

BILAN DE LA CONCERTATION

ZAC BORDEAUX SAINT-JEAN BELCIER

FÉVRIER 2012

1. PREAMBULE	4
1.1 Présentation du projet urbain et de ses enjeux	4
1.1.1 Contexte de l'Opération d'Intérêt National	4
1.1.2 Contexte du projet de ZAC Saint Jean Belcier	4
1.1.3 Présentation du projet de ZAC Saint Jean Belcier	5
1.2 Rappel du cadre juridique	7
1.3 Méthodologie du bilan	7
1.4 Historique	8
2. NOS ENGAGEMENTS	10
2.1 Les modalités de la concertation préalable à la création de ZAC	10
2.2 Une ambition plus globale de concertation tout au long de la vie du projet urbain	11
2.2.1 La concertation menée par la Ville de Bordeaux avant la création de l'Etablissement Public d'Aménagement	11
2.2.2 La Charte de la concertation de l'EPA Bordeaux Euratlantique	12
2.2.3 Le panel de citoyens	12
2.2.4 La poursuite des réunions de concertation	13
2.2.5 La Maison du projet	13
3. MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	14
3.1 Les rendez-vous de la concertation	14
3.1.1 Une exposition publique	
3.1.2 Les réunions publiques	
3.1.3 Les ateliers thématiques	
3.1.4 Les visites point de vue	
3.2 Dispositif d'information	15
3.2.1 Charte graphique	
3.2.2 Annonces presse	
3.2.3 Actions de proximité	
3.2.4 Communication électronique	
3.3 Bilan quantitatif de la participation à la concertation	17
4. LES POINTS DE VUES DE LA CONCERTATION	18
4.1 Les grandes thématiques abordées en concertation	18
4.1.1 Vivre ensemble à Bordeaux Saint-Jean Belcier	18
4.1.2 Être mobile et se déplacer dans le quartier de la gare	21
4.1.3 Habiter dans un quartier agréable à vivre	23

4.2 Les échanges en détails	26
4.2.1 La mobilité	26
4.2.1.1 Les déplacements	26
4.2.1.2 Le stationnement	29
4.2.1.3 Les franchissements	29
4.2.1.4 L'accès à la gare	32
4.2.2 Le cadre de vie	34
4.2.2.1 Le paysage	34
4.2.2.2 Les espaces publics	35
4.2.2.3 Les équipements	37
4.2.3 La forme urbaine	39
4.2.3.1 Le cadre bâti	39
4.2.3.2 La mixité	43
4.2.3.3 L'habitat	46
4.2.3.4 Les commerces, services et activités économiques	49
4.2.4 La vie du projet	50
4.2.4.1 L'information sur le projet	50
4.2.4.2 Le fonctionnement du plan guide	50
4.2.4.3 La concertation	51
4.2.4.4 L'étude d'impact	52
4.2.4.5 La Maison du projet	53
4.2.4.6 Phasage / Coûts et partenariats	53
ANNEXES	55
A1° : Délibération N°2010-15 prise en Conseil d'Administration de l'EPA	56
A2° : La Charte de la ville de Bordeaux pour un quartier durable Saint-Jean/Belcier/Carle-Vernet	58
A3° : La Charte de la concertation de l'Etablissement Public d'Aménagement	61
A4° : Délibération N° 2010-31 prise Conseil d'Administration de l'EPA le 17/12/2010	65
A5° : Les réalisations en détail :	66
I - Les réunions publiques	66
II - Les ateliers thématiques	72
III - L'exposition publique	75
IV - Les visites point de vue	76

1 PREAMBULE

1.1 PRESENTATION DU PROJET URBAIN ET DE SES ENJEUX

1.1.1 Contexte de l'Opération d'Intérêt National

A l'occasion de la mise en service de la future liaison ferroviaire à grande vitesse connectant directement Bordeaux avec Paris, Toulouse et l'Espagne, l'Etat, les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac, la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et le Conseil Régional d'Aquitaine accordent un intérêt particulier à la réalisation d'un projet urbain ambitieux dans l'aire d'influence de la gare Saint-Jean et ont décidé de faire converger leurs efforts et moyens dans 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 et apportant une contribution significative aux besoins de ses habitants actuels et futurs ;
- Concevoir et mettre en œuvre les stratégies permettant de concevoir un projet de référence en matière d'intégration des problématiques environnementales dans les projets de développement sociaux, urbains et économiques.

Le projet de l'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique¹ vient donc conforter la volonté de développement urbain organisé par la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) qui souhaite conforter et renforcer sa dynamique démographique en devenant une « métropole millionnaire ».

Le périmètre de l'OIN porte sur 738 ha ; c'est un des plus grands projets urbains en France. Il s'étend sur une partie des trois communes de Bordeaux, Bègles et Floirac, sur les deux rives de la Garonne et, par son ampleur, concerne l'ensemble de l'agglomération bordelaise.

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

- Bordeaux Saint-Jean Belcier, premier projet à être lancé et objet du présent bilan de la concertation ;
- Garonne Eiffel ;
- Bègles Garonne ;
- Bègles Faisceau.

1.1.2 Contexte du projet de ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier

Situé à proximité d'un centre-ville historique classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, au cœur de l'agglomération bordelaise, avec comme centralité la future gare TGV internationale, le territoire Saint-Jean - Belcier s'étend le long de la Garonne, du pont Saint-Jean jusqu'au futur franchissement Jean-Jacques Bosc et en limite du quartier Sainte-Croix. Le site du projet se situe seulement sur la commune de Bordeaux.

¹ Opération d'Intérêt National (OIN) : grande opération d'urbanisme partenariale avec l'engagement prégnant de l'Etat sur le territoire considéré comme prioritaire.

L'accès au site s'effectue, depuis la rocade, via l'échangeur n°21 du pont François Mitterrand à Bègles puis par le boulevard du Président Wilson. L'accès au site peut s'effectuer également depuis la rive droite de la Garonne via le pont Saint-Jean, par le Boulevard J.J. Bosc au Sud-Ouest et par le quai Sainte-Croix au Nord.

Le site du projet de 160 hectares présente des quartiers de nature très différente :

- Des terrains ferroviaires eux-mêmes très divers (la gare, des faisceaux de voies au niveau d'Armagnac, les ateliers Amédée Saint-Germain, les ateliers Gattebourse) ;
- Le quartier d'échoppes Belcier ;
- Le Marché d'Intérêt National (MIN) au niveau de la zone d'activités de Brienne ;
- Les quais de Brienne avec notamment les concessionnaires automobiles ;
- Le site des anciens abattoirs et le pôle « nuit » (bars, pubs et boîtes de nuit) le long des berges vers le pont Saint-Jean ;
- Un quartier d'habitations collectives, entre le boulevard Jean-Jacques Bosc et la rue Carle Vernet.

Les routes apparaissent également insuffisamment développées ni correctement hiérarchisées. Elles sont de plus caractérisées avant tout par des fonctions d'entrée de ville routière depuis la voie sur berge et le pont Saint-Jean, qui sont aujourd'hui en contradiction avec la position désormais centrale du secteur dans l'agglomération.

1.1.3 Présentation du projet de ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier

L'objectif énoncé du projet urbain de ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier est la recherche de mixité par une offre équilibrée entre la production de logements et de bureaux mais aussi diversifiée avec la création de commerces, d'activités, d'hébergement hôtelier... Cette mixité va s'inscrire à la fois à l'échelle de la ZAC mais aussi au sein même de chacun des secteurs du territoire, appelés « domaine » qui composent le projet.

Ce projet de 160 hectares devrait accueillir à terme plus de 11 000 habitants (7 500 résidents supplémentaires) et plus de 12 000 salariés. Il se caractérise par la création de 760 000 m² de surfaces constructibles, dont 42% de logements, 37% de bureaux avec un véritable pôle d'affaires au rayonnement national, 10% d'équipements (une piscine, deux groupes scolaires, une crèche, un collège, un gymnase, des terrains de jeux, un city stade de football, ...), 6% d'hôtels, 3% de commerces et 2% de locaux d'activités.

La concentration d'équipements, de logements, de bureaux va ainsi contribuer à faire de ce nouveau quartier une vraie centralité, étendant d'autant le cœur de l'agglomération.

L'atout de ce projet urbain est aussi de relier les différents quartiers (domaines), qu'ils soient nouveaux (Armagnac, Amédée...) ou existants (Belcier, Paludate, le Marché d'intérêt National...), par un espace public commun majeur, qui forme un anneau de plus de 3 km donnant la priorité aux transports en commun sur des voies réservées, et aux circulations douces (piétons et vélos).

Cet espace commun va connecter les éléments de patrimoine présents sur le site et constitutifs de l'identité, l'histoire du quartier et de ses occupants, qu'il s'agisse de patrimoine bâti (chais, halles ferroviaires, échoppes...) ou de patrimoine paysager (Garonne, Bois, places publiques, jardins...), tout en incitant, favorisant, le développement de pratiques durables par la mise à l'honneur de l'usage de la marche à pied et du vélo.

Trois grandes séquences vont guider la conception de cet espace public. Une séquence culturelle et « touristique » autour du quai de Paludate, une séquence paysagère le long de la Garonne et des domaines du MIN et de Brienne et une séquence plus commerciale et « d'affaires » qui se développera autour de la Gare de Bordeaux Saint-Jean sur les domaines d'Armagnac et d'Amédée Saint Germain.

De nombreuses fonctions se connectent à cet anneau favorisant ainsi de nouvelles pratiques des habitants et usagers de ce futur quartier.

La Nature est également un élément constitutif du projet (un parc des berges et un jardin de l'Ars prolongeant l'aménagement des quais, des espaces verts, jardins, places paysagère, ...), au sein de l'anneau appelé VIP (pour Vélo Intermodalité Piéton) et au cœur des domaines.

La transformation de la voie sur berge de la Garonne, actuellement voie rapide, en boulevard urbain pacifié avec des accès au fleuve et des quais verdis et aménagés ainsi que la reconfiguration de la tête de pont Saint-Jean au niveau du château Descas en pont urbain de centre-ville sont un des éléments majeurs de la réflexion menée sur les déplacements. Cette réflexion intégrée au projet urbain, prend en compte le futur franchissement Jean-Jacques Bosc, le projet d'extension de la gare Saint-Jean, côté Belcier, le renforcement du lien entre les deux rives avec la passerelle Eiffel ainsi que la création du franchissement des voies ferrées entre Armagnac et Amédée Saint Germain.

Comme tout projet urbain, la mutation de ce territoire va être longue et complexe. Le projet est aujourd'hui planifié sur 15 ans.



1.2 RAPPEL DU CADRE JURIDIQUE

La procédure de concertation a été instaurée par la loi « Renouveau de l'aménagement » du 10 juillet 1985. Elle est définie à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme. Ses modalités sont fixées par délibération de la personne publique à l'initiative du projet de ZAC.

Conformément aux articles L300-2 c et R 300-1-2 du Code de l'Urbanisme, l'objectif de la concertation préalable est d'associer à l'élaboration d'un projet les habitants, les associations locales, les acteurs économiques et plus largement toute autre personne concernée, en recueillant les avis, remarques et suggestions susceptibles d'enrichir le projet.

Le Conseil d'administration de l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique, par délibération, le 18 juin 2010, a décidé d'engager la concertation préalable à la création de la Zone d'Aménagement Concerté sur le territoire de la commune de Bordeaux dans le périmètre de l'OIN.

Cette délibération est le document qui précise l'ensemble des modalités de concertation qui devront être mises en œuvre.

Le présent document, expose le bilan de cette phase réglementaire de la concertation. Il sera approuvé par délibération du Conseil d'Administration de l'EPA.

1.3 METHODOLOGIE DU BILAN

Le présent document vient conclure une première phase de concertation du projet « *Bordeaux Saint Jean Belcier* ». Il expose, analyse et fait le bilan des échanges et des contributions à l'élaboration du projet urbain, ainsi que du déroulement de cette concertation préalable.

Ce bilan répond à 3 objectifs :

- 1- Rendre compte fidèlement de la participation des citoyens à la démarche,
- 2- Constituer un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions,
- 3- Informer sur les apports de la concertation.

Le présent bilan se découpe en quatre grandes parties :

- Un préambule rappelant des fondements et le cadre du projet « *Bordeaux Saint-Jean Belcier* »,
- Un rappel des engagements pris par l'Etablissement Public d'Aménagement de Bordeaux Euratlantique, pour mener à bien sa démarche de concertation ;
- Les différents moyens mis en œuvre par l'Etablissement Public d'Aménagement de Bordeaux Euratlantique pour organiser et animer la démarche participative ;
- Les points de vue de la concertation et leur analyse qui rapportent de façon thématique les temps d'échanges entre le public et les acteurs du projet.

1.4 HISTORIQUE

Une concertation qui s'articule avec le projet urbain

2008

Une mission d'étude est confiée par le Ministère en charge du Développement Durable, au Conseil Général des Ponts et Chaussées. Elle conclut à la pertinence de la mise en place d'une Opération d'Intérêt National, sur le territoire d'influence de la gare Saint-Jean.

2009

Mise en place d'une mission de préfiguration.

La Direction Générale de l'Aménagement (DGA) de la mairie de Bordeaux organise des ateliers de concertation au sein des quartiers en évolution, dont le quartier de Belcier. Les habitants sont invités à venir échanger sous forme de tables rondes, sur les thèmes clés d'évolution du quartier. Leurs paroles sont recueillies et de nombreux extraits sont retranscrits dans de petits livrets, publiés par la mairie de Bordeaux. Le premier livret est publié en **juin 2009** et est consacré aux « fondamentaux du projet à Belcier ». Dans ce livret est abordée la démarche de concertation menée par la ville durant la mission de préfiguration, ainsi que les thèmes et les questions qui ont servi de fil conducteur aux différentes tables de discussion vers une nouvelle accessibilité, vivre avec et autour de la gare, qu'est-ce qu'un quartier d'affaires, un quartier en lien avec le fleuve et la nature, Belcier patrimoine vivant et une vie de quartier à accompagner.

Le **5 novembre** : Création par décret en Conseil d'Etat de l'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique.

2010

Le second *livret vert* consacré à Belcier, est publié en **janvier 2010**. Il est dédié au développement durable et aux déplacements dans Belcier. Il aborde notamment la question de l'échelle d'approche du futur projet, et fait un retour sur une visite de sites. Ce livret permet aussi de faire un état des lieux des avis sur le développement durable, les déplacements, ainsi que la nature en ville. Et enfin, le troisième livret est publié en **mars 2010**, et présente la charte finale issue de la concertation menée par la Ville de Bordeaux et les questions plus particulières liées à l'économie.

L'Établissement Public d'Aménagement de Bordeaux-Euratlantique est créé le **22 mars 2010** par Décret en Conseil d'État. Il sera compétent pour mener à bien la démarche de concertation du futur projet urbain.

Le lancement du concours « Bordeaux Saint-Jean Belcier »

Un concours restreint, en vue de l'attribution d'un accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine pour le projet urbain Bordeaux Saint-Jean Belcier, est lancé le 20 avril 2010.

Le jury de sélection des candidatures se réunit le **jeudi 8 juillet 2010**. Il réunit 21 personnes dont le président de l'Établissement Public d'Aménagement Bordeaux-Euratlantique, Alain Juppé, ainsi que ses deux Vice-Présidents, Vincent Feltesse et Etienne Crépon, et son Directeur Général, Philippe Courtois.

Il s'agit d'effectuer le choix des équipes pour le concours d'urbanisme « *Bordeaux Saint-Jean – Belcier* ». Quarante-trois équipes ont présenté des candidatures, quatre sont retenues et reçoivent un dossier concours, rédigé par l'EPA. Leurs propositions sont remises courant **novembre 2010**. Il s'agissait des groupements suivants :

- KCAP, architecte urbaniste, avec Mutabilis, paysagistes, et Ingerop, bureau d'études ;
- OMA, architecte urbaniste, avec DBW, urbaniste, et Egis, bureau d'études ;
- Reichen et Robert, architecte urbaniste, avec Base, paysagiste, et Setec, bureau d'études ;
- Rogers, Stirk, Harbour & partners, architecte urbaniste, avec Flint, architecte, Signes Paysages, paysagiste, et Ingerop, bureau d'études.

Le **lundi 4 octobre 2010** une première réunion publique de présentation de l'Opération d'Intérêt National et de la démarche de concertation se déroule dans le périmètre du territoire de projet, à la « *Rock School Barbey* ».

Le **mardi 12 octobre 2010** une réunion publique de présentation des enjeux et des grandes orientations du programme donnant lieu au concours d'urbanisme du territoire de projet « *Bordeaux Saint-Jean Belcier* » se tient dans la Salle « *Son Tay* ». Cette réunion se prolongera le **samedi 20 novembre 2010**, par une visite du territoire de projet en vélo, en bus et en bateau depuis la Garonne.

2011

Pour mener à bien sa mission de concertation, l'EPA se dote en **janvier 2011** d'un Assistant à Maitrise d'Ouvrage (AMO) d'ingénierie de la concertation, « *portant sur l'ensemble du territoire de l'OIN et concernant l'ensemble de la population, avec des formes de concertation plus structurées sur les différents projets urbains qui feront l'objet de procédures d'urbanisme règlementaires* », telle la ZAC *Bordeaux Saint-Jean Belcier*. L'assistance de ce prestataire porte sur plusieurs missions et nécessite différentes compétences : la préparation, la conduite, l'animation et le reporting des réunions dans leurs différentes formes, ainsi que la production de documents écrits : documents cadre, comptes rendus, plaquettes, flyers, etc.

La désignation officielle du lauréat du concours de maîtrise d'œuvre urbain est effectuée le **lundi 7 février 2011** par M. Philippe Courtois, Directeur Général de l'Etablissement Public d'Aménagement de Bordeaux-Euratlantique, représentant du pouvoir adjudicateur, en accord avec la décision du jury réuni le **jeudi 3 février 2011**. Ce jury était composé d'élus de la métropole bordelaise, de maîtres d'œuvre, d'architectes et d'urbanistes, ainsi que de personnalités qualifiées.

Parmi les quatre équipes qui ont été préalablement admises à participer à ce concours d'urbanisme et à réaliser, chacune, une proposition de plan guide d'aménagement urbain, c'est l'équipe **REICHEN & ROBERT et Associés** (composée de REICHEN & ROBERT et Associés mandataire, BASE, SETEC, VOXOA, AD VALOREM et RIBI & ASSOCIES) qui a été désignée lauréat du concours « *Bordeaux Saint Jean - Belcier* ». Le jury a été sensible à la pertinence dont a fait preuve l'équipe lauréate dans son analyse du territoire existant, dans l'inscription de la programmation dans un projet de ville et dans ses propositions en matière de valorisation du patrimoine, d'amélioration de la mobilité et de promotion de la nature en ville, démontrant ainsi une vision durable d'un projet urbain moderne et respectueux de l'histoire de Bordeaux.

Le lauréat et l'EPA ont signé en **mars 2011** un accord-cadre d'une durée de neuf ans. La première mission de cet accord-cadre a porté sur l'adaptation du plan guide, qui s'est enrichi lors de rencontres de concertation avec les partenaires publics, usagers, habitants et premiers porteurs de projets publics et privés. Dans cet accord cadre, il est d'ailleurs précisé (Mission 2 - Appui aux démarches de concertation et de communication) que « *Tant sous l'égide du maître d'ouvrage que, dans leurs domaines de compétences, des collectivités territoriales, des processus de concertation et de communication sont déjà engagés dans le périmètre du projet. Un cycle complet de concertation a déjà eu lieu dans le quartier Belcier avant même le démarrage effectif de l'OIN. Aussi, il n'est pas attendu du maître d'œuvre urbain qu'il redéfinisse une stratégie d'ensemble mais plutôt qu'il s'insère dans les démarches existantes et à venir, en y apportant des contributions pertinentes et adaptées* » et que le maître d'œuvre apporte un « *appui aux démarches publiques (présentations, concertations) par la participation aux réunions et la production d'éléments de support pour ces réunions* ». Cette seconde mission permet de mettre en rapport, dans le cadre de la

concertation, le maître d'œuvre et les habitants actuels et futurs, et futurs usagers du quartier.

Une exposition des quatre projets issus du concours, se tient du **1^{er} avril au 29 mai 2011** à *Arc en Rêve – centre d'architecture*. Son inauguration s'est faite par un débat d'ouverture le **1^{er} avril 2011** avec MM Michel Duchêne (représentant M. Alain Juppé, maire de Bordeaux et premier vice-président de la CUB), Vincent Feltesse (Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux), Bernard Reichen (Urbaniste de l'équipe lauréate) et Philippe Courtois (Directeur général de l'Etablissement Public d'Aménagement de Bordeaux Euratlantique). Cette exposition a fait l'objet de deux visites publiques commentées les **11 et 18 mai 2011**.

Trois ateliers de concertation les **mercredis 25 mai, 29 juin et 28 septembre** ont permis d'apporter des précisions sur le projet et d'échanger avec les habitants.

Tout au long de l'année 2011, le plan guide a fait l'objet d'un approfondissement au sein de groupes de travail pilotés par l'EPA, réunissant les services de l'État, la région Aquitaine, la Communauté Urbaine de Bordeaux et la Ville de Bordeaux.

L'ensemble des réflexions et des approfondissements a permis au projet d'évoluer vers une version V1 du plan guide.

Le plan guide actualisé est présenté au Conseil d'Administration de l'EPA du **vendredi 7 octobre 2011**, en réunion publique, le **vendredi 2 décembre 2011**, salle « *Son Tay* » et lors d'une visite point de vue, le **samedi 4 février 2012**.

2 NOS ENGAGEMENTS

La concertation aura lieu tout au long de l'élaboration du projet. On peut donc distinguer :

- La concertation préalable à la création de la ZAC, objet du présent bilan,
- L'ambition plus globale de concerter tout au long de la vie du projet Bordeaux Saint-Jean Belcier.

2.1 LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE A LA CREATION DE ZAC

La délibération n° 2010-15, du 18 juin 2010, prise par le Conseil d'Administration de l'EPA Bordeaux Euratlantique, approuve les objectifs poursuivis par le projet urbain que l'Etablissement public a vocation à conduire sur le secteur de Bordeaux Saint-Jean Belcier dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté, et fixe les modalités de la concertation préalable à la création de la Zone d'Aménagement Concerté. Elle précise que seront organisés :

- **Trois réunions publiques** organisées en relation avec la CUB et la ville de Bordeaux et placées sous la présidence du maire de Bordeaux :

- La première dès l'ouverture de la concertation pour présenter les orientations urbaines, la programmation et la procédure du concours d'urbanisme et en débattre ;
 - La deuxième juste après la publication des résultats du concours d'urbanisme ;
 - La troisième avant la création de la ZAC pour clore l'ensemble du processus de concertation ;
- **Trois ateliers thématiques** autour de sujets dépendant des problématiques soulevées : commerces et entreprises / loisirs culturels et sportifs et espaces publics et verts / déplacements et stationnements / logements et écoles / chantiers et temps du projet ;
 - **Deux visites « point de vue »** visant à découvrir, changer, faire évoluer la perception de la ville, ses volumes, ses paysages, ses vides et ses pleins, ses limites et ses possibles : parcours en vélo et/ou en bateau, visite dédiée à un site (friche ferroviaire, toit d'immeuble), etc. ;
 - **Une exposition** permettant de présenter le travail des candidats admis à concourir sur le projet urbain et plus particulièrement l'esquisse de plan guide réalisée par le lauréat du concours. L'exposition sera présentée à l'occasion de la deuxième réunion publique dans les locaux d'Arc en Rêve.

C'est à l'aune de ces engagements, qu'est dressé le présent bilan.

Cf Annexe 1 : Délibération du Conseil d'Administration du 18 juin 2010

2.2 UNE AMBITION PLUS GLOBALE DE CONCERTATION TOUT AU LONG DE LA VIE DU PROJET URBAIN

2.2.1 La concertation menée par la Ville de Bordeaux avant la création de l'Etablissement Public d'Aménagement

De mai 2009 à juin 2010, huit ateliers de concertation, organisés à l'initiative de la Ville de Bordeaux, ont réuni une centaine de personnes. Ces réunions ont permis d'écrire une charte et trois livrets de compte-rendu.

Les représentants de la "mission de préfiguration" ont participé à ces échanges, par des apports techniques et l'animation de tables de réflexion. Les comptes rendus de ces ateliers ont été transmis aux équipes-concours à titre de « *porter à connaissance* ». La « *Charte pour un quartier durable Saint-Jean/Belcier/Carle-Vernet* » constitue une synthèse des échanges et des attentes, et à ce titre, appelle à poursuivre les discussions dans le cadre de la future opération d'aménagement Bordeaux Saint-Jean Belcier.

Les grands enjeux que l'on y retrouve sont :

- Participer à l'ambition d'un grand projet d'aménagement,
- Maîtriser le trafic automobile généré par les activités de la gare, du Min, des boîtes de nuit et de s'appuyer sur les transports alternatifs à l'usage de l'automobile pour absorber l'augmentation des déplacements,
- Maintenir la convivialité qui fait l'identité du quartier, garder un quartier vivant et solidaire,

- Faire de la présence de la gare, du Min, du pôle nuit et de ses activités un atout,
- Structurer le quartier par le paysage
- S'ouvrir sur le fleuve,
- Promouvoir la qualité environnementale dans l'ancien comme dans le neuf,
- Accompagner le quartier en chantier
- Adapter et évaluer pour être durable.

Cette charte a été signée par le Maire de Bordeaux et le Directeur Général de l'Etablissement Public d'Aménagement. Elle constitue un apport particulier de la Ville de Bordeaux, au processus de concertation engagé ensuite par l'EPA.

Cf Annexe 2 : La Charte pour un quartier durable Saint-Jean/Belcier/Carle-Vernet

2.2.2 La Charte de la concertation de l'EPA Bordeaux Euratlantique

Entérinée par délibération du Conseil d'Administration de l'EPA du 17 décembre 2010, la charte de la concertation contractualise l'engagement de l'EPA dans sa démarche de concertation sur l'ensemble du territoire de l'OIN.

Cette Charte s'appuie sur le cadre que constitue le texte cadre de « charte de la concertation » élaboré par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

« Mise en œuvre par l'EPA Bordeaux Euratlantique, la concertation se construit en lien avec les élus des territoires de projets concernés et intègre les experts qui entourent l'EPA pour façonner le nouveau paysage urbain. Habitants, acteurs associatifs, sociaux, économiques, culturels et les usagers sont associés aux différents temps de concertation. Au sein d'ateliers, de réunions publiques, d'expositions, de visites... il s'agit de participer à la construction de la ville de demain et de tisser les conditions du vivre ensemble »

Cf Annexe 3 : La Charte de la concertation

2.2.3 Le panel des citoyens

Conformément à l'engagement pris dans la Charte de concertation, l'EPA a lancé un appel aux habitants volontaires pour constituer un « panel citoyen ».

Constitué sur la base d'une vingtaine de volontaires, le panel a finalement fédéré une trentaine de personnes qui ont pu bénéficier, tout au long de l'année, de séances de sensibilisation à l'urbanisme et à la construction pluridisciplinaire de la ville. A raison d'un rendez-vous mensuel, le panel se réunit autour d'un professionnel reconnu, expert d'une thématique qui vient livrer son savoir et sa vision.

Les thèmes abordés :

- LES STRATEGIES URBAINES APPLIQUEES AU DEVELOPPEMENT DURABLE (Jean HAËNTJENS)
- "Quarante ans d'urbanisme à Bordeaux" : visite commentée d'exposition (A'URBA)
- PROSPECTIVE ET MOBILITE (Georges AMAR)
- LES VILLES FLUVIALES ET PORTUAIRES (Claude PRELORENZO)
- COMPRENDRE L'HABITAT (Monique ELEB)
- L'ECONOMIE CREATIVE (Elsa VIVANT)
- LA DENSITE URBAINE (Bruno FORTIER)

- LE PAYSAGISME URBAIN (Catherine MOSBACH)
- URBANISTE : UN METIER PLURIDISCIPLINAIRE (Jean-Marc OFFNER)

2.2.4 La poursuite des réunions de concertation

La concertation du projet Bordeaux Saint-Jean Belcier ne se limitera pas à la période préalable à la création de la ZAC. La volonté de l'EPA est de pérenniser le dialogue avec les citoyens, tout au long de la construction du projet, par une démarche participative de proximité.

Ainsi, plusieurs rendez-vous seront proposés en 2012, afin de continuer à échanger sur le projet :

- 2 réunions publiques en juillet et en octobre sur la poursuite des études du projet urbain (avant-projet),
- 2 ateliers entre juillet et décembre sur les éléments constitutifs de l'espace public majeur de la ZAC (le VIP -Vélo Intermodalité Piétons-, les équipements du parc des sports...).

Par ailleurs, la poursuite de la procédure de création, puis de réalisation de la ZAC donnera lieu à différents temps de mise à disposition de dossiers auprès du public :

1. Dans le courant de l'été 2012, après avis du CGEDD, l'étude d'impact sera mise à disposition du public dans les locaux de l'EPA et sur le site internet bordeaux-auratlantique.fr. Elle sera ensuite jointe au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.
2. En janvier 2013, le dossier de création de ZAC sera mis à disposition après arrêté préfectoral (1 mois dans les locaux de l'Etablissement Public d'Aménagement et en Mairie de Bordeaux).
3. Dans le courant du premier semestre 2013, se tiendra une enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique de la ZAC, au cours de laquelle le public sera invité à donner son avis sur le projet d'aménagement.

2.2.5 La Maison du projet

La concertation impose de communiquer et d'informer au plus près des usagers, au cœur de l'Opération d'Intérêt National et au quotidien. Aussi, pour présenter l'ambition d'une telle opération et l'état d'avancement de ses différents projets aux visiteurs, mais également pour informer les riverains, les acteurs sociaux, économiques et culturels ; l'Etablissement Public d'Aménagement se dotera d'un dispositif d'information permanent de proximité. La Maison du projet, qui sera implantée au carrefour des domaines de Carle Vernet, Armagnac et du MIN, sera un lieu de rencontres, d'échanges et de communication. Elle permettra d'apporter un éclairage pédagogique sur les projets, grâce à de multiples supports de communication (panneaux, maquettes, projections, etc.) présentant l'état des lieux, les aménagements proposés et l'état d'avancement des chantiers.

L'ouverture de la Maison du projet est prévue en fin d'année 2012.

3 LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

3.1 LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION

Le choix des moyens de concerter est primordial da

ns l'information du plus grand nombre. Les moyens ici mis en place reflètent la double ambition d'information du plus grand nombre et de travail plus affiné en groupes restreints. Les réunions publiques et l'exposition réalisées ont permis une très large diffusion du projet Bordeaux Saint-Jean Belcier. Ensuite, les ateliers thématiques et les visites points de vue ont permis de créer un cadre plus intime d'échanges et d'approfondissement de certains points.

Les fiches détaillées en Annexe 6 présentent chaque rendez-vous.

Cf. : fiches détaillées en présentant chaque rendez-vous en Annexe 6

3.1.1 Une exposition publique

Réalisée et accueillie par Arc en Rêve - centre d'architecture, en collaboration avec l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique, l'exposition présentait, du 1er avril au 29 mai 2011, le projet retenu pour Bordeaux Saint-Jean Belcier.

Afin de mieux faire comprendre au public les enjeux de cette opération et d'éclairer le visiteur sur le choix du jury, l'exposition proposait une approche du contexte du projet et de la démarche engagée par Bordeaux Euratlantique ainsi qu'une lecture des quatre propositions, complétée par le portrait de chacune des équipes dont le lauréat, le Cabinet Reichen et Robert & Associés.

Au cours de visites publiques, libres ou commentées, des professionnels, des habitants, des enfants et plus largement des citoyens de l'agglomération bordelaise ont découvert documents et images, sous forme de panneaux, expliquant les partis pris des différents projets concours.

La parole des visiteurs a été collectée dans un livre d'or de l'exposition.

3.1.2 Les réunions publiques

Pierres angulaires du dispositif de concertation, les réunions publiques ont offert des temps d'échanges collectifs avec les experts intervenant sur le projet (élus, le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, les Assistants à Maîtrise d'Ouvrage). Elles ont permis à l'EPA de partager avec les habitants le travail réalisé : analyse du cadre historique, études techniques de faisabilité, évolutions et avancées du projet. Les sujets abordés étaient assez divers : la forme urbaine, le Pôle nuit, les accès à la gare ou l'évolution du tissu urbain existant.

3.1.3 Les ateliers thématiques

Les ateliers ont été un lieu de débat et d'expression d'opinions sur les enjeux urbains et le projet en lui-même. Organisés autour d'un nombre restreint de participants, ils ont permis d'approfondir en groupes, leur réflexion sur un ou plusieurs thèmes en créant la discussion sur le ressenti du projet. La sensibilité des participants et leur connaissance du territoire aura ainsi enrichi celle des techniciens de l'urbanisme.

En libre accès, le cycle des trois ateliers laissait la possibilité aux habitants de suivre intégralement ses ateliers ou de ne participer qu'à une étape. La fréquentation assidue des citoyens et des experts a reflété la disponibilité des acteurs pour une vulgarisation des informations. La forme de petits groupes de travail autour de sujets précis, a encouragé un dialogue approfondi avec les spécialistes de chaque thème qui sont venus livrer leur expertise, ainsi que leur intérêt par un très grand nombre de questions, y compris techniques.

Ces échanges privilégiés ont permis d'aborder en détail, certains aspects du projet et ont favorisé l'émergence de propositions testées par les experts de l'EPA et du Cabinet Reichen et Robert & Associés pour aller vers une nouvelle version du Plan guide.

3.1.4 Les visites point de vue

Aller voir le projet sur le terrain, peut donner une vision plus perceptible que celle présentée lors des réunions publiques. Les deux balades urbaines ont donc consisté à arpenter le quartier (à pied, en bus, en vélo et en bateau depuis le fleuve) pour présenter « in situ » le projet, mais aussi les enjeux et limites de celui-ci, tout en constatant directement l'usage qu'ont les habitants de leur quartier, en échangeant avec eux. Ce fût également l'occasion d'avoir une approche pédagogique sur la mise en œuvre d'un projet urbain sur un territoire constitué pour partie.

Ces visites ont également permis aux habitants de pointer certains dysfonctionnements et de faire des propositions d'aménagement et de points à approfondir. Nous avons pu croiser le regard des habitants et des techniciens sur les différents quartiers qui composent le projet (ici, appelés « Domaines ») et sur la complexité de l'articulation des uns avec les autres.

3.2 DISPOSITIF D'INFORMATION

3.2.1 La Charte graphique

Afin d'apporter une homogénéité maximale à nos actions de concertation et de permettre une identification rapide du message, nous avons travaillé sur une communication reprenant pour chaque rendez-vous les mêmes codes graphiques :

- Couleur et typographies de la charte graphique de l'EPA.
- Utilisation de mots clés pour mieux référencer le rendez-vous et son contenu (thème, lieux, cibles... etc).
- Encapsulation des informations pratiques en pied de page (objet, lieu, accès, transports en commun).
- Intégration de la date dans une mise en avant visuelle.



3.2.2 Les annonces presse

Pour annoncer les principales réunions publiques, il a été mis en place un plan d'annonces par voie de presse. Ces annonces de format 148 x 97 mm ou 72 x 97 mm ont été diffusées dans le journal Sud-Ouest.

3.2.3 Les actions de proximité

Nous avons essayé de développer une identité visuelle forte et de proximité, identifiant la concertation du projet dès la première vue. Ainsi, pour les principaux rendez-vous publics, il aura été distribué des tracts format A5 dans les 7.550 boîtes aux lettres du territoire de projet, étendu aux quartiers attenants. Ces tracts ont également été distribués dans les commerces et lieux publics du quartier.

Une déclinaison au format (réglementaire) affichette A3 a également été faite. Elles ont été distribuées dans les commerces et lieux publics du quartier.

Le plan guide du projet urbain (la version concours, puis la version actualisée) a été exposé au Centre d'Animation de Bordeaux-Sud – Carle Vernet, ainsi qu'à la Mairie de Quartier.

L'information concernant les rendez-vous de la concertation a été également diffusée lors des « comités locaux inter-partenaires de Bordeaux sud » et des conseils de quartier portés par la mairie de Bordeaux. Des points sur le projet ont d'ailleurs été exposés lors des Conseils de quartier des 9 mars 2010, 18 octobre 2010, 16 mai 2011 et 30 janvier 2012.

3.2.4 La communication électronique

Le site internet de l'Etablissement Public est l'outil d'information permanent.

Le site présente les territoires de projets de l'OIN, la Charte de la concertation et les éléments d'information liés à celle-ci (dates, comptes rendus...). Une cartographie interactive permet de découvrir les potentialités des territoires. Les informations relatives à la concertation (annonces des réunions, les comptes rendus...) ont toutes été intégrées au site internet de l'EPA : www.bordeaux-auratlantique.fr. Les sites internet d'autres collectivités (www.bordeaux.fr, www.lacub.fr et participation.lacub.fr) ont également relayé ces informations.

Chaque événement a fait l'objet d'un envoi (minimum) par courriel, à près de 300 personnes inscrites dans un fichier de personnes abonnées aux informations de la concertation, sur tout le territoire de l'OIN.

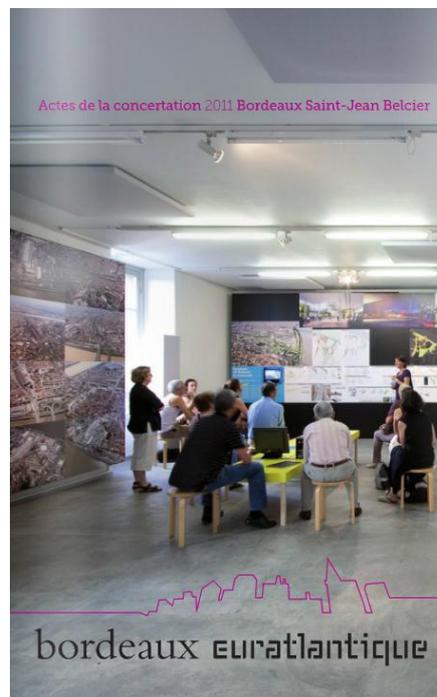
Sur le site, les internautes ont pu également découvrir ou redécouvrir le projet Bordeaux Saint-Jean Belcier présenté lors du concours d'urbanisme, ses orientations, les grands éléments de sa programmation et le calendrier prévisionnel de sa réalisation. Une notice explicative y détaille les différents points clés du Plan guide.

3.2.5 Les actes 2011 de la concertation

Après une année 2011 riche en rendez-vous avec un processus de concertation lié au plan guide « *Bordeaux Saint-Jean Belcier* », évoluant d'une version « concours » à une version V1 qui précise un peu plus le projet, l'Etablissement Public a souhaité partager et diffuser les échanges autour du projet, dans un document appelé « *Actes 2011 de la Concertation* ».

Diffusés aux partenaires et aux habitants lors de la réunion publique du 2 décembre 2011, ces Actes ont relaté comment l'évolution du Plan guide a su tenir compte du processus de concertation engagé par l'EPA, tout au long de l'année.

L'objectif de ces actes était de rappeler les temps forts de cette première phase de concertation, mais aussi de faire un état des lieux des discussions et des débats qui ont animé cette concertation.



3.3 BILAN QUANTITATIF DE LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

Les habitants des quartiers concernés par le projet (Saint Jean, Belcier et Carle Vernet) sont venus nombreux au différents rendez-vous. Ont également participé les habitants des quartiers voisins (Sacré Cœur, Nansouty et Marcel Sembat à Bègles), des associations d'habitants (l'Atelier des Bains Douches, le Collectif du Grand Belcier, Sacré-Quartier, Yakafaucon...) et des chefs d'entreprises de Paludate, des habitants de l'agglomération bordelaise.

- 1270 personnes ont assisté aux réunions publiques
- 200 personnes ont participé aux ateliers thématiques
- 5 393 visiteurs de l'exposition proposée par *Arc en Rêve - centre d'architecture* - 15 visites commentées de l'exposition
- 75 personnes ont assisté aux visites commentées de l'exposition
- 178 personnes ont participé aux visites point de vue
- 28 habitants étaient inscrits au « Panel de citoyens »
- 195 488 pages vues sur le site internet de l'EPA

4 LES POINTS DE VUES DE LA CONCERTATION

La construction du projet, s'est faite en concertation permanente avec les habitants, les associations du quartier, les partenaires institutionnels et économiques. Notamment les différents rendez-vous publics (réunions, ateliers, visites...). Afin de pouvoir identifier les sujets sur lesquels les habitants souhaitent s'exprimer, un premier atelier s'est tenu autour de la préoccupation qu'avait le maître d'ouvrage, de mettre en place un dialogue de qualité. De là, trois grands axes ont pu être dégagés :

- Vivre ensemble à Bordeaux Saint-Jean Belcier
- Être mobile et se déplacer dans le quartier de la gare
- Habiter dans un quartier agréable à vivre

4.1 LES GRANDES THEMATIQUES ABORDEES EN CONCERTATION

4.1.1 Vivre ensemble à Bordeaux Saint-Jean Belcier

Parmi les préoccupations exprimées par les participants au fil des ateliers de concertation, celle de la diversité de la ville, et de la diversité dans la ville apparaît comme très importante. La « ville idéale », celle qui répond aux attentes de tous et permet de vivre ensemble, nécessite le mélange. Elle exige de concilier activités et logements, besoins des habitants et des usagers du quartier ou des jeunes et moins jeunes, le neuf et l'ancien, les activités du jour et de la nuit...

L'idée de mixité est une nécessité pour les habitants. Elle doit éviter le zonage, s'appliquer à tous les Domaines, et profiter aux quartiers existants.

Mixité ou plutôt mixités dans les Domaines

Les débats de la concertation identifient clairement deux « mixités » :

- la mixité sociale — celle facilitée par la diversité des prix des logements qui permet la cohabitation quotidienne des différents groupes socioéconomiques et socioculturels qu'une ville se doit d'accueillir.
- la mixité fonctionnelle — celle qui anime la ville. Dans des espaces accessibles à tous, les services, les commerces et les activités économiques, les logements, les équipements publics et privés favorisent échanges et rencontres.

La diversité, ce n'est donc pas un style de vie unique, c'est la possibilité de développer de nouvelles pratiques et de respecter l'histoire et les modes de vie des quartiers existants.

Réfléchir à ces deux diversités a permis aux participants de souligner la qualité du principe des Domaines développé dans le Plan guide. Ils permettent de composer avec l'identité et le patrimoine architectural des divers quartiers. Mais il ne faudrait pas que ce principe se traduise en un cloisonnement de la ville par fonction.

Les apports de la concertation sur la mixité

Pour L'EPA comme pour les participants, le Pôle d'affaires doit concentrer les activités pour rayonner économiquement, mais aussi être « vivant ». Les besoins des habitants et ceux des investisseurs et des salariés conduisent à diversifier les fonctions au sein même du Domaine Amédée Saint-Germain.

Conçu en phase concours comme un quartier de bureaux, il comportera demain logements, commerces et un jardin public. Dans le même esprit, Armagnac, qui avait été pensé comme un quartier d'habitat, permettra l'implantation de sièges sociaux à proximité de la nouvelle gare.

Réflexions sur les dominantes des Domaines

Un atelier (29 juin 2011) a été consacré à un échange sur les trois grands espaces thématiques qui s'organise autour du « VIP » — le Vélos/Intermodalité/Piétons — un espace public de rencontre qui rassemble tous les usagers du quartier et relie les Domaines (nouveaux quartiers). Le premier est un espace à dominante culturelle qui se développe autour des domaines de Paludate, de la gare et de Belcier. Le second est un espace à vocation économique qui rassemble les domaines Amédée Saint-Germain, Armagnac et Carle Vernet. Le troisième est un espace de ville paysagé autour des domaines de Brienne et de Gattebourse.

Le croissant culturel

Les questions abordées dans cet atelier ont d'abord concerné les conséquences de l'agrandissement de la nouvelle gare régionale vis-à-vis des quartiers limitrophes : « *La gare ne risque-t-elle pas d'être un aspirateur de voitures pour nos quartiers ?* »

La rue des Terres de Borde, lien entre la gare et le quartier Belcier, a concentré les préoccupations. Les interrogations ont également porté sur la cohabitation des activités nocturnes de Paludate « *souvent nuisantes et parfois agressives* » avec la vie des habitants actuels et futurs, et la création d'un Pôle culturel.

« *La création de résidences pour artistes pourrait peut-être donner une autre âme au quartier* », « *il faudrait d'autres règles de fonctionnement et une nouvelle gestion du Pôle nuit* ».

La préservation des échoppes et plus largement de Belcier dans le cadre du projet est également exprimée.

Les apports de la concertation sur le Pôle nuit

De nombreux débats ont porté sur les difficultés de vie quotidienne des habitants dans le quartier Paludate et sur son devenir.

Les équipes de l'EPA ont entendu ces préoccupations et rappelé que si le Pôle nuit n'était pas déplacé, le projet prévoyait d'introduire de nouvelles activités culturelles (Fonds Régional d'Art Contemporain par exemple), de réaménager l'espace public et de créer des bureaux et quelques immeubles résidentiels afin de permettre à ce quartier de vivre aussi le jour.

Le croissant économique

Les échanges et les propositions ont permis d'aborder le « vivre ensemble » dans les trois Domaines concernés : Amédée Saint-Germain, Armagnac et Carle Vernet. D'abord, sur la diversité des activités et des équipements du Pôle d'affaires les participants proposent « *que ce quartier de bureaux prévoie des équipements publics, des services qui manquent cruellement aux habitants des alentours* ». Ils suggèrent « *qu'ils soient bien reliés à la ville avec la création de passages, de lieux de convivialité, de jardins, pour éviter de construire une île économique enclavée le long des voies ferrées.* »

Sur les questions de l'accès aux Domaines, les interrogations portent sur le nouveau pont au-dessus des voies ferrées et sur le tracé des lignes de transport en commun en site propre notamment pour le quartier d'affaires. « *Il faut desservir à temps et dans de bonnes conditions le Pôle d'affaires si l'on veut développer de nouveaux comportements chez les salariés* ». Sur les modalités de stationnement, un point de vigilance est exprimé : « *Un système de stationnement trop coûteux à proximité de la gare pourrait conduire à l'exclusion de certaines familles* ».

Enfin, des remarques sont faites par les participants sur la qualité environnementale de cette partie du projet qui doit être identique aux autres, voire supérieure, compte tenu des nuisances sonores de la gare et des trains.

Les apports de la concertation sur la création d'un espace vert à Amédée Saint Germain

Lors de discussions concernant la création du pôle d'affaires du Domaine d'Amédée Saint Germain, la création d'un espace vert avec les habitants des quartiers proches (Sacré Cœur et Nansouty) s'est posée.

Ces quartiers dits de « la ville de pierre », possèdent effectivement peu de lieux de verdure pour les activités de loisirs en famille.

Par ailleurs, la création du pôle d'affaires attirera essentiellement des emplois tertiaires, recherchant un cadre de travail agréable. Ainsi, il a été ajouté un espace vert au cœur du domaine.

Le croissant paysager

Les échanges entre l'équipe de l'EPA, ses experts et les participants concernaient trois domaines : Brienne, Gattebourse et le MIN, qui accueillent logements et commerces dans une trame paysagère et naturelle de jardins et de parcs publics. Les premières préoccupations ont porté sur les déplacements des particuliers mais aussi des marchandises : « *Pour l'approvisionnement du MIN la route n'est sans doute pas la seule solution* », « *Quels seront les impacts du pont JJ Bosc sur la circulation qui est déjà saturée à certaines heures ?* ». Mais les échanges ont surtout porté sur l'environnement et sur les équipements : « *La place des cultures dans les parcs ; le système de collecte et d'infiltration de l'eau des noues ; le risque inondation et sa prise en compte ; la stratégie paysagère de Carle Vernet ; le système de collecte enterrée des déchets ; l'implantation d'une ressourcerie avec la proposition d'y associer les structures locales ; la localisation de la piscine et des écoles ; la place des artisans et des artistes dans ces quartiers.* »

Les apports de la concertation sur le positionnement de la piscine

Lors de la discussion sur le positionnement de la piscine, deux grands emplacements ont été envisagés : une localisation au cœur du quartier, à proximité immédiate des groupes scolaires, ou sur les quais, entre

le quartier de la Création et le parc des Berges. C'est finalement ce dernier espace sur les quais de Garonne, emblématique de la reconquête du fleuve et de ses quais par la ville, qui a été choisi, puis confirmé et validé par la ville de Bordeaux maître d'ouvrage de la piscine.

4.1.2 Être mobile et se déplacer dans le quartier de la gare

Bordeaux Saint-Jean Belcier est un territoire d'échanges autour de la gare, du MIN et ses activités logistiques. Avec la grande vitesse, avec les futurs bureaux et logements, le quartier sera de plus en plus fréquenté. Pour préserver la qualité de vie des habitants et faciliter l'accès des salariés et des voyageurs, le projet propose de rééquilibrer les déplacements. Si les objectifs ambitieux semblent partagés par les participants des ateliers, ils suscitent des interrogations sur les nouveaux modes de vie qu'ils supposent.

Le réseau des rues et circulations douces : des liens à installer

La place majeure donnée aux transports en commun et aux circulations douces dans le Plan guide exige, selon les participants, de maîtriser le trafic automobile : « *Un plan de circulation lisible avec une bonne organisation des couloirs de bus est indispensable si l'on ne veut pas saturer les quartiers.* » De plus, les réseaux des rues doivent intégrer des voies piétonnes.

« Ce qui manque, ce sont des circulations entre les quartiers. Pour montrer l'exemple, des liaisons douces pourraient être créées dès maintenant entre Carle Vernet - Belcier - Saint Michel. » Des débats ont également souligné le rôle que doit jouer l'espace public dans l'accessibilité de la ville. « *Son premier rôle doit être de faciliter les déplacements de tous et de promouvoir les formes « nouvelles » de déplacements, pas d'organiser le trafic automobile.* »

Les apports de la concertation

L'accès à la gare est organisé de manière lisible du côté Belcier, par la rue Carle Vernet et Armagnac élargies, de manière à préserver la tranquillité des quartiers d'habitats.

Afin de protéger le quartier Belcier des circulations de transit, la rue des Terres de Borde sera dédiée aux TCSP, taxis et riverains, en accord avec la CUB et la ville de Bordeaux. L'objectif est de pacifier cette rue en créant un accès aux parkings de la gare par la rue Armagnac.

Le domaine d'Amédée Saint Germain sera desservi par un transport en commun en site dédié grâce à une voie de desserte intérieure. Ce quartier sera plus généralement desservi par une ligne de tramway renforcée et par trois lignes de transport en commun en sites dédiés, cela afin de favoriser des déplacements plus durables. L'ensemble de ces lignes vient renforcer la desserte de la gare.

L'Intermodalité

Plusieurs conditions semblent réunies pour réussir à diminuer la place de la voiture dans le quartier qui accueillera la grande vitesse en 2017.

Les échanges soulignent d'abord l'importance de trouver des solutions commodes, faciles « *pour passer simplement et rapidement du train à la voiture, au tram ou au vélo,... sinon on prendra sa voiture* ».

Face à la crainte d'une plus forte circulation automobile, il est nécessaire de limiter l'accès des voitures de voyageurs à la gare et de bien organiser le stationnement. « *Il ne faut pas qu'il y ait trop de place sinon les gens prendront leur voiture* ». La troisième condition qui a fait l'objet de débat porte sur le développement de transports alternatifs, comme une navette électrique sur le VIP ou du covoiturage, de l'auto-partage, des taxis collectifs.

Les apports de la concertation

L'incitation à la marche à pied ou à l'utilisation du vélo ne doit pas conduire à diminuer la mobilité, ni à faire oublier les difficultés de déplacement des personnes âgées ou des petits... L'accessibilité des pieds d'immeubles en voiture est une exigence. Une navette pourrait circuler sur le VIP, pour faciliter les déplacements courts des personnes à mobilité réduite et desservir les arrêts de bus ou de tram, la gare et les grands équipements du quartier.

Le VIP (Vélos/Intermodalité/Piétons) est un parcours de trois kilomètres qui organise les circulations des quartiers et intègre le patrimoine et les espaces naturels. Le projet propose de nouvelles priorités de déplacement pour ne pas transformer les quartiers en lieu de passage.

Il prévoit de :

- faciliter la circulation douce (piétons et deux roues) pour qu'ils représentent demain près de 50% des déplacements (contre seulement un tiers aujourd'hui)
- améliorer le service des bus et la desserte en tramway pour multiplier par 3 leurs utilisations.
- n'utiliser la voiture que lorsqu'elle est irremplaçable et organiser autrement le stationnement.

Certains lieux de cet espace public majeur seront co-construits avec les habitants.

Il y aura par ailleurs en complément, un réseau structurant aménagé pour les cyclistes souhaitant se déplacer à allure élevée. Ce réseau sera connecté au réseau pré existant, notamment sur les berges de Garonne.

Le stationnement : de nouvelles réponses

Autour du VIP (Vélos/Intermodalité/Piétons, le projet de l'agence Reichen et Robert & Associés propose d'organiser le stationnement de proximité dans des parkings mutualisés.

Cette idée est apparue comme un point fort du projet. Cette nouvelle façon d'aborder la voiture dans la ville paraît intéressante dans la perspective de préserver une qualité de vie de quartier, et de favoriser les déplacements doux, piétons et cyclistes notamment. Mais cette réponse originale soulève aussi des interrogations et des doutes.

Comment fonctionneront ces parkings silo ? Comment s'intégreront-ils à l'architecture des quartiers? Quel coût de stationnement entraîneront-ils pour les habitants ? Ce système met la voiture à distance du logement.

Il semble moins adapté à certains âges de la vie et à certaines activités économiques comme les commerces et les artisans

Les apports de la concertation

Treize parkings silo ou parkings imbriqués dans les bâtiments proposeront plus de 6 000 places de stationnement sur le quartier, sans compter les parkings de la gare. Ils seront conçus, pour certains d'entre eux comme des espaces de services avec conciergerie, "éco-points", voitures et vélos en libre-service (VCub, AutoLib...).

Liaisons et franchissements

Dans ce quartier bordé par le fleuve et coupé par les voies ferrées, les questions de franchissement sont fondamentales. Deux ponts faisant le lien entre la ville et le projet ont plus particulièrement fait l'objet de débats.

L'articulation du quartier avec le futur pont Jean-Jacques Bosc apparaît toujours complexe même si elle a fait l'objet de réflexions, tant lors de la concertation de Bordeaux Saint-Jean Belcier que lors de celle du pont.

La vocation urbaine de ce pont mêle transport en commun en site propre (TCSP), trafic automobile et le trafic des poids lourds pour les activités logistiques du quartier et notamment celles du MIN. Son intégration dans la ville lui permet de participer aux objectifs du projet Bordeaux Saint Jean Belcier.

L'autre débat a porté sur la continuité du VIP aux endroits de franchissement des voies de chemin de fer pour bien lier les quartiers Ouest et Est au niveau de la rue Amédée Saint-Germain.

Les apports de la concertation

Le VIP s'est élargi au niveau du domaine d'Armagnac pour créer un espace majeur en sortie de la nouvelle façade de la gare côté Belcier. La continuité de l'espace public, avec le domaine d'Amédée Saint-Germain, est assurée par le pont au-dessus des voies ferrées, les échanges entre ces deux quartiers en seront facilités.

4.1.3 Habiter dans un quartier agréable à vivre

Le projet Bordeaux Saint-Jean Belcier propose de faire de l'Opération d'Intérêt National une démarche exemplaire d'aménagement durable. Il met en valeur les quartiers et leur patrimoine et développe la diversité des logements et de nouvelles qualités architecturales.

Il installe la nature dans une ville jusque-là très minérale et assure un lien avec la Garonne. Pour les participants des ateliers, ces objectifs sont des points forts du Plan guide. Mais comment vont-ils se concrétiser ? Comment va-t-on habiter dans ce nouveau quartier ?

Les logements :

Les participants soulignent la place importante que jouent les logements en centre-ville pour le développement durable en limitant les déplacements. Ils concentrent de nombreux enjeux qui obligent au dialogue entre intérêts publics et privés, individuels et collectifs, besoins des jeunes et des anciens.

Mais les habitants s'interrogent sur les possibilités de concilier exigences environnementales et exigences économiques et sociales voire culturelles. « *Le prix d'une construction aux nouvelles normes énergétiques peut-il être répercuté entièrement sur le loyer au risque de le rendre inaccessible à certains ou de diminuer les surfaces ? La diversité des logements construits permettra-t-elle d'intégrer, d'insérer équitablement, au sein des quartiers, des familles en grande difficulté ?* » « *La construction de logements sociaux, encore faut-il préciser lesquels, est une condition de la diversité dans les quartiers, mais il faut l'accompagner d'actions sociales auprès des familles* ». « *La diversité sociale au sein d'un même immeuble est très compliquée à réaliser et, en plus, ne risque-t-on pas de limiter les réseaux de solidarité ?* ». « *Les logements doivent être proches des commerces et des services sinon nous utiliserons nos voitures* ».

L'architecture :

Les premières préoccupations portent sur la préservation du patrimoine et de l'architecture d'échoppes : « *Il faut éviter des cohabitations brutales entre échoppes et nouveaux immeubles* ». Pour l'avenir, les constructions doivent maintenir une qualité de vie résidentielle et proposer des lieux de vie en société. Des débats ont permis de partager des avis parfois assez contradictoires sur les services mutualisés qui pourraient se développer dans les immeubles, au rez-de-chaussée, ou dans les espaces verts. « *Sommes-nous vraiment prêts à partager une buanderie, une place de parking, ou des espaces de rangement alors qu'il existe des laveries, des parkings ... ?* ». « *On partage bien nos vélos, nos maisons de vacances, demain nos voitures... il faudra changer nos comportements* »

« *Pour le logement et pour rendre les gens responsables et développer des pratiques plus collectives, le développement d'habitat coopératif semble une bonne formule qu'un tel projet exemplaire pourrait soutenir* ». « *La proposition de rez-de-chaussée accueillant des activités et des commerces fait consensus, mais il faut aussi réussir à attirer des petits commerces, sinon les rues seront mortes, et l'on devra aussi éviter les alignements d'activités trop spécialisées* ».

Autre question en débat : les prolongements du logement, balcons et jardins notamment. « *L'architecture doit permettre l'entre soi et le collectif. Les deux sont nécessaires* » ; « *les jardins peuvent être ouverts à la vue et privés, on peut réfléchir à des espaces semi-privatifs pour un immeuble par exemple* » ; « *il faut éviter des résidences fermées et repliées sur elles-mêmes* ».

Les apports de la concertation

Des habitants sont prêts à expérimenter de nouveaux usages dans le logement (mutualisation d'espaces communs, suppression de climatisation, effort sur le chauffage...). Une opération d'habitat coopératif pourra trouver sa place dans le projet.

La nature et la ville

La présence de l'eau sous toutes ses formes dans la ville, l'accessibilité au fleuve, comme l'aménagement des quais et des berges, sont perçus comme des points importants du projet urbain.

L'eau, à Bordeaux Saint-Jean Belcier, c'est un dialogue entre le quartier et la Garonne, façade naturelle du territoire — même si l'eau c'est aussi le risque d'inondation — et une nouvelle manière de vivre en ville. Les questions des participants ont porté sur le principe des noues (système végétalisé de gestion à ciel ouvert des eaux pluviales par infiltration), et l'absence d'eau en cas de sécheresse...

Les parcs, plantations, promenades proposés par le projet sont pour les habitants l'occasion de donner une vraie place à la nature en ville.

C'est offrir dans une ville dont on craint la densité, une respiration aux sols, aux bâtiments avec les toitures terrasses, et donc aux habitants. Comme élément du paysage, la nature doit être accessible à tous,

proposer des espaces de sociabilité en aménageant des jardins publics, en créant des parcours, en ouvrant des perspectives. C'est aussi un moyen efficace de lutter contre les pollutions et les bruits de la ville.

Les apports de la concertation

Le projet a beaucoup évolué dans sa proposition paysagère.

Le parc des marées conçu comme espace naturel fonctionnant avec la Garonne a été remplacé par un jardin où l'eau reste présente aux travers de canaux, fontaines, jeux d'eau, mais aussi où les usages, appropriations diverses des habitants et usagers deviennent possibles.

Cette partie majeure du VIP qui propose un parc de 5 hectares s'aménage en partie le long des bords de Garonne grâce à la déviation du boulevard des Frères Moga, le long de la façade urbaine. Un espace sportif, de détente, de promenade sera également aménagé le long du fleuve.

L'énergie, un bien public

Dans la ville, la limitation des consommations d'énergie dans les transports, dans les logements et le développement des énergies renouvelables sont des signes lisibles pour l'environnement. Selon les participants, ils nous obligeront à faire évoluer nos pratiques quotidiennes (chauffage, climatisation, déplacements...), mais correspondent à des investissements collectifs qui doivent être soutenus par chacun.

Plusieurs points de vigilance sont soulignés dans les débats. D'abord, il faut intégrer au départ l'énergie produite pour fabriquer les matériaux et les bâtiments et, le cas échéant, les démolir. « Il faut éviter de faire venir les matériaux de très loin et penser que le bois est plus économe en énergie que le béton ».

Il faut ensuite diversifier les énergies « pour faire du quartier une vitrine de la diversité énergétique ». « Ceci pose la question du choix des toitures végétales qui sont difficilement compatibles avec les panneaux photovoltaïques ».

Autre préoccupation « les quartiers existants ne doivent pas être laissés à l'écart, ils méritent eux aussi une meilleure isolation c'est-à-dire des charges moins lourdes ». Ils pourraient profiter des réseaux de chauffage des nouveaux quartiers. Il faut enfin veiller aux conditions de réalisation « c'est bien d'avoir des objectifs ambitieux, encore faut-il être capable de les atteindre après le chantier », et aux conditions d'utilisation « il faut être bien dans son logement l'hiver mais aussi l'été, qui sera de plus en plus chaud ».

Les apports de la concertation : La Charte du développement durable

Les habitants concertés sont très soucieux des objectifs de développement durable. Des questions multiples ont commencé à être évoquées. Elles concernent le projet mais aussi dès à présent la possibilité de création d'espaces provisoires, de continuités piétonnes ; et demain la gestion des chantiers, la limitation de leurs nuisances... L'Établissement Public d'Aménagement lancera dès 2012 un travail sur ce sujet. Il sera finalisé dans une charte de développement durable qui rassemblera les objectifs de l'opération Bordeaux Saint- Jean Belcier et de l'ensemble de l'OIN.

4.2 LES ECHANGES EN DETAILS

4.2.1 La mobilité

4.2.1.1 Les déplacements :

Nous souhaitons exprimer notre crainte que le surplus de circulation soit principalement absorbé par la rive droite compte tenu de la saturation actuelle du réseau de tramway. (Association Relais C) (Question posée lors de la réunion publique du 4 octobre 2010)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : Le tramway étant effectivement victime de son succès en centre-ville, nous travaillons en lien avec la CUB à l'amélioration de la fréquence et du réseau de bus ainsi qu'au développement général des Transports en Commun en site dédié. La création de quais supplémentaires à certains endroits permettra également d'injecter davantage de tramways dans le circuit. Il est indispensable de mettre l'accent sur le développement de lignes entre les périphéries de la ville sans qu'elles ne passent par la ville centre. Par ailleurs, nous devons poursuivre nos efforts pour réduire la part modale de la voiture en ville (développement du cyclisme, de la marche à pied, et de l'autopartage, multiplication des Plans de Déplacement d'Entreprise et d'Administration, ...). Au-delà de ces actions, le développement des voiries est inévitable ; il est notamment indispensable de finir la mise à 2X3 voies de la rocade, même pour consacrer la troisième voie à un transport en commun en site dédié.

Comment sortir du nœud ferroviaire actuel ? Quid du devenir du MIN, du quai des discothèques. La régulation de la circulation ne va-t-elle pas se faire au détriment de la rive droite ? (Question posée lors de la réunion publique du 4 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : la programmation prévoit la création de nombreuses places de parking autour de la gare. Mais la priorité sera donnée aux transports en commun, c'est pourquoi un nouveau schéma des transports est en discussion avec la CUB. Par ailleurs, le concept de ville mixte est au fondement du projet Euratlantique, soit une ville où cohabitent différentes activités économiques (telles que le MIN) des commerces et habitants, ce qui implique le transport de marchandises et donc la présence de camions. Aussi, une réflexion sur le camion électrique est-elle menée actuellement. Notons également que le tramway ne représente pas toujours la solution la plus adaptée ; l'objectif est de mettre en place un réseau de TCSP offrant la même qualité de service que le tram.

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : Le développement des transports en commun en sites dédiés est effectivement fondamental. Il est notamment indispensable de pouvoir aller de la gare à l'aéroport en transport en commun. Le pont Jean-Jacques Bosc offrira des possibilités de développement du réseau de tram. D'une manière générale, les dessertes des trams et bus seront largement améliorées. La Ville de Bordeaux et la CUB entreprennent également de développer le transport par voie fluviale (aménagement de pontons, ...).

La question du maintien du MIN s'est posée ; il est apparu qu'une ville comme Bordeaux ne pouvait se passer d'un lieu d'échange de cette ampleur. Le chasser du périmètre serait une erreur.

Par ailleurs, la circulation de trains de fret va considérablement augmenter, notamment la nuit. Afin d'en éloigner les désagréments, nous réfléchissons aux possibilités d'un grand contournement ferroviaire.

La continuité des quais sera-t-elle aménagée et praticable ? (Question posée lors de la réunion de présentation du projet du 1^{er} avril 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : le principe est de fabriquer un parcours généreux et ample avec trois secteurs contrastés :

- le secteur entrée du pont Saint-Jean et le pôle régional culturel, dont le FRAC avec un grand parking à aménager et peut-être une piscine,

- le secteur des abattoirs appelé « balcon de la nuit »
- le secteur du Parc des berges dont l'idée est de reculer l'avenue des Frères Moga pour donner plus de largeur aux berges et d'associer une sorte de quai haut (parcours VIP) à une berge plus sauvage.

Le long de ce parcours, il y aura différents types de jardins qui pourront être pratiqués comme une promenade ou comme un espace de respiration des quartiers.

Que devient la voie sur berge ? (Question posée lors de la réunion de présentation du projet du 1^{er} avril 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : au niveau du balcon de la nuit et des abattoirs, elle restera à sa place mais sera réduite en emprise. Ce sera un boulevard urbain à vitesse apaisée. Il pénétrera ensuite un peu plus dans les terres pour laisser la place aux jardins sur les berges.

Quels transports en commun sont-ils prévus : tramway, BHNS - bus à haut niveau de service... ? (Question posée lors de la réunion de présentation du projet du 1^{er} avril 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : la CUB définit actuellement un nouveau schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains, notamment à partir de l'étude que nous avons réalisé avec l'agence d'urbanisme et la CUB, sur les objectifs de transport en commun et de mobilité douce à l'échelle de l'OIN. Fort de ce schéma nous pourrions proposer une vision claire aux investisseurs publics et privés.

Nous ne sommes pas dans le tout tramway, mais sur des transports en sites dédiés (bus et BHNS). La priorité est de proposer un niveau de service de transports en commun aussi efficace que le tramway.

Réponse formulée par le président la CUB : nous avons aujourd'hui quatre composantes dans le schéma directeur : le bus, le tramway actuel et à venir, le système de TER cadencé, le bouclage de la zone. Des études sur le nouveau schéma des déplacements seront en 2012. L'objectif est de proposer assez rapidement un système évolutif.

Quelles études sur la facilité de circulation entre Carle Vernet et JJ Bosc ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Les voitures pourraient passer du côté du Parc des Berges, et le quartier d'affaires sera prolongé rive droite à l'aplomb du Pont St Jean. Ce qui est certain, c'est que le BioMin participera à la restructuration du carrefour actuel qui ne fonctionne pas (engorgement et bouchons réguliers).

Ce système est idéal pour la population entre 15 et 65 ans mais n'exclut-il pas certains types de population (personnes âgées invalides, familles nombreuses, professionnels de la santé faisant des visites à domicile...) (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : l'idée n'est pas de supprimer la voiture mais d'en modifier l'usage. On change la pratique globale de la ville en concevant la mobilité comme un service à la personne. On fabrique un système par lequel on découple un logement ou un lieu de travail de la place de stationnement. La logique du service à la personne est développée. Les questions liées au vieillissement et à la dépendance sont solutionnées par l'accès à certains services qui ne passent pas par l'obligation d'avoir son stationnement en bas de l'immeuble.

Est-ce-que le projet s'intègre dans son environnement ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Nous sommes au début de la réflexion. Le projet St Jean - Belcier couvre un grand périmètre : 160ha. Le raccordement avec Bègles, le pont JJ Bosc...doit se faire avec tous les partenaires et nous y travaillerons au quotidien.

Mode d'approvisionnement du MIN (Marché d'Intérêt National) ? Le fleuve pourrait être utile ? Qui est propriétaire des berges ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : le MIN est doté d'une voie ferrée inutilisée depuis 8 ans. Mais l'EPA s'est engagé à maintenir son emprise afin de permettre au MIN de fonctionner avec le fer, si cela fait partie des évolutions futures du fonctionnement du MIN. L'EPA n'a pas de rôle à jouer dans l'usage du fleuve : ni pour la batellerie, ni pour une activité portuaire. Le fleuve fait partie du domaine public maritime.

Quel est le parcours de la ligne TCSP ? A quel endroit débutera la ligne ? De quelle manière seront desservis les immeubles de bureaux du domaine Amédée St-Germain. (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Il est tout d'abord important de préciser que c'est la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) qui possède la compétence sur les transports en commun. Nous appelons pour notre part le parcours de ce bus « Campus au campus ». La ligne débute ainsi au campus (Talence/Pessac), passe par la gare St-Jean, irrigue ensuite le nouveau quartier, emprunte le Pont St-Jean pour ensuite rejoindre à nouveau le campus rive droite. Nous considérons ainsi que la gare n'est plus un terminus pour les transports en commun. Les bureaux du domaine Amédée St-Germain seront pour leur part desservis par un transport en commun en site dédié grâce à une voie de desserte intérieure. Plus généralement, le quartier sera desservi en plus du tramway par trois lignes transports en commun en sites dédiés. L'opération d'aménagement est ainsi réalisée autour de nouvelles pratiques durables.

Allez-vous créer de nouvelles routes ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : la zone de Gattebourse est sur des terrains appartenant à la SNCF, et les aménagements qui se feront lors de la troisième phase, nécessiteront la création de voie de dessertes internes nouvelles. La 1ère phase concerne Brienne avec le rachat du bâtiment France Telecom à la CUB et un travail sur le relogement des salariés. Lors du concours d'urbanisme, des routes/rues nouvelles ont été dessinées, mais pour le moment nous analysons les différentes hypothèses de flux routiers.

Le VIP va mixer piétons et vélos, et exiger des cyclistes de rouler à une vitesse lente. Cela nous semble irréaliste sur les 3 kms du VIP et nous craignons des problèmes de cohabitation. (Association VéloCité) (Remarque faite lors de la réunion de publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : il y aura par ailleurs, en complément, un réseau structurant aménagé pour les cyclistes souhaitant se déplacer à allure élevée. Ce réseau sera connecté au réseau préexistant, notamment sur les berges de Garonne.

Comment sera traitée la rue d'Armagnac, actuellement à deux voies, on en lit cinq sur le plan (3 voies pour les voitures et 2 pour les transports en commun). Nous avons la crainte qu'une grosse emprise et des nuisances sonores importantes, venant créer une fracture entre l'îlot actuel et futur... Le plan est-il encore évolutif ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : la fracture est déjà actuelle entre l'îlot et les friches.

Un des objectifs est de faire que la gare soit accessible par les transports en commun et les voitures. Avec 20 millions de passagers et des quartiers nouveaux [Armagnac et Amédée] que nous n'avons jamais eu l'ambition de faire sans voiture, mais qui donneront une place à chacun : transport en commun, vélo, piétons et voitures.

3 voies destinées aux voitures c'est énorme, et les vélos sur la voie de bus ce n'est pas le plus approprié. Et les 2 grands parkings au bout seront des aspirateurs à voitures... (Un représentant de l'association Yakafaucon)(Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Le projet s'inscrit dans le cadre d'un train mettant Paris à 2 heures de Bordeaux, et on ne peut pas se permettre de mettre 1 heure pour entrer et sortir de la gare ! L'un des objectifs est de faciliter une accessibilité à la gare aux voyageurs, par toutes les modes, et donc aussi pour l'automobile. La gare va développer les TER (Transports Express Régionaux) pour desservir les environs, mais on sait qu'il y aura toujours des voyageurs qui iront à la gare en voiture.

La réflexion sur le schéma des déplacements est en cours. Il découple les accès en voitures (3 voies) et les TCSP (2 fois une voie) pour limiter l'effet de coupure engagé précédemment et positionne les TCSP* du côté des habitations et les voitures du côté pôle d'affaires, afin d'apaiser l'environnement des logements déjà construits.

Le plan montre que tout est centralisé sur la rue d'Armagnac, c'est cela qui interroge... (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : le carrefour d'accès aux parkings de la gare est très contraint à cet endroit. Bernard Reichen est très attentif au traitement de ces espaces. L'EPA développe une politique de stationnement dans le quartier pour libérer les espaces publics de la voiture, notamment avec les parkings silo. Les seules places qui resteront sur voirie seront les « arrêts minute ». De fait, la perception de l'espace minéral consacré à la voirie sera différente.

4.2.1.2 Le stationnement :

Le triangle qui entoure la poste (parking) devrait être mutable. Quel est le projet ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : le parking silo actuellement projeté à cet endroit est insuffisamment dimensionné, il sera donc développé.

Un parking en hauteur bouchera la vue que nous avons depuis ce quartier d'échoppes. (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Nous avons incité à la construction de parkings en silos car les parkings en sous-terrain coûtent très cher à Bordeaux...

Nous souhaitons aussi que le stationnement des vélos dans les immeubles soit envisagé de manière qualitative. (Association VéloCité) (Remarque faite lors de la réunion de publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : nous allons regarder ces différents points et je tiens à ce que VéloCité soit étroitement associée à ces questions.

4.2.1.3 Les franchissements :

Quel avenir pour la passerelle Eiffel ? (Question posée lors de la réunion de présentation du projet du 1^{er} avril 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : la passerelle Eiffel appartient toujours à RFF. Classée monument historique, elle est préservée même si elle n'est pas encore reconvertie avec un usage. Il faudra régler la question de la propriété et du financement d'un projet. Il est peu probable qu'il y ait un projet avant 2013. Il faut que le concours sur Garonne Eiffel soit achevé pour avoir une idée du

fonctionnement des espaces publics sur la rive gauche et la rive droite avant de lancer un projet sur cette passerelle.

La modélisation de la tête de pont JJ Bosc que vous nous avez présentée est-elle définitive ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Non, c'est une proposition. C'est également le cas pour le Pont St Jean. Concernant le franchissement Jean-Jacques Bosc, la CUB doit lancer son concours pour la réalisation de l'ouvrage. Nous avons instauré un dialogue pour travailler ensemble aux avancées de ce dossier.

Remarque d'un participant : il ne faut pas reproduire le système de cheminement en bois comme sur le parc des sports St Michel qui est inaccessible aux fauteuils roulants.

Quel fonctionnement pour le nouveau pont qui franchira les voies ferrées ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Le pont sera intégré à une grande boucle d'échangeur en sens unique. Il possédera trois voies : une réservée au BHNS, une seconde dédiée à la voiture et une troisième mixte sur laquelle le BHNS et les voitures pourront circuler. Un large trottoir sera également réservé aux piétons. L'ensemble de la voirie mesurera environ 16m de large. La construction de ce pont est une priorité en termes de calendrier car il est nécessaire pour le fonctionnement global du quartier.

Ce pont sera dans un quartier précurseur d'un point de vue environnement et mobilité : qu'envisagez-vous au-dessus pour connecter les quartiers entre eux ? (Un membre de l'Association « Yakafaucon ») (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Ce pont aura plusieurs fonctions :

1/ il assurera une nouvelle desserte de la gare ;

2/ nous élaborons le projet en concertation avec la CUB, afin de développer les TCSP* entre Talence et la rive droite, au travers d'Amédée Saint Germain, et depuis la rue des Terres de Bordes vers la nouvelle gare ;

3/ Le plan de circulation imaginé par Bernard Reichen forme une sorte de "Ring" avec le Pont du Guit : les véhicules particuliers circuleraient en sens unique. Il permettra une connexion des nouveaux quartiers entre eux (Amédée Saint Germain et Armagnac) ;

4/ Développer des liaisons douces pour les piétons et cyclistes. Une piste cyclable sera créée sur le pont du Guit, qui devrait être plus fréquentée, de par les liens entre le centre-ville historique de Bordeaux et les nouveaux quartiers du projet.

Sur le plan on a l'impression que les transports en commun passent en souterrain des immeubles : qu'en est-il ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Dans le document distribué, on voit deux plans issus du plan guide adapté, on peut voir les évolutions avec le nouveau positionnement du pont ferroviaire suite à une étude des contraintes SNCF. Ce pont est décalé de 30 mètres au sud par rapport au plan guide du concours. Un nouveau schéma des déplacements est réfléchi. Au départ, Bernard Reichen avait imaginé des bâtiments-ponts pour laisser passer les transports en commun. A ce stade du travail, nous n'en sommes pas à la typologie de construction, mais seulement à déterminer les emprises au sol. La recomposition des îlots (bureaux, tertiaire) est en cours afin de repositionner le TCSP*. Le positionnement de ce TCSP* est en cours.

Nous avons affiné le passage des transports en commun et au total 3 TCSP* traverseront la ZAC :

- Un arrive du cours de la Marne, passe le nouveau pont et longe le VIP vers le futur pont Jean-Jacques Bosc
- Un second arrive du cours de la Marne, passe par les quais et le long de Paludate
- Et à terme une autre ligne sera sur le Boulevard Jean-Jacques Bosc

La hauteur du pont sera juste au-dessus des voies ferrées, soit environ 6,50 mètres ; et d'une largeur d'environ 15 mètres, avec 3 voies : 2 pour le TCSP*, 1 voie automobile et les piétons et cyclistes seront en situation sécurisée.

Le Ring fonctionnera comme un « méga sens giratoire » : une circulation à sens unique des voitures alors que les transports en commun circuleront dans les 2 sens. Des réunions sur les circulations sont à venir pour étudier les impacts sur le fonctionnement des quartiers.

Il y a des contraintes de hauteur du pont et une importance de la rampe... comment les accès au pont s'intègrent dans le projet ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage: le lien entre le projet urbain et le pont se fera par les rampes. Un tablier fin pour limiter les altitudes à atteindre par les rampes, qui seront très différentes selon que l'on se situe côté Armagnac ou côté Amédée Saint Germain.

Côté Armagnac, la montée sera à 7,50 m, avec une pente de 4% maximum pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Bernard Reichen a suggéré de les coller aux voies ferrées pour minimiser l'impact sur le bâti et dans le quartier lui-même. Un travail est en cours entre les équipes de maîtrise d'œuvre et celles de la gare pour intégrer au mieux le pont avec les parkings de la gare. Un parking sera notamment lové dans la courbe de la rampe.

Du côté d'Amédée Saint Germain, la rue est à 6 mètres au-dessus du sol. La séparation des rampes se fera en deux :

- du pont vers la rue Amédée Saint Germain presque horizontale
- une descente dans le Domaine d'Amédée pour les TCSP via la des anciens ateliers.

La technologie de l'ouvrage imposera très peu d'appuis sur les rails, car la traversée des faisceaux est une vraie contrainte, mais en dehors, nous aurons plus de libertés. Un concours d'ingénierie et de maîtrise d'œuvre va être lancé, et nous permettra d'avoir un dessin soigné pour intégrer les passerelles et les rampes dans le projet urbain.

Y a-t-il une date d'échéance pour la livraison du pont ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage: sa mise en service est calée sur la date de la mise en service de la gare, au mieux fin 2017.

Où va arriver le pont ferroviaire ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Au niveau du bâtiment en brique que l'on veut préserver pour partie. [côté Amédée Saint Germain]

Comment vont être gérés les dessous du pont ? La demande des habitants du quartier du Sacré Cœur concernant les espaces verts est forte, car sur les plans on craint que cela soit petit. Que va-t-il se passer entre les bâtiments patrimoniaux ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Une recomposition est en cours suite au déplacement du pont. Sur les espaces publics, et notamment les espaces verts, les arbres qui bordent la rue Amédée Saint Germain seront préservés et les habitations actuelles resteront. Nous travaillons à la création d'une place contre le bâtiment de l'actuelle direction régionale de la SNCF. Le bâtiment du Centre Régional des Opérations de la SNCF, est une contrainte, car il ne doit pas bouger et l'espace qui a été dégagé entre le bâtiment en brique, les citernes et une partie de la halle, permettra le dégagement d'un espace public entre logements et bureaux. Trois espaces publics se répondraient alors. Les bâtiments seront un peu surélevés avec des commerces en rez-de-chaussée.

L'EPA essaye d'être réactif en répondant au mieux aux demandes des habitants.

Quel est le phasage ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : La première partie sera autour du pont (livré fin 2017), et de la future « place des Citernes » fin 2016-début 2017. Le dossier de création de ZAC est à faire. On attend ensuite l'arrêté de ZAC pour déposer les premiers permis de construire fin 2013, et suivront les travaux.

4.2.1.4 L'accès à la gare :

La circulation de personnes et de marchandises ne va pas augmenter uniquement du fait de l'extension de la gare ; comment faire face au développement des flux dus à l'aménagement de bureaux et de logements ? (Question posée lors de la réunion publique du 4 octobre 2010)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : Nous allons développer et améliorer considérablement le réseau de bus et tram. Par ailleurs, les pratiques et comportements évoluent. Les étudiants, par exemple, ont de moins en moins de voitures compte tenu de l'accessibilité des transports en commun. L'autopartage apparaît également de plus en plus comme une solution. Certaines personnes se rendent compte qu'il est plus avantageux de louer un véhicule de temps en temps que d'en posséder un à l'année.

Pourquoi un accès à la gare par l'arrière? Comment sont gérés les deux accès à la gare : complémentarité ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Il existe deux types de gares : les gares passantes où le bâtiment historique est le plus souvent latéral (sur le côté du réseau ferré) et les gares terminus (le cas de Tours ou des gares parisiennes) accessibles par la face principale. Nous sommes ici dans le cas d'une gare passante qui prendra la forme d'une gare double face (accès par les deux côtés). Cette utilisation est un invariant de départ.

Pour l'intégrer, nous avons proposé un schéma de mobilité centré sur : la suppression des voitures rue des terres de Bordes, un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), des vélos, des piétons... Nous avons également voulu un contraste entre la gare et ce modèle doux. Il n'est pas question que la grande vitesse induise un imaginaire international. De l'autre côté de la gare, on interviendra à la marge car le parvis et l'accès du tram ont été refaits récemment.

Quand ce schéma de mobilité sera mis en place ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : L'échéance principale est 2017 avec l'arrivée de la LGV et l'accroissement progressif de la fréquentation de la gare. L'essentiel du dispositif d'accessibilité doit

être réalisé à cette date. Les grands axes et le pont sur les rails devront être réalisés. Pour les BHNS, il faut fabriquer un site propre. Pour cela, on fait de l'insertion préventive en prévoyant les espaces potentiellement circulables sur tous les axes principaux en imaginant toutes les hypothèses possibles.

Quels parkings pour la gare ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Au final, le parc de stationnement collectif sera de plusieurs milliers de places y compris les parkings de la gare qui seraient de 1900 places nouvelles en ouvrage (700 places au sol ou en ouvrage sont supprimées par le projet). Cette réduction est envisageable car on va améliorer les transports collectifs et on incitera à réduire l'utilisation de la voiture individuelle. Le parking collectif est une façon de diminuer le coût global de la voiture pour la société. C'est une révolution totale de la conception de l'espace circulé qui est mis en place ici.

La gare va être un « aspirateur de gens ». Où arrête-t-on les voitures qui vont à la gare ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : le projet Saint Jean Belcier est aussi le projet d'un quartier de gare. Cela comporte des contradictions. La difficulté de ce quartier est qu'il soit plaisant pour les habitants et les salariés et en même temps accessible pour une gare régionale importante. Euratlantique a été créé autour du projet de gare, événement initiateur du projet. Notre priorité sera de gérer la mobilité pour les habitants et les salariés et celle liée à la gare. Cette contradiction est intrinsèque au projet.

Réponse formulée par le maître d'œuvre : dans ce périmètre, 300.000 m² de logement vont être construits sur les 800.000 m². Ce quartier, quartier de destination, bénéficiera de services et d'équipements liés à la mobilité très importants.

Quels aménagements sont prévus à l'intérieur du quartier Belcier et au niveau des voies d'accès à la gare (zone 30, contrôles d'accès...) pour limiter le transit dans ce quartier et le risque d'encombrement ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Sur Belcier, la modification importante est la rue des Terres de Borde. Elle aura un accès réservé aux modes doux, aux TCSP et aux riverains. L'objectif est d'empêcher le transit. Une réunion avec la CUB et la ville est programmée pour envisager ces aménagements.

Précision sur l'accès aux parkings de la gare : la desserte des parkings se fera par une partie de la rue Carles Vernet, jusqu'à la place Armagnac reconfigurée, puis par la rue Armagnac.

Qu'en est-il du dimensionnement de la gare et du rôle des gares périphériques (Bègles, Pessac, la Benauge...)? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : On travaille sur les hypothèses d'augmentation de trafic ferroviaire faites par RFF et SNCF. A terme, le trafic sera assuré à 50% par les TGV et à 50% par les TER. Il n'y a pas de voies supplémentaires prévues dans le projet porté par RFF et la SNCF, mais un réaménagement de voies existantes.

Nous sommes inquiets par rapport aux aménagements futurs de la gare et des nuisances sonores générées par l'augmentation du trafic. Qu'est-il prévu dans ce domaine ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Une concertation spécifique du projet gare va être lancée au début de l'année prochaine par la SNCF. On peut cependant indiquer que le bâtiment de la nouvelle gare côté Belcier et ses parkings, constitueront un écran et amortiront le bruit généré par la gare.

Complément formulé par le maître d'ouvrage : « Ces questions concernent principalement les acteurs RFF et SNCF. Cela fera l'objet d'un atelier futur ».

Quelle offre de stationnement sur la gare ? (Question posée lors de la réunion de publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : il y a un grand déficit de stationnement aujourd'hui qu'il faut combler. Même si on augmente la part accordée aux transports en commun en site dédiés et aux vélos, il faut aussi gérer la place de la voiture tant au niveau de l'accès que du stationnement pour faire face à l'accroissement de fréquentation prévu de la gare. Le volume de stationnement a été validé avec la SNCF : il y aura 1.900 places de stationnement côté Belcier réparties en trois parkings silos. On s'interroge aujourd'hui sur la voie d'accès à Belcier pour amener les transports en commun, les vélos et la voiture.

Une étude d'impact sonore va-t-elle être réalisée pour apprécier l'impact de la circulation ferroviaire croissante ? (Question posée lors de la réunion de publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : nous menons une étude d'impact que nous évoquerons dans quelques instants. De son côté, la SNCF va devoir mener une étude d'impact sur le projet de gare. Une autre va également être menée sur le pont Jean-Jacques Bosc. Toutes ces études vont devoir être coordonnées. En ce qui concerne les nuisances sonores, nous avons demandé à la SNCF de réduire le volume sonore des annonces en gare.

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : la SNCF va devoir travailler sur ce point. Nous serons vigilants sur le traitement des nuisances sonores. RFF devra également travailler sur le contournement ferroviaire, car l'idée à terme est d'augmenter le trafic de fret autorisé par la disponibilité des anciennes lignes.

Qu'en est-il de l'arrivée des trains privés ? (Question posée lors de la réunion de publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : pour des raisons de réglementation européenne, le trafic ferroviaire est ouvert à la concurrence. D'autres opérateurs vont ainsi pouvoir venir sur les lignes de RFF. Ceci sera géré sur la base des réglementations existantes.

4.2.2 Le cadre de vie

4.2.2.1 Le paysage :

Quelle présence de la nature dans les domaines ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : On cherche à marquer une identité paysagère à chaque domaine à travers une composition et une ambiance propres à chacun d'eux. Par exemple, pour Saint Jean Belcier, on propose des jardins de poche, un paysage auto-produit et auto-géré par les habitants.

Comment allez-vous traiter la voie sur berges existante ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : La permanence de l'eau se fait en connexion avec le fleuve pour ramener le fleuve sur une partie du parc. Dans le traitement des voies sur berges, l'idée est de mettre en œuvre le recyclage y compris les matériaux des sols. L'esplanade sera exploitée en lieu de glisse, en pistes cyclables avec un vrai jardin.

A quoi ressemblent les noues ? Comme à Fribourg, quel type de collecteur ? Le ruisseau d'Ars va-t-il être remis à jour ? Quid d'un bassin de rétention en cas de sécheresse ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : La noue est un système de gestion des eaux de ruissellement à ciel ouvert, végétalisé, que nous souhaitons utiliser. Le ruisseau d'Ars est la propriété de la CUB. Il restera souterrain.

Ces questions « hydrauliques » sont actuellement en cours d'étude et feront l'objet d'études hydrauliques plus poussées.

Dans les espaces verts, quelles seront les essences, la variété des paysages ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Nous travaillons sur les différentes solutions avec une biodiversité de traitement. Nous ne développerons pas d'écosystèmes méditerranéens. Par contre nous travaillons autour du pin maritime et du principe d'îlots de fraîcheur. Grâce aux plantations, on peut réguler la température au pied des constructions.

Est-il envisageable de conserver le talus nécessaire à la construction du pont pour en faire un espace naturel ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Le talus dont il est question est un remblai technique de terre de 6 mètres de haut. Son implantation est nécessairement provisoire, pour permettre ensuite, l'implantation de constructions, lors de la phase 2° du projet.

4.2.2.2 Les espaces publics :

Quelle place sera allouée aux espaces verts dans ce projet ? (Collectif du Grand Belcier) (Question posée lors de la réunion publique du 4 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : 50 ha d'espaces verts (hors voiries) sont prévus dans le programme actuel sous forme de parcs, jardins, squares de quartier, etc...

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : A l'heure actuelle, les plus grands espaces verts de Bordeaux sont les quais, or, cet aménagement sera poursuivi sur les quais de Bègles.

Est-ce que la construction de lieux de convivialité, d'équipements publics et de services est prévue sur le domaine Amédée St-Germain ? Les participants soulignent que les quartiers alentour en sont actuellement dépourvus et qu'une telle offre répondrait à un véritable besoin. (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : La programmation du projet est définie à l'échelle du quartier. Le VIP, promenade verte dédiée aux vélos, à l'intermodalité et aux piétons et de nombreux espaces collectifs y sont notamment programmés. Il s'agit d'un projet d'envergure métropolitaine. Sur le domaine Amédée Saint-Germain, le passage du transport en commun en site propre constituera un service pour les habitants et les salariés du domaine et des quartiers alentour.

Les membres du groupe estiment que la construction d'espaces publics n'est pas inconciliable avec la notion de densité. Ils proposent dans ce cadre, que certains toits d'immeubles soient aménagés pour devenir des espaces publics ou semi publics. (Remarque formulée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Imaginer un espace collectif sur le toit d'un immeuble est tout à fait envisageable. Il s'agit ensuite de savoir si les promoteurs accepteront cette idée qui demande une réelle organisation et représente un coût de gestion non négligeable.

Les participants expriment le souhait que le domaine Amédée St-Germain soit ouvert sur les quartiers alentour. Ils souhaiteraient que des relations soient développées notamment grâce à la création d'espaces verts. Les membres du groupe insistent sur la nécessité de ne pas concevoir le domaine Amédée St-Germain comme une « île » isolée du reste de la ville. (Remarque formulée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Le quartier Amédée St-Germain n'est pas conçu comme une île isolée du reste de la ville. Il sera notamment relié et ouvert sur les autres quartiers grâce aux transports en commun, aux liaisons douces et au nouveau franchissement des voies ferrées...

Quelle est la stratégie paysagère de Carle Vernet ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Nous allons reprendre le bois enfriché de Gattebourse (actuellement fermé au public, car c'est la propriété de SNCF et RFF) pour créer des cheminements doux. Il s'agit de créer un parcours vert entre les jardins et le parc qui sera initié par une place publique au bout de la halle de Brienne. Nous travaillons également à des connexions avec les Terres Neuves, le long du tramway.

Quelles cultures dans les parcs ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : il s'agit d'un parc naturel longeant la Garonne, divisé en tiers d'usage :

- 1/3 consacré au sport dans le prolongement du parc des sports de St Michel
- 1/3 consacré aux loisirs
- 1/3 dédié à la contemplation

Il sera prolongé par un parc urbain (anciennement des Marées) non clôturé, à vocation de circulations.

Le boulevard des Frères Moga serait déplacé pour permettre l'aménagement des berges.

Peut-on imaginer la récupération des toits des parkings silo comme espace pour les résidents ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Je ne sais pas, il est trop tôt pour avoir un avis. Par contre, nous travaillons sur l'implantation de 2 éco-points d'apport volontaire des déchets qui pourraient être intégrés dans les silos.

Vivre en centre-ville c'est en accepter les nuisances (Affirmation proposée lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Les nuisances ne sont acceptables que lorsqu'elles sont supportables. Nous n'avons pas approfondi cette notion de « supportable », mais nous avons toutefois pointé que le niveau d'acceptabilité était différent entre la ville et la campagne. Les habitants ont souligné le risque des nuisances « à posteriori » : construction de bâtiments trop denses, installation de feux de signalisation sonores, non intégration de solutions déchets proportionnées aux besoins...

Nuisances repérées

- ⇒ Bruit
- ⇒ Prostitution
- ⇒ Poubelles
- ⇒ Déjections canines

Une question complémentaire a été soulevée concernant la construction d'une éventuelle station d'épuration pour recevoir les eaux usées supplémentaires générées par le surcroît d'habitants.

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : la station du Clos de Hilde absorbera ces eaux. Elle a d'ores et déjà subie des travaux de redimensionnement.

Il vaut mieux partager un jardin qu'avoir un balcon individuel (Affirmation proposée lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Les « pas du tout d'accord » expriment deux notions différentes. Le premier refuse l'alternative : une opération réussie (l'idéal urbain) jumelle les deux. Le second met en avant les histoires et les querelles de voisinage émettant un avis favorable à l'égard du partage, mais dépendant du « avec qui ».

Les mitigés pointent que jardins et balcons correspondent à des usages différents, à des temporalités distinctes qu'on peut choisir : l'un ne vaut pas mieux que l'autre, la ville doit permettre l'entre-soi et le collectif.

Le débat montre l'importance des jardins quand ils sont ouverts, accessibles. On espère que le quartier à venir ne fermera pas les jardins, qu'ils seront « traversants ». La notion de partage met en lumière celle d'appropriation possible d'un bien indispensable, pas forcément public (les jardins en pied d'immeubles sont souvent à usage privatif), mais qui profite à tous. La notion de semi-collectif est évoquée.

Le débat est l'occasion pour quelques-uns de dire leur refus de résidences closes, isolant ceux qui sont à l'intérieur, empêchant le lien et donc la mixité.

Les jardins sont aussi préférables aux balcons parce qu'ils sont « de pleine terre », là où les aménagements créent souvent le hors-sol.

L'espace public du quartier doit faciliter les échanges entre tous les usagers. (Affirmation proposée lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Encore une injonction ! On n'a pas l'obligation de se parler !

L'espace public, ce sont aussi des voies qu'il faut partager entre plusieurs usages. Avant d'être une mixité facilitée pour les usagers, elle doit l'être pour toutes les mobilités, faciliter les échanges. Est-ce que cela sera fait partout ? La ville, dans laquelle on venait en voiture, peut-elle continuer à changer au point de diminuer la place de la voiture y compris autour de la gare, exemple de lieu de très forte contrainte à certaines heures ?

De vrais choix urbains (des points de stationnement) conduisent là encore à des changements. Les études montrent que l'offre de 2 500 places est suffisante pour répondre aux besoins. Armagnac est jugé trop loin (RFF peut-il faire un tapis roulant ?), à certaines heures il n'y a pas encore de tram...

On commence par la mutualisation des stationnements, en attendant celle des voitures

4.2.2.3 Les équipements :

Quelle va être la fonction de la place centrale du « Bio Min » ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Sur traitement de la place centrale, nous proposons un pôle d'attraction essentiel dans le projet prévu sur les terrains du MIN : à la jonction entre la rue Carles Vernet et la rue d'Armagnac, nous allons installer un marché de produits frais, comme une

vitrine du MIN. Tout le monde est d'accord sur le rôle et la place d'un grand marché alimentaire au cœur de la ville.

Quels sont les équipements culturels prévus dans le quartier et le projet ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Il y a un certain nombre d'équipements culturels prévus : la médiathèque (qui va s'installer dans de nouveaux locaux plus fonctionnels à Armagnac) et le pôle culturel régional qui accueillera le Frac (Fond Régional d'Art Contemporain), l'Oara (Office Artistique de la Région Aquitaine), Ecla (Agence Régionale de l'Écrit, du Cinéma, du Livre et de l'Audiovisuel).

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Autres réflexions en cours avec la ville de Bordeaux (compétence culturelle) : une réserve des musées ouverte au public, le réaménagement du site du TNT, un pôle supérieur d'enseignement musique et danse (actuel Cefedem) en relation avec le Conservatoire de Sainte Croix (un bureau d'étude de programmation missionné par la Mairie y travaille actuellement).

D'autres équipements vont venir accompagner le projet : un gymnase à Armagnac (en cours de construction), une piscine, un marché en lien avec le MIN... etc L'implantation de résidences d'artistes pour créer une autre âme dans le quartier est-elle envisagée ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : L'EPA a quelques acquisitions dans le domaine de Paludate. On n'a pas encore positionné de tels lieux. On travaille sur cette question avec les bailleurs sociaux.

Dans le plan guide V.0., il était question d'une piscine sur le fleuve. Qu'en est-il ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : La piscine est prévue dans la programmation des équipements, mais l'emplacement reste à finaliser. Par contre elle ne sera pas sur la Garonne, nous avons renoncé à ce projet couteux et trop compliqué à mettre en œuvre sur la Garonne (courants, marées...)

La déchetterie des quais va-t-elle rester en place ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Non, elle va disparaître, tout comme la station-service Esso. Nous travaillons dans la perspective de bacs enterrés pour la collecte des déchets courants et la création d'éco-points.

Une ressourcerie est implantée dans la rue des Terres de Bordes. Peut-on imaginer que les structures locales soient parties prenantes du projet ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Je suis d'accord pour en parler avec la CUB. Les éco-points pourraient être gérés par la ressourcerie. Je ferai part de cette réflexion aux services de la CUB.

Qu'en est-il des écoles sur ces domaines ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Dans la version 1° du plan guide, les écoles auront été implantées.

Où en est le projet de la piscine ? L'emplacement est-il déterminé ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Sur le plan elle est positionnée sur le site du centre de propreté qui appartient à la ville de Bordeaux et fait partie du programme des équipements publics du projet.

Il nous semblait intéressant de maintenir cet équipement en bord de fleuve. L'emplacement de Santé Navale (*proposition de M. Respaud en conseil de quartier*) est une alternative qu'il ne nous appartient pas d'étudier. Pour mémoire, la première proposition mettait la piscine sur le fleuve, mais n'était pas convaincante. En la positionnant sur les berges, on maintient l'idée de la perspective sur la Garonne.

Une habitante de Belcier complète : Les habitants ne sont pas forcément d'accord avec l'idée de mettre la piscine dans "Santé navale". Dans le programme du concours, nous avons demandé une piscine à l'EPA.

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : c'est la ville de Bordeaux qui gèrera à terme, cet équipement et qui prendra la décision d'ici quelques semaines.

Quels équipements seront dédiés à l'enseignement ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : 2 groupes scolaires nouveaux sont prévus dans « Bordeaux Saint Jean Belcier » : dans la 1ère phase, à côté de la clinique, un pôle accueillera une école primaire, une maternelle (13 classes) et un accueil pour la petite enfance.

Dans la 2ème phase, c'est dans Gattebourse qu'il est également prévu un collège, qui sera porté par le Conseil Général, mais qui pourrait être programmé plus rapidement qu'imaginé initialement. Un deuxième groupe scolaire verra le jour dans Armagnac.

Dans les mois qui viennent, nous serons en mesure de vous communiquer les informations plus précises sur les équipements sportifs de plein air dans les parcs.

Le « Bio MIN » est-il toujours d'actualité ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Oui il est prévu qu'autour de la place d'Armagnac, dans le prolongement du « Jardin de l'Ars » et le quai d'Armagnac, soit créé un lieu dédié au commerce de proximité. L'idée est de créer un lien entre le MIN, qui n'est pas ouvert au public, et les habitants, par un marché à organiser avec eux et un intermédiaire. Le directeur du MIN est partant sur l'idée. « Bio MIN » est un concept d'architectes, mais la stratégie est lancée et il faut maintenant la dérouler...

4.2.3 La forme urbaine

4.2.3.1 Le cadre bâti :

La question de la densification de la ville nous semble également problématique : nous rêvons d'un aménagement équilibré dans lequel la rive droite ne serait pas sacrifiée par rapport à la rive gauche. (Question posée lors de la réunion publique du 4 octobre 2010)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : Je ne vous rejoins pas sur la question de la densification. Jusqu'à aujourd'hui le centre-ville de Bordeaux s'est considérablement vidé au profit de la banlieue et souvent au détriment des espaces naturels. La ville compte environ 230.000 habitants alors qu'elle en comptait 300.000 au début du XXème siècle. L'objectif de redensification du tissu urbain répond à une demande réelle de la population ainsi qu'aux enjeux de

développement durable. Cela nécessite effectivement de veiller à un équilibre, notamment avec les espaces verts.

La densification est déjà décidée, or elle se fait souvent au détriment des espaces verts et du cadre de vie. (Collectif Sacré Quartier) (Remarque faite lors de la réunion publique du 4 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Ce territoire se caractérise par un Coefficient d'Occupation des Sols (superficie / constructions) de 1, ce qui est relativement faible en ville comparativement aux villes européennes. Le cahier des charges du concours d'urbanisme interdit les tours. C'est un projet ambitieux en termes de construction, ce qui justifie la création d'une OIN.

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : Prôner un développement urbain durable interdit de créer une ville d'échoppes. Aucune ville ne peut renoncer aujourd'hui à la construction d'immeubles de plusieurs étages. Par ailleurs, densité urbaine et espaces verts ne sont pas toujours incompatibles : en atteste le quartier Grand Parc, qui est à la fois le quartier le plus vert de Bordeaux et celui qui comporte le plus de tours d'habitations.

Les bâtiments conservés seront-ils utilisés par les habitants du quartier, les associations notamment ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : la réflexion est laissée aux urbanistes. Il est nécessaire de comparer les possibilités, les propositions et la faisabilité. L'articulation du projet urbain et de la concertation sera nécessaire car on aura 4 propositions très différentes à l'issue du concours d'urbanisme. Quelle que soit la proposition du lauréat, il reste une large place à la concertation. Le plan-guide sera révisé tous les 6 mois pendant 9 ans sur la base de la concertation.

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : Il faut distinguer les phases du projet. Actuellement, ce sont les équipes d'urbanistes qui travaillent, on ne peut donc pas juridiquement ouvrir de concertation publique. Le choix de l'urbaniste va impliquer une phase de concertation longue. Le plan guide n'est pas un permis de construire. Tout ce qu'on a vu représente un projet s'étalant sur une période de 10/15 ans.

Le cahier des charges proposé aux architectes mentionnera-t-il une attente en matière d'originalité des bâtiments ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : il y a une très grande culture architecturale à Bordeaux dont Arc en rive est un des symboles. De plus, il y a une réelle préoccupation pour la qualité architecturale à Bordeaux. Notre idée est de profiter de la richesse architecturale de la ville (patrimoine, architecture contemporaine, lieux spécifiques, objets merveilleux) en situant intelligemment ces lieux pour faire un quartier intemporel. Il y aura un travail avec tous les partenaires pour concevoir une véritable politique architecturale en évitant le trop de signes.

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : les projets se font à l'issue de concours d'architectes et ne sont pas le fruit du travail d'un seul architecte. En tant que maire, responsable de délivrer les permis de construire, je serai attentif à la qualité architecturale et à l'harmonie de la ville.

Qu'entendez-vous par « folies » ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : au travers de cet espace du VIP, à l'image des jardins italiens, on souhaite installer un ensemble de petits bâtiments de micro-architecture. Les premières « folies » vont être réalisées à partir du patrimoine ferroviaire (colonnes en fonte) qui va être démonté pour être installé sur le VIP. On souhaite installer des petits lieux de vie associative et collective sur ce parcours.

C'est un projet très dense non ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : On a une densité assez forte. Elle est inhérente à un grand lieu de transport et un lieu d'équipements publics. On va densifier le long des axes de transports. On veut maintenir une ville assez basse pour que les rez-de-chaussée soient attractifs et concevoir des points hauts pour proposer des vues imprenables sur la Garonne et les collines.

Quels sont les aménagements prévus dans le quartier historique de Belcier ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse du maître d'ouvrage : Le quartier Belcier n'est pas dans le quartier d'urbanisation du projet car les 60 ha de foncier dits « mutables » sont en marge de ce quartier. Sur Amédée Saint-Germain, Armagnac, le quai de Paludate... Il y a toutefois des parcelles identifiées comme pouvant évoluer (logement, parkings mutualisés...). La rue des Terres de Borde est maintenue telle quelle et la gare disposera d'un parvis sur le côté Belcier. Il n'y aura pas de démolition d'échoppes pour reconstruire un bâtiment de 18m, impossible au vu du PLU.

Le PLU ne donne pas de caractère évolutif à ce quartier, il a plutôt tendance à le protéger.

Une partie du vieux quartier Belcier a déjà fait l'objet de préemption pour la construction d'un hôtel. Les échoppes vont-elles faire l'objet d'une préemption systématique ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse du maître d'ouvrage : L'intervention de l'EPA au vu du plan guide, se limite aux parcelles entre la rue Cambon et le Pont en U, comme cela avait été annoncé lors de la présentation du cahier des charges du concours d'urbanisme. L'élargissement de la rue des Terres de Borde entre le Pont en U et le quai de Paludate n'est pas encore tranché.

Quid du Centre de tri postal d'Armagnac ? Il n'est plus sur les plans... (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : C'est effectivement une évolution du plan guide. Nous allons rechercher un accord avec la Poste et la SNCF nous allons démolir ce bâtiment. Mais au préalable, il y a des problèmes de relogement d'activités.

La rue Belcier est « bouchée » par l'entreprise de transport Olano. Va-t-elle rester à cet endroit ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : L'entreprise Olano a obtenu son permis de construire avant la création de l'OIN. Son activité transport n'est pas seulement liée au MIN. Nous envisageons une relocalisation de cette entreprise, mais plus tard car ils ont fait un lourd investissement à cet emplacement.

Qu'en est-il de la destruction de bâtiments ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Point P, Promocash, Brossette... sont voués à disparaître. Pour le moment nous n'avons pas d'autres actions de planifiées.

Je souhaiterais savoir ce que prévoit le projet quant à l'utilisation des anciennes halles ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Des services de proximité, des commerces... pourront y être implantés. Le comité d'entreprise avec la cantine de la SNCF pourrait également peut être s'y installer.

Quelles sont les hauteurs des bâtiments sur le projet ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : pour ce qui est des bureaux, le maximum est de 28m. Pour les logements, plusieurs hauteurs seront préconisées pour ne pas avoir un effet de barres :

R+4,5,6,7 avec une émergence à 50m. Une partie des appartements seront en accession pour éviter la stigmatisation « tour = logement social ».

Quelle densité de construction d'immeubles de bureaux prévus sur le domaine Amédée St-Germain? Les participants estiment notamment que ces constructions vont galvauder les perspectives et la vue que possèdent actuellement les habitants des maisons du quartier situé à proximité. (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Il s'agit effectivement de l'un des pôles de densité du projet qui n'est pas négociable. En revanche, la hauteur des immeubles sera limitée car nous ne souhaitons pas pénaliser les rez-de-chaussée des bâtiments. Nous souhaitons au contraire les traiter de manière qualitative. Le domaine Armagnac possédera quant à lui davantage une programmation résidentielle.

Bien isoler les logements et les bureaux garantit une baisse des charges (suggestion proposée lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Un accord assez large se fait sur cette affirmation même si le débat conduit le groupe à nuancer sa position. Tout d'abord cette vérité n'est réelle que si l'on parle à prix constant. En effet l'augmentation du prix de l'énergie peut annuler le gain financier obtenu grâce à l'isolation. Mais avec l'augmentation constante du prix de l'énergie, il faut raisonner à long terme et calculer sur une année, certains immeubles trop bien isolés exigent une climatisation coûteuse l'été. Ensuite cela dépend des comportements de chacun. Il faudra changer ses comportements quotidiens pour utiliser au mieux les performances thermiques des bâtiments. De plus dans un système collectif de chauffage sans compteur individuel, les efforts ne sont pas toujours perceptibles financièrement. Il faut aussi que la réalisation technique des entreprises soit conforme aux exigences de conception. Il faut s'assurer du niveau de performance réel des chantiers. Il est aussi nécessaire que l'immeuble soit bien orienté. Il n'y a donc pas de lien automatique entre une conception thermique performante et la baisse des charges vécue par le locataire ou le propriétaire.

La végétalisation des toitures doit être systématique (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : La notion de « systématique » est trop radicale et sous-tend un risque d'excès : il est nécessaire de maintenir un patchwork esthétique. Les habitants s'inquiètent que toutes les toitures soient en terrasse. La végétalisation des toits ne doit pas être une alternative aux espaces verts au sol, ni aux aires de jeux. Le toit terrasse n'est pas un espace public. Le photovoltaïque est abordé comme une alternative à la végétalisation. Les habitants soulignent qu'ils préfèrent la perspective du photovoltaïque en toit terrasse plutôt qu'en façade, jugé inesthétique. Les habitants soulignent l'importance de faire correspondre leurs besoins avec l'aménagement des toits terrasse. Des précisions sont apportées sur les aspects énergétiques du toit végétalisé. On note notamment les bienfaits acoustiques et l'inertie thermique que cet aménagement peut apporter en notant toutefois que les bénéfices sont corrélés à l'épaisseur végétale qui entraîne un coût proportionnel. Cette solution a aussi pour avantage de limiter le risque d'inondation par une absorption des eaux de pluie.

Qu'y aura-t-il sur l'îlot Saint Jean ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Ce projet n'est pas sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA.

L'architecture et la densité de l'habitat correspondent au plan ou est-ce seulement à titre indicatif ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : la superficie globale de la ZAC est de 160 ha dont 60 ha de foncier mutable. Sur le plan, les dessins sont des formes indicatives qui permettent d'atteindre l'enveloppe programmée de 800.000 m² à construire dans ce périmètre. Les architectes travailleront sur la base de ces emprises avec des formes qui diffèrent.

Quel est le ratio entre espaces verts et logements ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Dans les 60 ha traités, la moitié le sera en espaces publics et l'autre en espaces bâtis.

Le quartier va-t-il être bousculé ? Des maisons d'habitations vont-elle être détruites ? ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Le quartier ne va pas être si bousculé, car les habitations ne bougent pas, on est bien dans un schéma de revalorisation. Ce sera le cas par exemple dans la rue de la Seiglière. La réintégration des volaillers et le départ de Promo Cash dans le MIN pourraient libérer une emprise pour réaliser un programme.

De la même façon, nous pensons que l'entreprise Olano serait mieux aux abords de la rocade dans la mesure où elle ne fonctionne pas avec le MIN. Son déplacement permettrait de libérer des emprises pour aménager des espaces bureaux et assurer la continuité arborée entre la place Ferdinand Buisson et la Garonne pour arriver sur la halle Debat-Ponsan.

Des habitations ont déjà été rachetées par la CUB entre le MIN et les voies ferrées d'Armagnac, dans le cadre du tramway, il en reste quelques-unes à acquérir par l'EPA. La question se pose pour les deux îlots proches du pont du Guit pour refaire la rampe et développer un programme de liaison de la nouvelle gare à la Garonne via la rue du Commerce. La politique, est que l'EPA limite au maximum les rachats des habitations.

4.2.3.2 La mixité :

Quel sera le pourcentage de logements sociaux dans les opérations d'aménagement ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : les logements sociaux représentent 35% de logements locatifs sociaux (P.L.A.I. et P.L.U.S.) et 20% d'accession sociale ou à prix maîtrisés. Cette proportion sera respectée dès la 1ère tranche prévoyant 130.000 m² de logements.

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : la ville respecte la règle dictée par la loi imposant 20% de logements sociaux. Nous sommes aujourd'hui aux environs de 15%, il nous faut donc dépasser les 20% sur des opérations nouvelles pour atteindre cet objectif.

Quel est le concept de vie derrière le nom de « domaines » ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Le thème des domaines associe vie privée et vie publique, la sociabilité et en même temps la protection de la vie personnelle. C'est une équation délicate. On cherche à offrir une gamme très large en termes de mixité sociale. En matière de logement, on est dans un cadre réglementaire contraint. L'objectif est de trouver des solutions pour éviter de réduire la surface de logement et même proposer de plus grandes surfaces. Cela fait partie des exigences adressées aux promoteurs.

Et la place de l'habitat coopératif dans le projet ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 25 mai 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Un certain nombre d'expériences vont être menées. On va insérer de véritables projets coopératifs dont le premier va être réalisé avec Aquitanis et Bègles.

Quelle accessibilité des personnes les plus démunies aux logements sociaux ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : 35% des logements seront des logements sociaux. La fourchette entière des logements sociaux sera présente : PLAI, PLUS...* Il existera également des logements en accession à la propriété à prix conventionnés (20%), soit 45% de logement « libres » de type accession locatif privé. Le souhait de l'Etablissement Public d'Aménagement est de proposer aux Bordelais des logements d'une surface plus importante que ce qui est actuellement proposé à un prix abordable.

Vivre dans un quartier durable, c'est accepter de changer ses comportements. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants Est-ce que durable est synonyme de dense ? Pour une part de participants, oui. Pour les autres, la notion de durable est mal maîtrisée, évolutive, en construction : le contexte actuel est forcément différent de celui dans 20 ans et pose donc des critères d'appréciation du durable différents : énergie, partage du service commun (lequel ?), bois...

Une précision est apportée sur cette notion de durabilité en référence au principe du développement durable :

- une planète partagée
- des ressources locales

Il n'y a que des avantages à mélanger logements et bureaux (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : La totalité des participants se range à l'idée qu'un programme qui prônerait le mélange bureaux/logements serait acceptable, même compte tenu des éventuels désavantages. Certains évoquent comme inconvénients les nuisances sonores générées par les bureaux et le « vide » en soirée et week-end. Le volume des bureaux envisagés est déterminant, de même que les prévisions sur les flux de circulation que cela génère. L'atelier demande aussi de rajouter « commerces » dans la proposition.

Il exprime le refus de zonages exclusifs bureau ou résidentiel. Mélanger les espaces est un principe à respecter. Le consensus se fait autour de cette idée.

Quand un quartier est animé jour et nuit, il est vivant. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Il faut définir ce qu'on appelle « animation », notamment parce que la frontière avec « nuisance » rend la proposition non soutenable par ceux qui, par exemple, ont vu des boîtes de nuit s'installer à proximité de leur domicile. L'animation est apportée par des dancings, des commerces,... (on évoque l'Espagne, la nuit). Le troisième désaccord exprime la nécessité de dépasser la dichotomie 50/50 (je suis vivant le jour, je suis mort la nuit ou le contraire) pour trouver les justes limites de la cohabitation, du compromis.

Le plein accord est donné par ceux qui affirment qu'un bon aménagement doit viser à organiser cette cohabitation nécessaire (la ville c'est forcément des usages différents, il faut arriver à concilier les deux mais réguler cette cohabitation).

On est mitigé parce qu'on regrette la spécialisation outrancière de certains lieux, ou on fait état de l'incivilité entourant les lieux d'activités nocturnes. La gestion urbaine doit engendrer une baisse des incivilités, elle doit permettre que les modes de vie des uns ne s'imposent pas aux autres.

Mais on considère qu'« une ville morte » n'est pas souhaitable non plus. Les cités dortoirs ne sont pas un modèle soutenable.

Etudiants, jeunes couples, familles et retraités devront pouvoir se loger à Saint-Jean Belcier. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : L'item est jugé trop idéal, trop consensuel. Qui peut être contre ? L'inflexion « vert clair » est celle qui note que la qualité des personnes (quel étudiant ? quelles familles ?) est déterminante.

Le débat porte sur la différence entre l'idée de mixité qui doit conduire la création d'un quartier et la mixité qui impose des nuisances à des résidents installés de longue date dans un quartier existant, pour lesquels elle signifie « dégradation ».

Constatant qu'il manque dans la liste « les gens qui ont besoin d'un logement » et que le programme urbain doit prendre en compte, le groupe décide de reformuler l'item.

Etudiants, jeunes couples, familles, retraités et personnes en grande précarité devront pouvoir se loger à Saint-Jean Belcier. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Le doute (mitigé) s'installe quand on constate que, dans un quartier donné, la précarité est maintenant visible, on ne peut pas la nier. Mais l'idée de mixité doit-elle amener ceux qui y habitent aujourd'hui à être contraint de partir ?

L'insertion, par l'installation de foyers par exemple doit être mûrement réfléchi, tant elle est confondue avec la délinquance (prostitution, rixes, nuisances...). Il faut prévoir de la solidarité et une répartition territoriale. Accueillir la misère oui, mais surtout pas dans des zones dédiées. Si l'intégration n'est pas prévue et partagée sur tout le territoire, elle ne sera pas soutenable.

Si les membres de l'atelier s'accordent à dire qu'ils ne veulent pas rester entre eux et être aveugles aux réalités sociales du quartier, ils affirment aussi que le programme de gestion urbaine doit répartir équitablement les difficultés.

Tous les rez-de-chaussée doivent accueillir commerces ou activités. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : « Je ne sais pas » si l'idée de mixité qui semble couramment admise est bonne et si elle n'a pas des travers ignorés. Sur le plan de l'activité en rez-de-chaussée on connaît des villes où cette idée a généré des espaces morts, dégradés, murés, tagués.

La récession économique est passée par là et le petit commerce de proximité est en difficulté : comment peut-il être moteur au point que les gens s'y intéressent ?

A l'inverse, à l'heure du tout vélo obligatoire, il faudra des commerces en bas de chez soi. De même, pour les personnes âgées. Donc tout à fait d'accord. Enfin, en regardant d'autres villes, on voit comment les petits commerces, les artisans, les artistes, les petites activités créent de l'animation, visuelle.

Mais il faut éviter l'installation en tranches de sandwich affectées à telle ou telle spécialité. Il est nécessaire de rencontrer des gens à leur fenêtre

Le mélange logement social/logement en accession doit se faire dans chaque immeuble. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Refus de se prononcer : Il existe plusieurs types de logements sociaux. Le logement en accession peut aussi être social. On ne peut donc pas répondre à cette affirmation sans précisions sur les chiffres évoqués :

25% de logements locatifs sociaux (PLUS et PLAI*) et 10 % de logements locatifs intermédiaires PLS*.

Ce qui est derrière le mot logement social, c'est la question de la mixité, et il est hasardeux de faire un lien entre les deux, laissant croire qu'en créant du logement social, on crée de la mixité. Des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour réussir une mixité sociale.

Le logement social a une image très négative : logement social = dangerosité. Sur un plan philosophique lier le bâti au fait social pose question.

On fait porter sur le service public le fait que la collectivité ne sait pas régler les problèmes sociaux. Ce n'est pas au sein d'un même immeuble qu'on y arrivera, le mélange ne règlera rien.

Il s'agit de ne pas lier bâti et conditions de ressources. Il est préférable de penser la construction pour de la mixité et ainsi d'effacer les stigmatisations et de mutualiser les coûts.

Qu'est ce qui garantit qu'un promoteur qui va acheter un terrain à prix assez bas, ne va pas faire une opération profitable au détriment du futur locataire ou propriétaire ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : c'est un vrai sujet, qui suppose de prévoir des pénalités dans les actes de vente, qui ne sont pas forcément faciles à mettre en œuvre. On va appliquer ce principe à Bordeaux en imposant des prix de sortie pour les logements.

De la même façon, les promoteurs sont contraints sur les directives de construction. L'EPA durera plus longtemps que les opérations de promotion ! Nous serons là pour surveiller et appliquer les sanctions si nécessaires.

4.2.3.3 L'habitat :

On parle d'urbanisme écologique mais pourquoi ne pas consulter le 1er employeur du quartier, soit la SNCF, afin qu'il rapatrie ses salariés sur une même zone (exemple de cité pour salariés) ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage: Nous dialoguons beaucoup avec la SNCF concernant le projet de réaménagement de la Gare, mais on ne peut pas dire ce qui va être construit. Il est clair que des bungalows tels qu'ils existent actuellement sont incompatibles avec les exigences du projet urbain. Certaines installations sociales devront être déplacées et/ou reconstruites (cantine) ; c'est

pourquoi des négociations sont requises. A propos du logement, de réels besoins existent (ICF), cependant la cité de cheminots semble appartenir à un autre siècle...

Y aura-t-il de l'habitat dans la continuité de Brienne ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Oui, mais nous ne savons pas encore sous quelle forme.

Le coût des logements durables les rend inaccessibles à de nombreux ménages. (Affirmation proposée lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Les logements très performants énergétiquement conduisent à des surcoûts à l'achat. Ils peuvent exclure les ménages les plus modestes. C'est sous cette forme que les participants ont reformulé cette proposition. Une grande partie du groupe est mitigé ou pas d'accord avec cette affirmation. Elle est vraie mais ne faut-il pas réfléchir en coût global, en prix à long terme surtout si l'on accède à la propriété ? Ce raisonnement est plus délicat pour les propriétaires qui achètent pour louer leur logement et pour qui les charges comptent peu. Le cas du logement social est différent et les organismes de logement doivent avoir une éthique. Il reste que certains procédés (comme les toitures végétalisées) sont plus coûteux à l'entretien et donc une charge pour les locataires. Les coûts d'amortissement doivent être pris en considération. Pour le groupe un logement durable doit équilibrer les réponses sociales, les réponses économiques et les réponses énergétiques. L'effort sur l'énergie ne doit pas produire de la ségrégation.

Saint Jean Belcier doit être une vitrine pour les économies d'énergie à Bordeaux (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : La notion de vitrine ne doit pas faire oublier tous les logements anciens qui méritent eux aussi une bonne qualité d'isolation. Même si les performances ne sont pas identiques, les gains doivent être aussi importants. Des dispositifs spécifiques doivent s'adresser aux propriétaires sinon quartier nouveau et quartier ancien auront du mal à cohabiter, à vivre ensemble. Il faut à côté des interventions de l'EPA trouver des interventions publiques, des financements adaptés pour améliorer l'habitat. Les critères de choix de l'aménageur pourront intégrer l'effet de diffusion sur les quartiers anciens. Il ne faut pas limiter l'exemplarité aux économies d'énergie mais il faut aussi une vitrine pour la diversité des énergies mobilisables. Il faut être attentif à la mise dans la construction (les énergies grises) et utiliser d'autres matériaux de construction, innover et intégrer les consommations d'énergies.

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : On peut prendre l'exemple des réseaux de chaleur collectifs qui une fois réalisés pour le nouveau quartier, pourront bénéficier aux logements existants.

Un appartement peut être agréable à vivre sans climatisation. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants : Avec c'est peut être mieux, mais pour le groupe, la climatisation n'est pas du tout indispensable même si il faut prendre en compte la situation du logement et sa qualité de conception d'origine pour trancher définitivement. Dans cet esprit, le maître d'ouvrage indique que la conception bioclimatique est sans doute une réponse alternative à la climatisation, mais qu'il faut être attentif à l'avenir. Avec le réchauffement climatique certains immeubles nécessiteront peut être de la climatisation. La question du confort des appartements en été n'est pas une question technique. La réponse qui implique très fortement les habitants des logements demande un débat citoyen pour éclairer le choix. La climatisation qui n'existe que très peu aujourd'hui doit être débattue en pensant d'abord à long terme, avec une vision prospective.

Les exigences environnementales rendent la ville inaccessible à certains. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants: La LGV va développer l'attractivité du quartier, l'aménagement proposé par Euratlantique va favoriser l'adaptabilité à une vie urbaine de proximité de gare. Ces 2 paramètres risquent d'entraîner une demande supérieure à l'offre. Dans cette perspective, les habitants soulignent l'importance du rôle de l'EPA pour maîtriser les coûts d'accès à l'habitat. L'OIN doit être déterminante dans la maîtrise des marges des promoteurs. La puissance publique doit prendre position pour favoriser la mixité. La filière BTP doit progresser dans sa maîtrise de la construction passive pour limiter les coûts de construction. La ville durable est une ville basée sur le partage qui favorise la baisse des coûts.

Je suis prêt à partager une chambre d'amis, une buanderie, une place de stationnement pour payer mon logement moins cher. (Suggestion proposée aux habitants par le maître d'ouvrage lors de l'atelier de concertation du 28 septembre 2011)

Réponse formulée par les participants: Le refus de se prononcer exprime celui de lier de l'économie de la construction et du social et de l'humain. L'aide ne peut être liée à une idée de coût.

Le débat est recadré autour de la nécessité de diminuer les « coûts de sortie des logements » en intégrant les exigences de développement durable. Il s'agit de permettre aux gens d'acquérir un logement sans rogner sur la qualité de celui-ci, notamment la surface ou la localisation. Les concepteurs ouvrent des pistes qui conduisent au partage d'espaces, de commodités... qui permettraient des économies en coût de construction et d'usage.

Une personne ne s'estime pas prête aux changements de comportements suggérés par cet item. Constatant le succès des formules de mutualisation (vélo, voitures, maisons de vacances...) auxquelles ils ne croyaient pas, les participants au débat pensent que le changement s'opèrera parce que les structures inciteront à de nouveaux comportements. On pressent que les principes de mixité sont mal perçus quand ils riment avec restriction de la liberté dans l'espace individuel.

Il est souligné le caractère restrictif d'un item qui ne porte que sur l'aspect économique et le fait qu'on ne suggère pas que les aménagements coopératifs ont aussi une visée écologique de préservation de l'environnement. Le groupe adhère à l'idée que si l'offre coopérative était mieux structurée dans le programme fonctionnel, elle générerait des changements. Toutefois, le collectivisme imposé dans une économie planifiée n'est pas si loin : ce n'est pas un modèle durable. Au-delà des idéologies, il faut trouver comment articuler l'individuel, le collectif et le bien commun.

A qui profitent ces économies ? aux aménageurs, aux promoteurs qui « sortent du logement moins cher », pas aux usagers, aux habitants : partager une machine à laver collective ne fait pas faire moins de lessive à chacun (l'économie n'est pas évidente, ni la baisse de l'empreinte écologique !) En revanche une seule buanderie coûte moins cher à la construction qu'un réseau d'installations individuelles. Aux habitants de s'arranger parce qu'ils ont tous besoin de faire une lessive au même moment.

L'idée de partager une place de parking est une illusion. D'autre part, les buanderies collectives existent déjà : c'est le commerce des laveries. Les chambres d'hôtel existent pour loger un ami de passage. Tout ceci existe et bien l'utiliser est affaire de gestion collective des espaces : cela s'appelle le civisme.

4.2.3.4 Les commerces, services et activités économiques :

Quelle est votre vision du centre d'affaires ? (association Sacré quartier) (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux: Il ne faut pas être effrayé par ce projet. Nous voulons attirer des entreprises, mais surtout ne pas construire une nouvelle Défense, les IGH sont d'ailleurs interdits. Le centre ne sera pas resserré autour de la gare mais s'étendra aussi rive droite. Concernant la nature des entreprises, il s'agira essentiellement d'activités tertiaires ; l'objectif est que l'installation concerne 50 % d'entreprises bordelaises et 50 % d'entreprises d'autres provenances, conformément à une recherche de consolidation d'emplois locaux mais également d'attractivité.

Réponse formulée par le maître d'ouvrage: N'oublions pas que 85 % de la richesse nationale est produite dans les bureaux...

Quelle est la dimension internationale du projet ? Contacts avec l'Espagne, par exemple ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux: Nous n'en sommes pas encore là. Compte tenu notamment de la LGV, l'intérêt international est évident. L'aéroport devra aussi jouer un rôle prépondérant ; nous travaillons actuellement à une liaison de tram entre l'aéroport et la gare (prolongement de la ligne A).

Nous savons que le quartier de nuit va être conservé mais va-t-on freiner l'installation de nouveaux établissements ? (Collectif associatif du Grand Belcier) (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux: Nous comptons aujourd'hui une vingtaine de boîtes ; à terme, il y en aura moins. Il ne s'agit ni de les chasser ni de les attirer.

Comment envisagez-vous la gestion du pôle nuit, son articulation avec le pôle culturel et la vie du quartier ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage: L'EPA souhaite maintenir pour partie un pôle nuit, car il est important de proposer une réponse à un besoin existant. Par contre, il importe d'améliorer la qualité de ce pôle nuit en attirant une clientèle plus diversifiée que la clientèle actuelle. Pour cela, il faut différencier les programmations. L'aménagement d'un équipement culturel peut être une réponse. Nous allons également demander aux entreprises du pôle nuit de changer d'image en cohérence avec l'environnement.

La suppression du pôle nuit est complexe car elle pose la question du foncier sous l'angle financier, ces lieux générant un chiffre d'affaires important. Quand il y a une mutation d'espaces, on contrôle et/ou on préempte pour éviter l'installation d'une nouvelle boîte de nuit. Quand il y a une mutation de baux commerciaux, nous essayons d'intervenir pour les faire évoluer. Mais nous ne disposons pas du droit de préemption sur les baux (c'est la ville qui l'a).

Par contre, nous pouvons aménager les espaces publics et diversifier les activités. Ce sera un facteur clé du changement du quartier. L'objectif est que les boîtes de nuit ne soient plus seuls « maîtres du lieu ».

Avez-vous mené une réflexion sur l'intégration des artisans et des artistes dans la ville ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage: C'est une vraie question. L'EPA est propriétaire d'un certain nombre d'immeubles. C'est une gestion provisoire pour les 10 ans du projet. A cette échelle, l'accueil d'ateliers d'artistes est gérable notamment dans les friches moyennant quelques travaux.

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Si on prend pour exemple la ville de Nantes, les lieux de création ont été favorisés (friches), ils sont intégrés dans le renouvellement de la ville.

Nous sommes en face du Centre de tri postal d'Armagnac, sera-t-il conservé ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : le déplacement du pont au-dessus des voies ferrées et ses accès, qui figurent dans l'évolution du plan guide, nous contraint à ne pas pouvoir le conserver. Nous sommes donc au début d'une négociation d'achat avec La Poste en vue de sa démolition.

Par ailleurs, nous sommes aussi en négociation pour l'achat du centre de tri postal qui est boulevard Jean-Jacques Bosc, où sera installée une Cité numérique.

Qu'en est-il des boîtes de nuit ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : L'EPA n'a pas la volonté de racheter les baux commerciaux de ces établissements. Par contre tout un réaménagement de l'espace public et la création d'activités de jour est développé : la mixité des usages devrait réguler les activités et pourrait amener certaines boîtes de nuit à partir.

Quel type d'activités de jour ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Deux pôles de bureaux vont déposer leur permis de construire cette année, pour des travaux qui débuteraient dès 2013.

Qu'en est-il des commerces dans Paludate ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Une nouvelle offre commerciale pourra se développer le long du quai de Paludate dans la halle Debat-Ponsan et dans les programmes neufs en rez-de-chaussée de pied d'immeubles, mais la principale offre commerciale sera sur Armagnac.

4.2.4 La vie du projet

4.2.4.1 L'information sur le projet :

Actuellement, le quartier est en travaux et on ne sait pas trop à qui s'adresser pour obtenir des informations. Est-il envisageable de créer une instance (CUB/ville/EPA) qui offre cette possibilité ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : Nous ne pourrions éviter une certaine complexité. Les lourds travaux de réaménagement suscitent toujours des nuisances mais les habitants se réjouissent la plupart du temps à terme (Bastide par exemple). Une maison du projet sera prochainement ouverte et constituera un point fixe source d'informations.

4.2.4.2 Le fonctionnement du plan guide :

Qui choisit ? Sur quels critères ? La population peut-elle donner un avis ? Comment une concertation réelle peut être faite ? ? (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Le concours est organisé dans le cadre d'un marché public. Le jury est composé de 21 personnes (dont 7 élus et 7 personnes qualifiées) et décidera selon des critères définis dans le cahier des charges : 70 % de la note selon des critères qualitatifs et 30 % selon le prix des prestations. Le jury se réunira pour désigner le lauréat, soit celui qui sera classé n°1. Ainsi, les règles du jeu sont précises et connues (accord presque déjà rédigé).

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : A l'heure actuelle, tout est encadré par des lois/des codes selon un formalisme précis. Mais, durant cette période, le débat continue. Les élus vont tenir compte de tout ce qui émergera. Une autre période suivra : celle d'une discussion avec le lauréat pour aller dans le sens d'une amélioration de sa proposition (adaptations possibles ; souplesse du plan guide).

Le projet actuel est-il validé et comment évolue-t-il ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : On aura une première image du projet en octobre/novembre, mais il évolue tous les jours pour s'adapter aux contraintes et se nourrir des observations. Au fur et à mesure nous aurons des invariants qui vont stabiliser le projet.

Quelles sont les évolutions à venir dans le plan guide ? (Question posée lors de l'atelier de concertation du 29 juin 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : Nous entrevoyons déjà trois évolutions notables du plan guide. Le déplacement de la courbe du futur pont qui franchira les voies ferrées, le passage du TCSP au cœur du domaine Amédée St-Germain et l'ouverture plus directe de la station de tramway sur la rue Carle Vernet grâce à la démolition du centre de tri de la Poste.

4.2.4.3 La concertation :

Qu'est-ce qui justifie le découpage en dents de scie du périmètre du projet vers Amédée Saint Germain ? (l'association Sacré Quartier) (Question posée lors de la réunion publique du 12 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Le découpage de l'OIN a été fait dans le souci de limiter son influence sur la ville de pierre constituée. L'accent a été mis sur les quartiers délaissés ; l'OIN est moins pertinente dans les quartiers où l'habitat se porte bien. Nous nous sommes basés sur le quadrillage des rues pour que le périmètre concerne les 2 côtés de la rue d'Amédée St Germain.

Pourquoi ne pas construire une éco-ville qui engloberait Euratlantique ? Comment la concertation va-t-elle être organisée ? Quel rôle sera donné aux différentes associations actives sur le territoire ? Quelle articulation est-elle prévue avec les différents Agendas 21 ? (Question posée lors de la réunion publique du 4 octobre 2010)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Le projet Euratlantique s'inscrit dans un périmètre plus large labellisé Ecocité : l'arc développement durable. De nombreux objectifs de l'OIN font résonance à ceux des différents Agendas 21 : la réflexion autour des déplacements, la prise en compte du réchauffement climatique particulièrement prégnant à Bordeaux, la présence du fleuve et son utilisation, la gestion des déchets, ... Répondre à ces enjeux nécessite beaucoup d'ingénierie et de réflexion. Il s'agit d'un projet expérimental de ce point de vue.

La concertation associera les associations, les habitants, les usagers, etc. Elle se déclinera en divers dispositifs :

- des réunions de présentation et débat,
- des réunions d'expositions des projets d'urbanisme issus des concours,
- des visites sur site offrant différentes perceptions du terrain,
- des sessions de formation à l'urbanisme et à la ville au sein d'un panel de 20 personnes à raison d'une session par an pendant trois ans ; les membres bénéficieront d'une formation dispensée par des sociologues, urbanistes, historiens, etc., non-engagés dans l'opération. Des fiches d'adhésion seront distribuées lors de la réunion du 12 octobre.

Réponse formulée par le maire de Bordeaux : Le processus de concertation, qui sera très long, a déjà commencé, notamment avec la concertation autour de l'éco-quartier Belcier organisée et animée par l'association les Bains Douches. Il est par ailleurs essentiel que la concertation soit faite

en étroite collaboration avec les élus, à même de concilier les intérêts particuliers pour en faire émerger l'intérêt général.

La définition d'une éco-ville ne va pas de soi. Nous en connaissons différents enjeux :

- En termes de gestion des déplacements : sans les supprimer, ils devront être effectués autrement ;
- En termes de performance énergétique des bâtiments ;
- En termes de mixité et d'accès au logement ;
- En termes de mixité fonctionnelle des territoires : le même quartier doit offrir logements, emplois, commerces, etc.
- En termes de lien social : des équipements collectifs et de loisir doivent permettre le développement d'une vraie vie de quartier. De ce point de vue, les quais de Bordeaux tels qu'ils ont été réaménagés représentent un vrai lieu de mixité et de lien social.

4.2.4.4 L'étude d'impact :

Avez-vous tenu compte de la difficulté de certaines populations à se maintenir dans ce secteur, notamment pour des raisons financières ? (Question posée lors de la réunion publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : la mesure de la socio-économie de l'habitat fait partie de l'étude d'impact et sera très certainement un indicateur suivi par le Ministère de l'écologie et du développement durable. Il n'y a pas de raison que les populations en place ne soient pas maintenues. Tout d'abord car les nouveaux projets se feront sur des emprises économiques avec peu de logements à racheter. Le reste est du ressort des bailleurs sociaux. Pour les personnes propriétaires de leur logement, il peut y avoir un risque de déplacement pour ceux qui souhaiteraient valoriser leur patrimoine en le cédant. Cela est du ressort de l'initiative individuelle et non de notre ressort.

Une instance de suivi des réactions de la population à l'impact des chantiers est-elle envisagée ? (Question posée lors de la réunion publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : le processus va durer longtemps avec des chantiers et des maîtres d'ouvrage nombreux. L'objectif est de réduire les nuisances liées aux chantiers. Je suis tout à fait ouvert pour organiser des visites de chantiers avec des habitants volontaires pour évaluer les nuisances générées par les chantiers. La Charte de chantiers verts permettra aussi de rester vigilant sur tous les points d'impact du chantier.

Réponse formulée par le maître d'œuvre : l'étude d'impact menée va anticiper le projet de réforme des études d'impact en définissant des indicateurs environnementaux. La création d'un indicateur social serait un élément intéressant à intégrer.

Certaines communes obligent les constructeurs à employer des personnes en insertion ? (Question posée lors de la réunion publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : je signe dans quelques jours un protocole d'accord avec les trois CLI (Comité Local d'Insertion) concernées par l'opération (Maison de l'Emploi de Bordeaux, Hauts de Garonne, Graves). Ce protocole sera décliné sur toutes les opérations pour mettre en place des clauses d'insertion dans les chantiers publics et privés.

Peut-on imaginer que les emplois locaux soient privilégiés dans le cahier des charges des entreprises sélectionnées ? (Question posée lors de la réunion publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : c'est une question complexe sur laquelle je propose que nous travaillions sans toutefois en garantir la réussite.

Bordeaux est une ville qui raconte son histoire. Pour être durable elle doit afficher une histoire nouvelle. Va-t-on écrire la nouvelle histoire de Bordeaux avec ce projet Euratlantique ? (Question posée lors de la réunion publique du 2 décembre 2011)

Réponse formulée par le maître d'œuvre : on voit avec Bilbao l'effet induit par la conjonction d'un projet architectural exceptionnel (le musée) et un projet urbain de qualité. Ce qui a réussi à Bilbao n'a pas forcément réussi dans d'autres villes. Bordeaux a toutes les chances de réussir. Sa façon de vivre a considérablement changé avec une vie associative et artistique intense. Le projet propose l'appropriation d'un espace emblématique avec une idée de coproduction à laquelle nous tenons. Nous avons cherché par ce projet à multiplier les actes d'appropriation à toutes les échelles. Nous ferons en sorte que Bordeaux fasse son succès avec ses propres outils.

4.2.4.5 La Maison du projet :

Ce sera seulement un lieu d'information ou un lieu où l'on peut y travailler des projets économiques ou professionnels ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : ce sera seulement un lieu d'information pour le projet.

4.2.4.6 Phasage / Coûts et partenariats :

Quel est le phasage du projet autour du MIN (Point P, Brossette ...) ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : l'acquisition du foncier est en cours et la libération des emprises pourra commencer dès mi-2013, puis nous ferons nos travaux d'aménageurs : destruction, terrassement, dépollution... pour les travaux des promoteurs en 2014.

Quelle est la hiérarchie de livraison des constructions et du jardin ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Il faut trouver l'équilibre entre le phasage de l'espace public, pour un aménagement concomitant avec l'arrivée des premiers habitants et les dépenses-recettes liées au projet.

Mais nous commencerons par des démolitions mi-2013.

Les premières livraisons se feront en 2016-2017. Y est inclus le réaménagement du boulevard des Frères Moga avec la réalisation d'une première partie du « Jardin de l'Ars », ainsi que la moitié du jardin positionnée le long des programmes livrés pour le Parc des berges.

La phase 2° se fera, elle, à partir de 2018, avec le jardin côté Gattebourse et la fin du Parc des berges.

Quel est le montant des travaux de l'aménagement public ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : C'est un montage complexe. Quelques exemples : l'EPA paye l'acquisition foncière, la démolition, la dépollution, l'aménagement des voiries et des espaces publics, la CUB paye le pont Jean-Jacques Bosc, c'est l'EPA et CUB qui financent le nouveau pont ferroviaire, la CUB paye les écoles, la ville finance les crèches... etc

Le total de l'investissement public sur « Bordeaux Saint-Jean Belcier », figurant au bilan de ZAC devrait être autour de 300 millions d'euros, auxquels il faut ajouter les investissements de la CUB et de la ville. Le budget final sera fixé au second semestre 2012.

Les partenaires privés sont trouvés ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Pour près de 300.000 m², les promoteurs sont identifiés sur tous les programmes de la première phase (logements, hôtellerie, bureaux, résidences étudiantes et personnes âgées, la clinique...) sauf le commerce.

Les premières communications se feront dans les prochains mois, avec la signature des promesses de ventes (actuellement protocole d'intention).

Euratlantique achète les terrains et les revend. Quels sont les critères pour revendre les terrains aux promoteurs ? (Question posée lors de visite du 4 février 2012)

Réponse formulée par le maître d'ouvrage : Nous avons la maîtrise du choix des promoteurs. Il n'y a pas de marché sur Bordeaux Saint-Jean Belcier : il faut le créer. D'ici fin 2012, nous pourrions annoncer des noms d'entreprises qui viendront s'installer sur le site. Pour l'instant l'information n'est pas divulguée pour ne pas gêner les entreprises dans leurs procédures sociales.

Des appels à projets promoteurs seront lancés lorsque l'EPA aura atteint une certaine maturité dans le développement des projets.

L'EPA souhaite garder la maîtrise du prix des terrains à l'achat et à la revente pour maîtriser le prix de vente ou de location des logements et des bureaux. Nous avons par exemple fixé le prix des bureaux entre 170 et 180 euros le m². Pour leur part, les logements sociaux ont des prix régulés. La construction de logements destinés à la vente dans le cadre de l'accession sociale est encadrée à moins de 3.000 euros / m².

L'enjeu porte également sur la qualité des programmes et ce n'est pas facile, en termes de logement notamment, car l'EPA veut garantir une qualité architecturale et environnementale.

ANNEXES

ANNEXE 1

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 18/06/2010

DELIBERATION N° 2010-15

Vu l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme,

Vu le décret n° 2010-306 du 22 mars 2010 portant création de l'établissement public d'aménagement de Bordeaux-Euratlantique et notamment le 5° de l'article 7 de ce décret,

Vu l'avis d'appel public à la concurrence intitulé « accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine et de prestations associées – Bordeaux Saint-Jean Belcier » envoyé à la publication au BOAMP et au JOUE le 20 avril 2010,

Sur le rapport du Directeur général,

Le conseil d'administration approuve les objectifs poursuivis par le projet urbain que l'établissement public a vocation à conduire sur le secteur de Bordeaux Saint-Jean Belcier dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté :

- Le développement d'un nouveau quartier offrant une mixité sociale et fonctionnelle ;
- La réalisation d'un quartier d'affaires de niveau européen autour de la gare ;
- L'extension de la gare pour accueillir 3 lignes à grandes vitesses et 20 millions de voyageurs ;
- La transformation en boulevard urbain d'une pénétrante autoroutière située en bord de Garonne ;
- La mutation de friches urbaines et ferroviaires et de terrains aujourd'hui peu valorisés ;
- La réalisation d'équipements de proximité pour répondre aux besoins des habitants actuels et futurs ;
- Le maintien du marché d'intérêt national sur son site ;
- La reconversion du site des abattoirs afin d'accueillir notamment le futur pôle culturel régional avec le FRAC ;
- Une programmation d'espaces verts ;
- La préservation et la reconversion d'éléments de patrimoine exceptionnels : la halle Debat Ponsan, la passerelle Eiffel.

Le conseil d'administration décide que la concertation préalable à la création de la zone d'aménagement concerté se déroulera selon les modalités suivantes :

- **Trois réunions publiques** organisées en relation avec la CUB et la ville de Bordeaux et placées sous la présidence du maire de Bordeaux :
 - o La première dès l'ouverture de la concertation pour présenter les orientations urbaines, la programmation et la procédure du concours d'urbanisme et en débattre ;
 - o La deuxième juste après la publication des résultats du concours d'urbanisme ;

- La troisième avant la création de la ZAC pour clore l'ensemble du processus de concertation ;
- **Trois ateliers thématiques** autour de sujets dépendant des problématiques soulevées : commerces et entreprises / loisirs culturels et sportifs et espaces publics et verts / déplacements et stationnements / logements et écoles / chantiers et temps du projet ;
- **Deux visites « point de vue »** visant à découvrir, changer, faire évoluer la perception de la ville, ses volumes, ses paysages, ses vides et ses pleins, ses limites et ses possibles : parcours en vélo et/ou en bateau, visite dédiée à un site (friche ferroviaire, toit d'immeuble), etc. ;
- **Une exposition** permettant de présenter le travail des candidats admis à concourir sur le projet urbain et plus particulièrement l'esquisse de plan guide réalisée par le lauréat du concours. L'exposition sera présentée à l'occasion de la deuxième réunion publique dans les locaux d'Arc en Rêve.

Les principales échéances indicatives sont les suivantes :

- Lancement effectif de la concertation en septembre 2010 à l'occasion de la première réunion publique ;
- Présentation de l'exposition à Arc en Rêve en janvier 2011.

Le conseil d'administration demande au Directeur général de prendre les dispositions nécessaires au bon déroulement du processus de concertation ainsi défini.

Adopté à l'unanimité des membres du conseil d'administration

Le Président du conseil d'administration,

Le Directeur général,

Alain Juppé

Philippe Courtois

Le Préfet de la Région Aquitaine,

Préfet de la Gironde,

Dominique Schmitt

ANNEXE 2

Charte pour un quartier durable Saint-Jean/Belcier/Carle-Vernet Ville de Bordeaux

Préambule

- De mai 2009 à juin 2010, huit réunions d'ateliers réunissant entre 80 et 100 personnes auront permis d'écrire une charte et trois livrets de compte-rendu. Les représentants du futur établissement public d'aménagement ont participé à ces échanges par leur contribution, par des apports techniques et l'animation de tables de réflexion.
- les comptes rendus sont transmis au futur maître d'oeuvre des aménagements au titre de « porter à connaissance ». La présente charte constitue une synthèse des échanges et des attentes, et à ce titre, appelle à poursuivre les discussions dans le cadre de la future opération d'aménagement.
- Les quartiers de la gare vont changer d'échelle et doivent s'y préparer. Grâce au projet BORDEAUX-EURATLANTIQUE, les quartiers de gare doivent être définitivement intégrés au centre-ville et au nouveau centre d'agglomération, qui sera dessiné par les deux nouveaux franchissements, le pont Bacalan-Bastide dès 2012, et Jean-Jacques Bosc à une échéance qui doit être la plus coordonnée possible avec la mise en service de l'ARENA et l'opération de la zone d'aménagement des Quais à Floirac.

1 – Participer à l'ambition d'un grand projet d'aménagement.

- Trouver un équilibre entre des fonctions de niveau d'agglomération (que le quartier assume déjà) et le développement d'une nouvelle « ville de proximité ».
- Permettre la création de richesses et de ressources supplémentaires dont le quartier ne dispose pas encore (emplois, commerces, équipements ...). Favoriser l'installation de commerces de proximité et de services dans le quartier dès les premiers programmes de BORDEAUX-EURATLANTIQUE car le déficit est important.
- Veiller à une programmation ambitieuse favorisant la mixité des usages (bureaux, logements, espaces verts, équipements culturels, sportifs, pôle environnemental...).

2 – Maîtriser le trafic automobile généré par les activités de la gare, du MIN, des boîtes de nuit et s'appuyer sur les transports alternatifs à l'usage de l'automobile pour absorber l'augmentation des déplacements.

- Contenir l'usage de l'automobile en n'augmentant pas sa place sur l'espace public et multiplier les liaisons en transport en commun.
- Desservir la gare par un deuxième système de Transport en Commun en Site Propre afin de limiter autant que possible la fréquentation de la gare par les automobilistes.
- Soutenir le développement du Transport en Commun en Site Propre non seulement pour s'appuyer sur une pratique régulière par les habitants de ce mode de transport mais aussi pour les futurs employés des entreprises amenées à s'installer.
- Utiliser tous les franchissements existants ou à créer pour améliorer les possibilités de déplacements vers les autres quartiers.
- Assurer la complémentarité passerelle Eiffel/franchissement Jean-Jacques Bosc pour permettre d'offrir des liaisons douces (piétonnes ou cyclistes) en grand nombre, vers la rive droite, ses équipements et ses cotéaux.

- Elaborer un nouveau plan de circulation qui permette de hiérarchiser les voies et de diminuer le trafic dans les cœurs de quartier.
- Favoriser les circulations douces (piétonnes, cyclistes) et alternatives à l'usage de l'automobile. Donner une place spécifique à l'usage du vélo dans les aménagements de voirie principale (y compris stationnement).
- Favoriser le stationnement des résidents au sein des quartiers. Créer des parkings de proximité en profitant des mutations du foncier.
- Prévoir des emplacements dédiés à l'autopartage, au covoiturage, sur l'emprise de la gare et dans le quartier.

3 - Maintenir la convivialité qui fait l'identité du quartier, garder un quartier vivant et solidaire.

- Maintenir la mixité sociale, intergénérationnelle au niveau du quartier et à l'échelle de chaque opération.
- Lier le bâti ancien et les nouveaux programmes à l'aide d'un traitement des espaces publics qui ménage des transitions (de hauteurs, de matériaux...).
- Favoriser l'implantation de commerces et services de proximité, ainsi que celle d'un véritable pôle santé.
- Profiter du projet pour favoriser l'accueil de populations nouvelles dans le quartier.
- Prévoir une proportion importante de grands logements pour l'accueil des familles afin de permettre aux futurs employés de se loger à proximité de leur travail.
- Créer des lieux de rencontres (habitants, usagers, associations) permettant des activités solidaires.
- Intégrer aux futurs chantiers une clause d'insertion permettant d'orienter des travailleurs en recherche d'emploi.

4 - Faire de la présence de la gare, du MIN, du pôle nuit et de ces activités un atout.

- Repositionner la majorité des activités propres à la gare sur son emprise (stationnement voyageurs, loueurs de voitures et voies de dépose), y augmenter le nombre de stationnements automobiles en fonction de l'afflux lié au développement du trafic TGV et TER.
- Articuler le site du MIN à son environnement, en retraitant ses limites, afin qu'il ne soit pas vécu comme une enceinte infranchissable mais comme un élément fort de l'identité du quartier.
- Améliorer le pôle nuit dans le projet d'ensemble pour que de contrainte il se transforme en atout (qualité de l'offre, gestion du stationnement, localisation).

5 - Structurer le quartier par le paysage (construit et naturel).

- Elaborer un plan paysager fort. La présence de la nature est à renforcer.
- S'appuyer sur le patrimoine des chais et mettre en valeur les éléments architecturaux remarquables du quartier liés à la présence de la gare (Amédée St Germain, Gattebourse) et les valoriser pour qu'ils participent de l'image du quartier nouveau.
- Mettre également en valeur les éléments économiques de l'évolution du quartier : Alcools Bernard, MIN, gare. C'est-à-dire les intégrer dans la construction urbaine, aménager leurs abords, voire leurs traversées, les réorganiser si nécessaire.
- Penser l'introduction de trames vertes à plusieurs échelles : des rues et des nouveaux îlots à construire, parc(s), lieux de respiration. Développer le lien à l'eau.

6 - S'ouvrir sur le fleuve.

- Créer des accès directs et des percées visuelles vers le fleuve. Atténuer la coupure physique créée par les boulevards et les bâtiments, favoriser l'accès au FRAC et aux agences culturelles établis sur les anciens abattoirs afin qu'anciens et nouveaux habitants bénéficient de cette offre culturelle.

- Gagner des espaces sur le fleuve (pontons, carrelets, barges, systèmes de piers...) ou à son abord pour bénéficier de perspectives et de points de vue et établir un lien avec la rive droite.
- Doter le quartier d'une piscine inscrite dans un environnement naturel à proximité ou sur le fleuve.
- Poursuivre une continuité piétonne et cycliste depuis le parc Saint-Michel vers Bègles et réunir ainsi physiquement les différents territoires de BORDEAUX-EURATLANTIQUE.

7 - Promouvoir la qualité environnementale dans l'ancien comme dans le neuf.

- Faire du projet St-Jean/Belcier/Carle-Vernet une opération d'innovation globale appliquée au neuf comme à l'ancien pour contribuer à la réalisation d'une Eco-Cité.
- Poursuivre les efforts d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments anciens afin que l'innovation environnementale ne s'applique pas qu'aux immeubles neufs.
- Être particulièrement attentif à l'eau, aux énergies renouvelables et au tri des déchets.
- En d'autres termes : faire de ce quartier un acteur du développement durable au bénéfice des anciennes et nouvelles populations.

8 - Accompagner le quartier en chantier.

- Permettre des échanges réguliers autour du projet et de ses chantiers. Faire participer les riverains aux chantiers à venir.
- Créer un lieu du projet BORDEAUX-EURATLANTIQUE, véritable pôle d'échange, d'informations, de rencontres.
- Réunir les anciens et les nouveaux habitants par des événements autour du projet BORDEAUX-EURATLANTIQUE.
- Soutenir l'inventivité des habitants et acteurs.

9 - Adapter et évaluer pour être durable

- Maintenir la participation régulière des acteurs du quartier à la concertation mise en place dans le cadre du projet BORDEAUX- EURATLANTIQUE.
- La charte fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation régulière.

ANNEXE 3

Charte de la concertation de l'opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique

Préambule

Cette charte a été rédigée en s'appuyant sur le cadre que constitue le texte de « charte de la concertation » élaboré par le ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement (cf. annexes).

« La concertation constitue un enrichissement de la démocratie représentative par une démocratie plus participative (...). »

Préambule de la charte de la concertation du ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement

Elle s'appuie également sur les principes de participation édictés par les collectivités locales et établissement de coopération intercommunale dont les maires et présidents sont membres, aux côtés des représentants de l'Etat, du conseil d'administration de l'établissement public *Bordeaux Euratlantique*.

« La Communauté urbaine de Bordeaux associe à l'élaboration de ses projets l'ensemble des acteurs concernés. En supplément des registres papiers et des dossiers associés consultables dans les mairies concernées et à l'Hôtel de Cub, la Cub a ouvert un espace d'expression pour recueillir (...) avis et contributions. »

site internet de la Communauté urbaine de Bordeaux

« Le succès du développement durable reposera sur l'implication et la participation de tous (...). Par sa vocation même, le développement durable ne peut se concevoir et se mettre en œuvre sans la consultation et la concertation avec les habitants et l'ensemble des acteurs. Leur participation est donc l'élément déterminant car il permet à chacun de s'approprier un projet, de s'interroger sur ses actes, de prendre ses responsabilités et de concourir à l'élaboration des choix faits pour le territoire (...). »

Agenda 21 de la Ville de Bordeaux

« Face à la complexification de notre société, les pouvoirs publics souhaitent partager avec les citoyens les choix relatifs à la vie de la Cité (...). L'apprentissage de la démocratie participative passe par l'aménagement des institutions afin de favoriser l'association des citoyens à la prise de décision (...). »

Charte du développement durable de la Ville de Bègles

« Alors que le vote est l'outil de la démocratie représentative, la concertation est celui d'une démocratie participative où le citoyen est impliqué de façon active et fréquente (...). »

Site internet de la Ville de Floirac

« La Région s'est engagée dans un processus de concertation avec pour objectif constant, d'une part, de définir au plus près des besoins des voyageurs le contenu du service et, d'autre part, de favoriser la complémentarité des politiques de transport développées sur le territoire régional. »

site internet du conseil régional d'Aquitaine, au chapitre sur les politiques régionales, transports et infrastructures.

Article 1

Objectifs

La présente charte doit permettre de :

- associer les citoyens, les acteurs sociaux, économiques et culturels et les usagers à l'opération d'intérêt national *Bordeaux Euratlantique* ;
- partager les enjeux et objectifs des projets, les enrichir et en rendre plus facile la réalisation en y associant, dès l'origine, aux côtés du maître d'ouvrage l'EPA *Bordeaux Euratlantique*, les citoyens, les acteurs et les usagers ;
- fournir aux différents partenaires un cadre définissant son esprit et les conditions nécessaires à son bon déroulement.

Article 2

Contexte

L'article 8 du protocole de partenariat 2010-2024, signé entre l'Etat, la communauté urbaine de Bordeaux, les villes de Bordeaux, Bègles et Floirac, la région Aquitaine et l'EPA *Bordeaux Euratlantique*, stipule que :

« Une charte de la concertation inspirée des principes de la charte de la participation élaborée par la CUB et des Agendas 21 (Bordeaux – Bègles), sera définie et mise en place par l'EPA de Bordeaux Euratlantique dans un délai de six mois à compter de la date de création de l'EPA de Bordeaux Euratlantique ».

La concertation constitue un processus de démocratie participative pour organiser le dialogue entre les acteurs de la ville.

S'inscrivant après la décision des collectivités locales et de l'Etat de création de l'opération d'intérêt national, la concertation prend acte des objectifs généraux qui ont été assignés à l'opération et vise à mettre en discussion les contenus et modalités pour y parvenir ainsi que des voies et moyens de leur réalisation.

Les principes et recommandations énoncés ci-après ne se substituent pas aux procédures existantes, notamment à la concertation exigée par l'article L300 du Code de l'urbanisme et aux enquêtes publiques, mais les incluent et les prolongent.

Article 3

La concertation est mise en œuvre par l'EPA Bordeaux Euratlantique

En tant que maître d'ouvrage, il revient à l'EPA *Bordeaux Euratlantique* de mettre en œuvre la concertation, d'en définir les modalités et de veiller à leur réalisation.

L'EPA *Bordeaux Euratlantique* réalise cette action en lien avec les maires des communes concernées.

La concertation est menée de façon à susciter la participation la plus active possible.

Article 4

Articulation entre des démarches complémentaires

La concertation de l'EPA *Bordeaux Euratlantique* est menée à travers plusieurs démarches complémentaires :

- une concertation liée à chaque projet donnant lieu, lorsqu'elle s'inscrit dans un cadre réglementaire, à un « bilan de concertation »,
- une concertation dépassant les obligations réglementaires, qu'elle soit générale (à l'échelle de l'opération d'intérêt national), transversale ou thématique,
- une inscription dans les processus participatifs des collectivités membres du conseil d'administration.

En ces occasions, et tout particulièrement dans les phases de concertation en amont des projets, le maître d'ouvrage, l'EPA *Bordeaux Euratlantique*, présente les choix qu'il a fait et en explicite les raisons.

Article 5

Des moyens au service de la concertation

La concertation de *Bordeaux Euratlantique* se veut ambitieuse ; d'abord parce qu'elle est partie intrinsèque du grand projet de développement durable que représente l'opération d'intérêt national ; ensuite, par les moyens mis en œuvre :

- pour chaque projet : réunions générales, visites de terrain, ateliers thématiques ;
- création d'une maison du projet (lieu d'information, d'exposition et de médiation),
- panels de citoyens volontaires (20 maximum chaque année) sensibilisés et formés à l'urbanisme lors de sessions animées par des professionnels reconnus,
- aide à la mise en œuvre de petits projets issus de la concertation.

Une attention toute particulière sera portée aux habitants et activités directement concernés durant les phases de réalisation des opérations par la mise en œuvre d'une médiation ad hoc ; il sera demandé aux entreprises de bâtiment et travaux publics intervenant pour le compte de l'établissement public, des autres maîtres d'ouvrages publics et des promoteurs privés de se conformer à la charte des chantiers propres de la communauté urbaine (cf. annexes).

Article 6

La concertation est menée dans la transparence

Pour chaque action de concertation, l'objet et le champ, ainsi que le calendrier décisionnel et l'identification des décideurs doivent être connus et respectés.

L'information la plus complète possible, compréhensible par des non-spécialistes, dans le respect des règles des marchés publics et de la confidentialité nécessaire pour certaines négociations, est fournie aux partenaires de la concertation, selon des modalités variées (par exemple : site internet, mise à disposition à la maison du projet, envoi postal,...).

Ces informations portent sur les calendriers des projets et opérations et/ou sur les options envisagées et/ou sur les alternatives possibles et/ou sur les choix techniques et/ou sur les sites susceptibles d'être concernés et/ou sur les modalités de réalisation et/ou sur des dispositifs d'accompagnement du chantier.

Le maître d'ouvrage prend acte des demandes issues du processus de concertation, dès lors qu'elles entrent dans le champ de la concertation en question, et apporte à ces demandes une réponse circonstanciée. Dès lors qu'une réponse positive est donnée à une demande, l'EPA *Bordeaux Euratlantique* accepte de la mener ou de la prendre en charge ou de la confier à un autre maître d'ouvrage public partenaire de l'EPA.

Article 7

Animation et évaluation de la concertation

L'EPA *Bordeaux Euratlantique* se dotera d'un assistant à maîtrise d'ouvrage pour l'aider à conduire l'organisation et l'animation de la concertation.

L'EPA *Bordeaux Euratlantique* soumettra chaque année l'évaluation et appréciation de sa démarche de concertation à un binôme de personnalités extérieures reconnues pour leurs compétences dans le domaine de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire, de l'histoire des villes ou de la géographie, dont au moins une n'aura pas de lien avec Bordeaux et l'Aquitaine. Cette évaluation fera l'objet d'un rapport accessible.

Article 8

Financement

L'EPA *Bordeaux Euratlantique* prend en charge sur son budget, tel que cela est d'ores et déjà prévu dans son plan d'affaires, les coûts résultant de la concertation, tels que l'organisation de réunions publiques, l'information, le financement de la maison du projet, des conférences proposées aux membres des panels, d'éventuelles études, ainsi que l'indemnisation des personnalités chargées de l'évaluation.

Article 9

Bilans

La concertation de projets, lorsqu'elle s'inscrit dans un cadre réglementaire, fait l'objet de bilans réalisés dans les conditions réglementaires prévues ; ce bilan est joint au dossier d'enquête publique, lorsqu'une telle enquête est prescrite.

Toutes les actions et démarches de concertation font l'objet, à leur clôture d'un bilan accessible, soit sous forme de compte rendu, soit une forme de publication ou d'exposition.

Article 10

Adoption et révision

Adoptée par le conseil d'administration du 17 décembre 2010, la charte est évolutive et ses modifications, issues de la gouvernance politique, de l'expérience ou du dialogue citoyen, seront soumises au conseil d'administration.

Elle pourra être amendée soit en réponse à des demandes issues de la gouvernance politique (les administrateurs), soit au regard de l'expérience et du vécu de l'opération, soit par prise en compte d'avis issus du dialogue citoyen durant le processus lui-même (notamment l'avis des panels de citoyens).

Bordeaux, décembre 2010

ANNEXE 4

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 17/12/2010

DELIBERATION N° 2010-31

Vu le décret n° 2010-306 du 22 mars 2010 portant création de l'établissement public d'aménagement de Bordeaux – Euratlantique et notamment le 5° de l'article 7 de ce décret,

Vu l'article 8 du protocole de partenariat 2010-2024 de l'opération d'intérêt national de Bordeaux-Euratlantique,

Sur le rapport du Directeur général,

Le conseil d'administration approuve la charte de la concertation de l'opération d'intérêt national de Bordeaux-Euratlantique et demande au Directeur général de prendre toutes mesures nécessaires à la bonne mise en œuvre de cette charte.

Le Directeur général présentera au conseil d'administration, quand les circonstances le justifieront, des propositions de modifications visant à faire évoluer la charte à partir d'initiatives de la gouvernance de l'établissement, de retours d'expérience ou du dialogue citoyen.

Le Président du conseil d'administration

Le Directeur général

Alain Juppé

Philippe Courtois

ANNEXE 5

Les rendez-vous en détails

I - Les réunions publiques :

REUNION PUBLIQUE – BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Lundi 4 octobre 2010	
Lieu : Rock School Barbey	
Nombre de participants : 120	
Ordre du jour : Présentation de l'Opération d'Intérêt National	
	<p>1. Introduction :</p> <p>Cette réunion marque l'ouverture d'un long processus de concertation qui accompagnera toute la réalisation du projet Bordeaux Euratlantique. Il s'agit d'une réunion d'information afin de donner des éléments de cadrage général autour de l'OIN.</p> <p>Chacun des trois grands projets urbains (Saint Jean – Belcier ; Rive droite : Bordeaux – Floirac et Bègles – Garonne) donneront lieu à une démarche de concertation propre.</p> <p>Le contexte de la création de l'Opération d'Intérêt National par Alain Juppé</p> <p>2. Les principes de base d'un processus en construction :</p> <p>Le cadre de l'opération a été esquissé (objectifs, budget,...) mais tout le contenu reste à bâtir en concertation avec les habitants, associations, et autres acteurs concernés. Une Charte de la Concertation sera adoptée à cet effet en décembre prochain pour les 10-15 ans à venir.</p> <p>3. Des principes fondateurs forts :</p> <p>Cette opération représente tant une opportunité de réaffirmer la qualité de vie sur le territoire que de générer un dynamisme économique et culturel renouvelé.</p> <p>Mise en valeur du patrimoine identifié, les quartiers seront respectés dans leur identité ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les principes du développement durable guideront l'ensemble des projets urbains. La question des transports notamment est prépondérante : le surplus de passagers transitant par la Gare devra utiliser les transports en commun. La qualité environnementale des logements fera également l'objet d'une vigilance particulière (bâti HQE, performance énergétique compte tenu du réchauffement climatique, cadre de vie, ...). - <p>ECHANGES AVEC LA SALLE</p> <p>4. Présentation des grands axes du projet par Philippe Courtois</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les 3 réunions OIN viennent répondre à une attente du public en termes de communication autour du projet Bordeaux Euratlantique. Un site internet sera prochainement ouvert à cet effet dans quelques jours. - Le projet dans son ensemble est caractérisé par un processus dit « en marchant ». Une démarche de concertation est lancée dans la phase de réflexion des projets urbains garantissant une co-construction. - Le périmètre de l'OIN s'étend sur 738 ha mais la restructuration de l'espace se fera essentiellement en remodelant les 250 ha de terrains mutables (friches, lieux peu habités et comptant peu d'emplois) représentant de véritables opportunités. La programmation y prévoit 2,5 millions de m² de constructions. - Bien qu'étant né de la volonté de créer un centre d'affaires européen autour de la Gare et traversant la Garonne, le projet est devenu un véritable projet de ville prévoyant la construction de beaucoup plus de logements que de bureaux. 15 000 logements vont être bâtis, on prévoit le doublement de la population et on estime la création de 30 000 emplois. Une grande réflexion sur les équipements publics est également menée. - L'EPA est doté d'un CA de 10 membres (5 représentants de l'état et 5 représentants des collectivités territoriales : Conseil régional, CUB et mairies de Bordeaux, Bègles et Floirac) restreint et mobilisé regroupant 4 ministères et 5 membres des collectivités territoriales. <p>L'opération contient trois projets urbains qui seront définis peu à peu :</p>

	<p>1- Saint Jean / Belcier ; 2- Rive droite : Bordeaux / Floirac ; 3- Bègles Garonne.</p> <p>5. Les grands principes de programmation ont été arrêtés :</p> <p>La restructuration de la Gare Autour de la cité de la Benauge, Bordeaux, Cenon et Floirac travaillent à l'élaboration d'un dossier ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) Le projet de Bègles Garonne devra s'articuler autour de plusieurs points forts existants ou à venir. Cette opération bénéficie de l'opportunité de comporter des projets économiques et sociaux de part et d'autre du fleuve. Le franchissement Jean-Jacques Bosc est nécessaire à la réalisation du projet Euratlantique même s'il lui préexistait. La reconversion de la passerelle Eiffel est également prévue. L'enjeu est de recoudre sur les deux rives ce monument historique. La signature du protocole de partenariat sur 15 ans avec l'Etat et les collectivités est primordiale. Elle a donné lieu à la définition d'une feuille de route en termes de développement durable et de gouvernance notamment. La question du foncier apparaît comme un autre enjeu crucial de cette opération. Un arrêté du préfet a transféré à l'EPA le droit de préemption, moyen indispensable de se prémunir des velléités spéculatives de certains propriétaires. Ainsi, opération après opération, des processus de création de ZAC peuvent être engagés afin d'obtenir une Déclaration d'Utilité Publique.</p> <p>ECHANGES AVEC LA SALLE</p>
Modalités d'invitation :	
	<p>Affiches : taille 60 x 80 cm déposées à J-15 dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier. Distribution de tracts dans 7.500 boîtes aux lettres du territoire de projet et quartier périphériques, et dans les commerces. Publicité : Annonces publicitaires dans les journaux Bordeaux7, Direct 7, Sud-Ouest Dimanche et Sud-Ouest édition Bordeaux rive gauche (format : H 148 mm sur L 148 en noir et blanc). Internet : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-auratlantique.fr, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr Emailing : envoi aux 100 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation.</p>
Supports mis à disposition	
	<p>Un diaporama powerpoint présentant l'Opération d'Intérêt National Distribution de la plaquette de l'EPA Formulaire d'inscription au « Panel des citoyens »</p>
Compte rendu	
	<p>Disponible en téléchargement PDF et en lecture virtuelle sur le site internet de l'établissement public : www.bordeaux-auratlantique.fr</p>

REUNION PUBLIQUE – BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Mardi 12 octobre 2010	
Lieu : Salle Son Tay Bordeaux	
Nombre de participants : 300	
Ordre du jour : présentation du territoire de projet, des enjeux et de la programmation	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Introduction : L'OIN Bordeaux –Euratlantique, éléments de cadrage par le maire de Bordeaux 2. Présentation du projet urbain Bordeaux Saint-Jean - Belcier 3. Présentation du cahier des charges du concours d'urbanisme : le document d'orientation urbanistique et programmatique : <ul style="list-style-type: none"> - La ville centrale - 3 projets majeurs : la Gare, le FRAC et le franchissement Jean-Jacques Bosc - La problématique des transports <p>Une 1ère phase de programmation de 800.000 m² de construction</p>

	<p>La « ville paysage » La ville « éco responsable » Conclusion : La marge de manœuvre des équipes d'urbanistes est très grande. La production d'un plan-guide aura lieu en mars 2011..</p> <p>ECHANGES AVEC LA SALLE</p> <p>4. Eléments de calendrier et présentation de la démarche de concertation 2011 : choix du lauréat et signature de l'accord-cadre avec le lauréat pour une durée de 9 ans ; lancement d'une étude d'impact (état initial de l'environnement, conséquences du projet sur l'environnement et mesures compensatoires) ; Les résultats de cette étude alimenteront le dossier de création de la ZAC ; La concertation sera régulière selon différentes modalités. 2012 : Création de la ZAC et montage du dossier de réalisation (enquêtes publiques...) 2013 : Réalisation de la ZAC. C'est le début de la phase opérationnelle : engagement des travaux selon les zones prioritaires (pas tout le quartier en simultané), achat de terrains, dépollution, premiers permis de construire, etc. 2014 : Construction des premiers bâtiments, à l'exception du FRAC qui verra le jour plus tôt. 2016 : C'est une date clé tant pour le projet urbain, les infrastructures et la Gare avec : - l'arrivée de la LGV, - l'achèvement programmé du franchissement JJ Bosc, - l'achèvement de la première tranche du réaménagement de la gare (entrée côté Belcier).</p> <p>5. La concertation Elle sera décisive les premières années. Il existe une concertation réglementaire obligatoire et une concertation qui relève de la volonté d'échange de l'EPA avec ses citoyens dont les modalités vont évoluer avec le temps ; Les modalités de la concertation réglementaire ont été adoptées par délibération : A venir : - Une visite de quartier en bus, vélo et bateau pour confronter les points de vue (20 novembre) ; - Une exposition des quatre projets d'urbanisme et la présentation du lauréat à Arc en Rêve suivi d'un débat en présence du maire de Bordeaux. - Des ateliers thématiques sur le logement, le stationnement, la circulation, l'activité économique (exemple : approche du commerce différente), etc. - La création d'une maison du projet avec tenue de permanences, réunions, expositions, etc. - Le lancement de sessions de formation à l'urbanisme auxquelles peuvent s'inscrire les citoyens. Des experts de haut niveau non engagés dans le projet interviendront afin de leur permettre d'appréhender des notions complexes. 20 personnes formeront un panel de citoyens qui se réunira 11 fois pendant 1 an et élaboreront un document d'apports au projet. Les urbanistes lauréats seront associés à la concertation.</p>
	<p>Modalités d'invitation :</p> <p><u>Affiches</u> : déposées à J-20 dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier. <u>Distribution de tracts</u> dans 7.500 boîtes aux lettres du territoire de projet et quartier périphériques, et dans les commerces. <u>Publicité</u> : Annonces publicitaires dans les journaux Bordeaux7, Direct 7, Sud-Ouest Dimanche et Sud-Ouest édition Bordeaux rive gauche (format : H 148 mm sur L 148 en noir et blanc). <u>Internet</u> : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-euratlantique.fr, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr <u>Emailing</u> : envoi aux 100 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation.</p>
	<p>Supports mis à disposition</p> <p>Un diaporama powerpoint présentant le projet urbain et le contenu du cahier des charges Distribution de la plaquette de l'EPA Formulaire d'inscription au « Panel des citoyens »</p>
	<p>Compte rendu</p> <p>Disponible en téléchargement PDF et en lecture virtuelle sur le site internet de l'établissement public : www.bordeaux-euratlantique.fr</p>

REUNION PUBLIQUE - BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Vendredi 1^{er} avril 2011	
Lieu : Arc en rève - centre d'architecture	
Nombre de participants : 600	
Ordre du jour : Présentation du lauréat du concours d'urbanisme	
	<p>1. Introduction, mot d'accueil Présentation de l'exposition à Arc en rève. Présentation du Lauréat Le concours d'urbanisme, La démarche du concours d'urbanisme. Une équipe partenaire pour accompagner la vie du projet</p> <p style="text-align: center;">L'arc du développement durable,</p> <p>2. La ville durable, Du projet urbain au projet métropolitain Un concours d'urbanisme emblématique</p> <p>3. Les quatre équipes et leur projet : KCAP : la mosaïque comme modèle OMA : la mise en scène des contrastes ROGERS STIRK HARBOUR & PARTNERS : les pleins et les vides REICHEN & ROBERT ET ASSOCIES : les mobilités et la nature au cœur du projet</p> <p>4. Présentation du projet, par le lauréat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'approche professionnelle de Reichen & Robert : la reconversion - L'esprit des domaines - Patrimoine, nature, sociabilité et VIP - Mobilité - Une mutualisation totale du stationnement - Un principe de forme urbaine <p>Débat avec le public</p>
Modalités d'invitation :	
	<p><u>Affichettes</u> : déposées à J-20 dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier.</p> <p><u>Distribution de tracts</u> un millier dans les commerces et services publics.</p> <p><u>Publicité</u> : Annonce publicitaire dans le journal Sud-Ouest édition Bordeaux rive gauche (format : H 66 mm sur L 248,5 mm quadrichromie).</p> <p><u>Internet</u> : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-euratlantique.fr et de www.arcenreve.com, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr</p> <p><u>Emailing</u> : envoi aux 100 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation. 3 envois aux 3500 personnes inscrites à la base de données d'Arc en rève</p>
Supports mis à disposition	
	<p>Un diaporama powerpoint présentant le projet urbain Distribution d'un catalogue de l'exposition</p>
Compte rendu	
	<p>Disponible en téléchargement PDF et en lecture virtuelle sur le site internet de l'établissement public : www.bordeaux-euratlantique.fr</p>

REUNION PUBLIQUE – BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Vendredi 2 décembre 2011	
Lieu : Salle Son Tay	
Nombre de participants : 250	
Ordre du jour : Présentation des évolutions du plan guide	
	<p>1. Introduction, mot d'accueil</p> <p>2. Le projet d'urbanisme du quartier Saint-Jean Belcier</p> <p>Plan guide : présentation des points clés de la version actualisée (par le maître d'œuvre) L'esprit des domaines, l'idée maîtresse du projet Le VIP regroupe 3 thèmes auxquels s'accrochent les domaines :</p> <ul style="list-style-type: none"> - culture et patrimoine - paysage - pôle d'affaires / commerces <p>Le plan stratégique</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un quartier urbain à part entière - Le plan de circulation - Le plan de circulation collectif - Les itinéraires cyclables <p>La programmation du bâti</p> <ul style="list-style-type: none"> - Espace, densité, biodiversité : la ville stratifiée et une offre urbaine diversifiée - L'accent sur les rez-de-chaussée, -- La hauteur du bâti <p>Le plan de phasage</p> <p>La programmation paysagère</p> <p>Le plan paysager est important car il constitue l'armature verte du projet. Les jardins sont déclinés "secteur par secteur" avec des logiques différentes.</p> <p>Le projet d'urbanisme par quartiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le domaine des berges et le quartier de la création Les domaines de Brienne et Gattebourse Le domaine d'Armagnac Le domaine Amédée Saint Germain Le domaine du MIN <p>Planning de déroulement du projet urbain, par le maître d'ouvrage</p> <p>Un projet urbain ambitieux et respectueux de l'environnement, par le maire de Bordeaux</p> <p>Débat avec le public</p> <p>Mobilité : gare – plan de circulation – VIP – vélos Bâti : logement social - qualité architecturale - équipements</p> <p>3. Présentation de l'étude d'impact</p> <p>L'EPA a souhaité intégrer l'étude d'impact dans la conception du projet afin qu'elle soit un véritable outil d'aide à la décision. Les objectifs sont de réduire les impacts, quitte à faire évoluer le plan guide, et de proposer des mesures d'atténuation et de compensation.</p> <p>Les mesures (éviter, atténuer, compenser) prises pour chaque enjeu majeur identifié.</p> <p>Trois catégories d'enjeux majeurs :</p> <p>1 Milieu physique</p> <ul style="list-style-type: none"> L'hydrologie locale Le risque inondation <p>2 Milieu naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> Le site Natura 2000 « La Garonne » et l'angélique des estuaires sur les berges

	<p>3 Patrimoine bâti et paysage 4 Milieu humain</p> <ul style="list-style-type: none"> - La pollution - Les déplacements - Le bruit - Socio-économique <p>5 Environnement</p> <p>Débat avec le public</p>
Modalités d'invitation :	
	<p><u>Affichettes</u> : déposées à J-15 dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier.</p> <p><u>Distribution de tracts</u> un millier dans les commerces et services publics.</p> <p><u>Publicité</u> : annonce publicitaires dans le journal Sud Ouest (format : H 148 mm sur L 97 en noir et blanc).</p> <p><u>Internet</u> : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-euratlantique.fr, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr</p> <p><u>Emailing</u> : envoi aux 300 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation.</p>
Supports mis à disposition	
	<p>Un diaporama powerpoint présentant le projet urbain</p> <p>Un diaporama powerpoint présentant l'Etude d'Impact</p> <p>Distribution des « Actes 2011 de la concertation »</p>
Compte rendu	
	<p>Disponible en téléchargement PDF et en lecture virtuelle sur le site internet de l'établissement public : www.bordeaux-euratlantique.fr</p>

II - Les ateliers thématiques

ATELIER DE CONCERTATION – BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Mercredi 25 mai 2011	
Lieu : Salle Son Tay - Bordeaux	
Nombre de participants : 75	
Ordre du jour : identifier les sujets et thèmes à aborder lors des prochains rendez-vous de concertation	
	<p>1. Introduction en salle plénière : La démarche de plan guide et les ateliers de concertation. - Un concours avec un lauréat, dont la première mission est d'adapter le plan guide. - Le plan guide de Reichen et Robert & associés (Qu'est-ce qu'un plan guide ? Comment ça marche ? L'évolutivité du plan guide. Les invariants...) - Rappel des dates de la concertation - La concertation de ce projet se fait dans une logique d'ouverture et est évolutive.</p> <p>2. Les objectifs et les règles du jeu de fonctionnement de l'atelier : 1° présentation collégiale 2° réflexion et discussion sur table, en petits groupes 3° restitution A chaque table, un animateur, veille au bon déroulement de l'atelier. Il est aidé par un (une) rapporteur (trice) volontaire, qui relatera le travail du groupe. Pour chaque espace thématique de travail (Bâti, Mobilité et Nature...), un expert de l'équipe Reichen et Robert & Associé, spécialisé dans l'un des trois domaines est là pour accompagner les tables dans les travaux. Chacun peut s'exprimer librement, mais le travail est collectif et la synthèse collégiale.</p> <p>3. Le projet de plan guide présentation thématique : La nature, la mobilité, le bâti, trois thèmes qui structureront le travail en sous-groupes. Présentation par Bernard Reichen</p> <p>4. Travail en sous-groupes (chaque participant choisit un thème de table ronde): - 3 tables sur le thème de la mobilité + accompagnement d'un spécialiste de l'agence Reichen et Robert & Associés. - 3 tables sur le thème du bâti + accompagnement d'un spécialiste de l'agence Reichen et Robert & Associés. - 3 tables sur le thème de la nature + accompagnement d'un spécialiste de l'agence Reichen et Robert & Associés.</p> <p>Les groupes partagent les contributions individuelles, échangent, font émerger les idées-maîtresses, les consensus, les dissensus... Un par un, les participants lisent et commentent leurs post-it, qu'ils vont coller sur le paper-board, où l'animateur les regroupe par grandes idées. Le groupe fait une synthèse collective pour faciliter le travail du rapporteur en séance plénière. Au paper-board : l'animateur aide à faire ressortir les principales idées à rapporter. Il aide les participants à regrouper et reformuler leurs idées, afin de n'avoir que 5 à 10 points à exprimer lors de la synthèse finale.</p> <p>5. Synthèses Les rapporteurs de chaque table font part de leur synthèse des idées qui ont été émises.</p> <p>6. Conclusion Après avoir écouté toutes les synthèses des tables, le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage réagissent sur les remarques et idées. Les 5 principaux thèmes qui ressortent sont : ville facile à vivre, ville plurielle, ville fraîche et ventilée, ville attractive et ville économe</p>
INFORMATION	
	<p>Affiches : dépose à J-20 dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier. Distribution de tracts dans 7.550 boîtes aux lettres du territoire de projet et quartier périphériques, et dans les commerces. Publicité : Annonces publicitaires dans le journal Sud Ouest (format 72 mm x larg 97 mm en noir et blanc). Parution les 19, 20, 21, 23, 24 et 25 Mai 2011, dans l'édition Bordeaux rive gauche. Internet : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-euratlantique.fr, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr Emailing : envoi aux 200 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation.</p>
Supports mis à disposition	
	Un diaporama powerpoint présentant les thèmes qui structureront le travail en sous-groupes (réunion plénière).
Compte rendu	
	Disponible en téléchargement PDF et en lecture virtuelle sur le site internet de l'établissement public : www.bordeaux-euratlantique.fr

ATELIER DE CONCERTATION - BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Mercredi 29 juin 2011	
Lieu : Salle Son Tay - Bordeaux	
Nombre de participants : 65	
Ordre du jour : comprendre et partager la notion de « Vivre ensemble la ville » et les « Domaines »	
	<p>1. Introduction</p> <p>2. Séance plénière d'information Retour sur les informations demandées par les participants lors de la dernière séance de l'atelier et compléments d'information programmatique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Les déplacements</i> : de la métropole au quartier Saint-Jean Belcier (Comment le projet se connecte à la métropole ? Quelle place dans les déplacements de l'agglomération ? Quelles évolutions de la mobilité au fur et à mesure de l'avancée du projet ? Les éclairages des premières études). - <i>Les fondements de l'OIN et le programme St-Jean Belcier</i> : la ville active et vivante au cœur de l'agglomération (Quelle place pour les logements, les activités, les bureaux, les espaces verts... ? Quel pôle d'affaires ? Comment se joue la mixité dans le quartier ?) - <i>Les domaines de la ville</i> (Quelle programmation dans les domaines ? Quel rôle pour l'espace public ? Quelle personnalité pour chaque ensemble ? Quelles questions en débat ?) <p>3. Travail en sous-groupes géographiques Présentation des règles du jeu des groupes de travail</p> <p>Sous-groupe 1 : comment vivre ensemble dans un quartier nature et actif ? (Domaine du MIN / Domaine de Brienne / Domaine de Gattebourse) L'évolution du parc des Marées (quelle place pour ce parc ? quelles exigences en matière de sécurité, de viabilité, de gestion, de coût d'entretien et de réponse technique ?)</p> <p>Sous-groupe 2 : comment vivre ensemble dans un quartier de bureaux et de logements ? (Domaine Amédée St Germain / Domaine Armagnac / Domaine Carle Vernet) Le positionnement de l'axe urbain et la relation entre les deux rives de reliées par la voie ferrée (comment relier la ville des deux côtés des voies ferrées ? où positionner les franchissements ? Quelle complémentarité entre le domaine Armagnac et le domaine Amédée St Germain ? Quelle relation avec le domaine Belcier ?)</p> <p>Sous-groupe 3 : comment vivre ensemble dans un quartier culturel et d'habitat ? (Domaine de la gare / domaine de Paludate / Domaine de Belcier) L'évolution du quartier de la création (comment vit-on dans un quartier de gare ? comment faire cohabiter la vie culturelle la nuit et le jour ?) Dans chaque sous-groupe, trois temps d'échanges :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1° <i>La préparation</i> Par petits groupes de 4/5 personnes, les participants échangent sur les questions, les remarques, les suggestions, les propositions qu'ils souhaitent adresser aux deux experts du groupe. 2° <i>Les questions du groupe</i> A partir d'un tour de table des préoccupations des mini-groupes, les experts réagissent/répondent aux remarques faites par les habitants. 3° <i>Les questions des experts</i> Les questions posées par le projet : les experts exposent une ou deux situations sur lesquelles ils s'interrogent ou sur lesquelles il leur semble important d'approfondir la réflexion. Le groupe en débat. 4° <i>Débat au sein du groupe</i> <p>4. Synthèse des échanges en séance plénière Restitution devant l'ensemble des participants des réflexions de chacun des groupes</p>
Modalités d'invitation :	
	<p>Affiches : déposées à J-20 dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier.</p> <p>Distribution de tracts dans 7.550 boîtes aux lettres du territoire de projet et quartiers périphériques, et dans les commerces.</p> <p>Publicité : annonces publicitaires dans le journal Sud Ouest (format : H 148 mm sur L 97 en noir et blanc). Parution les 18, 19 et 21 juin 2011, dans l'édition Bordeaux rive gauche.</p> <p>Internet : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-euratlantique.fr, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr</p> <p>Emailing : envoi aux 230 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation.</p>

Supports mis à disposition	
	Un diaporama powerpoint présentant la thématique qui structurera le travail en sous-groupes (réunion plénière). Sur chaque table : - Une carte des domaines - Une carte de la programmation - Une image du plan guide
Compte rendu	
	Disponible en téléchargement PDF et en lecture virtuelle sur le site internet de l'établissement public : www.bordeaux-auratlantique.fr

ATELIER DE CONCERTATION - BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Mercredi 28 septembre 2011	
Lieu : Centre d'animation Bordeaux Sud / Carle Vernet	
Nombre de participants : 60	
Ordre du jour :	
	<p>1 Introduction en salle plénière :</p> <p>1.1 Rappel des précédents ateliers et annonce d'une version 1 du plan guide : Le projet d'ensemble et ses finalités Les domaines (déplacements, mixité, nature) La durabilité du projet Saint-Jean Belcier (Présentation des groupes de travail : les énergies, la nature dans la ville, l'habitat et les mixités...)</p> <p>1.2 Vers un quartier durable Les enjeux et les ambitions d'une transformation durable du quartier Saint-Jean de Belcier Les opportunités / les contraintes (état initial du site) Les atouts du projet / les difficultés (état projeté) Quelles énergies demain ? Quels paysages et quel rôle pour la nature ? Quelle mixité ? Comment gérer les nuisances et les risques ?</p> <p>1.3 Echanges avec la salle</p> <p>2 Travail en atelier, sous forme de 3 groupes de réflexion : Les énergies dans le quartier Saint-Jean Belcier Introduction : "Le mix énergétique" : bilan, mots clés, ressources locales...</p> <p>L'environnement dans la ville Introduction : rôle de la nature (climat, paysage, biodiversité, infiltration...), trame verte (végétalisation et espace public), trame bleue (l'eau en surface, le sous-sol, le fleuve, l'assainissement...)</p> <p>Les mixités (sociales, fonctionnelles...) Introduction : enjeux et ambitions de la mixité, les mixités d'usages et la programmation (commerces, bureaux, équipement, logements...)</p>
Modalités d'invitation :	
	<p>Affiches : dépose à J-20 dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier.</p> <p>Distribution de tracts dans 7.550 boîtes aux lettres du territoire de projet et quartiers périphériques, et dans les commerces.</p> <p>Publicité : Annonces publicitaires dans le journal Sud Ouest (format : H 148 mm sur L 97 en noir et blanc). Parution des 23,24 et 26 septembre, dans l'édition Bordeaux rive gauche.</p> <p>Internet : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-auratlantique.fr, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr</p> <p>Emailing : envoi aux 250 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation</p>
Supports mis à disposition	
	<p>Un diaporama powerpoint présentant les premières adaptations du plan guide et « Le projet au regard du développement durable » (réunion plénière) Un diaporama powerpoint d'introduction sur le « cœur de ville mixte et intense » Un diaporama powerpoint présentant « Les énergies dans St Jean Belcier » Un diaporama powerpoint présentant « Le développement durable » Le compte rendu du précédent atelier de concertation (29 juin 2011)</p>

Compte rendu

Disponible en téléchargement PDF et en lecture virtuelle sur le site internet de l'établissement public : www.bordeaux-euratlantique.fr

III - L'exposition publique

EXPOSITION DU CONCOURS D'URBANISME « BORDEAUX SAINT-JEAN BELCIER »

Date : du vendredi 1er avril au dimanche 29 mai 2011

Lieu : arc en rêve centre d'architecture bordeaux

Nombre de participants : 5393 visiteurs (dont 902 durant la nuit des musées) et 75 lors des visites guidées publiques

Synthèse :

1° L'exposition :

Réalisée et accueillie par arc en rêve centre d'architecture, en collaboration avec l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique, l'exposition présentait le projet pour Bordeaux Saint-Jean Belcier, premier concours d'urbanisme sur ce secteur et premier territoire entrant en phase opérationnelle au sein de l'Opération d'Intérêt National de Bordeaux Euratlantique.

Afin de mieux faire comprendre au public les enjeux de cette opération et d'éclairer le visiteur sur le choix du jury, l'exposition proposait une approche du contexte et de la démarche engagée par Bordeaux Euratlantique ainsi qu'une lecture des quatre propositions, complétée par le portrait de chacune des équipes.

Tandis que la première salle présentait les trois projets non retenus, la seconde salle de la galerie blanche d'arc en rêve était consacrée au projet lauréat : celui de l'équipe Reichen et Robert & Associés.

Le projet lauréat s'accorde sur le temps long avec une démarche de programmation itérative, il a l'ambition de domestiquer la nature et les déplacements en appelant à l'éco-responsabilité de l'ensemble des acteurs. Ce projet porté par l'EPA recycle le patrimoine, convoque l'architecture contemporaine et accueille les temporalités du quotidien et le rythme du monde des affaires.

Trois regards singuliers d'artistes photographes donnaient à voir la réalité sensible du territoire de Saint-Jean Belcier, un territoire habité, un territoire d'aujourd'hui.

Cette exposition a accueilli un public nombreux et largement diversifié, des plus petits aux plus grands, des habitants du quartier Saint-Jean Belcier aux professionnels de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage, maîtres d'ouvrage et maîtres d'oeuvre.

Rythmée par les visites commentées pour le grand public du mercredi soir qui ont été reçues avec enthousiasme, l'exposition a permis d'accompagner de nombreux groupes spécifiques dans le cadre de visites plus ciblées.

2° Les Visites commentées :

- 2 visites grand public menées par arc en rêve les mercredis 18 et 25 mai (25 personnes)
- 4 visites menées par Bordeaux Euratlantique (dont une délégation de la ville de Roubaix et une avec les enfants de l'association Astrolab) les 11, 17 et 18 mai. (50 personnes)
- L'équipe Marketing et Communication du Crédit Agricole Aquitaine / 15 avril / 4 personnes
- Une association regroupant des professionnels de l'immobilier, dont le Directeur du développement Aquitaine, BNP Paribas Immobilier / 27 avril / 24 personnes
- La direction de l'architecture du Conseil Général de la Gironde / 06 mai / 4 personnes
- Le service "aménagement et promotion" de Gironde Habitat / 18 mai / 4 personnes
- L'équipe développement de Nexity dont le Directeur général / 20 mai / 5 personnes
- Le CAUE des Hauts de Seines, en voyage d'études / 28 mai / 30 personnes
- Délégation de Saint-Pétersbourg : M. Bourenine, Membre du Gouvernement de Saint-Pétersbourg et Président du Comité des Finances / 31 mai
- Des élus et conseillers de la communauté d'agglomération de Courtrai (Belgique) / 3 juin / 24 personnes
- Des groupes scolaires (le collège Cassagnol à Bordeaux, l'EREA de Saintes, le BTS aménagement Legta Pau Montardon)

Modalités d'invitation :

Affichettes : affichage sur l'espace public (120 x 180 cm) et dépôt dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier.

Distribution de tracts un millier dans les commerces et services publics.

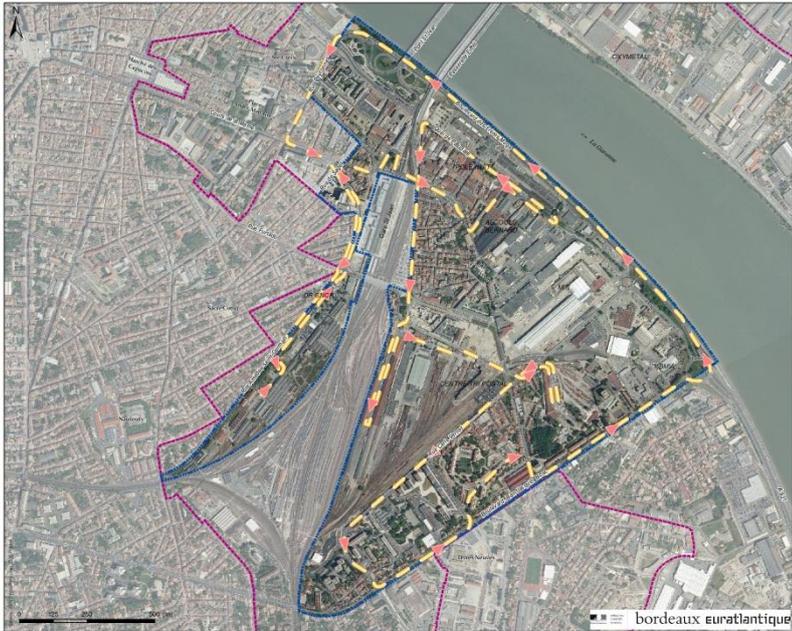
Publicité : Annonce publicitaire dans le journal Sud-Ouest édition Bordeaux rive gauche (format : H 66 mm sur L 248,5 mm quadrichromie).

Internet : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-euratlantique.fr et de www.arcenreve.com, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr

Emailing : envoi aux 100 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation.

	3 envois aux 3500 personnes inscrites à la base de données d'Arc en rève
Supports mis à disposition	
	Une exposition de 4 semaines Distribution d'un catalogue de l'exposition Distribution de la plaquette de l'OIN

IV - Les visites point de vue

VISITE POINT DE VUE - BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Samedi 20 novembre 2010	
Lieu : au cœur du territoire de projet	
Nombre de participants : 68	
Ordre du jour : Visite des grands axes du projet	
	<p>1° visite du territoire en bus ou en vélo Parcours de 10 h à 12 h :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Amédée Saint Germain (point de départ) 2. Impasse Séglère (Halle Debat-Ponçan et boulevard des Frères Moga). 3. Zone ferroviaire d'Armagnac  <p>3.</p> <p>2° Bordeaux Saint-Jean Belcier depuis le fleuve : Parcours en bateau, de 14 h à 16 h : Le projet Saint-Jean – Belcier et l'Opération d'Intérêt National</p> <p>Embarquement et débarquement sur la rive droite au ponton de la Benauge, à Bordeaux, à côté du Café du Port.</p> <p>Le bateau se déplace et stationne en plusieurs points entre le pont de pierre et le pont François-Mitterrand. Présentation du projet depuis le pont du bateau.</p> <p>Sujets présentés durant cette journée de visite</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Amédée Saint Germain 2. Façade de la gare 3. Pont en U 4. Paludate 5. Impasse de la Séglère 6. Rue des Terres de Borde 7. Triangle Armagnac 8. Rue Armagnac 9. Gattebourse

	<p>10. Carle Vernet 11. Terres Neuves 12. Jean Jacques Bosc 13. Voie sur Berges 14. Sainte Croix</p>
Modalités d'invitation :	
	<p><u>Annonce</u> : lors de la réunion publique du 12 octobre 2010 <u>Internet</u> : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-euratlantique.fr, <u>Mailing</u> : envoi d'un courrier aux inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation</p>
Support mis à disposition :	
	La plaquette de l'Opération d'Intérêt National

VISITE POINT DE VUE - BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER	
Date : Samedi 4 février 2012	
Lieu : au cœur du territoire de projet	
Nombre de participants : 110	
Ordre du jour : présentation in situ du plan guide adapté	
	<p>1. Accueil devant le site de la future « Maison du projet ». Présentation de la « Maison du projet », son rôle, le plan, le planning...</p> <p>2. Domaine d'Armagnac Les 2 bus pénètrent sur le site ferroviaire d'Armagnac avec, à leur bord, les participants et les accompagnateurs SNCF. L'arrêt se fait en cœur de site. présentation des futurs aménagements, de la programmation les logements, du projet de pont au-dessus des voies ferrées</p> <p>3. Domaine Amédée St Germain Présentation du futur pôle d'affaire, de la réhabilitation des anciens dépôts de la SNCF, de l'aménagement d'un espace vert, du projet de pont au-dessus des voies ferrées...</p> <p>4. Domaine de Brienne Les 2 bus repartent en direction de la gare, pour accéder au quai de Brienne Présentation du projet du «Jardin d'Ars », du futur pôle santé, du futur groupe scolaire, et du futur aménagement des quais, avec la piscine... etc</p>
	
Modalités d'invitation :	
	<u>Affiches</u> : dépôt à J-20 dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier.

	<p>Distribution de tracts dans les commerces, les bâtiments publics (crèche, maire de quartier) et locaux associatifs du quartier.</p> <p>Internet : actualité sur la page d'accueil du site internet www.bordeaux-auratlantique.fr, relais sur les sites internet : www.bordeaux.fr et participation.lacub.fr</p> <p>Emailing : envoi aux 350 inscrits à la base de données des personnes souhaitant être informées de la concertation</p>
Supports mis à disposition	
	<p>Un carnet de visite, avec des plans issus du Plan guide</p> <p>La plaquette 2012 de l'Etablissement Public d'Aménagement</p> <p>Les actes 2011 de la concertation « Bordeaux Saint-Jean Belcier »</p>
Compte rendu	
	<p>Disponible en téléchargement PDF et en lecture virtuelle sur le site internet de l'établissement public : www.bordeaux-auratlantique.fr</p>