Présentation du projet retenu

6.2. Le projet au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

6.3. Raisons du choix du projet au regard de l'insertion du projet dans l'environnement urbain et naturel

1. Préambule

Pour faire suite à la délibération du 17 décembre 2010 par laquelle le Conseil d'administration de l'EPA Bordeaux Euratlantique a approuvé le lancement d'un concours de maîtrise d'œuvre urbaine pour le projet urbain Garonne Eiffel, l'équipe pluridisciplinaire dont le mandataire est l'agence TVK a été désignée lauréate le 9 décembre 2011.

L'équipe de maîtrise d'œuvre est composée de l'agence TVK de Pierre-Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler (architectes-urbanistes mandataires), Patrick Ecoutin et Pascal Cribier (paysagiste), Ingerop (BTP), Tribu (ingénierie environnementale) et Alphaville (programmation urbaine).

Plusieurs missions ont été déjà confiées à l'équipe TVK dans le cadre de l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine pour le projet Garonne-Eiffel, dont une adaptation du plan guide et une mise à jour majeure qui ont permis de préciser et faire évoluer le projet depuis la proposition retenue lors du concours.

Ces évolutions sont notamment consécutives :

- A l'avancement d'études techniques portées ou non par l'EPA (études sur la mobilité, sur l'hydraulique et la prise en compte du risque inondation, sur la qualité des sols, études préliminaires des espaces publics de Garonne-Eiffel...);
- Aux propositions d'amélioration faites par les différents partenaires de l'EPA (Etat, collectivités territoriales, gestionnaires d'équipements publics);
- Aux observations du public concerté tout au long de la procédure de concertation lancée par l'EPA pour le projet Garonne-Eiffel conformément aux délibérations de conseil d'administration de l'établissement public du 17 décembre 2010 et du 29 juin 2012 et dont le bilan doit être approuvé par délibération du 23 octobre 2014.

Ce plan guide reste évolutif, puisque le processus de construction du projet continue. Toutefois, le projet urbain a atteint une maturité suffisante pour permettre la création d'une ZAC dont le présent rapport de présentation constitue une des pièces du dossier.

La Zone d'Aménagement Concerté est une procédure d'urbanisme opérationnel dont les modalités de création sont édictées par les articles L 311-1 et suivant et R 311-1 et suivant du Code de l'Urbanisme. Selon l'article R 311-2, le dossier de création comprend :

« a) Un rapport de présentation, qui expose notamment l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu ; »

b) Un plan de situation ;

c) Un plan de délimitation du ou des périmètres composant la zone ;

d) L'étude d'impact définie à l'article R. 122-5 du code de l'environnement lorsque celle-ci est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du même code.

Le dossier précise également si la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement sera ou non exigible dans la zone.

Au cas présent, l'étude d'impact intègre en outre l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone prévue à l'article 128-4 du code de l'urbanisme.

Une fois approuvé par délibération du Conseil d'Administration de l'EPA (du 23 octobre 2014), le dossier de création recevra l'avis de la Communauté urbaine de Bordeaux dans les 3 mois suivant cette approbation.

Après avis de l'autorité environnementale et mise à disposition du public, la décision de création de ZAC reviendra ensuite au Préfet, par le biais d'un arrêté, dans la mesure où cette opération est située dans l'Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux Euratlantique, créée par décret en date du 5 novembre 2009.

Le projet étant cependant en partie hors périmètre de l'Opération d'intérêt national (13 ha sur les 128 ha de la ZAC, cf paragraphe 2.3), l'intervention de l'EPA à l'échelle de l'ensemble du projet nécessitera, préalablement à l'arrêté préfectoral de création, les autorisations :

- du conseil d'administration de l'EPA, conformément aux termes du décret de création de l'établissement public,
- de l'autorité administrative de l'EPA, après avis de la CUB, conformément à l'article L.321-23 du Code de l'urbanisme.

2. Périmètre du projet

2.1. Le contexte

2.1.1. L'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique

L'attractivité de l'Aquitaine, vaste région de 41 000 km² (7,6 % de l'Hexagone), ne se dément pas. Son dynamisme démographique s'accélère, à l'instar d'autres régions littorales du sud et de l'ouest de la métropole. Début 2010, 3,23 millions d'habitants y résident.

bordeaux euratlantique

Tous les territoires, qu'ils soient urbains ou ruraux, bénéficient de cet essor démographique, les espaces périurbains en profitant le plus. En complément de l'attractivité du littoral, deux dynamiques nouvelles sont particulièrement apparentes : le retour à la croissance des villes-centres et des espaces ruraux.

La croissance démographique est sur les 10 dernières années de 6.2% environ, soit le double de la moyenne nationale. La population en 2007 de la CUB atteint ainsi les 717 727 habitants.

Pourtant cette agglomération, située sur l'arc atlantique reliant le nord de l'Europe à la péninsule ibérique, pâtit de son éloignement des grands centres d'affaires européens. L'arrivée de la liaison ferroviaire à grande vitesse connectant directement Bordeaux avec Paris en 2h en 2017, et Bordeaux à Toulouse (1h) en 2024 et à Madrid en 3h40 en 2032, renforce la position de Bordeaux dans la dynamique des territoires métropolitains.

Fort de cette croissance, et du souhait d'équilibrer habitat et emplois, les partenaires publics (Etat, Conseil Régional d'Aquitaine, Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac sur lesquelles se situe l'Opération d'Intérêt National) se sont fixées pour objectif de porter l'agglomération bordelaise au rang des grandes métropoles européennes et s'appuient sur la mise en service de la ligne à grande vitesse pour développer un projet urbain ambitieux dans l'aire d'influence de la gare Saint-Jean.

Cette opération a plusieurs buts :

- Doter l'agglomération bordelaise d'une nouvelle centralité s'appuyant notamment sur un pôle tertiaire d'envergure nationale et européenne ;
- Développer une offre de logements diversifiée et élevée, contribuant à densifier le centre de l'agglomération tout en répondant aux besoins de ses habitants actuels et futurs ;
- Concevoir et mettre en œuvre des projets urbains de référence en matière de développement durable sur les volets sociaux, urbains et économiques.

Ce projet baptisé « Bordeaux-Euratlantique » a été promu par l'Etat au rang d'Opération d'Intérêt National (OIN) par décret du 5 novembre 2009 et s'est traduit par la création d'un Etablissement Public d'Aménagement (EPA) par décret du 22 mars 2010.

L'établissement public est maître d'ouvrage et ensemblier de la démarche de projet. Il incarne et met en œuvre les ambitions de l'Etat et des collectivités, dans le cadre d'un partenariat étroit avec ces différents acteurs.

Le périmètre de l'OIN porte sur 738 ha sur 3 communes, Bordeaux (386 ha répartis sur les deux rives de la Garonne), Bègles (217 ha) et Floirac (135 ha). Le projet d'aménagement vise à tirer parti d'importantes potentialités foncières issues de friches industrielles et de zones d'activités en décroissance pour proposer un nouveau morceau de ville aux franges du centre historique de la métropole bordelaise.

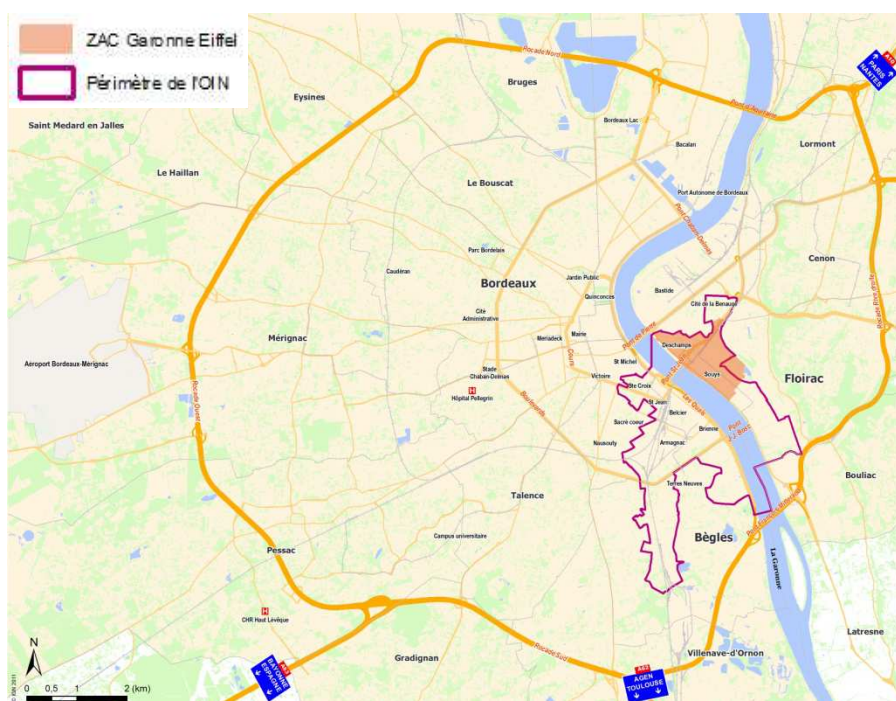
bordeaux euratlantique

Sur les 220 hectares aujourd'hui repérés comme mutables, est actuellement envisagée une constructibilité globale de 2 200 000 m² de SDP, dont 15 à 18 000 logements et 450 à 500 000 m² de bureaux.

Le projet d'aménagement se concrétisera par la mise en œuvre, sur une vingtaine d'années, de différents projets urbains, à savoir :

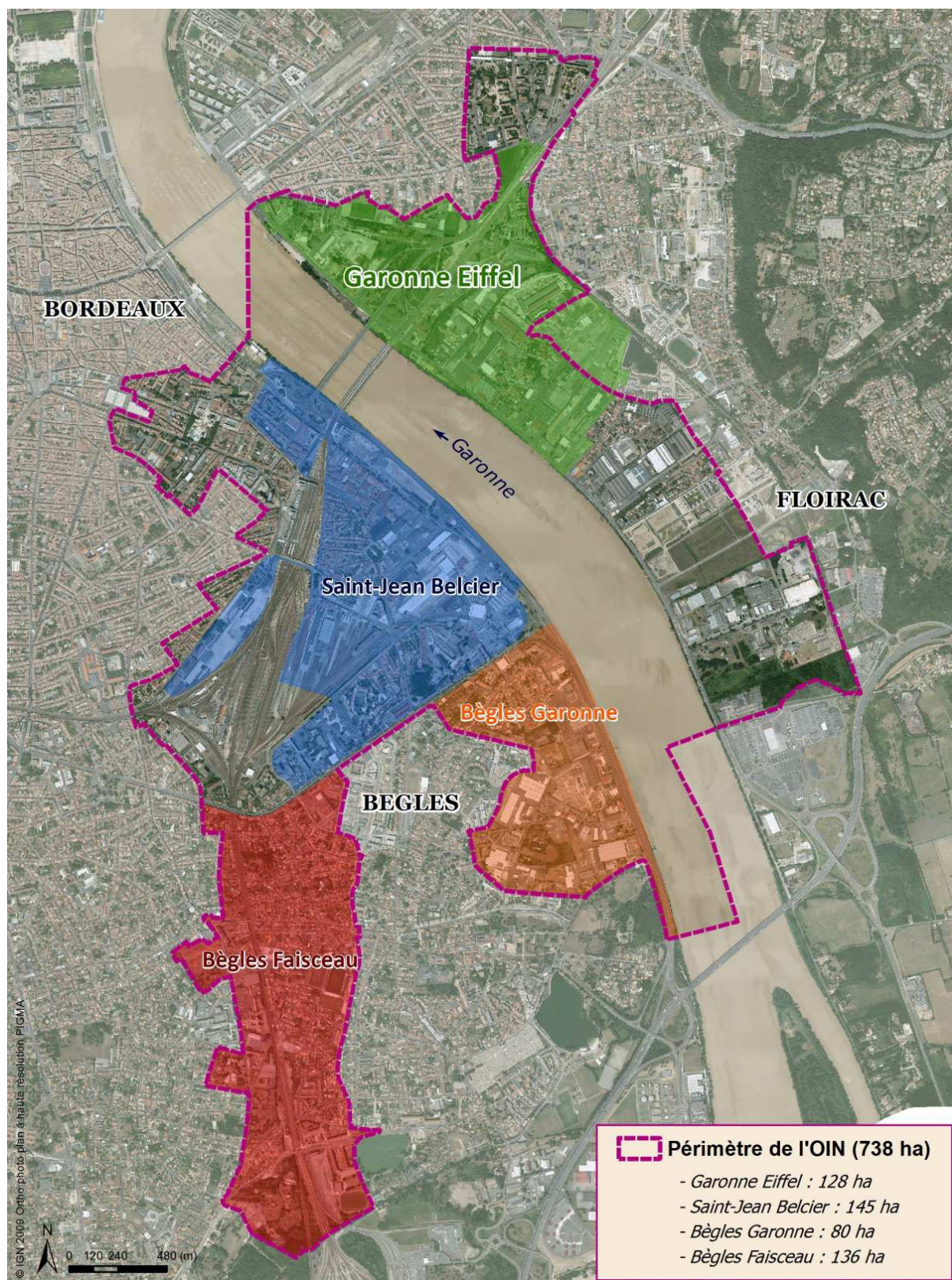
- ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier,
- Garonne Eiffel ; objet du présent dossier de création de ZAC ;
- Bègles Garonne ;
- Bègles Faisceau.

L'existence d'une OIN confère à l'Etat, au sein du périmètre arrêté, un nombre limité de compétences, telles l'instruction des autorisations d'occuper le sol (permis de construire par exemple) ou l'initiative des procédures d'aménagement (création des zones d'aménagement concerté par exemple). Elle n'a pas pour effet de dessaisir les collectivités de leurs compétences en matière de planification urbaine (PLU par exemple).



Plan de situation

bordeaux euratlantique



Les projets urbains de l'OIN Bordeaux Euratlantique

2.1.2. La plaine rive droite : un territoire de redynamisation urbaine

Le territoire Garonne-Eiffel s'inscrit dans la démarche de renouvellement urbain engagée depuis plusieurs années sur la plaine rive droite.

Après le déclin de la rive droite tant sur le plan social qu'économique, l'arrivée du tramway en 2003 et les opérations de renouvellements urbain menées dans le cadre du Grand Projet de Ville (GPV) de Hauts de Garonne sur les communes de Cenon, Floirac et Lormont et la ZAC Cœur de Bastide ont permis d'engager sa redynamisation.

Plusieurs opérations d'aménagement ont été engagées sur le secteur de la rive droite du cœur d'agglomération. Elles ont permis le lancement et la réalisation d'équipements culturels structurants tels que le Rocher de Palmer, le jardin botanique, le pôle universitaire de gestion, et la future Grande Salle de spectacle qui va être réalisée sur le périmètre de la ZAC des Quais de Floirac. Ils apportent un rayonnement d'agglomération voire régional à la rive droite qui a été délaissée par les habitants de la rive gauche de l'agglomération bordelaise pendant des décennies.

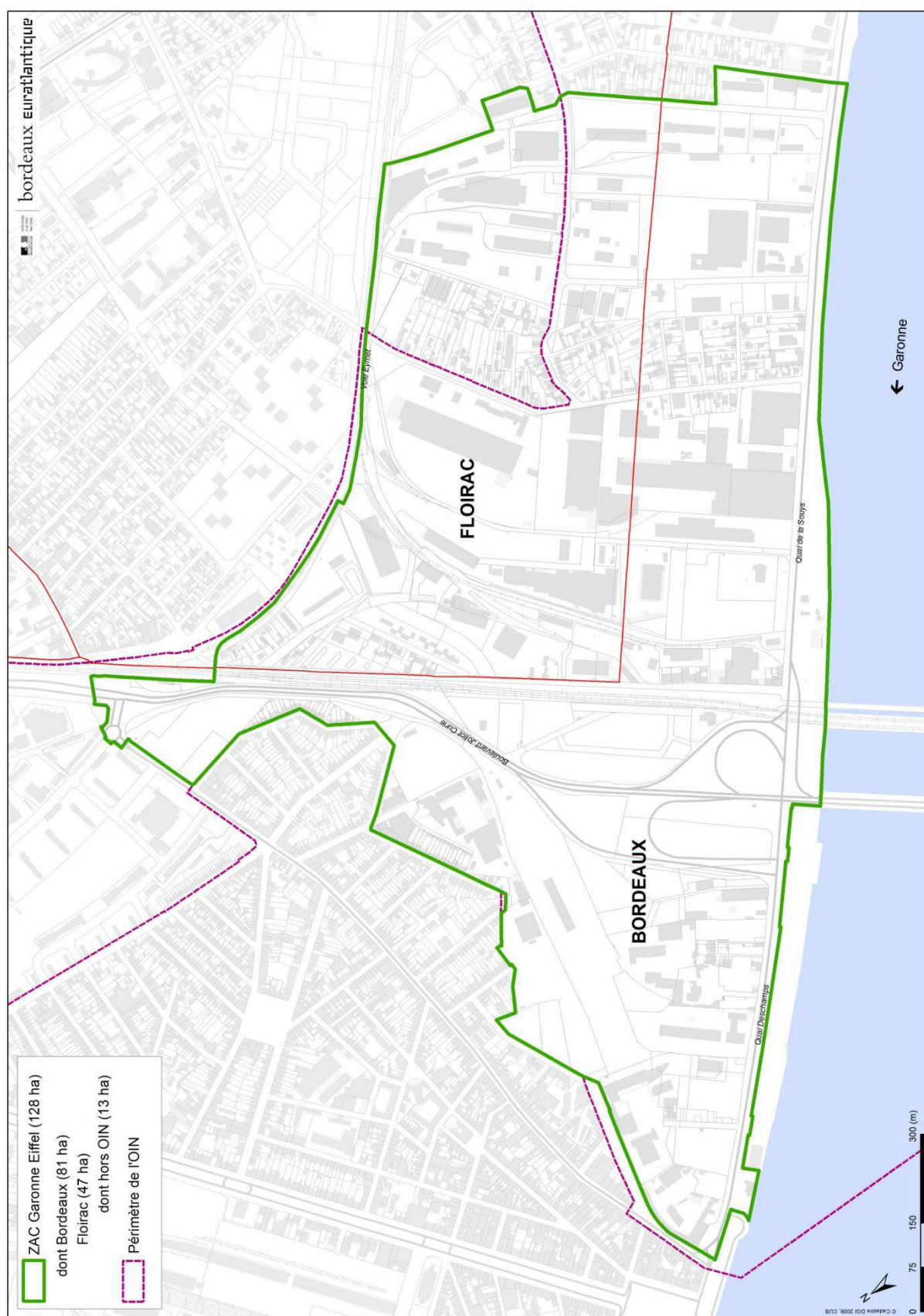
Ces différents projets urbains, culturels, universitaires ont changé positivement et durablement l'image de la rive droite. Les deux nouveaux franchissements, le pont Chaban Delmas en service depuis le 18 mars 2013 et le projet du pont J.J. Bosc à l'étude, renforceront les liaisons entre la rive gauche et la rive droite.

L'OIN Bordeaux Euratlantique avec le projet Garonne-Eiffel s'inscrit dans cette redynamisation urbaine comme un levier accélérateur du développement de la rive droite et des liens entre les deux rives du cœur de l'agglomération bordelaise.

bordeaux euratlantique



Garonne-Eiffel au cœur de la plaine rive droite



Le périmètre de la ZAC Garonne Eiffel

2.3. Périmètre de la ZAC

Le périmètre de la future ZAC Garonne-Eiffel s'étend sur 128 ha sur les communes de Bordeaux (81 ha) et de Floirac (47 ha).

La définition du périmètre est issue de l'analyse de l'occupation du foncier, de la structuration urbaine et de son potentiel de mutabilité.

Le périmètre est bordé par la Garonne à l'ouest et englobe un territoire délimité par la caserne du SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours), la rue Henri Dunant, la rue Joseph Fauré, la rue Mozart. Il longe le terrain de l'ancien site de Cacolac, la voie Eymet puis rejoint la rue Jean Dupas et la rue Franc Sanson avant de longer les quais pour rejoindre la caserne de la Benaugue. Il fait face, en aval du pont St-Jean, à la façade du quartier St-Michel et du centre ancien, et, en amont, au secteur de la gare St-Jean qui fait l'objet du projet urbain Bordeaux St-Jean Belcier par l'EPA Bordeaux Euratlantique.

Le périmètre de Garonne-Eiffel est majoritairement inscrit dans l'OIN Bordeaux-euratlantique. Toutefois, 13 ha sur Floirac sont hors OIN. Il s'agit de la zone située entre le chemin Richelieu, la voie Eymet, le Parc des étangs et la rue E. Combes. Elle comporte les mêmes caractéristiques urbaines et les mêmes typologies d'occupation que l'ensemble du secteur de la Souys inscrit dans l'OIN. Dans un souci de cohérence urbaine, il est apparu opportun d'étendre la dynamique de renouvellement urbain développée par l'OIN Bordeaux-euratlantique sur cette zone circonscrite entre les nouveaux quartiers des Clairière de Flore et des Etangs, la voie Eymet qui doit être réaménagée, et la rue E. Combes.

Par ailleurs, les principaux enjeux d'inscrire ces 13 ha dans l'opération d'aménagement de Garonne Eiffel sont les suivants :

- Augmenter la constructibilité du secteur Souys très contraint par la nouvelle réglementation liée aux risques d'inondation en permettant la réalisation d'un dispositif hydraulique reliant le jardin des Etangs au parc Eiffel, possible seulement avec l'aménagement d'une noue sur ce secteur hors OIN.

Ce dispositif permet de réduire la vulnérabilité aux risques d'inondations des futurs quartiers du secteur Souys inscrits dans Garonne-Eiffel mais aussi de les minimiser sur les quartiers existants avoisinants du Bas-Floirac, fortement impactés à ce jour.

- Renforcer la production de logements dans l'hyper centre de l'agglomération bordelaise conformément aux objectifs de la Communauté urbaine de Bordeaux. Dans ce secteur hors OIN de la future ZAC, il est prévu la production de 93 000 m² SPC de logements.

2.4. Le territoire de projet

Le territoire du projet Garonne Eiffel se situe dans la partie sud de l'anse formée par le méandre du fleuve et des coteaux, nommée Plaine rive droite. Le territoire « Garonne-Eiffel » est bordé à l'ouest par la Garonne avec sa présence imposante et à l'est par les coteaux avec leur perspective verte. Il se trouve dans la vallée du fleuve caractérisée par une topographie très plane.

A ses franges, il est bordé des quartiers existants résidentiels tels que le quartier de la Benauges de Bordeaux composé d'échoppes et de maisons de ville R+1, des quartiers d'habitat diffus et varié sur le Bas-Floirac où se côtoient des maisons basses et des immeubles et, de l'emprise de l'AIA (Atelier Industriel de l'Aéronautique).

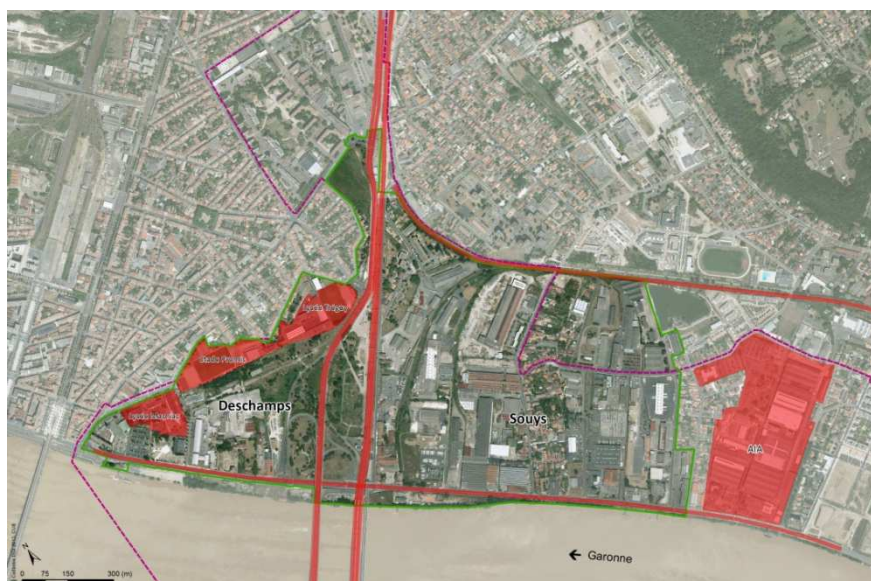
Il fait face, en aval du pont St-Jean, à la façade du quartier St-Michel et du centre ancien, et, en amont, au secteur de la gare St-Jean qui englobe la ZAC Bordeaux St-Jean Belcier conduite par l'EPA Bordeaux Euratlantique.

Le projet Garonne Eiffel s'inscrit dans un tissu urbain en grande partie délaissé en raison du déclin des activités industrielles passées de la rive droite.

En effet, ce territoire qui apparaît aujourd'hui dénué d'urbanité, a participé, durant des décennies dès le XIX^e et jusqu'à la moitié du XX^e siècle, au dynamisme économique de l'agglomération avec notamment le redéploiement du Port de Bordeaux sur la rive droite et avec le développement du réseau ferroviaire.

Actuellement, il est constitué de zones d'activités éparses, ponctuées de quartiers d'habitat isolés et de friches importantes à conquérir.

Le territoire est divisé en deux grands secteurs par l'imposante coupure urbaine formée par les 2x2 voies du réseau ferroviaire le traversant d'est en ouest et le boulevard Joliot Curie. Il s'agit des quartiers Deschamps et Souys.



Les secteurs de Garonne-Eiffel et ses coupures urbaines.

- Le secteur Deschamps, très proche de l'hypercentre de Bordeaux, forme un triangle enclavé entre la Garonne, le quartier de la Bastide et le réseau ferré. Ce site, sans aucune qualité urbaine, est composé essentiellement de friches industrielles et ferroviaires et, donc, est peu occupé tant par la population que par les activités économiques. Il est traversé par le boulevard Joliot Curie, un axe très routier et peu urbain par son aménagement et par la vitesse des véhicules qui l'empruntent.

Au nord de secteur Deschamps sont implantés en bande différents équipements publics (lycées et installations sportives). Ils forment une coupure urbaine entre le quartier existant de la Benauges et le secteur Deschamps en devenir. Ils avaient été implantés le long de l'ancien réseau ferroviaire comme une barrière urbaine entre la ville habitée et la ville industrialo-portuaire.

A l'est du secteur Deschamps, une friche industrielle de 2 ha auparavant occupée par l'entreprise Cacolac, se situe à l'articulation entre différents quartiers (la Benauges, Trégey et ultérieurement l'îlot de la Sauve avec le futur passage souterrain). Ceci en fait un site stratégique, tout particulièrement en termes de déplacement.

Ce secteur est très peu habité. Les quelques maisons occupées forment un hameau aux abords du quai Deschamps.

- Le secteur Souys se situe de l'« autre côté » du réseau ferroviaire. Dans la mémoire collective, il est exclu de la dynamique du cœur de l'agglomération bordelaise. Il est pour partie sur la Ville de Bordeaux et pour partie sur la Ville de Floirac. Ce découpage linéaire parallèle à la Garonne n'est pas cohérent avec les limites parcellaires irrégulières. Il n'est pas lisible sur le territoire.

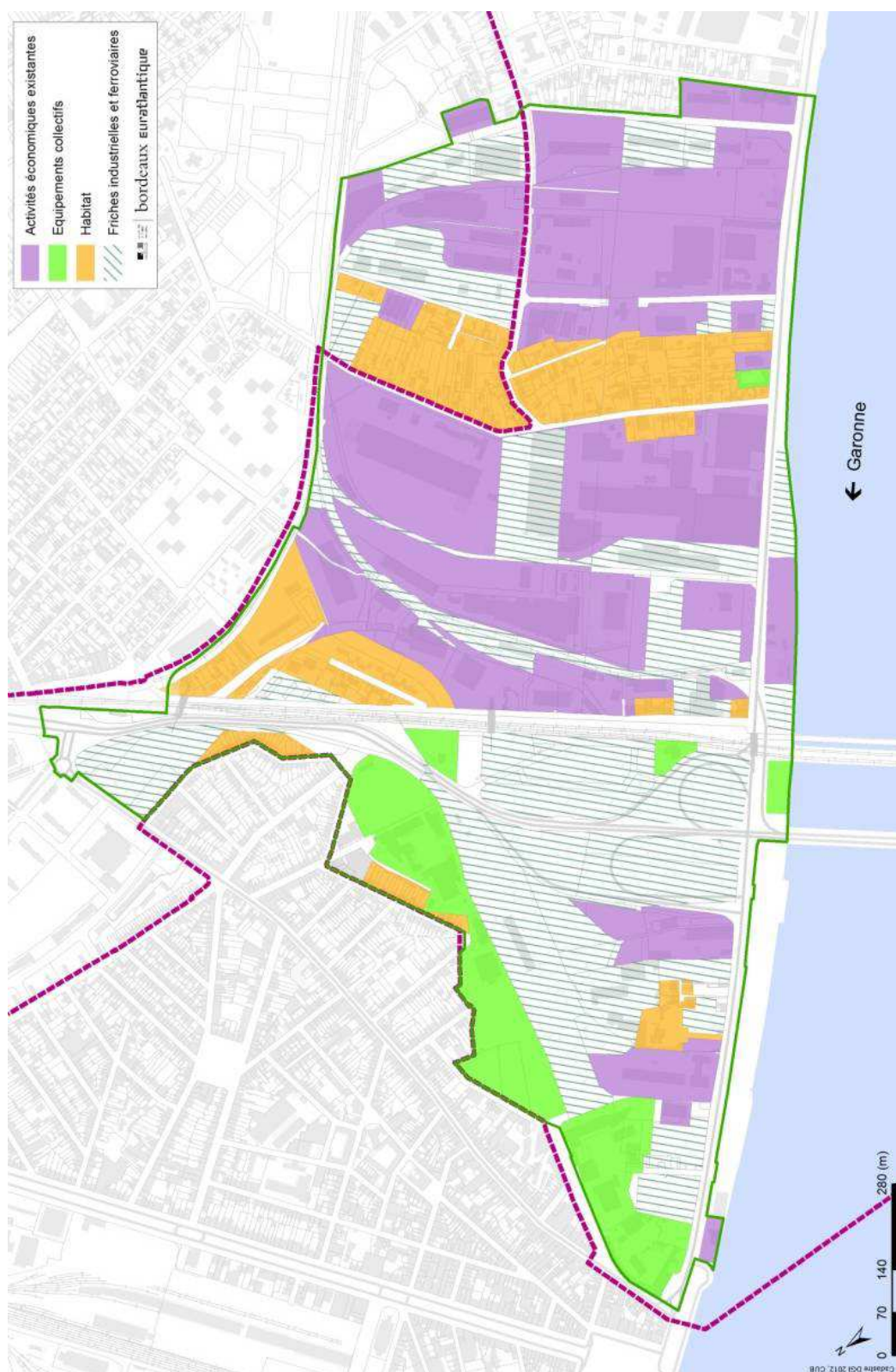
Il se caractérise par une fragmentation du tissu urbain en bandes monofonctionnelles perpendiculaires au fleuve. Ainsi, deux lanières d'habitat individuel (dont une en périphérie extérieure du périmètre de la ZAC) s'interposent entre les zones d'activités peu denses.

Il est essentiellement occupé par de grandes emprises foncières sous-occupées par des activités économiques et organisées de part et d'autre du tracé d'anciennes lignes ferroviaires aujourd'hui désaffectées.

D'une manière générale, il s'agit de quartiers en désuétude, fragilisés par les évolutions d'usage au fil des siècles, excepté certaines zones d'habitats dont l'ampleur reste limitée.

La trame viaire est déstructurée notamment par la prégnance des tracés ferroviaires (friches ou réseau ferroviaire) et l'organisation du parcellaire en grandes emprises. L'insuffisance de liaisons viaires continues au sein du territoire de projet conforte d'une part l'effet de fragmentation, de distanciation des lieux de vie et d'autre part l'isolement des poches d'habitat existantes repliées sur elles-mêmes.

bordeaux euratlantique



Plan sur l'occupation des sols

2.5. Structure foncière

Avant de lancer le concours d'urbanisme, un travail fin de recensement des terrains mutables a été réalisé. Il a permis d'identifier environ 90 hectares de foncier potentiellement évolutif qui se distinguent en trois catégories :

- les emprises foncières non occupées tels que les friches ferroviaires ou industrielles
- les terrains qui sont majoritairement constitués de grandes emprises foncières occupées par des activités non compatibles avec le devenir de ce territoire et par conséquent qui sont amenés à muter à plus ou moins long terme ;
- une mutabilité nécessaire pour la gestion des risques d'inondation située notamment dans l'emprise du futur parc Eiffel.

La veille foncière engagée par les collectivités avant la création de l'OIN a permis la maîtrise d'un foncier important et tout particulièrement sur le secteur Deschamps. La maîtrise foncière sur le secteur Deschamps représente 29 ha des 31 ha mutables soit 93%.

L'EPA Bordeaux-Euratlantique poursuit cette veille foncière afin d'éviter toute mutation isolée et non maîtrisée de foncier qui pourrait obérer le projet d'ensemble. Le périmètre du projet "Garonne-Eiffel" est inscrit dans la Zone d'Aménagement différée (ZAD), mise en place pour l'Opération d'Intérêt national.

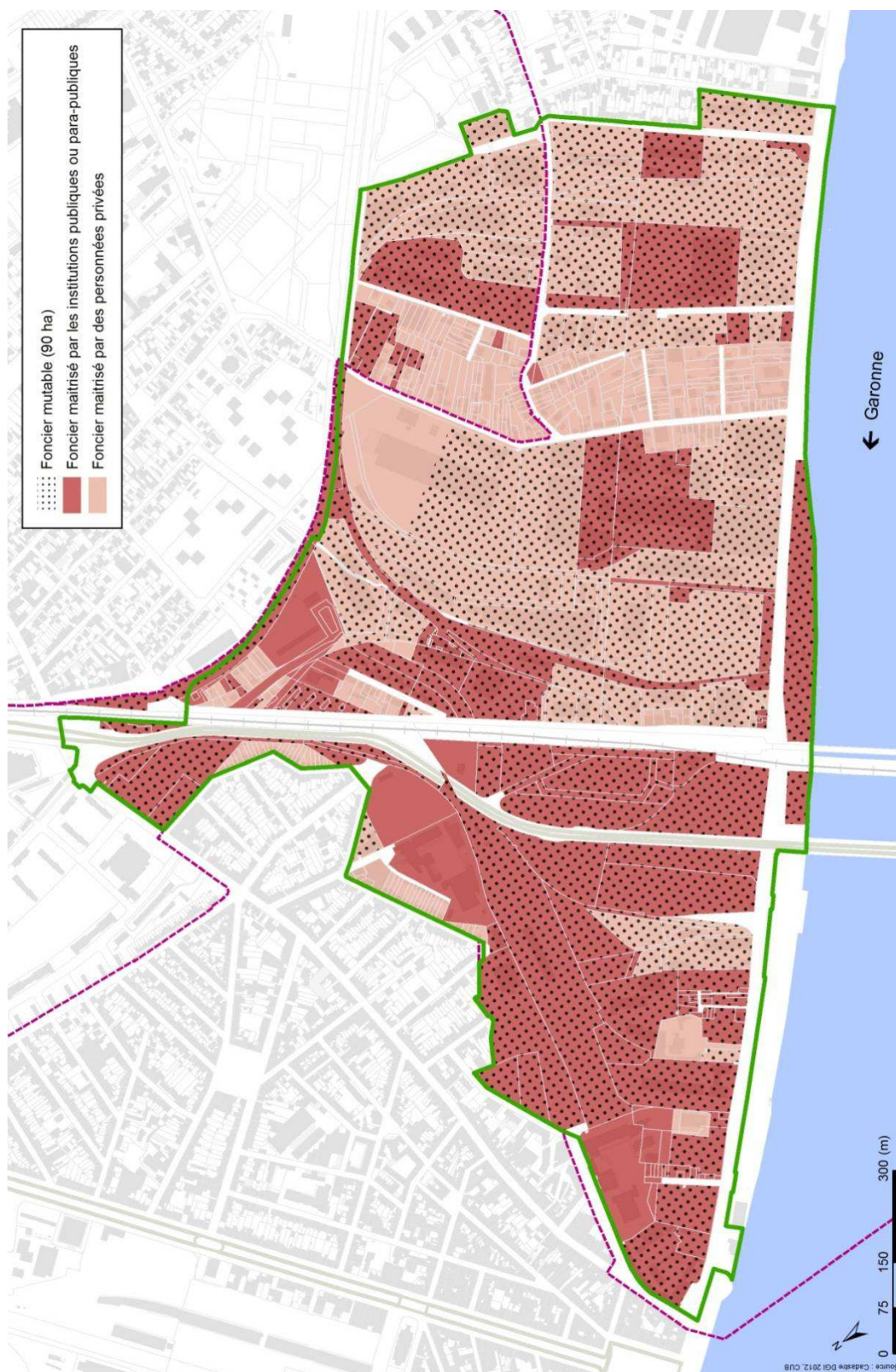
90 ha sont considérés comme mutables sur l'ensemble du territoire "Garonne-Eiffel", dont 33,5 ha sont déjà maîtrisés par les institutions publiques, les bailleurs sociaux ou par RFF/SCNF et l'EPA. Des négociations avec les différents établissements publics ou parapublics propriétaires de foncier sont engagées pour leur rétrocession à l'EPA Bordeaux-Euratlantique.

43 ha sont occupés par des activités considérées comme non compatibles avec le projet et qui sont donc vouées à être relocalisées, et hors du territoire de projet pour certaines d'entre elles. Il s'agit soit d'activités économiques, soit de services ou équipements publics.

Le phasage de déroulement du projet a été adapté aux conditions de libération foncière et d'acquisition de terrains. Il prend en compte le temps nécessaire aux entreprises non compatibles avec le devenir du territoire, pour trouver à se relocaliser sur des sites plus adaptés à leur fonctionnement.

Sur les 128 ha de la ZAC, 38 ha concernent des emprises sur lesquelles le projet urbain ne va pas intervenir. Il s'agit notamment de secteurs résidentiels tels que le quartier de maisons individuelles sur le secteur Souys et les bandes de maison de ville situé sur les franges du secteur Deschamps et des emprises des lycées F. Mauriac et Trégey.

bordeaux euratlantique



Etat des lieux du foncier

3. Objets et justification du projet

L'annonce de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse et la confirmation de disponibilités foncières autour de la gare a conduit la CUB et la ville de Bordeaux à solliciter dès 2008 auprès de l'Etat une mission d'expertise pour développer un projet urbain de grande envergure aux abords de la gare. Suites aux conclusions favorables de cette expertise, une mission de préfiguration d'une Opération d'Intérêt National a été créée le 1^{er} février 2009.

L'ensemble de ces réflexions a conforté l'opportunité de développer un projet ambitieux autour de la Gare de Bordeaux et la volonté de l'Etat, la Région, la CUB et les Villes de Bordeaux, Bègles et Floirac de se donner les moyens de leurs ambitions. Dès le 5 novembre 2009, l'Opération d'Intérêt National a été créée.

La mission de préfiguration, en parallèle de la réalisation d'études exploratoires et l'établissement d'un projet global sur le territoire de l'Opération d'Intérêt National a mis en évidence les enjeux partagés avec les partenaires publics (collectivités territoriales) d'inscrire l'OIN Bordeaux-euratlantique dans la redynamisation urbaine de la plaine rive droite comme un levier accélérateur du développement de ce territoire et des liens entre les deux rives du centre de l'agglomération.

Les enjeux pour développer un projet urbain Garonne Eiffel sur la rive droite de l'OIN Bordeaux-euratlantique sont les suivants :

- développer un projet intercommunal comme entrée de métropole ;
- prolonger le centre d'affaire développé autour de la gare St Jean ;
- produire une offre importante de logements diversifiés afin d'attirer les habitants vers le cœur de l'agglomération ;
- proposer de nouveaux quartiers ouverts accueillants et connectés ;
- recomposer ce territoire de la rive droite du cœur de l'agglomération bordelaise;
- créer de nouveaux quartiers entre fleuve et coteaux ;
- construire la ville avec son fleuve et ses contraintes ;
- développer une ville durable.

- Développer un projet intercommunal comme entrée de métropole

L'Opération d'Intérêt National permet la mise en œuvre d'un projet urbain à cheval – et en commun - sur Bordeaux et Floirac. Même si les problématiques urbaines n'ont pas toujours été les mêmes, il s'agit aujourd'hui d'affirmer le même objectif : apporter à la rive droite de la Garonne une identité urbaine contemporaine et une qualité de vie reconnue.

- Prolonger le centre d'affaires développé autour de la gare St Jean

Une des vocations de ce quartier est de s'inscrire dans le prolongement du quartier d'affaires de la rive gauche, avec la gare Saint Jean en partage. L'implantation d'un pôle tertiaire (quartier de bureaux) au débouché du pont Saint-Jean permettra de développer une relation directe avec le quartier d'affaires de la ZAC Saint-Jean Belcier en rive gauche, en belvédère sur la Garonne et le Bordeaux XVIIIe.

- Produire une offre importante de logements diversifiés afin d'attirer les habitants vers le cœur de l'agglomération

Ce projet urbain répond aux objectifs définis par la CUB dans le cadre de la révision de son Programme Local d'Habitat, notamment en termes de nombre et de diversité de logements à produire, en vue de répondre aux besoins d'une métropole millionnaire à l'horizon 2030 et aux besoins sociaux.

L'offre en logements doit répondre aux objectifs de diversité, être adaptée aux nouvelles manières d'habiter, en particulier des familles, dans le respect de la mixité sociale. Des expérimentations, en matière d'habitat participatif par exemple, pourront ainsi être conduites.

Le principal enjeu est de produire du logement abordable (maîtrise des prix) et de qualité pour tous en favorisant la diversité des populations et des usages de la ville au sein d'un même quartier. Le projet urbain doit favoriser la production de logements de grande taille, des logements ouverts sur l'extérieur, la mutualisation d'espaces fonctionnels et des services à proximité.

L'ambition recherchée est également de faire revenir les familles en centre-ville grâce à une offre de logement capable d'offrir des aménités comparables à la maison individuelle.

Une programmation importante de logements en cœur d'agglomération bordelaise dans le cadre de l'opération de Garonne Eiffel répond à l'enjeu fort de limiter l'étalement urbain et l'ouverture à l'urbanisation des terres agricoles.

- Proposer de nouveaux quartiers ouverts, accueillants et connectés

Une mixité fonctionnelle devra être proposée à l'échelle la plus fine possible pour donner une attractivité et une animation urbaine au territoire Garonne-Eiffel. Pour cela, les commerces, les locaux d'activités, l'artisanat, les équipements sportifs, culturels et autres se mêleront aux logements et aux bureaux. Cette diversité doit permettre d'offrir un cadre de vie agréable et de proposer de nouveaux quartiers avec des identités propres.

Les nouveaux quartiers devront s'insérer dans la ville déjà constituée. Pour ce faire, il s'agira de garantir des accroches urbaines de ce territoire avec la ville constituée en

bordeaux euratlantique

proposant des formes urbaines appropriées et en complétant le maillage viaire existant pour assurer des liaisons et en développant des continuités douces.

Il s'agit de définir une armature urbaine, construite à partir d'un maillage fin et diversifié, cohérente avec les enjeux fixés pour l'OIN Bordeaux-Euratlantique en matière de mobilité durable où la place de la voiture est reconsidérée avec des aménagements dédiés aux TCSP et aux modes doux.

L'enjeu est de développer une ville de proximité, dense en rive droite avec ses fonctions et ses services, tout en conservant certaines typologies de l'existant.

- Recomposer ce territoire du cœur de l'agglomération bordelaise

Il convient pour cela d'opérer le changement d'échelle nécessaire pour ajuster le fonctionnement du secteur à son rôle de porte d'entrée de la métropole bordelaise et de pièce maîtresse de cœur d'agglomération. Les objectifs pour ce projet urbain sont le développement du réseau des transports en commun, l'amélioration de l'accessibilité, la redéfinition d'une trame viaire urbaine en supprimant notamment les profils autoroutiers, d'une meilleure articulation des territoires et des tissus bâtis, d'une redensification du territoire.

- Créer de nouveaux quartiers entre fleuve et coteaux

La principale caractéristique de ce projet est d'offrir une façade de deux kilomètres sur Garonne et de valoriser la présence des coteaux dans le paysage urbain.

Il s'agit d'ouvrir le territoire, de part et d'autre, vers ces deux grands éléments du paysage en préservant et en mettant en valeur les perspectives existantes dans le cadre du réaménagement des rues orientées vers eux, et en créant de nouvelles échappées visuelles et paysagères.

Son ambition est de réaliser une nouvelle « nature », un paysage intégrant les espaces publics, desservant les quartiers et transformant la réalité des infrastructures routières et ferroviaires. L'enjeu a été également de répondre à la nécessité de réintroduire une nature diversifiée et valorisée sur ce territoire.

- Construire la ville avec son fleuve et ses contraintes

Les rives de la Garonne sont exposées à l'aléa des inondations et sont protégées depuis plusieurs années par la construction de digues de part et d'autre du fleuve. Les dégâts causés tout particulièrement sur la côte ouest de la France par la tempête Xynthia ont généré de nouvelles réglementations.

Le plan guide devra permettre de renouveler la relation du site avec le fleuve et l'eau, tout en améliorant de façon intrinsèque la gestion du risque d'inondation.

bordeaux euratlantique

L'enjeu est de proposer une composition urbaine et paysagère minimisant la vulnérabilité du site de projet et, si possible, des quartiers existants avoisinants avec des conditions de constructibilité adaptée à cet effet.

- Développer une ville durable

L'enjeu est de développer une ville dense en rive droite pour densifier le cœur de l'agglomération et maîtriser l'étalement urbain, tout en étant à la pointe des exigences en matière de développement urbain durable. Cela passe notamment par la création d'un projet mixte et diversifié, paysagé mais aussi éco responsable.

Ces différents enjeux ont été déclinés en 44 orientations urbaines et programmatiques dans le cahier des charges remis aux équipes retenues pour le concours de maîtrise d'œuvre urbaine du projet Garonne Eiffel, dont la procédure a été lancée fin novembre 2010.

Ce concours a permis de désigner en décembre 2011 la maîtrise d'œuvre urbaine du projet de Garonne Eiffel, qui est composée comme suit : Agence TVK (architecte - urbaniste mandataire) ; Patrick Ecoutin et Pascal Cribier (Paysagistes) ; Ingerop (Bureau d'études), Tribu (Ingénierie environnementale), Alphaville (programmation urbaine).

Le travail élaboré depuis début 2012 avec l'équipe de maîtrise d'œuvre, les différents assistants à maîtrise d'ouvrage de l'EPA (Pollution, Energie, Développement Durable, Etude d'impact, Stationnement...) et l'ensemble des partenaires au projet (Etat, Région, CUB, Villes de Bordeaux et de Floirac...) mais aussi avec le public concerté, les promoteurs, les investisseurs et les futurs utilisateurs a permis d'aboutir à la conception partagée d'un projet urbain qui va se dérouler sur 20 ans environ, à la fois ambitieux et réaliste, qui conduit aujourd'hui à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté.

4. Environnement / Etat initial du site

L'environnement et le cadre de vie du projet urbain se caractérisent par :

- Un milieu physique : le sol, l'eau, l'énergie, ... ;
- La nature : la faune, la flore, les milieux naturels ;
- Un patrimoine et des paysages ;
- Un contexte humain : la mobilité, l'emploi, les logements, la santé,...

4.1. Le milieu physique

- Le sol

La composition des sols des terrains de Garonne Eiffel est globalement constituée par des remblais d'origine artificielle en surface et d'un sous-sol naturel, sous les remblais, principalement composés d'argiles.

La présence des argiles peut entraîner des risques de mouvements de sols qui devront être pris en compte dans le cadre des études ultérieures des futures constructions.

Les contraintes liées aux risques sismiques sont faibles sur ce territoire, Toutefois la réglementation devra être prise en compte dans le cadre des études de conception pour tout projet de construction.

Les opérations immobilières et les aménagements des espaces publics sur le périmètre du projet seront confrontés, compte-tenu du passé industriel ancien du secteur, à une problématique de reconversion d'anciens sites d'activités, ayant potentiellement généré une pollution des sols, en un usage différent et souvent plus sensible (écoles, logements, ...). A ces activités particulières à pollutions spécifiques s'ajoutent les pollutions plus génériques liées aux remblaiements très anciens du territoire Garonne Eiffel à partir de matériaux naturels mais aussi artificiels (remblais industriels pouvant contenir des métaux lourds). Le projet devra ainsi assurer la bonne gestion du traitement de ces remblais et des pollutions spécifiques en phase de travaux et une fois les projets mis en œuvre, afin de préserver la santé des usagers et habitants de la future ZAC.

- L'eau

La gestion du risque inondation représente un enjeu majeur sur le secteur du fait de la position de l'agglomération bordelaise en fond d'estuaire et de la proximité du fleuve de la Garonne. Les récentes évolutions réglementaires ont défini de nouveaux états de référence (événements pluvieux, montées des eaux liées au réchauffement climatiques et la considération de l'état des digues). Les études hydrauliques réalisées sur le secteur ont affiné la connaissance du risque sur le site de l'opération projetée compte-tenu de ces nouvelles hypothèses, en précisant les zones inconstructibles et les zones constructibles

sous conditions sur lesquelles des contraintes de construction doivent être imposées pour anticiper le futur PPRI.

La gestion des eaux est un enjeu majeur pour le projet. En effet, les rejets ou prélèvements des eaux devront être gérés tant quantitativement que qualitativement de façon à ne pas engendrer d'impacts sur les eaux courantes (de surfaces et superficielles) ni dans les nappes profondes, afin de garantir une bonne qualité des eaux. Le site du projet étant plat, des difficultés pourront être rencontrées pour faire circuler les eaux usées dans les réseaux ou amener les eaux de pluie vers les ouvrages de collecte et de stockage. Des ouvrages de relevage des eaux ou des modelés topographiques peuvent être nécessaires dans le cadre du projet. Une attention particulière devra ainsi être apportée à la définition des exutoires (milieu naturel ou réseau souterrain communautaire), des ouvrages de gestion hydrauliques et leur entretien.

Les eaux souterraines profondes sont à préserver car utilisées pour l'alimentation en eau potable. L'épaisse couche d'argiles imperméables située sous les remblais du territoire Garonne Eiffel protège les eaux souterraines des pollutions venant de la surface. Les ressources en eau potable (superficielles et souterraines) nécessaires pour répondre aux besoins des futurs quartiers de Garonne Eiffel devront être organisées par la Communauté urbaine de Bordeaux. Cependant, l'enjeu reste, pour les porteurs de projets, de limiter les consommations d'eau potable de leurs aménagements et constructions.

Aucun cours d'eau n'est présent au sein de la ZAC Garonne Eiffel. Cependant, la ZAC borde le fleuve de la Garonne qui est un axe important pour la migration des poissons amphihalins et appartient au réseau européen Natura 2000. La conservation de la qualité des eaux de la Garonne est donc un enjeu important. Les éventuels nouveaux rejets d'eaux pluviales se rejetant dans la Garonne devront être dépollués.

- **L'énergie**

Dans la perspective d'une conception intégrant les principes du développement durable à l'échelle de l'aménagement et du bâtiment, la zone du projet présente des opportunités d'aménagement intéressantes dans la mesure où le contexte physique apparaît favorable au développement des énergies renouvelables.

Le territoire de projet situé en bord de Garonne, bénéficie de la proximité de plusieurs nappes géothermiques, à différentes profondeurs au fort potentiel. L'ensemble des besoins en chaleur et en froid pourraient donc être couverts par la géothermie, mais aussi par l'incinération des déchets (UIOM de Bègles ou de Cenon), la biomasse, malgré quelques contraintes, ainsi que la récupération de l'énergie de la Garonne. Plus particulièrement, une partie des besoins en eau chaude sanitaire pourrait être couverte par des solutions solaires ou de récupération des eaux grises. Une partie de la production d'électricité pourrait être produite localement par des hydroliennes, du photovoltaïque et de l'éolien urbain mais ces ressources présentent un faible potentiel et ne seraient pas

valorisées localement car principalement réinjectées dans le réseau électrique (les solutions de stockage de l'électricité ne sont pas encore des technologies matures). L'utilisation de l'énergie solaire thermique est intéressante à l'échelle des projets de construction.

4.2. Le milieu naturel

La Garonne et ses berges (boisement et fourrés longeant le fleuve) sont inscrites au sein du réseau européen Natura 2000.

En effet, la Garonne représente un corridor important pour les poissons migrateurs. La Garonne étant une zone naturelle protégée, la gestion qualitative des éventuels rejets du projet dans le fleuve représente un enjeu fort.

Les milieux naturels bordant la Garonne sont peu larges et en partie artificialisés. Ils sont essentiellement arborés et parfois joutés par de friches végétales qui élargissent ce milieu naturel mais qui possèdent une faible valeur écologique et paysagère. Les milieux naturels de bord de Garonne, notamment les boisements, ont de nombreuses fonctions : épuration des eaux, zone tampon (en cas de crue), développement de la biodiversité et intérêt paysager. Par ailleurs, ils représentent un habitat potentiel pour l'Angélique des estuaires, espèce végétale protégée en France et observée à plusieurs reprises en rive gauche et en rive droite.

Les friches, les fourrés et le boisement au niveau de l'échangeur Quais / Boulevard Joliot Curie représentent un intérêt pour l'avifaune, les reptiles et les insectes. Certaines espèces animales présentes sur le territoire de Garonne-Eiffel sont protégées (oiseaux, lézard des murailles, grenouille rieuse), mais elles sont communes et non menacées.

Par ailleurs, les friches sont favorables à l'accueil des papillons, sauterelles et criquets, même si les espèces relevées sont communes. L'ancienne voie Eymet située hors périmètre Garonne-Eiffel représente un enjeu pour la préservation des habitats des amphibiens et des passereaux.

Les corridors formés par la connexion entre la voie Eymet, la friche de l'ancien cours d'eau de l'Estey de la Gravette et les berges de la Garonne sont écologiquement intéressants dans un milieu urbanisé parce qu'ils favorisent l'accueil d'une nature ordinaire.

Par ailleurs, de nombreuses espèces invasives végétales ont été relevées sur le périmètre de projet sur les berges et les friches végétales. Leur éradication, ou du moins la limitation de leur prolifération, représente un enjeu pour le projet. Celui-ci devra veiller à ne pas dégrader la situation actuelle par ses propres aménagements paysagers.

L'analyse de la végétation et des sols ont permis d'identifier une superficie totale d'environ 1,28 ha de zones humides sur Garonne Eiffel, dont 6 570 m² pour celle près du stade Promis et 6 215 m² sur les berges de la Garonne.

La valeur écologique de la zone humide des berges de la Garonne est plutôt élevée car elles présentent des fonctionnalités assez importantes pour le territoire. Celle située aux abords du stade Promis a moins de valeur et est moins fonctionnelle, son rôle hydraulique (rétention des eaux, épuration, recharge des nappes d'eau souterraine, alimentation des cours d'eau, ...) étant réduit.

Les zones humides présentes sur le périmètre de la ZAC doivent être en priorité conservées. En cas d'impossibilités, elles seront compensées.

4.3. Le patrimoine et les paysages

Le territoire de Garonne Eiffel se caractérise par un passé industriel et ferroviaire riche. A la fermeture des usines dans les années 50, les friches industrielles se sont multipliées. Dans les années 70-80, les activités logistiques et de stockage ont investi les anciennes emprises industrielles. Toutefois, des traces du passé (bâtiments, tracés ferroviaires, emprises parcellaires) sont encore présentes : quelques bâtiments représentatifs de l'histoire locale ont été repérés sur le périmètre de projet et possèdent un potentiel de reconversion ou de réinterprétation.

Aucun bâtiment ancien n'est classé monument historique au sein de la future ZAC. Toutefois, la Caserne actuelle de la Benaugue constitue un ensemble architectural remarquable et très représentatif de l'architecture de la moitié du XX^e siècle. Il a été doté du label de l'architecture du XX^e siècle.

En revanche, quatre périmètres relatifs à des monuments d'ores et déjà protégés (le Pont de pierre, la passerelle Eiffel, la maison cantonale de la Bastide et l'ancienne gare d'Orléans), extérieurs à la future ZAC, concernent le territoire Garonne Eiffel. Au sein de ces périmètres, un travail architectural sera à réaliser pour ne pas porter atteinte à la perception visuelle des monuments protégés, notamment en cas de co-visibilité avec les futurs projets.

Les aménagements projetés prennent également en compte la présence de zones potentielles de vestiges archéologiques et la proximité avec le secteur de Bordeaux inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO de Bordeaux, lesquels pourront nécessiter une certaine adaptation architecturale des futurs projets de la ZAC. Le projet Garonne-Eiffel se situe en zone « tampon » du patrimoine UNESCO, en revanche les berges de la Garonne sur le secteur Deschamps sont incluses dans le périmètre. Par ailleurs, l'EPA Bordeaux-euratlantique a sollicité les services de la DRAC et de la CUB pour un diagnostic préventif d'archéologie sur le périmètre de Garonne Eiffel et tout particulièrement sur les

bordeaux euratlantique

zones à potentiel. Le secteur Deschamps a déjà fait l'objet d'un arrêté préfectoral à ce sujet.

D'une manière générale, le territoire de Garonne-Eiffel se caractérise par un tissu urbain fragmenté très hétérogène, sans grande qualité urbaine et paysagère, en rupture avec son environnement et avec une faible densité bâtie et d'occupation des sols. La fragmentation des quartiers a créé des ambiances distinctes, souvent en rupture avec les quartiers avoisinants.

Sur le secteur de la Souys, il existe un grand contraste dans la forme et le gabarit du bâti existant. Des hangars avec des volumes imposants se confrontent à de petites maisons basses et à la verticalité de la tour de la résidence de la Fraternité (R+15).

Les différentes limites physiques (terrains, sportifs, installations ferroviaires...) qui se sont imposées au fil du temps ont mis ce territoire à l'écart de la vie riveraine, de la dynamique urbaine du cœur de l'agglomération et tout particulièrement des quartiers le jouxtant, c'est-à-dire du quartier historique de la Benaugue à Bordeaux et d différents quartiers du Bas-Floirac.

La juxtaposition des gabarits du bâti, la vétusté des bâtiments industriels, les friches délaissées, la prégnance des infrastructures ferrées et viaires, et la configuration actuelle du réseau de voiries produisent un paysage urbain peu valorisant. Seule la végétation spontanée qui s'est glissée dans les interfaces et les interstices, tout particulièrement sur les friches ferroviaires, apporte une certaine qualité au territoire, mais d'une manière très ponctuelle.

Le projet Garonne-Eiffel doit se construire sur un territoire structuré par son histoire, son présent. La question de la conservation / valorisation de la mémoire locale est un enjeu fort pour le projet. La valorisation des éléments d'intérêt est une opportunité pour imaginer de nouveaux usages pour les bâtiments représentatifs de l'histoire locale et des activités anciennes. L'enjeu est également d'établir des transitions entre les secteurs à urbaniser et les quartiers anciens, les constructions nouvelles et les constructions conservées, à l'échelle urbaine comme à l'échelle des bâtiments.

La présence du fleuve, élément paysager remarquable et omniprésent n'est pas mis en valeur à ce jour au sein du périmètre de projet. Les quais, marqué par la présence des véhicules, font office d'entrée de ville sans aménagements paysagers spécifiques. Les terrains situés entre les quais et la digue mériteraient un embellissement paysager en combinant la présence du végétal à de nouvelles pratiques urbaines en matière de déplacements doux notamment. Cet embellissement est initié entre le Pont de pierre et le pont St Jean avec l'aménagement de la séquence Deschamps du parc aux Angéliques en cours de réalisation. La réappropriation des quais de la Garonne représente un enjeu d'amélioration de l'existant important. Le paysagement des berges devra être poursuivi sur le secteur de la Souys et complétés par le réaménagement des quais Deschamps et de la Souys.

4.4. Le milieu humain

Les aspects socio-économiques

Le territoire Garonne-Eiffel se caractérise par une occupation faible et hétérogène mais avec une dominante pour les activités économiques et des poches d'habitat. Le domaine tertiaire est peu présent. Il s'agit essentiellement de bureaux rattachés à des activités ou des administrations.

Ces aspects socio-économiques sont à confronter aux évolutions démographiques de la CUB et au retour de la croissance des villes-centres ces dernières années. En effet, l'opération Garonne-Eiffel représente une opportunité de reconvertir l'image d'un territoire (rive droite) marqué par une population relativement peu qualifiée et mal insérée dans le tissu économique et d'une manière générale dans le dynamisme économique, urbain et social de l'agglomération bordelaise.

Le projet devra permettre de répondre à la densification future du territoire, avec une augmentation importante de la population, de nouvelles fonctions urbaines et de nouveaux services, tout en conservant certaines caractéristiques de l'image de faubourg des quartiers d'habitat existants au cœur de Garonne-Eiffel ou à ses abords. L'offre en logements devra être diversifiée, adaptée aux nouvelles manières d'habiter, en particulier des familles, dans le respect de la mixité sociale de ce territoire située en zone urbaine sensible. L'amélioration du cadre de vie général sera un des enjeux prioritaires du projet de la ZAC Garonne Eiffel.

Au sein de ce territoire, les activités économiques implantées à ce jour sont souvent inadaptées à un cœur d'agglomération. Il s'agit essentiellement d'activités des domaines du BTP (bâtiments, travaux, publics) de la logistique, de transport et stockage de marchandises. La plupart d'entre elles occupent de grandes emprises foncières avec un bâti peu qualitatif. Le taux d'emploi des entreprises dédiées aux activités citées ci-dessus est très faible in situ.

Par ailleurs, des activités existantes sur le périmètre de projet présentent un risque technologique important. Il s'agit notamment de la société Brenntag Aquitaine, installation présentant des risques technologiques ainsi que les activités de stockage et de logistique, émettrices de bruit et exploitant de grandes emprises de terrain. Cet établissement est classé SEVESO seuil bas.

Ces activités considérées incompatibles comme avec le devenir à forte dominante résidentielle de ce territoire devront être relocalisées hors Garonne-Eiffel sur des sites en adéquation avec leur nature dans une temporalité cohérente avec le développement du projet urbain.

L'enjeu en matière de développement économique est d'une part de maintenir le plus grand nombre des activités compatibles et d'attirer de nouvelles entreprises favorisant l'attractivité du territoire et en adéquation avec son devenir.

bordeaux euratlantique

Il s'agira de redynamiser économiquement et démographiquement ce territoire jusqu'à présent peu attractif, mais aussi de favoriser l'accès à l'emploi des populations du site, en offrant un projet urbain fonctionnel et de qualité.

En effet, l'opération Garonne-Eiffel représente une opportunité de reconvertir l'image d'un territoire (rive droite) marqué par une population relativement peu qualifiée et mal insérée dans le tissu économique et d'une manière générale dans le dynamisme économique, urbain et social de l'agglomération bordelaise.

Les équipements publics

Les équipements scolaires présents au sein de la ZAC ou à ses abords seront insuffisants pour répondre aux besoins des futurs habitants. Des équipements sportifs existent déjà sur le territoire de Garonne-Eiffel. Toutefois, certains d'entre eux et tout particulièrement les terrains en plein air du stade Promis sont dégradés. Une offre importante d'équipements socioculturels existent à proximité du périmètre du projet urbain tant sur le quartier de la Benauges que dans le Bas-Flourac. En revanche, les équipements socioculturels de proximité existants sont considérés comme insuffisants pour répondre aux besoins des futurs habitants de Garonne-Eiffel au vu de la programmation importante prévue.

Le projet urbain devra répondre aux besoins des futurs habitants en matière d'équipements publics de proximité afin d'assurer de leur assurer une qualité de vie.

Par ailleurs, sur le périmètre de la ZAC Garonne-Eiffel se trouve une caserne du SDIS 33 (Service départemental d'incendie et de secours de Gironde). Il s'agit de la caserne de la Benauges, ayant reçu le label du patrimoine du XX^e siècle. Toutefois, cet ensemble architectural remarquable ne répond plus aux exigences des pompiers par sa localisation et les caractéristiques du bâti. Ainsi, la caserne sera relocalisée aux abords de la tête de pont St Jean au sein du secteur Deschamps de la future ZAC.

La mobilité

Actuellement, les quais de la ZAC ne présentent pas de trafic élevé. Seuls les Pont de pierre et pont Saint-Jean ont un trafic dense qui cependant n'entraîne pas de saturation importante des voies même si des ralentissements peuvent se faire ressentir dans la journée, notamment aux heures de pointe.

Le trafic est essentiellement à l'origine de la dégradation de l'ambiance sonore locale et de la qualité de l'air.

A ce jour, les modes de déplacements alternatifs à la voiture (TCSP, modes doux) sont peu favorisés, donc peu utilisés sur ce territoire.

L'offre en transport en commun nécessite une réflexion plus large, à l'échelle de la rive droite et de l'agglomération. Le développement de l'agglomération bordelaise et l'évolution des pratiques de mobilité conduisent aujourd'hui la communauté urbaine à s'interroger sur la stratégie des déplacements à promouvoir. Ainsi, le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains devra constituer le cadre de référence pour le développement des transports en commun à l'horizon 2025, notamment en rive droite.

L'enjeu de l'opération est de favoriser le développement de l'utilisation du vélo dans ce secteur encore peu pourvu en équipement de ce type (piste, parking vélo, etc.), en mettant en relation l'ensemble des pistes cyclables du secteur entre elles et celles du reste de l'agglomération. Synonyme de qualité de vie en ville, le vélo contribue aussi à la préservation de l'environnement par la diminution significative de la pollution sonore et atmosphérique ainsi qu'à la préservation de la santé.

Dans un contexte de projets urbains plus élargis (ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier, ZAC des Quais de Floirac, pont Jean-Jacques Bosc, mise à 2X3 voies de la rocade bordelaise, etc.), la capacité du projet Garonne-Eiffel à proposer une offre en déplacements/mobilités divers, efficace, complète représente un enjeu majeur d'amélioration et de pacification de l'ensemble des déplacements, de limitation des nuisances et d'offre d'un cadre de vie de qualité pour les futurs habitants notamment au niveau du boulevards Joliot Curie où les nuisances sonores se combinent avec celles de la voie ferrée. L'enjeu sera de ne pas dégrader l'ambiance sonore existante et de respecter les contraintes réglementaires d'isolation des façades. A cet égard, la gestion future des déplacements est particulièrement importante pour gérer les nuisances sonores tout comme l'organisation des quartiers et des bâtiments.

La gestion des transports représente également un véritable enjeu pour limiter les nuisances des polluants atmosphériques sur la santé humaine et les écosystèmes.

5 – Le programme prévisionnel du projet

Le programme global prévisionnel des constructions, neuves ou réhabilitées, identifiées au plan guide est d'environ 966 000 m² de SDP (Surfaces de plancher constructible).

La programmation urbaine se décline de la manière suivante :

- 148 000 m² de SDP de bureaux ;
- 700 000 m² de SDP de logements ;
- 27 000 m² de SDP de locaux d'activités ;
- 20 000 m² de SDP de commerces ;
- 15 000 m² de SDP d'hôtels ;
- 56 000 m² d'équipements publics et collectifs ;

Parallèlement, plus de 19 ha d'espaces publics sont réalisés hors voirie dont 17 ha d'espaces verts.

Précisons qu'au sein du projet urbain, seront conduites notamment les opérations suivantes :

- La requalification des quais Deschamps et de la Souys en boulevard urbain;
- Le réaménagement du boulevard Joliot Curie en un axe structurant tous modes et qualitatif ;
- La reconfiguration de la tête de pont Saint-Jean en belvédère;
- L'aménagement des accès du passage souterrain de Trégey.
- La relocalisation des terrains en plein air du stade Promis

6 – Raisons du choix du projet au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur et de l'insertion dans l'environnement urbain et naturel

6.1. Présentation du projet retenu

Le processus de conception

Le projet, qui s'inscrit dans une ambition environnementale forte (l'OIN est au sein du périmètre Eco Cité) propose de nouvelles logiques spatiales avec une volonté forte d'économie foncière d'où la recherche de densité, des changements d'usages en terme de mobilité (développement des modes alternatifs à l'automobile), un nouveau concept de mixité (partage de l'espace entre les fonctions, les générations...), une sobriété énergétique ambitieuse tout en prenant en compte les forces qui animent ces lieux (préservation des tissus existants, maintien des habitants et de certaines activités structurantes en place).

Le projet nécessitant un temps important de mise en œuvre, le maître d'œuvre propose des concepts de composition urbaine, paysagère et environnementale plus qu'un projet figé. Cette méthode permet de s'adapter au fur et à mesure de l'avancée du projet. Le principe est de mettre à jour régulièrement le plan guide. Ainsi, le plan guide remis lors de la procédure du concours d'urbanisme par l'équipe TVK a fait l'objet d'une adaptation (2012-2013) et d'une mission à jour majeure (validée en septembre 2014) prenant en compte les premières évolutions du projet. La version issue de la mise à jour majeure constitue le support du présent dossier de ZAC.

bordeaux euratlantique

Bien sûr, au fur et à mesure des avancées des études pré-opérationnelles, de l'ouverture de chantiers et de la livraison de premières opérations, de plus en plus d'éléments constitutifs du projet ne pourront plus être remis en question et deviendront des éléments structurants de ce projet. La définition de l'emplacement des espaces publics est un des premiers éléments constitutifs du projet car il définit les parcelles constructives et leur desserte. Pour autant, sa conception (matériaux, activités s'y déroulant, essences végétales plantées, ambiances attendues...) n'est pas encore arrêtée.

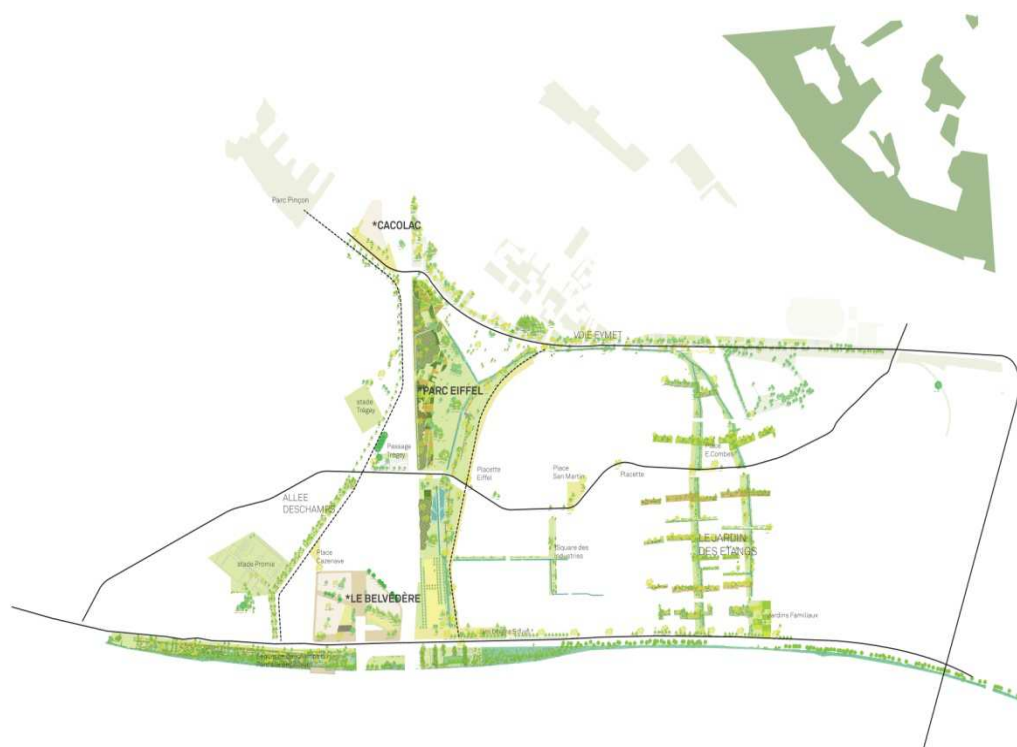
Ainsi dans les éléments présentés ci-dessous se mélangent des objectifs de projet (population attendue, programmation, ambitions en matière de développement durable...), des concepts de projet (forme urbaine, architecture...) et des visions de ce que pourra être ce grand quartier demain.

- Les principes d'aménagement

Le projet Garonne-Eiffel se construit sur un territoire structuré par son histoire, son présent. Il ne s'agit pas de tout gommer, de concevoir de nouveaux quartiers détachés de l'identité de ce territoire. Bien au contraire, son devenir doit se construire à partir de son passé, son vécu. Ainsi, les principes d'aménagement proposés par l'équipe TVK s'insèrent dans la culture du territoire en le renouvelant vers une ambiance, une cohérence et une qualité de vie particulièrement désirables.

Le projet urbain met en exergue sa situation géographique entre la Garonne et les coteaux, les deux grandes pièces paysagères du cœur de l'agglomération bordelaise en développant des continuités paysagères entre les deux. Ces continuités vertes viennent faire alliance avec les infrastructures existantes pour recomposer les secteurs du territoire de Garonne-Eiffel. L'une des principales ambitions du projet est de réaliser une nouvelle « nature », un paysage intégrant les espaces publics, desservant les nouveaux quartiers et transformant la réalité des infrastructures routières et ferroviaires.

bordeaux euratlantique



La structure nature de Garonne Eiffel

La composition urbaine de Garonne-Eiffel propose une âme paysagère articulée autour d'une vaste figure verte majeure. Celle-ci se subdivise en un parc, un jardin, un square et trois parcours qui sont mis en réseau par des noues, une mosaïque de jardins privatifs ou de cœurs d'îlot et de rues plantées. Ce réseau de nature est relié aux espaces verts environnants tels que le square Pinçon, le parc des étangs. Ainsi, il permet au territoire de Garonne-Eiffel de fonctionner, d'être poreux et connecté aux quartiers existants le jouxtant.

Le principe de cette armature verte entre fleuve et coteaux perpendiculaire à la Garonne, est en adéquation avec le concept de rive nature caractérisant la plaine rive droite et ses différents projets urbains en cours, en écho à la façade du XVIIIème siècle, très minérale, de la rive gauche de Bordeaux.

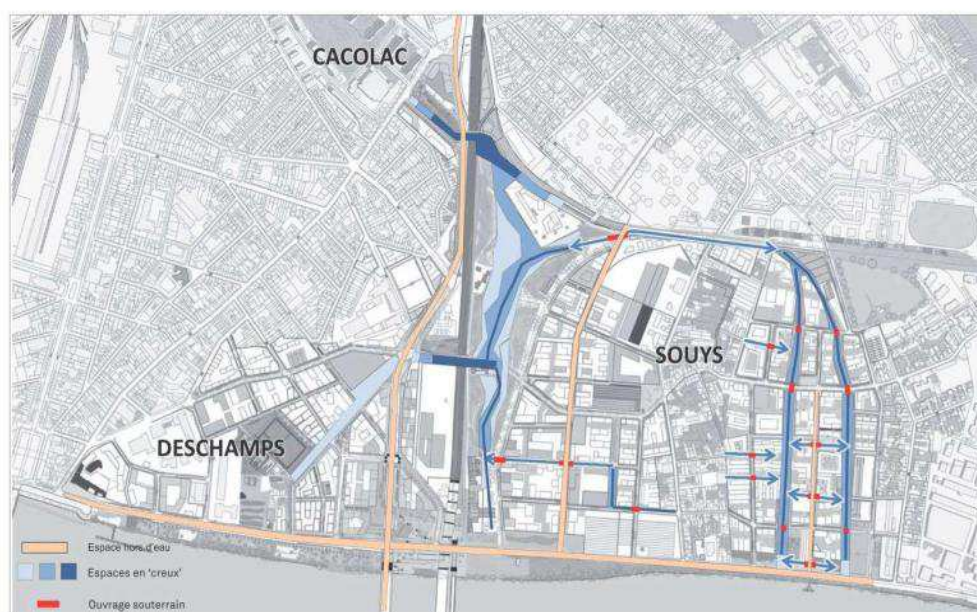
Ces grands espaces paysagés offrent d'une part aux futurs habitants et salariés un cadre de vie agréable et des lieux pour des usages multiples et, d'autre part des solutions spécifiques pour répondre aux risques d'inondation (lieux d'écoulement et de stockage des eaux).

bordeaux euratlantique

Par ailleurs, le projet de l'équipe de TVK prend en compte la forte présence du réseau ferroviaire qui forme une forte coupure urbaine entre le secteur Deschamps et le secteur Souys. Son fort impact est renforcé par la présence du boulevard Joliot Curie. L'aménagement d'un parc Eiffel le long des voies ferrées permet de mieux les intégrer dans leur futur environnement urbain tout en mettant à distance les futurs quartiers habités du secteur Souys des nuisances sonores provoquées par le passage fréquent de trains.

Ce réseau est le support de mobilités douces en même temps que d'un système paysager varié et cohérent formant une macrostructure entre fleuve et coteaux. Le parc Eiffel est l'élément emblématique de ce dispositif. Sa forme est issue d'anciens tracés ferroviaires, tout comme celle du jardin des étangs.

Ces différents espaces verts, tout particulièrement sur le secteur Souys fortement impacté, s'inscrivent dans le dispositif proposé par l'équipe TVK pour réduire la vulnérabilité aux risques d'inondation de ce secteur de projet et si possible pour minimiser celle des quartiers existants environnants. Les espaces ouverts sont conçus pour faire circuler et stocker l'eau lors des inondations. Ils sont connectés entre eux par un système de noues paysagées qui traversent les futurs différents quartiers du secteur Souys afin de guider les eaux d'inondation vers les lieux de stockage.



Le dispositif hydraulique

bordeaux euratlantique

Les contraintes liées aux risques inondations sont abordés sur le territoire Garonne Eiffel non pas comme un frein pour le projet mais plutôt comme une source à la créativité. Elles permettent de concevoir des espaces ouverts de grande qualité paysagère et d'apporter des solutions urbaines particulières et innovantes.

La nécessité de transparences hydrauliques pour les écoulements des eaux en cas d'inondations génère une diversité de la typologie des formes bâties. Par ailleurs, elle augmente la surface d'espaces extérieurs participant au développement de la biodiversité, à la régulation thermique ainsi qu'à la gestion des eaux pluviales.

Par les 17 ha d'espaces verts programmés et mis en réseau, la nature dans Garonne-Eiffel devient à la fois une épaisseur écologique, un réservoir de biodiversité, un sol unifiant, une liaison entre les différentes échelles, un processus vivant.

4 nouveaux quartiers et un existant prennent place à l'intérieur ou en bordure de cet ensemble paysager. Habiter Garonne-Eiffel signifiera habiter des quartiers singuliers largement ouverts sur le paysage. La poche de maisons située entre l'axe Mattéoti/Richelieu et l'axe Henriot/Cité Guillot est maintenue et intégrée au projet.



Les 5 quartiers de Garonne-Eiffel

bordeaux euratlantique

Les quartiers en projet prennent la forme de lanières s'adossant au fleuve. Par ailleurs, ils se structurent à partir de tracés viaires et ferroviaires existants et/ou du parcellaire industriel et la présence d'éléments paysagés structurants. Ils prennent place à l'intérieur du réseau «nature-infrastructures» du projet et s'organisent chacun autour d'une pièce verte. Ils développent leur identité et leur singularité par une combinatoire à chaque fois spécifique de l'ordinaire et de l'extraordinaire.

Ils ont chacun des spécificités en termes de relations à l'existant, aux contraintes d'inondations, aux infrastructures de transport et au fleuve. Un quartier appartient au système tout en étant déjà existant. Les nouveaux quartiers proposent des formes urbaines, des mixités, des densités et des confort très variés en fonction de leur situation.

Ils développent des densités, des mixités, des formes urbaines et des confort très variés en fonction de leur situation : Deschamps en vis-à-vis avec la ville constituée au nord et connecté au pont de Pierre ; Eiffel comme ensemble métropolitain de Caciolac à la tête de Pont St Jean et de part et d'autres des voies ferrées ; Souys-Richelieu tramé et organisé à partir des halles et industries ; et enfin Souys-Combes en tension entre le fleuve et l'Etang des Carrières.



Vue du secteur Deschamps

bordeaux euratlantique



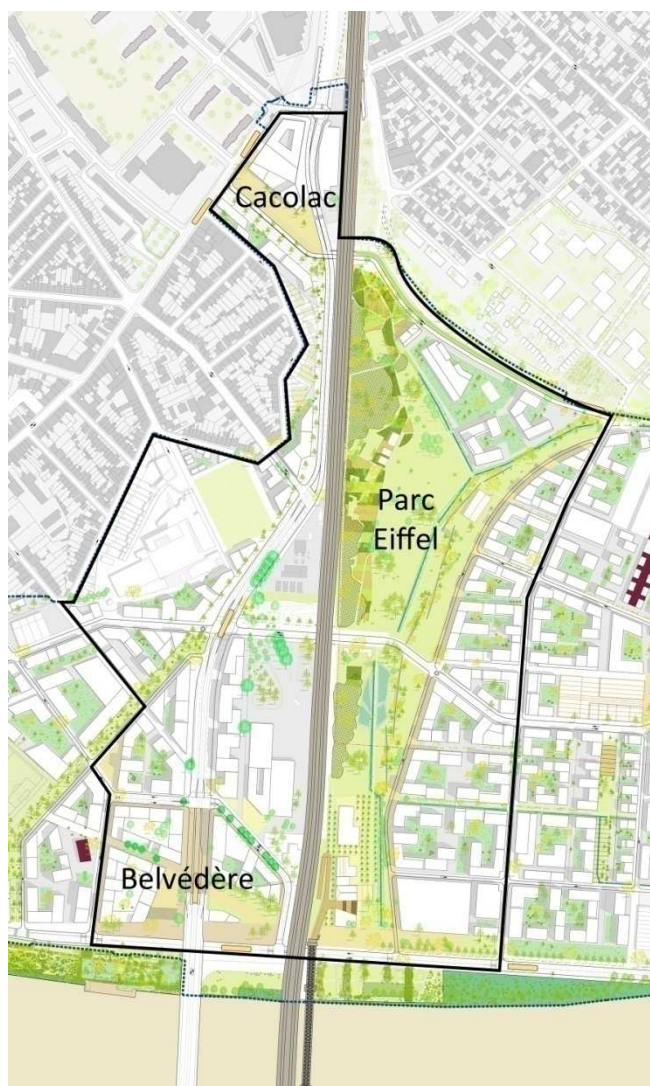
Vue du secteur Souys/Richelieu



Vue du secteur Souys/Combes

bordeaux euratlantique

Au sein du quartier Eiffel, le plus dense, se trouvent deux centralités structurantes, le Belvédère (tête de pont Saint Jean) et la place Cacolac, qui sont des lieux d'intermodalité avec la connexion entre les deux lignes projetées de Transport en Commun en Site Propre. Le Belvédère est une centralité métropolitaine par sa densité et son positionnement en surplomb sur la façade du XVIIIe de Bordeaux. Le site Cacolac situé à l'articulation entre le quartier Trégey, de la Benaugue et le bas-Floirac devient une centralité interquartier.



Le quartier Eiffel

bordeaux euratlantique

Le belvédère est la pièce métropolitaine de la plaine droite d'un pôle tertiaire en complément du centre d'affaire développé sur la rive gauche autour de la Gare LGV dans le cadre de la ZAC Bordeaux Saint Jean/Belcier. Par ailleurs, la tête de pont St Jean se caractérise par une mixité programmatique avec en complément des bureaux, l'implantation de logements, de commerces et des services pour affirmer sa fonction de centralité.



Vue du belvédère

Dans les différents quartiers de Garonne Eiffel, la typologie du bâti prend en compte la topographie du territoire et la typologie du bâti existant pour permettre une insertion en douceur et en harmonie au niveau des franges avec le tissu urbain déjà constitué.

La perception de la densité sera cohérente avec le maillage infrastructurel et la lisibilité du grand paysage. Le travail sur la silhouette des quartiers et la profondeur de champ (porosité des tissus, gradation des hauteurs, discontinuités) permettra de mettre en exergue les qualités d'ouverture et d'horizons de la rive droite « Nature ».

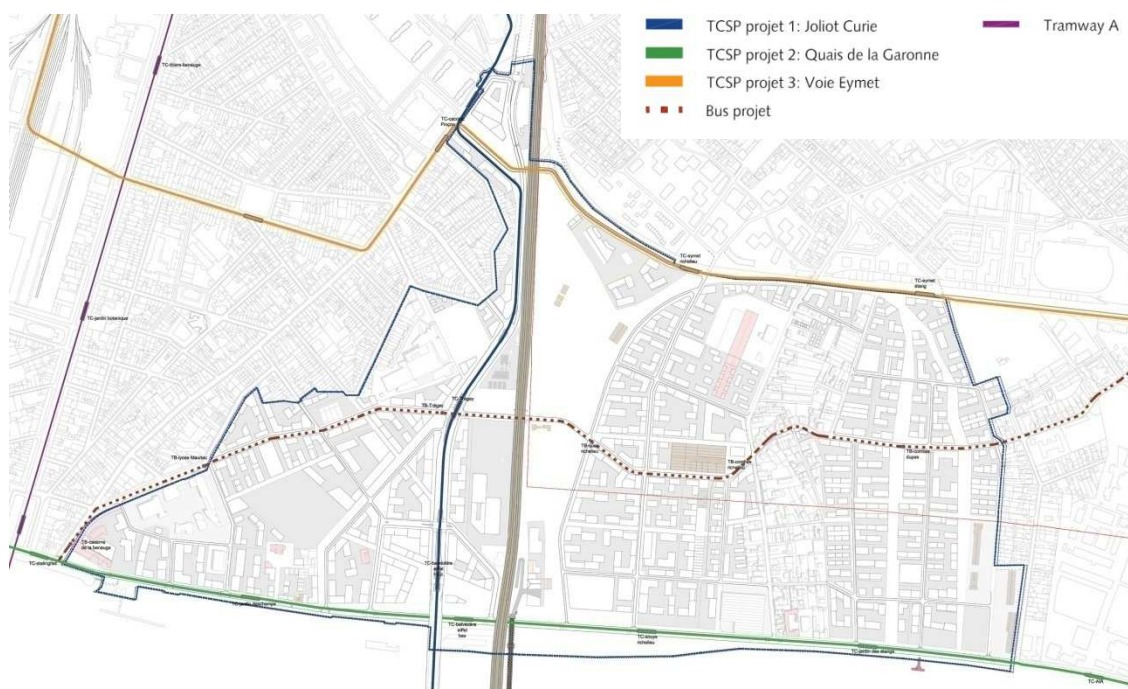
La constructibilité globale est répartie sur le territoire avec des densités différentes selon les secteurs permettant ainsi, de s'adapter au contexte, d'articuler les nouveaux quartiers au tissu existant avec une cohérence dans les hauteurs du bâti et de mettre en valeur le paysage urbain. L'épannelage des futures constructions gèrent les transitions avec l'existant, permettant ainsi de créer de la densité sans déstabiliser le paysage urbain de proximité existant dominé par des constructions de faibles hauteurs, des échoppes ou du pavillonnaire.

bordeaux euratlantique

La diversité des formes et de l'épannelage des hauteurs est traitée à l'échelle de l'îlot afin d'éviter une densité trop serrée, pouvant être ressentie comme étouffante. Les poches d'habitat à préserver seront revalorisées par le projet urbain.

Garonne Eiffel offre une opportunité stimulante d'encourager la pratique de la déambulation et la piétonisation de la ville. Cette démarche doit permettre d'alléger les distances parcourues à pied, de 100 à 500 mètres, pour une pratique quotidienne de la ville, économe, en temps et en distance. Le maillage de cheminements doux proposé s'appuie sur les infrastructures existantes et s'inscrit dans le parcellaire en lanières, héritage des rivières et fossés qui existaient auparavant. Au cœur des quartiers habités, le réseau relativement dense de cheminements doux et cyclables vient finement remailler la trame viaire.

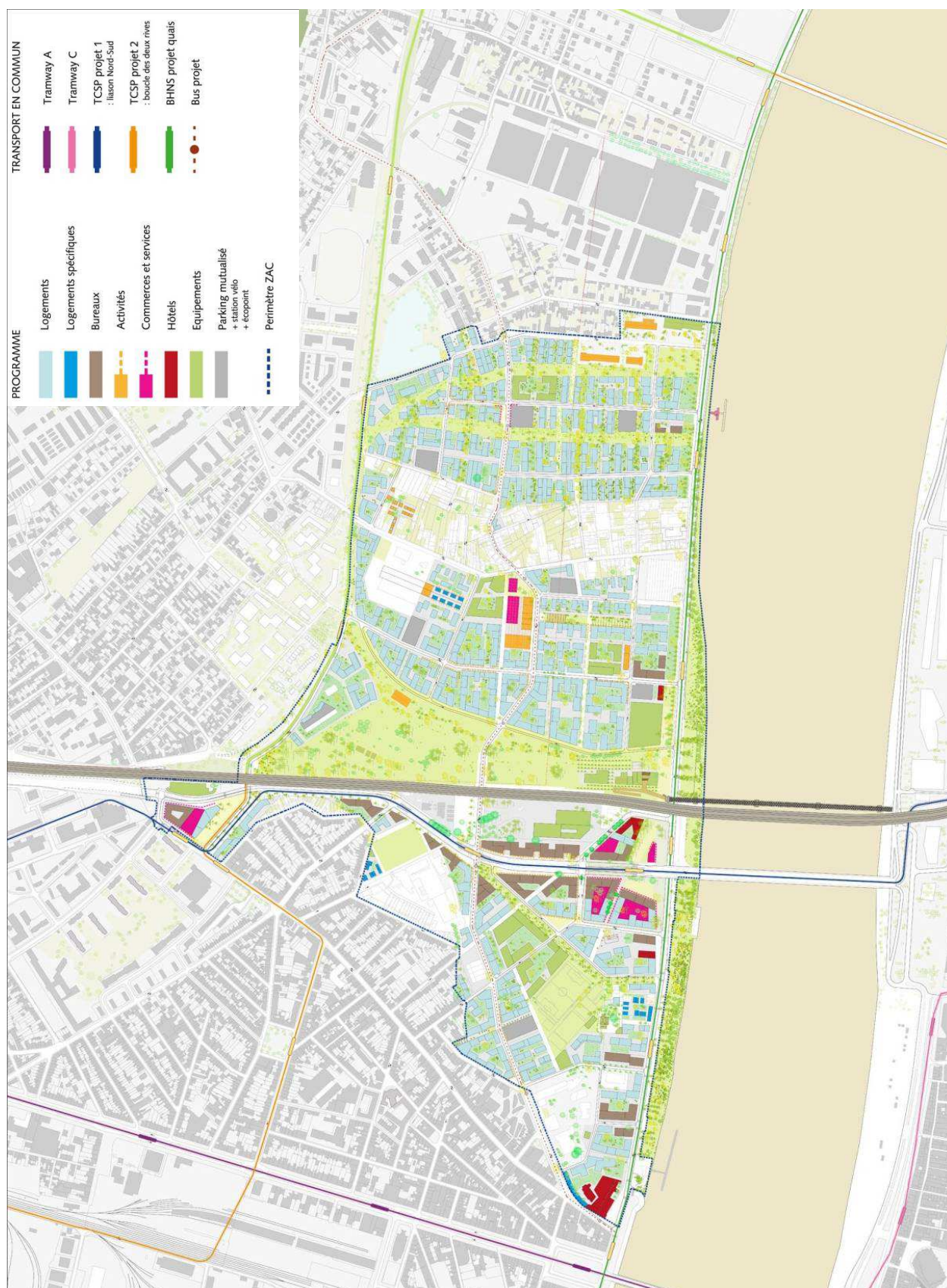
Un transport en commun en site propre (TCSP) est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé (exemples : train, métro, tramway, bus sur voies réservées). Il est prévu de desservir le territoire Garonne Eiffel par trois lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) : une Nord-Sud (par le boulevard Joliot Curie réaménagé en boulevard urbain) et deux Est-Ouest (sur les quais et par l'ancienne voie ferrée Eymet). La future rue Emile Combes permettra également la desserte par les transports en commun et disposera de deux centralités.



La desserte en transports en commun



Plan de composition urbaine et architecturale



Plan de programmation urbaine

6.2. Le projet au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

Le projet dans le Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise

A l'issue d'une procédure de révision entamée en octobre 2007, le Scot de l'agglomération bordelaise a été approuvé par le Sysdau (Syndicat mixte de Scot) le 13 février 2014 et est entré en vigueur le 28 février 2014.

L'OIN est présentée dans le préambule comme une grande opération urbaine. Elle est mentionnée comme une des réponses aux objectifs, sur le territoire de la CUB, de « Ville active » / Offrir un cadre économique de qualité / renouveler et densifier les zones d'activités existantes », « Faire des lieux de projets métropolitains » / Hypercentre / projet phare et accompagner (lien franchissements) » et de « Cœur d'agglomération / notion de complémentarité avec les grands projets structurants ».

L'OIN apparaît comme un territoire de projet structurant de l'hypercentre métropolitain qui doit accueillir 110 000 habitants supplémentaires entre 2010 et 2030 sur les 290 000 du SCOT.

L'OIN est concernée par les orientations suivantes du SCoT :

- Définir une Stratégie de développement en zone inondable
- Développer les portes d'entrées de l'agglomération métropolitaine de Bordeaux
- Structurer un réseau de pôles économiques d'excellence métropolitain
- Prévoir l'implantation des équipements assurant la desserte en énergie électrique de l'agglomération métropolitaine de Bordeaux
- Favoriser le rayonnement de l'hypercentre métropolitain

Le projet Garonne Eiffel s'inscrit complètement dans les orientations du SCOT.

Le projet dans le PLU

Le 24 septembre 2010, le Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine de Bordeaux a adopté la décision d'engager une révision générale du PLU.

Cette procédure doit tenir compte à la fois du contexte local (notamment révision du SCOT en cours) et des récentes évolutions législatives. Ainsi le PLU de la CUB doit intégrer le PLH (Programme Local de l'Habitat) et le PDU (Plan des Déplacements Urbains) afin d'élaborer un document unique qui deviendra le PLU 3.1.

Les fondements et principes suivants ont été définis pour la révision du PLU 3.1 :

Les nouveaux fondements :

- Repenser le territoire par la nature et le paysage ;
- Renforcer le lien urbanisme/mobilité ;
- Travailler sur le triptyque du développement durable pour le développement d'une ville de proximité équitable, viable, vivable ;
- Développer une ville numérique.

Les principes à affirmer :

- La transition plutôt que la rupture en accompagnement d'une politique volontariste ;
- La participation et la co-construction plutôt qu'une approche dogmatique ;
- Un projet communautaire affirmé, décliné à l'échelle locale pour prendre en compte la diversité des territoires plutôt qu'une règle unique s'imposant à tous ;
- Un document tremplin pour l'innovation et la négociation plutôt qu'un simple manuel réglementaire ;
- Un document suffisamment souple pour intégrer facilement l'évolution des projets et des réflexions.

Par ailleurs, le PLU devra traiter les nouvelles orientations suivantes issues de la Loi Engagement National pour l'Environnement (Grenelle II) publiée le 12 juillet 2011 :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Préservations et restaurations des continuités écologiques ;
- Utilisation économe des espaces naturels ;
- Diminution des obligations de déplacements ;
- Modération de la consommation de l'espace.

Le PLU 3.1 doit être arrêté au premier semestre 2015 pour approbation en 2016.

Le PLU actuellement en vigueur a fait l'objet d'une 7^{ème} modification approuvée en février 2014.

Les orientations d'aménagement de Garonne Eiffel inscrites dans le PLU :

Le projet de ZAC Garonne Eiffel fait l'objet d'une orientation d'aménagement urbain (orientation B19-5) constituant l'un des grands sites de renouvellement urbain de l'agglomération bordelaise. Il convient de se référer à la fiche relative à cette orientation d'aménagement pour obtenir une description des enjeux, des objectifs et des dispositions qualitatives d'aménagement qui guident le projet urbain de ZAC Garonne Eiffel.

Les objectifs inscrits dans la fiche d'orientation d'aménagement de la future ZAC Garonne-Eiffel sont les suivants :

- Concevoir des quartiers de ville durable en lien aux quartiers environnants en développant un maillage d'espaces publics et viaires à l'échelle de la plaine rive droite.
- Promouvoir le dialogue rive à rive par la création de liens urbains, paysagers et programmatiques.
- Accompagner le développement du réseau structurant à l'échelle de la plaine en s'appuyant sur les infrastructures viaires existantes.
- Produire des quartiers singuliers de haute qualité proposant des densités, des mixités, des formes urbaines variées en fonction de leur situation.
- Concevoir un pôle tertiaire à la tête du pont st Jean dans la complémentarité du pôle tertiaire de la gare SNCF rive gauche.
- Proposer un parc urbain en lien avec la Garonne et le long de la voie ferrée.
- Elaborer une scénographie qui mette en valeur la ville et son paysage
- Programmer les quartiers à dominante habitat en favorisant la mixité fonctionnelle et sociale.
- Concevoir les nouveaux espaces végétalisés comme des composantes d'un réseau écologique entre fleuve et coteaux et les aménager pour la promenade, la contemplation, les jeux, le sport et les déplacements doux.
- Privilégier les organisations urbaines et les partis paysagers qui permettent une bonne gestion des eaux.
- Sauvegarder et conforter la ripisylve, augmenter la diversité des essences végétales.
- Créer un pôle tertiaire en belvédère sur le fleuve au niveau du pont st Jean.
- Créer de quartiers mixtes.
- Proposer des équipements favorisant le dialogue rive à rive.
- Proposer de l'innovation programmatique dans la conservation ou réutilisation d'édifices existants.
- Développer une offre d'habitat diversifié par la réalisation de programmes mixtes de logements locatifs sociaux et intermédiaires, en accession sociale et privée.

Le projet de ZAC s'inscrit dans ces orientations et est donc compatible avec le PLU.

Par ailleurs, un zonage spécifique U-Deschamps a été créé pour permettre de réaliser le projet urbain dans ce secteur qui constituera une grande partie de la première phase opérationnelle avec la définition de servitudes de localisation des futures voiries et espaces verts. En temps utile, le zonage du secteur Souys sera également amené à évoluer pour permettre la réalisation complète de la ZAC.

6.3. Raisons du choix du projet au regard de l'insertion du projet dans l'environnement urbain et naturel

Le lauréat du concours a été retenu sur la base de la pertinence de sa réponse concernant le parti d'aménagement, la faisabilité technique et économique du projet, le management et l'organisation de l'équipe proposée et la prise en compte du développement durable.

Le jury du concours a été sensible dans le projet retenu à la pertinence de l'analyse du territoire existant, à l'inscription de la programmation dans un projet de ville et de valorisation de la mémoire du lieu, à l'amélioration de la mobilité et la promotion de la nature en ville.

Le plan guide propose une vision durable d'un projet urbain moderne et respectueux de l'histoire du territoire de projet.

Les raisons qui ont motivé particulièrement le choix du projet lauréat sont les suivantes :

- Un urbanisme apaisé et respectueux de l'histoire du territoire

Le projet s'appuie sur l'existant pour ordonnancer ce territoire composé à ce jour principalement de friches ferroviaires et industrielles. La composition urbaine se structure autour de la nature et des infrastructures, les deux thématiques caractérisant le territoire. Leur alliance permet de créer un réseau de paysages, d'espaces publics et de déplacements.

- La mise en scène de l'entrée de ville par la reconfiguration du boulevard Joliot Curie et par le parc Eiffel

L'association du paysage et de la mobilité permet également de magnifier l'arrivée à Bordeaux tout en lui donnant un caractère métropolitain, particulièrement sensible du point de vue du train. Ainsi, un grand paysage ouvert marque l'entrée de ville avec la création d'un parc le long des voies ferrées.

- Un belvédère en tête de pont St Jean

La polarité tertiaire vient s'organiser autour d'un belvédère à la tête du pont St Jean offrant à ses futurs usagers une vue remarquable sur la Garonne et la façade rive gauche de Bordeaux.

bordeaux euratlantique

- Les contraintes du site génératrices de nouveaux types d'espaces de grande qualité paysagère

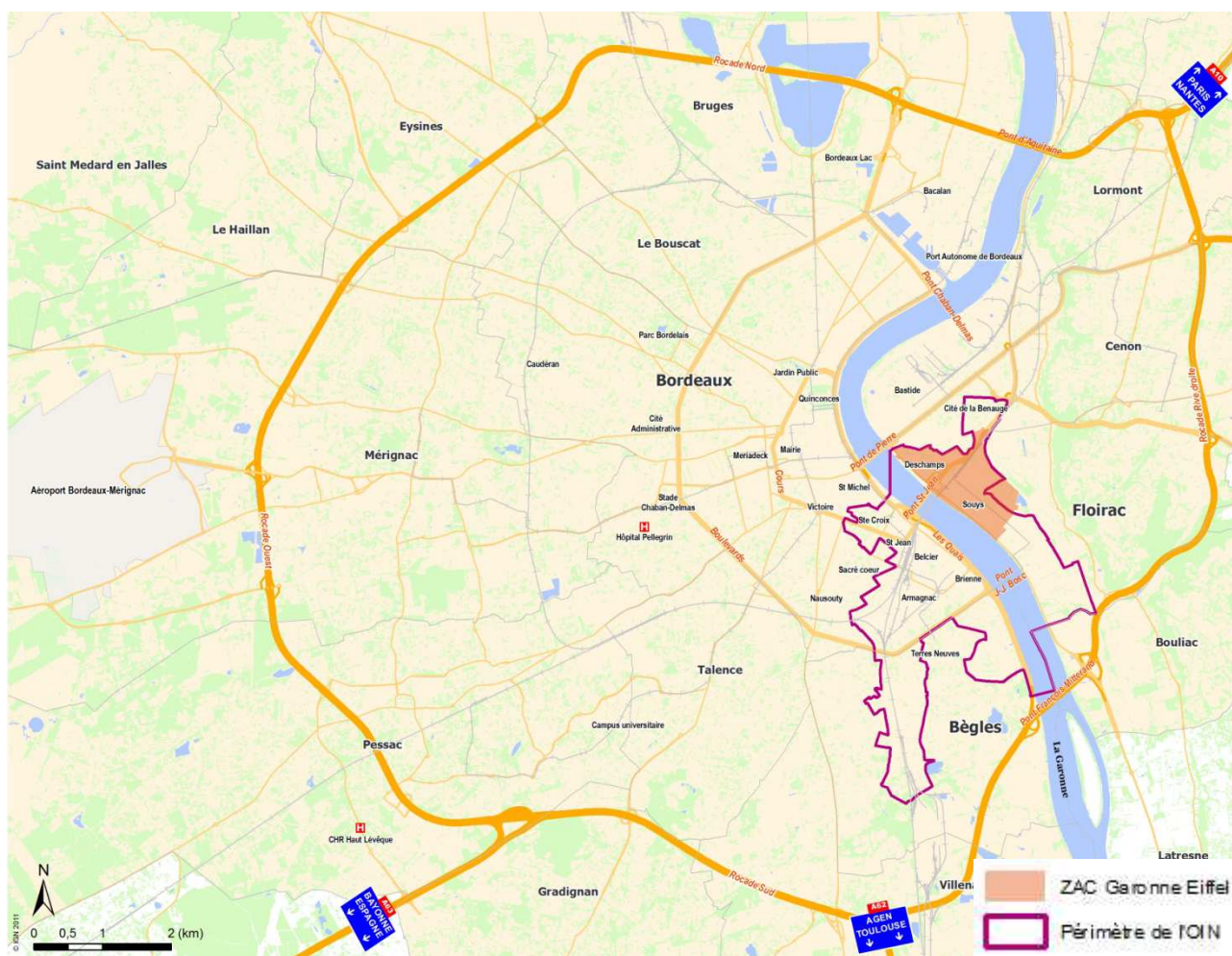
Le parc Eiffel longeant les voies ferrées permet la mise en scène de l'entrée de ville, mais aussi de mettre à distance les quartiers des nuisances sonores liées au réseau ferroviaire et de proposer un stockage des eaux en cas d'inondation. Pendant la phase de travaux, il sera au préalable un lieu dédié provisoirement à la dépollution des sols de l'opération et à d'autres usages temporaires.

- Le principe d'une ville jardin avec la mise en réseau des parcs et jardins et la diffusion de la nature au sein des quartiers.

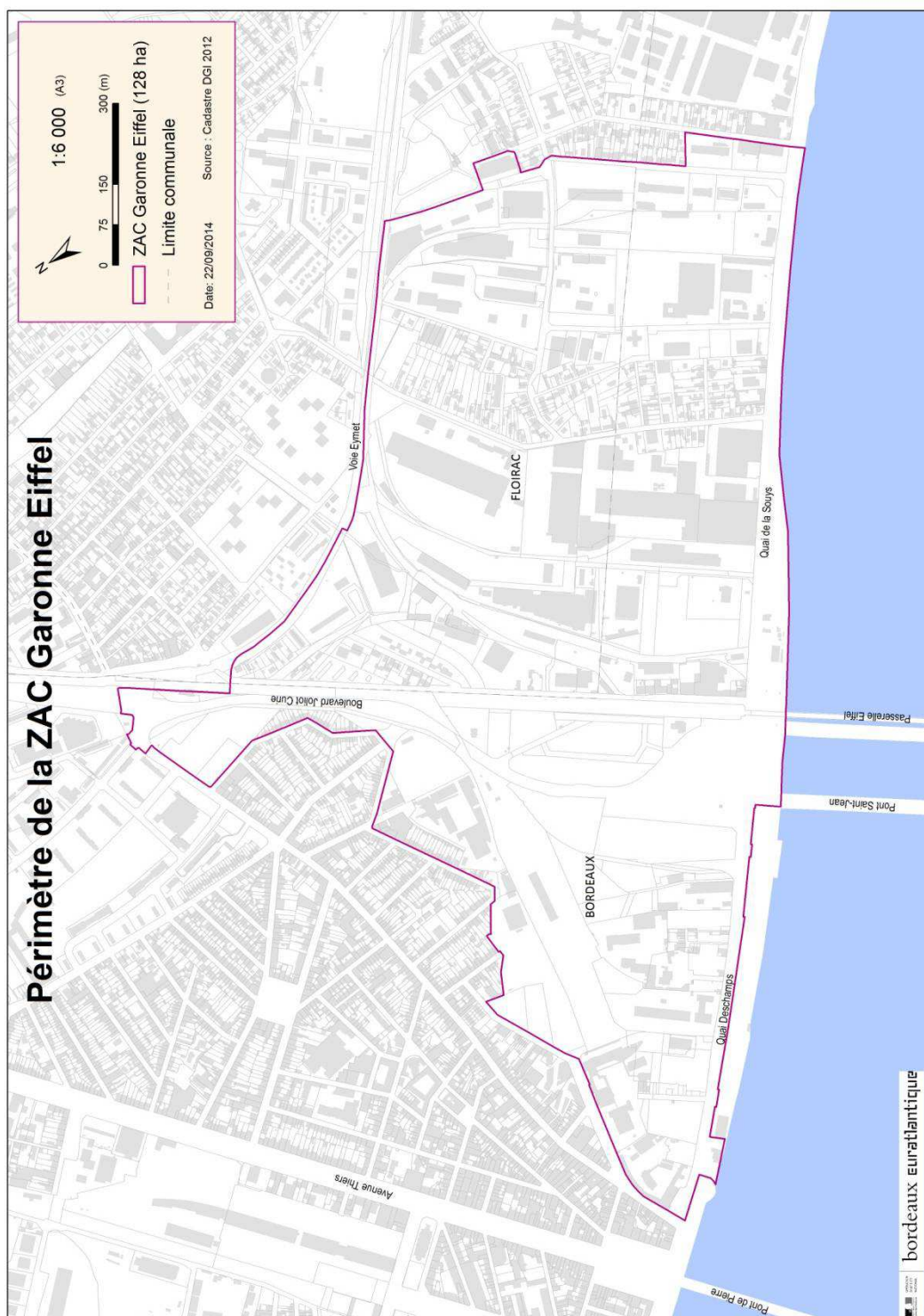
L'ossature paysagère est l'un des éléments structurants, apportant des solutions spécifiques aux contraintes présentes (inondations, nuisances sonores,...), tout en aménageant confort et aménité au site. Chaque nouveau quartier s'organise autour d'une pièce verte.

En synthèse, le lauréat a été retenu sur la base de la pertinence de sa réponse concernant le parti d'aménagement, sa faisabilité technique et économique, le management et l'organisation de l'équipe proposée et la prise en compte du développement durable et des solutions apportées aux contraintes liées aux risques d'inondation.

2 PLAN DE SITUATION



3 PLAN DU PERIMETRE



4 RÉGIME DE LA ZAC AU REGARD DE LA TAXE D'AMÉNAGEMENT

La réalisation des équipements propres à la zone étant à la charge de l'aménageur, les constructions édifiées dans le périmètre de la ZAC seront exclues du champ d'application de la part communale et intercommunale de la TA conformément à l'article L.331-7 du code de l'urbanisme entré en vigueur le 1^{er} mars 2012.

La part départementale de la TA fixée par délibération du Conseil Général de la Gironde, s'applique dans la ZAC.

5 ÉTUDE D'IMPACT

(sur CDRom)