

DELEGATION DE Monsieur Jean-Louis DAVID

D-2019/81

Exonération d'occupation du domaine public pour les commerces sédentaires et non sédentaires impactés par le mouvement social des "gilets jaunes"

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Depuis le samedi 24 novembre 2018 et alors que la fin de l'année représente une période particulièrement importante pour le commerce bordelais, les actions menées par le mouvement des « gilets jaunes » ont fortement impacté l'activité économique.

La chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux a estimé que les manifestations ont entraîné une baisse du chiffre d'affaires des enseignes situées dans les rues piétonnes et notamment la rue Sainte Catherine de 30 %.

Lors du dernier week-end avant Noël, la Ville a pris la décision d'ouvrir gratuitement la place des Quinconces au stationnement les samedi et dimanche, pour permettre à la population bordelaise d'accéder au centre-ville afin de faire leurs achats.

Dans ces conditions et dans un contexte très exceptionnel, une remise gracieuse des droits d'occupation du domaine public dans le périmètre impacté par les manifestations est demandée selon le plan en annexe correspondant à deux mois d'exercice pour les commerçants sédentaires et pour les commerçants non sédentaires du marché du samedi sur la place Saint Michel.

Elle sera appliquée sur la facturation 2019 à venir.

En raison des mêmes motifs, les dates de la braderie d'hiver ont été modifiées. Elle a lieu du mercredi 6 au vendredi 8 février 2019 et les commerçants participants seront exonérés.

Le montant de ces exonérations s'élève à environ 250 000 euros.

Je vous propose, Mesdames, Messieurs, compte tenu des motifs évoqués d'autoriser Monsieur le Maire à consentir ces exonérations.

ADOpte A L'UNANIMITE

M. le MAIRE

Avant de céder la parole à Jean-Louis DAVID, vous dire combien notre ville souffre, au même titre que d'autres villes françaises, depuis maintenant 19 samedis, 20 samedis. De nouvelles dispositions ont été prises samedi dernier en accord avec l'État, et la Préfecture pour sanctuariser et sécuriser un certain nombre de nos rues, et pas simplement la Place Pey Berland comme je l'ai entendu, mais un certain nombre de nos rues commerçantes. Le dispositif a bien marché ce week-end, et j'en profite pour rendre hommage aux services de la Ville, bien évidemment, mais aux services aussi de la Préfecture, et l'étroite collaboration que nous avons avec les services de Police, et rendre hommage à la patience, le professionnalisme et à la sérénité des forces de police qui sont exemplaires depuis maintenant un certain nombre de samedis.

Il n'en demeure pas moins que nos commerçants souffrent, sont pratiquement à bout maintenant de leur patience, pour le coup, et de leur patience économique et sociale. Et quand on parle de commerce ou d'activité hôtelière, de restauration, il y a des hommes et des femmes derrière. Moi, j'ai reçu la Présidente du Tribunal de commerce, la semaine dernière, qui me dit que l'on aurait entre 25 et 30 % d'entreprises, commerçants ou petites entreprises, qui sont au bord de la défaillance. En l'espace de trois mois, il y a eu autant de demandes de mise sous protection qu'en une année d'exercice en 2018. Donc, l'heure est grave pour nos commerçants. Tout ce qui peut être fait, et nous y participons activement, pour soutenir nos commerçants et nos acteurs économiques du territoire, on le fait. On a voté, vendredi dernier, au Conseil d'agglomération, un dispositif où il y a 500 000 euros qui proviennent de l'agglomération. La Région a voté 2 millions d'euros, il y a quelques jours. L'État a pris des dispositions en termes de moratoires, d'échelonnements et de dettes fiscales, et de dettes sociales. Bruno LE MAIRE a franchi un pas supplémentaire, mercredi dernier. Moi, je l'avais vu le matin pour un autre dossier et l'après-midi, il a annoncé qu'au cas par cas, des mesures d'exonération en termes de charges sociales et de charges fiscales pourraient être étudiées. Et moi, je veux amplifier ce mouvement. Avec François BAROIN, et Jean-Louis MOUDENC, nous allons peser auprès de l'État pour que des mesures carrément d'exonération soient possibles pour les cas les plus difficiles de nos commerçants. Il n'y a pas de raison que quand il y a une catastrophe naturelle, un dégât majeur, d'autres corps de l'activité soient indemnisés et que là, on ne soit que sur de l'accompagnement.

Ce qui sera important, cela sera - et j'imagine que Maribel BERNARD aura l'occasion d'en parler - c'est la sortie de ces samedis et de ces Gilets jaunes, et d'être en mesure d'accompagner un retour de nos concitoyens qu'ils soient de Bordeaux même ou de l'extérieur dans les rues commerçantes du samedi. En l'espace de 4 mois, beaucoup d'habitudes de consommation ont changé. Quand vous allez sur les parkings des grandes surfaces à l'extérieur de la ville, le chaland est présent. Il ne faudrait pas qu'il y ait une perte d'habitude, que la vente numérique et par correspondance ait pris le pas aussi sur une activité majeure de notre ville.

S'agissant de nos compétences propres sur la Ville de Bordeaux, nous allons donc proposer, encore une fois, une exonération des droits de place sur la ville, mais je laisse Jean-Louis DAVID nous en parler.

M. J-L. DAVID

Monsieur le Maire, mes chers collègues, je ne rajouterai pas grand-chose sur le contexte lui-même. Simplement, de façon un petit peu technique et efficacement en matière de trésorerie, nous proposons une exonération à hauteur de deux mois des droits de plaçage pour les commerçants sédentaires et non-sédentaires. Je rappelle également que la Braderie d'hiver dont nous avons modifié les dates pour qu'elle n'ait pas lieu un samedi a également fait l'objet d'une exonération des droits des places des commerçants. Le montant du manque à gagner de la collectivité sur ce sujet est environ de 250 000 euros. J'associe à cette délibération le travail que nous avons effectué avec mes collègues Laurence DESSERTINE et Maribel BERNARD, notamment sur le périmètre très large que nous avons organisé, de façon à ce que tous bénéficient de l'exonération en question.

M. le MAIRE

Madame BERNARD, et puis je donnerai la parole à Madame AJON.

MME BERNARD

Merci beaucoup Monsieur le Maire. Vous avez tout dit sur ce que nous avons déjà fait. Donc, j'aimerais parler d'une part de la journée de guichet unique que nous allons organiser pour permettre aux commerçants de venir

ici à la Mairie, ainsi qu'un peu plus tard à la CCI pour les aider, et pouvoir concrètement ensemble remplir les dossiers d'indemnisation et les dossiers d'aide dont ils auront besoin. Donc, cela, c'est très important pour eux. Et nous irons au cas par cas, si c'est nécessaire, dans les commerces. Mais une journée de guichet unique que vous avez demandé et qui va être organisée.

Ensuite, j'aimerais revenir sur le plan de relance parce qu'il faut bien que l'on parle de la suite des Gilets jaunes. L'attractivité touristique aussi sera mise à mal, et ce n'est pas Stephan DELAUX qui va me démentir là-dessus. Nous aurons besoin que les gens reviennent dans la ville. La Ville va répondre à un appel à projets de l'État qui va nous permettre d'organiser un plan pour l'accessibilité, les animations et la communication pour que tout le monde retrouve le chemin de nos commerces dans le centre-ville. Et nous travaillons ceci avec toutes les Chambres consulaires, et avec les associations de commerçants. J'aimerais rendre hommage aussi à la Ronde des Quartiers qui a fait un très gros travail, comme vous Monsieur le Maire, et comme Alain JUPPÉ de lobbying auprès du Ministère des Finances, et aussi de soutien au quotidien dans les commerces de la ville comme je l'ai fait moi-même en allant les voir avec Laurence DESSERTINE. Merci beaucoup.

M. le MAIRE

J'associe à ces remerciements d'ailleurs, toutes les associations de commerçants quelles qu'elles soient à l'échelle territoriale, mais c'est vrai que la Ronde des Quartiers a ... (N. Florian ne finit pas sa phrase)

Autre chose que je voudrais préciser : on va travailler dans les heures qui viennent pour proposer à la Préfecture qu'il y ait un itinéraire indiqué pour celles et ceux qui veulent manifester le samedi. La complexité de tout cela, c'est que l'on n'a pas d'interlocuteurs, que les manifestations ne sont pas déclarées, mais qu'au moins on puisse proposer à celles et ceux qui veulent manifester un itinéraire qui n'impacte pas et qui ne pénalise pas le centre-ville. Qu'ils soient visible, je l'entends, mais que cela ne soit pas en centre-ville. Après, ils viendront ou ils ne viendront pas, mais au moins on aura proposé un itinéraire.

Emmanuelle AJON.

MME AJON

Monsieur le Maire, chers collègues, nous ne pouvons qu'être favorables à cet accompagnement aux commerces de proximité et indépendants bordelais, permettant aussi, il faut le rappeler, de maintenir de l'emploi local, et c'est aussi à tous ces salariés que nous accompagnons ainsi que nous pensons. Cependant, nous avons un point qui nous questionne, c'est le choix du périmètre d'indemnisation, en particulier pour les commerces non sédentaires et le choix de ne pas ouvrir jusqu'aux Capucins et de savoir si ces commerçants n'auraient pas aussi besoin de cet accompagnement.

Parallèlement, nous reformulons ce que nous avons positionné comme proposition au Conseil de Métropole, mais nous voyons qu'une partie a été reprise, qui est le plan d'agilité administrative complètement nécessaire à long terme et de façon plus générale d'accompagnement aux commerces. Pour parler avec de nombreux commerces indépendants, les aides ponctuelles sont bien sûr nécessaires, mais elles arrivent souvent et malheureusement très tard et trop tardivement quand ceux-ci sont en grande difficulté. Ce n'est pas des aides pécuniaires et financières qu'ils souhaiteraient, mais bien souvent ils préféreraient un accompagnement à la complexité administrative. Ce que vous allez faire en ouvrant sur une journée entière, et que vous avez l'air de vouloir proposer. Je pense que cela ne doit pas s'arrêter à cette journée et à cette crise, mais doit être une facilité qui doit leur être proposée et, en particulier, aux petits commerces indépendants que nous soutenons tous et qui répond aujourd'hui au commerce durable et de proximité, aux circuits courts que nous recherchons en type de consommation, et c'est donc une facilité administrative de pouvoir joindre toutes les administrations de la ville, mais aussi d'État à des heures où ils ne sont pas dans leurs activités, qui ne sont pas celles proposées par nos administrations classiquement. Des dossiers qui sont parfois d'une complexité vraiment importante et qui demandent un temps considérable d'accompagnement qu'ils n'ont pas à proposer. Donc, je vous propose que nous travaillions sur une facilitation administrative, et un plan d'agilité administrative pour accompagner durablement le commerce indépendant bordelais. Merci à vous.

M. le MAIRE

Merci. Juste préciser que pour Les Capucins, c'est le délégataire qui touche la redevance. Là-dessus, nous on ne peut pas trop... (N. FLORIAN ne finit pas sa phrase). Avant de céder la parole, peut-être Pierre HURMIC, et après Stephan DELAUX, Maribel.

Pierre HURMIC.

M. HURMIC

Oui, merci Monsieur le Maire. Quelques mots. D'abord pour dire que nous approuvons l'intervention que vient de faire Emmanuelle AJON. C'est vrai, je pense, que beaucoup de petits commerçants sont en attente de ce rôle de facilitateur face à des organismes publics et parapublics qui ne sont pas toujours très faciles à persuader du contexte économique préoccupant qu'ils ont connu particulièrement ici à Bordeaux, ces derniers samedis.

Deuxième réflexion que je souhaiterais faire également, mais vous pourrez sans doute me répondre facilement, Monsieur DAVID. J'ai sous les yeux la carte du périmètre d'exonération. Je pense que c'est difficile à établir un périmètre d'exonération. Ce périmètre-là, je pense que vous avez eu du mal à l'établir, mais j'aimerais vous demander pourquoi est-ce que vous l'avez, par exemple, arrêté Place de la Victoire ? Soudainement, il s'arrête sur la Place de la Victoire. Je pense qu'il y a des commerces riverains de la Place de la Victoire, pas ceux vers la gare, mais les autres qui ont également subi ces turpitudes économiques des samedis, des samedis après-midi. De même, Place Gambetta, cela s'arrête sur la Place Gambetta. Vous avez derrière la Place Gambetta, des rues comme la Rue Georges Bonnac qui sont des rues très commerçantes, et je suis persuadé que les commerçants de la Rue Georges Bonnac ont été très impactés par ces samedis turbulents, et je vois qu'ils sont hors périmètre. Peut-être que vous avez des explications à nous fournir, mais c'est vrai que c'est un peu le risque de ces périmètres qui sont tracés un peu au cordeau sur un plan de la ville. Certains commerçants doivent se sentir un peu exclus alors qu'ils sont, eux aussi, concernés par la situation économique. Merci.

M. le MAIRE

Pour le coup, il n'y a pas de volonté d'exclure. C'est toujours le même débat de l'épaisseur du trait : ou on fait une mesure sur toute la ville ou on concentre sur un périmètre. Alors j'entends ce que vous dites, mais il arrive un moment où il faut bien qu'il y ait une frontière de prise en compte.

S'agissant de toutes ces rues à l'Ouest de la Place Gambetta, je rappelle quand même que tant le tram que l'accès au Parking Mériadeck étaient ouverts le samedi, et que c'était tout un secteur où il pouvait y avoir une déambulation commerciale.

Monsieur JAY.

M. JAY

Monsieur le Maire, chers collègues, les entreprises et particulièrement les commerces du centre-ville souffrent du mouvement des Gilets jaunes, je le regrette, bien sûr. Nous soutenons ce mouvement au moins pour sa partie révolte fiscale contre la taxe carbone, bien sûr, mais aussi contre l'excès de dépenses publiques qui stérilise notre économie et qui prive la population de son pouvoir d'achat. Il est ici question d'une remise gracieuse de droit d'occupation du domaine public dans le périmètre impacté par les manifestations correspondant à deux mois d'exercice. Là, j'ai une question : pourquoi deux mois ? À mon avis, il serait plus judicieux de baisser la taxe foncière des entreprises, une mesure simple qui ne demande aucun travail administratif supplémentaire, aucun dossier pour les entrepreneurs ou les commerçants, et dont l'effet serait effectivement de compenser le manque à gagner dû aux manifestations des Gilets jaunes qui n'impactent pas que les entreprises du périmètre. Annoncer que nous baissions la taxe TFE sur les entreprises serait un bon coup de publicité pour notre collectivité. Le sujet a, bien sûr, été un peu défloré puisque le Maire de Talence vient de l'annoncer, mais ce serait pour le nouveau Maire de Bordeaux une façon de marquer sa rupture avec le passé. Je vous rappelle qu'il y a quelques semaines ici Alain JUPPÉ, pour répondre à nos demandes de modération fiscale, répondait de façon un peu péremptoire que c'était impossible. Non, c'est possible, et j'espère que Nicolas FLORIAN comprendra que c'est même nécessaire.

M. le MAIRE

S'agissant de la fiscalité économique, non, le Maire de Bordeaux ne peut rien faire, et le Président de l'agglomération non plus. Et quand j'ai entendu, à un moment ou à un autre, le représentant de l'État dire que des

exonérations pourraient se faire par le biais de la CFE, oui, bien sûr, c'est la collectivité, c'est l'EPCI qui l'encaisse. Donc, après, s'il y a une mesure de compensation ou de dégrèvement, pourquoi pas, mais ce n'est pas nous qui pouvons l'appliquer d'autorité au cas par cas. Ou il y a une exonération pour tout le monde ou... Après, cela ne peut se faire qu'au niveau de l'État, et c'est le sens de nos démarches avec Jean-Luc MOUDENC et François BAROIN auprès de Bruno LE MAIRE et de Gérald DARMANIN pour étudier ce genre de dispositif, mais il faut que l'on soit compensés des dégrèvements, s'il doit y en avoir un, des exonérations.

Stephan DELAUX.

M. DELAUX

Monsieur le Maire, rapidement, l'impact sur les commerces est évidemment flagrant et nous le traitons ici aujourd'hui. Il y a également des dégâts généraux qui sont faits sur la destination France et sur la destination Bordeaux, le commerce bénéficiant, lui aussi, de l'attractivité touristique. D'ores et déjà, nous avons des impacts en particulier sur l'hôtellerie et les professionnels du tourisme qui sont très nets. Nous avons aussi d'ores et déjà la demande évidemment de professionnels qui demandent quelles sont les mesures que nous imaginons pour leur venir en soutien financièrement, au moins pour les plus touchés. Nous aurons, bien sûr, à regarder cela de près.

Je voulais simplement souligner que le commerce se voit énormément et en particulier ces images terrifiantes, mais il y a toute une filière qui est concernée. Il y aura besoin, en effet, comme l'a dit Maribel, d'un plan de relance très important, non seulement à Bordeaux, mais bien sûr au niveau national, le moment venu. Pour autant, nous devons aussi être proches de l'ensemble de cette filière économiquement très importante.

M. le MAIRE

Merci. Madame BERNARD.

MME BERNARD

Juste pour vous dire que, tout à l'heure, j'avais oublié de citer le partenaire de l'UMIH qui est l'Union des métiers de l'hôtellerie et de la restauration qui est très important et qui travaille beaucoup avec nous, aujourd'hui.

Et j'aimerais répondre à Madame AJON sur deux choses, c'est que nous avons déjà commencé à travailler sur la simplification avec les commerçants et les petits commerces. Vous savez que j'y suis très attachée. Jean-Louis DAVID a passé plusieurs délibérations en ce sens, notamment l'exonération de la taxe d'enseigne de moins de 7 m². Et d'autre part, j'aimerais rendre hommage ici à toute l'administration qui est toujours extrêmement disponible pour répondre à tous les commerçants quand ils demandent des modifications de façade. Ils sont toujours très disponibles, et je pense que l'on a déjà commencé, nous, ce travail-là en interne. J'aimerais aussi rajouter que la Ronde des Quartiers a fait un livret très complet qui nous donne toutes les étapes qu'il faut quand on a besoin de... ou quand on démarre un commerce à Bordeaux. Merci beaucoup.

M. le MAIRE

Monsieur FELTESSE.

M. FELTESSE

Oui, Monsieur le Maire, chers collègues, nous avons déjà eu en partie ce débat vendredi dernier au Conseil métropolitain. Moi, je serais demandeur, compte tenu de la situation d'urgence, que lors de chaque Conseil municipal, vous nous fassiez un petit point sur le nombre de dossiers déposés et sur le nombre de dossiers acceptés. J'explique pour deux raisons. Première raison, on sait bien que beaucoup de commerces indépendants sont réticents à ce qu'ils appellent de la paperasserie. Donc, il faut que l'on soit totalement réactifs. Et deuxièmement, vous avez rappelé la délibération du mois de mars, Monsieur le Maire, du Conseil régional, on est parti sur 2 millions d'euros, 30 %. Peut-être que 30 %, c'est trop important, et donc que l'on puisse ajuster au fur et à mesure les choses parce que là, il y a vraiment un compte à rebours infernal qui est parti pour l'ensemble des commerçants avec lesquels nous discutons.

M. LE MAIRE

Merci de votre intervention. J'ai eu l'occasion d'échanger brièvement avec Alain ROUSSET sur l'idée de converger sur le seuil. Bordeaux Métropole, c'est 20 %, la Région, c'est 30. Il y a peut-être une harmonisation pour que cela soit plus lisible.

Jean-Louis DAVID.

M. J-L. DAVID

Quatre précisions à mon tour.

D'abord, pour dire à Monsieur JAY que nous agissons dans le périmètre de nos compétences, c'est-à-dire qu'en l'occurrence nous avons une compétence sur le droit de plaçage. La commande du Maire, c'est d'exonérer les commerçants du droit de plaçage. On vous propose de le faire, et si d'autres veulent bien venir au secours d'exonérations des différentes taxes, c'est avec plaisir.

Deuxièmement, le périmètre, il est ce qu'il est, Pierre. Forcément, c'est compliqué, mais je crois que le Maire et le Conseil municipal n'auront pas de retenues à ce que l'on examine des cas particuliers qui seraient à la frontière de tel ou tel trait dont on sait qu'administrativement il peut poser questions. Dans un premier débat que nous avons eu, seul l'hyper-centre qui avait été très impacté par les Gilets jaunes était concerné. On l'a étendu à beaucoup plus loin, et je pense que l'on peut étudier tout cela.

Et pour Madame AJON, les Capucins sont dans le périmètre. OK ? Donc, il n'y a pas de difficulté par rapport à cela.

M. le MAIRE

Oui, moi, je suis du même avis que Jean-Louis. On ne va pas rester sur une lecture très froide des périmètres. Si, en frontière, il y a des commerçants ou des activités qui sont en grande difficulté que l'on puisse y répondre. En tout cas, moi, je veux remercier le travail qui a été entrepris par Maribel, Jean-Louis, et Laurence, notamment d'aller à l'encontre de nos commerçants, de les aider, de les accompagner. Stephan, pareil. Cela a mis peut-être un peu de temps, c'est la longueur administrative, mais en fait, on a quand même tous les dispositifs.

Monsieur JAY.

M. JAY

Oui, Monsieur le Maire, pourquoi deux mois ? Pourquoi deux mois ? Pourquoi pas la durée du mouvement ?

M. le MAIRE

On commence comme cela, et si on s'aperçoit qu'il faut continuer, on continuera.

Je soumetts au vote. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Qui est pour ? Adopté à l'unanimité. Point suivant.

MME MIGLIORE

Délibération 82 : « Dénomination de voies et d'espaces publics. »

D-2019/82

Dénomination de voies et d'espaces publics

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

En début d'année, les membres de la commission de viographie ont examiné deux nouvelles dénominations concernant une école et un groupe scolaire.

Suite à ces travaux, le Maire propose :

Quartier 1 – Bordeaux Maritime :

La direction et l'équipe enseignante de l'école **LABARDE** située dans le quartier de Bacalan, 156 avenue de Labarde, les parents d'élèves et les associations du quartier, ont exprimé le souhait de **changer le nom de l'école pour la dénommer Ecole Anne SYLVESTRE**, avec l'accord de l'artiste, chanteuse pour adultes et pour enfants née le 20 juin 1934 à Lyon, contactée par l'intermédiaire de son biographe qui réside à Bacalan.

Cet établissement scolaire souffre d'une image négative et d'une « mauvaise réputation » liées à son nom, à une histoire parfois douloureuse et profondément ancrée, situation qui n'a plus lieu d'être dans un quartier qui se transforme.

L'école Labarde participe au programme Réseau d'éducation prioritaire renforcé (REP +) visant à réduire l'impact des inégalités sociales et économiques sur la réussite scolaire. Elle bénéficie également du Réseau d'aides spécialisées aux élèves en difficulté (RASED) destiné à apporter une aide renforcée aux enfants en difficulté au sein des écoles maternelles et des écoles élémentaires. Aussi, la nouvelle identité dont souhaite se doter l'école se construit parallèlement à la refondation de l'éducation prioritaire, en appui du dispositif dont bénéficie l'école dans le cadre du Pacte de cohésion sociale et territoriale de la Ville.

Ce changement de nom s'inscrit dans un processus pour « faire peau neuve », engagé depuis quatre ans, afin d'améliorer en profondeur le climat scolaire entre tous les usagers et de valoriser l'ensemble des actions pédagogiques qui sont menées pour permettre aux parents de se reconnecter avec l'institution, et en miroir faciliter le lien des enfants à l'établissement ; pour faire de cette école un lieu d'éducation pour tous, ouvert aux parents et aux habitants du quartier.

L'école LABARDE est aujourd'hui un lieu d'apprentissage pour les enfants ainsi que pour leurs parents avec différents types d'ateliers animés par les acteurs associatifs et les parents d'élèves eux-mêmes, sur les thématiques de l'alphabétisation, l'informatique, la nutrition et la santé, le théâtre, le jardinage, ... pour une culture commune et partagée, pour faire en sorte que la réussite des élèves et leur épanouissement soit autant possible qu'ailleurs.

De son côté, la Ville a également encouragé ce processus d'évolution de l'école en engageant un vaste chantier de rénovation des bâtiments.

Dans ce contexte, le nom d'Anne SYLVESTRE fait l'objet d'un consensus « entre petits et grands », son répertoire crée un pont entre les générations. D'ailleurs, les enseignants ont entrepris de faire vivre ses textes dans un projet de chorale en lien avec le Conservatoire de Bordeaux, l'artiste elle-même étant partie prenante de cette aventure, dès lors que cette dénomination sera actée.

Quartier 6 - Bordeaux Sud

La Ville de Bordeaux, l'EPA Bordeaux Euratlantique et Bordeaux Métropole construisent le 1er groupe scolaire de la ZAC Bordeaux St Jean Belcier, initialement dénommé Groupe Scolaire Brienne, et qui accueillera les enfants des quartiers du Jardin de l'Ars et de Gattebourse dès la rentrée de septembre 2019.

Il sera situé rue du Jardin de l'Ars et comprendra une école maternelle de 5 classes, une école élémentaire de 9 classes et une salle polyvalente de 140m².

Il s'agit de changer le nom de ce nouveau groupe scolaire en lui attribuant le nom de Simone VEIL, en hommage à celle qui fut la première femme Présidente du Parlement Européen et une grande figure française. De plus, ce groupe scolaire sera situé à proximité du futur pont qui portera le même nom.

En mars 2018, la Ville a sollicité les élus du Conseil Municipal des Enfants (CME), afin qu'ils réfléchissent au nom du nouveau Groupe Scolaire Brienne. Ainsi, les enfants ont sollicité leurs camarades de classe et les enseignants des 22 écoles participantes au dispositif du CME afin de recueillir leurs propositions.

Les jeunes élus ont travaillé en différents groupes autour du nom du nouvel ensemble scolaire à partir des informations qui leur ont été données concernant l'environnement du quartier, afin de situer géographiquement l'école, et dans le cadre d'une réflexion autour de personnalités célèbres.

Si ces propositions vous agréent, Mesdames et Messieurs, je vous demande de bien vouloir les adopter.

ADOpte A L'UNANIMITE

M. le MAIRE

Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Monsieur le Maire, chers collègues, « Dénomination de voies et d'espaces publics » avec, dans deux quartiers, deux groupes scolaires qui ont souhaité... pour le premier, à l'École LABARDE, la dénomination de l'école Anne SYLVESTRE. C'est une démarche qui a été effectuée à la demande de la communauté éducative sous l'œil à la fois d'Alexandra SIARRI et d'Emmanuelle CUNY avec l'accord de Monsieur NJIKAM. Dénommer l'École LABARDE, ce qui était un peu, d'après ce que j'ai compris, quelque part, avec une image négative, et une mauvaise réputation pour un choix d'école Anne SYLVESTRE avec l'accord évidemment de l'artiste.

Sur Bordeaux Sud, il s'agit de baptiser le groupe scolaire nouveau en lui attribuant le nom de Simon VEIL, en hommage à la première femme Présidente du Parlement européen, et cela a été, là aussi, une démarche effectuée par les élus du Conseil municipal des enfants qui ont proposé cette dénomination.

M. le MAIRE

Merci. Demande d'intervention. Monsieur JAY.

M. JAY

Monsieur le Maire, chers collègues, c'est bien sympathique de vouloir donner des noms de femmes à nos rues et à nos lieux remarquables, il y a suffisamment de femmes à honorer à Bordeaux pour ne pas être obligés de choisir des personnes encore vivantes. Choisir une artiste de variété, pourquoi pas ? Et dans ce domaine, nous avons une grande artiste bordelaise qui n'a pas son nom de rue, je pense à Georgette PLANA, née à Agen, mais dont la famille s'est installée à Bordeaux, Place de la Victoire, où le restaurant familial existe toujours. Elle a étudié au Conservatoire de Bordeaux. Elle a fait ses débuts à Bordeaux. C'est une grande artiste populaire. Elle mérite que sa mémoire soit conservée. Donc, je voulais vous proposer ce nom.

J'en profite et je réitère ma demande à ce qu'Hélie DENOIX de SAINT-MARC soit également honoré. C'est un Bordelais, un grand résistant, un grand soldat. D'ailleurs, je vous invite à relire ses mémoires, *Les Champs de braise* ou sa *Lettre à la jeunesse*.

Enfin, je voudrais poser une question concernant la sente Frantz FANON. Quelle décision avez-vous prise, Monsieur le Maire ? Je vous rappelle que ce Conseil a voté à l'unanimité sauf deux voix, celle du Rassemblement national et la mienne, contre ce projet. Depuis, suite au tollé suscité par cette annonce, Alain JUPPÉ avait décidé de confier la question de l'opportunité d'honorer Frantz FANON à un collège d'historiens. Qu'est-il sorti de cette consultation ? Je rappelle que Frantz FANON a trahi la patrie et a appelé au meurtre de populations civiles par tous les moyens dont le terrorisme. Enfin, par deux fois, la propre fille de Frantz FANON a publiquement exprimé son opposition à ce qu'un lieu de Bordeaux porte son nom. Oublions ce personnage qui est déjà largement honoré en Algérie, son pays d'adoption.

M. le MAIRE

Monsieur Jean-Louis DAVID.

M. J-L. DAVID

D'abord, sur les propositions que vous faites, je les enregistre. On les transmettra à la Commission Viographie et elles viendront s'ajouter aux 200 propositions que nous avons déjà de dénomination de voie sans aucune difficulté.

Sur le dernier sujet dont vous venez de parler, le Maire de Bordeaux a demandé une expertise historique du sujet porté par Frantz FANON. Nous avons confié cette expertise au Professeur de la Sorbonne, ancien Recteur d'Académie, Monsieur POUSSOU qui nous a rendu son rapport, que nous avons décidé de transmettre à la Commission Viographie prochaine, de façon à solliciter de la Commission Viographie le retrait de la proposition que nous avons effectuée au vu des rapports divers que nous avons. Donc, nous aurons sûrement à en re-débattre ici puisque nous l'avons décidé et, compte tenu de l'expertise qui nous est rendue sur le plan historique, nous

proposerons probablement... la Commission Viographie proposera au Maire et au Conseil municipal de revenir sur la décision que nous avons prise.

M. le MAIRE

Merci. Monsieur NJIKAM sur LABARDE.

M. NJIKAM MOULIOM

Oui, simplement Monsieur le Maire, mes chers collègues, un mot sur LABARDE puisque s'agissant de Frantz FANON, on y reviendra sans doute, et puis on s'élèvera un peu plus. Sur LABARDE, saluer le travail qui a été fait par les associations du quartier, la direction de l'école et toute l'équipe pédagogique, pour honorer effectivement cet artiste, et donner une nouvelle dénomination à cette école. C'est quelque chose à saluer, et s'agissant de vos propositions, on y reviendra.

M. le MAIRE

Merci. Monsieur FELTESSE.

M. FELTESSE

Oui, sur la dénomination de la Rue Frantz FANON, moi je suis assez preneur de l'intégralité du rapport. Depuis, on a les uns et les autres discuté avec beaucoup d'historiens spécialisés de la guerre d'Algérie, y compris à un niveau plus que solide, et cela serait intéressant d'avoir cette discussion.

M. le MAIRE

Sachant que l'on est, là aussi, dans le domaine de l'émotion. De toute façon, ce qui est fait d'un côté ne peut être défait que par la même instance. C'est la commission qui fera une proposition, et je vous ferai moi-même une proposition dans cette instance.

Allez, qui est contre ? Qui s'abstient ? Qui est pour ? Adopté. Point suivant.

MME MIGLIORE

Délibération 83 : « Autorisation unique au titre du Code l'Environnement. Bordeaux Métropole. Projet urbain Bordeaux-Brazza. Enquête publique. Avis du Conseil Municipal". »

D-2019/83

**Autorisation unique au titre du Code l'Environnement.
Bordeaux Métropole. Projet urbain Bordeaux-Brazza.
Enquête publique. Avis du Conseil Municipal.**

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Le projet urbain Bordeaux-Brazza, initié par la Ville de Bordeaux, constitue aujourd'hui une opération d'intérêt métropolitain telle que définie dans la délibération métropolitaine n°2015-745 du 27 novembre 2015.

Bordeaux Métropole a déposé une demande d'autorisation unique auprès de la Préfecture de la Gironde au titre des articles L122-1, L214-1, L411-1 et L411-2, L181-1 du Code de l'Environnement. Il s'agit respectivement d'une autorisation du projet soumis à évaluation environnementale, d'une autorisation au titre de la Loi sur l'Eau notamment pour l'impact du projet situé en zone inondable et d'une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte à plusieurs espèces animales et végétales protégées.

Le quartier Brazza, situé au débouché du pont Jacques Chaban-Delmas en rive droite, en vis-à-vis des Bassins à flot et de la Cité du vin, est un élément stratégique de l'arc de développement durable, colonne vertébrale du projet urbain de Bordeaux et de la métropole.

Le périmètre du projet s'étend sur 53 hectares constitués de friches industrielles et de fonciers mutables. Il s'agit de créer un quartier mixte de cœur d'agglomération, très paysager, avec l'aménagement d'espaces publics et la construction de 468 500 m² de surface de plancher comprenant 4 950 logements, avec de multiples façons d'habiter, des équipements ludiques et sportifs, des locaux d'activités économiques (commerces, locaux artisanaux, bureaux), des hôtels et des équipements publics.

Ce projet est mené dans le cadre d'un urbanisme négocié avec une taxe d'aménagement majorée permettant le financement des espaces et équipements publics en accompagnement des investissements privés. Il a fait l'objet de plusieurs phases de concertation publique dont la dernière s'est déroulée fin 2017. Il a également fait l'objet d'une première évaluation environnementale en 2014 qui n'était cependant pas soumise à autorisation.

Au regard de l'évolution de la réglementation relative aux évaluations environnementales, c'est aujourd'hui une demande d'autorisation unique au titre du Code de l'Environnement qui est instruite par les services préfectoraux. Une enquête publique est organisée du 4 mars au 2 avril 2019 inclus à la mairie de quartier de Bordeaux-La Bastide ainsi que sur le site internet des services de l'Etat en Gironde, avec la mise à disposition d'un poste informatique dans le hall de la cité administrative à Bordeaux.

Le dossier de demande d'autorisation unique comprend un dossier d'autorisation environnementale qui présente l'état initial du site, les caractéristiques du projet urbain et son historique, l'analyse des effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement et les mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser. Il précise les coûts des mesures en faveur de l'environnement, les moyens de surveillance et d'entretien des ouvrages. Il comprend également un résumé non technique, qui est joint au présent rapport, un dossier de demande d'autorisation de dérogation pour espèces protégées et plusieurs annexes.

Le dossier de demande d'autorisation unique est consultable dès le 4 mars 2019 sur le site internet des services de l'Etat en Gironde : www.gironde.gouv.fr , rubriques « publications », « publications légales », « enquêtes-publiques ».

Le dossier a été soumis à l'avis des commissions locales du SAGE Nappes Profondes et du SAGE Estuaire de Gironde. La première indique qu'en l'absence de projet de forage ou de prélèvement dans les nappes profondes du projet d'aménagement de Brazza elle n'a pas à se prononcer. La seconde a donné un avis de compatibilité et a demandé des compléments concernant les zones humides. Ces compléments ont été apportés par Bordeaux Métropole et figurent au dossier soumis à autorisation unique.

Il a été également soumis à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature qui a émis un avis favorable à la demande de dérogation aux conditions suivantes :

- ce ne sont pas 3,6 hectares mais 5 hectares à compenser sur la rive gauche sur le site de Bordeaux-Lac, qui constitue une excellente localisation dans un contexte écologique à conforter, pour mieux tenir compte des ratios de compensation ;
- les mesures compensatoires in-situ doivent mieux contribuer à la préservation des continuités écologiques le long de l'ex-voie de chemin de fer d'une part, avec le parc de l'Ermitage au nord en tenant davantage compte des formations naturelles du nord du site, et enfin avec le projet Bastide-Niel, par préservation-gestion des entrées sur ces sites de valeur écologique certaine au sud et au nord-est du projet ;
- des mesures de limitation de pollution lumineuse doivent être mises en œuvre ;
- les aménagements paysagers traversant la future urbanisation du site doivent être conçus comme des corridors écologiques avec gestion des prairies plutôt qu'en mode « pelouses » et des arbres d'origine locale ;
- les rives de la Garonne demeurent un axe de circulation et de migration de nombreuses espèces : c'est un secteur idéal à préserver.

Enfin, il a fait l'objet d'un avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (Mrae), qui indique que l'état initial permet d'identifier les principaux enjeux environnementaux et notamment le risque inondation, la pollution des sols et le cadre de vie des futurs habitants. Une demande de compléments a été faite concernant le risque inondation, les sites et sols pollués et la mobilité.

Ces compléments ont été apportés par Bordeaux Métropole et figurent au dossier soumis à autorisation unique.

Je vous propose Mesdames et Messieurs de formuler un avis favorable à la demande présentée par Bordeaux Métropole au regard du dossier et des compléments apportés, en s'associant aux observations formulées par le Conseil National de la Protection de la Nature. Cependant concernant le point relatif aux rives de Garonne, cette observation ne peut être retenue dans le cadre du présent avis sachant que celles-ci sont en dehors du périmètre du projet Brazza.

ADOpte A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ABSTENTION DU GROUPE SOCIALISTE

ABSTENTION DU GROUPE RASSEMBLEMENT NATIONAL-SIEL

ABSTENTION DU GROUPE ECOLOGISTE

M. le MAIRE

Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Mes chers collègues, il s'agit de l'autorisation au titre du Code de l'environnement qui concerne le projet urbain Bordeaux-Brazza, et c'est l'enquête publique. Ce projet est mené dans le cadre d'un urbanisme négocié permettant le financement des espaces et équipements publics en accompagnement des investissements privés. Il a fait l'objet de plusieurs phases de concertation publique dont la dernière s'est déroulée fin 2017. Il a également fait l'objet d'une première évaluation environnementale en 2014.

Le dossier de demande d'autorisation unique comprend un dossier d'autorisation environnementale qui présente l'état initial du site, les caractéristiques de projet urbain et son histoire, l'analyse des effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et les mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Le dossier de demande d'autorisation unique est consultable depuis le 4 mars 2019 sur le site Internet des services de l'État www.gironde.gouv.fr. Ce dossier a été soumis à l'avis des commissions locales du SAGE Nappes profondes et du SAGE Estuaire de la Gironde. Il a également été soumis à l'avis du Conseil national de la protection de la nature qui a émis un avis favorable à la demande de dérogation avec un certain nombre de conditions.

Enfin, il a fait l'objet d'un avis de la Mission régionale d'autorité environnementale qui indique que l'état initial permet d'identifier les principaux enjeux environnementaux, et notamment le risque inondation, la pollution des sols, et le cadre de vie des futurs habitants. Une demande de compléments a été faite concernant le risque inondation, les sites et les sols pollués. Ces compléments ont été apportés par Bordeaux Métropole et figurent au dossier soumis à autorisation unique.

En conséquence, nous vous proposons Mesdames et Messieurs, de formuler un avis favorable à la demande présentée par Bordeaux Métropole au regard du dossier, et des compléments apportés en s'associant aux observations formulées par le Conseil national de la protection de la nature.

Cependant, concernant les points relatifs aux rives de Garonne, cette observation ne peut être retenue dans le cadre du présent avis sachant que celles-ci sont en dehors du périmètre de Brazza. Et je propose que ma collègue, Monsieur le Maire, Elizabeth TOUTON nous en dise un peu plus.

M. le MAIRE

Madame TOUTON pour parler un peu plus du fond sur ce dossier. Merci Jean-Louis.

MME TOUTON

Merci Monsieur le Maire. Oui, juste quelques mots en complément des propos de Jean-Louis DAVID pour apporter quelques précisions sur les qualités environnementales de ce projet. Depuis des décennies, ce secteur est voué à l'industrie et à l'activité économique. 25 ha sont imperméabilisés et les terrains sont très majoritairement pollués et inondables. Notre objectif est donc d'en faire un quartier mixte et un quartier nature comme le qualifie l'architecte Youssef TOHMÉ qui était venu d'ailleurs nous présenter ce projet en Conseil municipal.

Au regard de l'état général actuel, très dégradé, comme je viens de le dire, et bien que sur certains secteurs une reconquête végétale et faunistique se soit installée sur des terrains pollués et en friche, il a été décidé d'inscrire ce projet dans une échelle paysagère et écologique plus large en le liant au Parc aux Angéliques et à la Brazzaligne dont nous avons parlé d'ailleurs au dernier Conseil de Métropole, et de recomposer profondément le secteur. Cela se fera par la création de grandes lanières arborées, la restitution de 30 ha de sol en pleine terre végétalisée, des espaces publics plantés d'arbres de haute tige, et 13 ha d'espaces privés plantés. Au total, on comptera plus de 5 600 arbres nouveaux sur ce secteur.

D'autre part, des objectifs de biodiversité sont également fixés comme la réintroduction d'abeilles solitaires, de faucons crécerelles, ou encore d'hirondelles, et des mesures seront prises pour compenser les impacts des constructions sur la flore.

Au Sud du secteur, sur un site privé en friche et pollué, une végétation de fourrés et des boisements spontanés se sont développés. Ce terrain ne fait l'objet d'aucune protection au PLU, et aucune observation n'a été mentionnée

par les services de l'État ou lors des enquêtes publiques sur sa conservation. L'état de pollution du sol explique sans doute cela.

Quoi qu'il en soit je vous propose d'émettre un avis favorable, comme vient de dire Jean-Louis DAVID, sans réserve, à la demande d'autorisation environnementale de Brazza, mais assorti d'une recommandation à Bordeaux Métropole afin qu'une attention soit portée dans le projet sur la végétalisation existante sur cette parcelle le long de la rue de Queyries en complément du projet paysager déjà prévu.

M. le MAIRE

Merci Elizabeth. Moi, je redis, et c'est la présentation qui avait été faite par Monsieur TOHMÉ, il y a quelques mois, le côté exemplaire de cette opération, de par sa mixité habitat activité, cela a été dit par Élisabeth, je le rappelle, avec des chiffres clairs, à peu près 5 000 logements créés. Sur ces 5 000 logements, 35 % de logements locatifs à usage social, ce n'est pas neutre, 20 % sur de l'accession dite accessible, cela n'est pas neutre. Donc, 55 % du parc, qui soit dans ou parc social ou accession accompagnée. À côté de cela, nous aurons 127 000 m² de zones d'activités, et parmi ces 127 000 m², 50 000 m² dédiés à l'artisanat. Et là, nous affichons aussi une volonté forte de la municipalité que de pouvoir accueillir de nouveau des artisans en cœur de ville, parce que l'on est au débouché du Pont Chaban. Donc, on est en cœur de ville. Donc, mixte, activités, habitat.

Sur l'habitat, c'est la première opération où nous allons appliquer un peu d'innovation en termes de logement et d'habitat où va avoir lieu l'expérimentation qui, j'espère, et c'est déjà un succès *a priori*, sur les volumes capables. Qu'est-ce que c'est que les volumes capables ? Les volumes capables, c'est de dire à un acquéreur, un futur propriétaire : « Le gros œuvre, on s'en charge, vous l'achetez. Le second œuvre, c'est à votre discernement que de choisir le parquet, le papier peint et l'équipement de la maison. », Ce qui réduit sensiblement le coût au mètre carré, et les objectifs que l'on s'est donnés sur cette opération, c'est que sur un simplex, on soit en prix de sortie, donc en volumes capables à 2 100 euros du mètre carré, ce qui est quand même nettement en-deçà du prix du marché, et sur un duplex que l'on soit à 2 400 euros du mètre carré.

Second point important, l'objectif de cette opération, c'est aussi de retrouver des terrains sains. Il y a près de 60 % de toute la surface qui est polluée aujourd'hui. En faisant l'opération telle qu'elle est prévue, on va dépolluer les sols. Et il y a quand même un côté un petit peu singulier ou hasardeux que de se dire qu'il y a 3 000 m² de zones humides sur les terrains SOFERTI. Donc, on est sur une logique de dépollution, cela a été dit par Elizabeth, de réaménagement.

S'agissant de la zone inondable parce que ce secteur peut être impacté par le risque inondation. Dans le projet qui est porté, on ne lutte pas contre le débordement. On l'accompagne, et on l'accueille par un dispositif qui ne transfère pas le risque en amont ou en aval. Donc, c'est un projet que moi, je qualifierai d'exemplaire. Elizabeth nous l'a dit, il y a la plantation de 5 650 arbres, là où il y en a 500 aujourd'hui, une biodiversité qui va être protégée et peut-être même suscitée avec les abeilles et les hirondelles.

Il s'agit, je sais, dans la prise de parole qui va sûrement venir, de préserver un début de bois qui a poussé, depuis quelques semaines, quelques années. Comme l'a dit Elizabeth, on demande qu'il y ait une attention particulière qui soit portée par Bordeaux Métropole et qu'en tout état de cause, il y ait une reconstitution des arbres tels qu'ils sont identifiés. Il y a quelques photos dans la délibération.

Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Oui, Monsieur le Maire, malgré vos propos et ceux de Madame TOUTON, on va essayer de vous faire partager quelques inquiétudes qui sont les nôtres concernant précisément l'aspect naturel de ce quartier. C'est de l'urbanisme négocié, vous nous l'avez rappelé, ce qui est bien, cela nous donne des marges de manœuvre, ce n'est pas une ZAC, c'est un urbanisme négocié. Ce que nous souhaitons, c'est qu'il soit mieux négocié que d'autres quartiers comme les Bassins à flot. On a quelques moyens d'agir pour imposer. Vous avez fait état de recommandations. J'espère que ces recommandations seront suivies à la lettre par l'aménageur. Nos inquiétudes sont les suivantes. Aujourd'hui, on nous dit : « Il y a sur ce site 20 ha d'espaces verts. » On nous dit : « C'est formidable ». Le projet en prévoit 22. Oui, 22 ha. Pour nous, c'est une vision un peu comptable des espaces verts. Nous considérons qu'il faut commencer, avant d'ajouter les espaces verts ou avant de nous dire quels seront les espaces verts créés,

de privilégier à tout prix la conservation des quelques espaces verts qui existent sur le site. Or, on a des inquiétudes concernant la préservation d'un certain nombre d'entre eux, et je m'en expliquerai.

En ce qui concerne les aménagements des rues et des places, manifestement le dossier nous indique que l'on a envie de faire des places et surtout des « rues minérales », l'expression est même employée, à l'image du centre historique de Bordeaux. On nous dit qu'elles ont pour vocation d'être les vrais lieux de vie du quartier de Brazza Nord. J'ai envie de vous dire que des places et des rues minérales sans arbres, c'est difficile d'en faire des lieux de vie. C'est difficile d'y passer du temps, notamment lors des canicules qui ont tendance à se généraliser un peu sur notre territoire municipal. Vous voulez reproduire les rues XVIII^e de Bordeaux, mais je ne suis pas persuadé qu'au XVIII^e siècle, à Bordeaux, le souci n 1, c'était la protection contre les îlots de chaleur et contre le dérèglement climatique. Il se trouve qu'aujourd'hui c'est un souci majeur, et donc plutôt que de singer ce qui se faisait au XVIII^e siècle, je pense qu'il serait bien que l'on ait notre propre urbanisme contemporain qui ait fait de l'arbre un partenaire important pour lutter pour les défis à venir.

Ensuite, toujours sur cet aspect environnemental, quand on regarde de près les différents diagnostics environnementaux, il y a une chose qui nous a inquiétés, mais vous allez peut-être pouvoir nous répondre, Madame TOUTON, on s'est rendu compte qu'il y avait une première étude qui avait été faite par SOLENVIE GERA en 2011-2012 qui indiquait qu'il y a 6 ha de zones humides sur le site, 6 ha. Et quand on regarde le dernier rapport de SIMETHIS de 2013, on ne retrouve plus que 3 000 m² selon le critère végétation qui n'ont pu être validés selon le critère de sol, du fait des travaux de dépollution interdisant les sondages. J'aimerais savoir comment est-ce que les 6 ha de zones humides ont pu fondre entre 2012 et 2013 pour se ramener désormais à 3 000 m². Il y a peut-être une explication technique que vous pourrez peut-être me fournir aujourd'hui ou plus tard. Il n'y a pas le feu en la matière, mais je pense que cela mérite quand même quelques explications. Si bien que l'on arrive à la demande finale, « Demande d'autorisation environnementale », on nous dit qu'il n'y a plus aucune zone humide. Je pense que les zones humides de 2013, les 6 ha n'ont pas disparu par enchantement.

Ensuite, ce qui nous a un peu agacés et qui a vraiment suscité notre curiosité, c'est le débat que l'on a eu en commission. En commission, nous avons remarqué, Delphine JAMET et moi-même, qu'en zoomant Google sur ce site, on s'était rendu compte notamment qu'il y avait un site d'un hectare et demi qui appartient à VINCI. Nous, nous avons dit en commission qu'il serait bien que ce site d'un hectare et demi, qui est un site boisé, soit préservé. Il nous a été répondu un peu ce que vous aviez commencé à dire, Monsieur le Maire, il y a quelques instants : « Oui, oui, certes, il est boisé, mais ce sont des arbres qui ont un an ou deux. Ce sont des arbres qui n'ont aucune valeur écologique, etc. Ce sont des arbres récents ». On a eu la curiosité d'aller voir sur place, je peux vous dire que ce sont des arbres qui, pour la plupart d'entre eux, ont 20 ou 30 ans de maturité. Ce sont des arbres anciens. Alors, certains ont pu pousser sur des sols peut-être pollués, là ou ailleurs, mais en tout cas, ce sont des arbres existants. Donc, je trouve que c'est quand même dommage de raser ces arbres, et de nous dire surtout que ce sont des arbres récents, ce qui n'est pas le cas.

Et sur cette parcelle, sur cette fameuse parcelle sur laquelle on s'est un peu penché en allant sur place, la semaine dernière, je parle de la parcelle d'un hectare et demi qui est située près de la Rue des Queyries et de la Rue Joseph Brunet. Je pense que vous la situez parfaitement. On était allé voir quel était l'historique de ce terrain. Ce n'est pas un peu un terrain spécialement pollué puisque c'est un terrain qui était utilisé autrefois pour stocker des céréales. Donc je pense que, contrairement à d'autres sites, celui-là n'est pas particulièrement concerné par des risques de pollution. On a même vu que, dans l'analyse environnementale, ce site permettait l'habitat de plusieurs espèces protégées comme la cisticole des joncs, la Bouscarle de Cetti ou la rainette méridionale. Nous, ce que nous vous demandons, c'est d'être particulièrement vigilante, Madame l'Adjointe à la ville, d'être particulièrement vigilante pour que cette parcelle qui appartient à VINCI soit dans le cadre de la charte Brazza et de l'urbanisme négocié parfaitement conservée, s'agissant d'un îlot arboré et qui n'est pas arboré depuis la semaine dernière, il est arboré depuis plusieurs années.

Autre observation que je souhaiterais faire et autre inquiétude, c'est celle concernant les transports. Aujourd'hui, il y a plusieurs lignes de bus dont la Liane 7 qui desservent ce quartier, mais nous sommes persuadés, et vous aussi, sans doute, que cela va se révéler très vite insuffisant au vu de l'augmentation du nombre d'habitants à Brazza et Bastide-Niel. Nous savons que c'est plus de 40 000 habitants qui sont attendus sur la Rive Droite dans le cadre des différents projets urbains en cours. On nous dit que plusieurs lignes de transports en commun en site propre sont prévues comme la ligne Bassens-Campus ou la ligne pont à pont. Pont à pont, c'est-à-dire du Pont Chaban Delmas

au Pont Simone Veil. Vous savez, comme nous, que ces projets sont actuellement plutôt retardés par Bordeaux Métropole et qu'il y a manifestement un problème de calendrier pour que ces lignes-là soient déclarées urgentes. Or, les promoteurs immobiliers affichent des livraisons à partir de 2020 alors que le premier bus, le BHNS arriverait aux alentours de 2023 dans le meilleur des cas, c'est-à-dire au moment de la livraison du Pont Simone Veil. Donc, pour nous, il y a des attentes immédiates sur le secteur, et nous comptons sur les élus de la Ville de Bordeaux pour insister, dans le cadre des discussions que l'on a à la Métropole, pour que ce secteur-là soit vraiment déclaré en situation d'urgence plus que d'autres en ce qui concerne les transports collectifs, compte tenu de l'arrivée de ces 40 000 habitants.

Malgré ces critiques que je voulais faire, ces inquiétudes, je tiens à souligner ici quand même quelques points positifs du dossier, et je terminerai là-dessus. Quand on voit la mise en place d'un réseau de chaleur par géothermie, vous imaginez bien que cela suscite tout à fait notre assentiment. Pareil, quand on voit le type de logements qui seront construits, sauf erreur de ma part, c'est 55 % de logements aidés, dont 25 % en PLUS et en PLAI, 10 % de PLS et 20 % d'accession abordable à la propriété. Donc, là, j'espère que c'est des quotas qui seront tenus jusqu'au bout. C'est des quotas que l'on aurait aimé voir dans d'autres quartiers de Bordeaux, mais ce n'est pas le cas. Nous sommes inquiets quand on voit que les projets des promoteurs affichent d'ores et déjà des prix allant jusqu'à 7 388 euros du mètre carré. Ce que nous souhaiterions, c'est d'une part que le quota indiqué soit respecté bien sûr à la virgule près, mais également que les autres appartements qui seront livrés, ne soient pas que des produits de défiscalisation, type loi PINEL, comme aux Bassins à flot, mais que l'on ait aussi la possibilité d'éviter ce type d'investissements. J'ai vu que sur Euratlantique, c'était effectivement un souci de la part du Directeur d'Euratlantique d'éviter de transformer son quartier en logements produits de défiscalisation. Nous aimerions bien aussi que ce nouveau quartier, Brazza, soit tout à fait emblématique pour la lutte contre ces appartements « loi PINEL » et les dérives de prix que cela occasionne. Je vous remercie.

M. le MAIRE

Et, au final, vous voterez quoi sur le...

M. HURMIC

Oui, alors Delphine JAMET doit compléter mes propos.

M. le MAIRE

Elle va le faire de suite, comme cela... Allez-y. Madame JAMET, oui.

MME JAMET

Oui, nous tenons à attirer vraiment votre vigilance, et la vigilance finalement des futurs acquéreurs sur la problématique de l'inondation et de la pollution des sols. Le quartier est construit sur des terrains d'anciennes industries : la SOFERTI qui fabriquait des engrais chimiques jusqu'en 2008, et la CORNUBIA de la bouillie bordelaise jusqu'en 2005. Les analyses font état de phosphates, d'acides, de produits pétroliers et de métaux lourds. Donc, même si on va dans une campagne de dépollution des sols, et ce qui n'est pas le cas partout, on n'arrivera pas à tout dépolluer. C'est pour cela que l'on voit bien dans la petite plaquette du quartier où on dit : « On ne pourra pas faire de potager en pleine terre ». C'est là où le problème va avoir lieu. Pas demain, pas au moment où les premiers acquéreurs vont avoir l'information, mais dans le temps parce que la pollution des sols ne va pas disparaître en 5, 10, 15 ou 20 ans. Il va falloir attendre, attendre, attendre et attendre. Et donc, déjà, quel type d'arbre, quel type de phyto-remédiation vous allez mettre pour essayer, sur le long terme quand même, de dépolluer ces sols, et comment vous allez conserver cette mémoire de cette pollution pour les futurs acquéreurs sur le quartier ? Cela m'inquiète grandement parce que c'est quelque chose qui va s'oublier. Donc, il y a vraiment quelque chose à faire sur cette question-là sur le très long terme. Et même si on le met dans les accords des règlements de copropriété, etc., il faut être vraiment sûr que les gens conservent cette information sur le très long terme.

Par ailleurs, nous sommes quand même aussi inquiets par rapport aux deux groupes scolaires et au gymnase. On aimerait savoir quelles sont les actions que vous allez mener et que vous avez prévues pour minimiser l'impact de ces sols pollués pour les enfants. Et nous appelons donc à faire preuve d'une grande vigilance pour ne pas reproduire les mêmes erreurs qu'il y a eu aux Bassins à flot et que l'on ne se retrouve pas sur un terrain où on va

construire une école, et on va dire : « Non, finalement, on ne peut pas construire cette école parce que c'est trop pollué » comme on a eu le cas déjà aux Bassins à flot. Donc, on attire votre attention sur ces points de vigilance.

Nous, nous sommes plutôt favorables à émettre un avis défavorable à cette enquête environnementale parce que, de toute façon, c'est aussi en termes de compensation. La compensation n'est pas le mode, n'est pas le modèle vers lequel on doit aller. Nous estimons que cela ne va pas dans le bon sens. Je vous remercie.

M. le MAIRE

Merci. Madame BOUILHET.

MME BOUILHET

Monsieur le Maire, chers collègues, nous sommes favorables aux mesures permettant la préservation des espaces naturels et des espaces protégés. Nous sommes très réservés sur ce programme de 4 950 logements et diverses activités. Ce sont 10 000 habitants de plus sur un secteur déjà saturé, et par conséquent, un impact important en matière de consommation de fluides et de pollution. Compenser une destruction d'une zone humide Rive Droite par l'extension d'une autre zone humide Rive Gauche est curieux. Ce projet ne prévoit aucune amélioration de la circulation Rive Droite au débouché du Pont Chaban. C'était pourtant un engagement formel lorsque la construction de ce pont a été proposée. Pas plus tard qu'hier, le Pont d'Aquitaine était en travaux. Les Bordelais et les visiteurs ont été victimes toute la journée d'embouteillages monstres, faute de voies correctement dimensionnées. Quand la Ville et la Métropole se décideront-elles à régler ce problème ? Pourquoi la Ville de Bordeaux n'a-t-elle pas rouvert le Pont de pierre au moins hier pour compenser *a minima* cette thrombose parfaitement prévisible ? Imaginez la même situation avec 10 000 habitants de plus. C'est un scénario qui arrivera, environ un jour sur trois, avec la fermeture du Pont Chaban à chaque fois qu'un paquebot entrera ou sortira du Port de la Lune. C'est 55 paquebots par an avec deux fermetures du pont pour chaque bateau quand il rentre et quand il sort. Le projet de Brazza doit impérativement prévoir le raccordement du Pont Chaban aux principaux axes de circulation, en particulier celui qui va du Pont Saint-Jean au Pont d'Aquitaine. Les voiries devant être adaptées au trafic, la situation d'aujourd'hui est indigne d'une grande agglomération. Si nous ne faisons rien, elle sera demain invivable. Nous avons toujours pensé que la Métropole à un million d'habitants était une grave erreur, et nous approuvons le principe d'une enquête publique. Nous voterons cependant pour cette délibération.

M. le MAIRE

Merci pour votre optimisme communicatif. Un million d'habitants n'a jamais été une volonté politique exprimée, et d'ailleurs, je mets au défi quiconque de me reproduire un texte disant : « Je souhaite à terme un million d'habitants sur la Métropole. »

Madame FRONZES, après Monsieur SIRI, Monsieur FELTESSE, Monsieur GUENRO.

MME FRONZES

Monsieur le Maire, pour répondre à Monsieur HURMIC qui s'est exprimé sur la place des espaces verts dans le projet. Il a finalement, par raccourci, réduit le projet à des rues et des places minérales. Raccourci difficilement tenable parce que le projet prévoit 30 ha, et non pas seulement 20 ha, mais 30 ha au total d'espaces verts et dont 20 ha d'espaces verts publics qui seront dépollués et accessibles à tous, la plupart du temps d'ailleurs en désartificialisant les sols, c'est-à-dire à la place du bitume de la terre, et dont les trois grandes lanières qui seront plantées et qui seront des espaces de vie pour la biodiversité et aussi pour les habitants.

Je vous rejoins, Monsieur le Maire, en disant que le projet Brazza est un projet exemplaire en ce qui concerne la place de la nature. C'est un projet qui va permettre la reconversion de sites industriels en grande partie pollués, en grande partie déjà construits, en espaces verts et de nature. C'est ce qui a été fait finalement en grande partie le long de la Garonne avec l'emblématique Parc aux Angéliques et le projet Brazza va s'inscrire dans cette continuité.

M. le MAIRE

Merci. Monsieur SIRI.

M. SIRI

Monsieur le Maire, mes chers collègues, pour répondre à quelques-unes des interrogations, Brazza est un projet qui a pour vocation de répondre à quelques-unes des 32 000 demandes de logement que la Métropole reçoit tous les ans. Donc, ce n'est quand même pas un projet négligeable par le nombre de possibilités qu'il offre.

Par ailleurs, pour préciser un petit peu le contexte à la Bastide, c'est un territoire qui mesure 623 ha à peu près, sur lesquels 150 ha sont encore à construire. Sur les 450 ou 500 déjà construits, il y a quand même déjà 6 000 arbres et le projet de Brazza, à lui tout seul, vient multiplier par deux ce nombre de végétaux de taille importante que va connaître le quartier. Je donne quelques autres chiffres. Le quartier de la Bastide va connaître aussi la construction de Brazzaligne avec un espace vert de 9 ha supplémentaires. Le Parc Pinçon et la Cité Blanche vont grandir d'un hectare. Brazza va offrir quand même 30 % d'espaces publics et verts supplémentaires sur les 35 ha projetés, 67 000 m² en plus. Bref, la très grande générosité que vont connaître ces projets en espaces verts est très significative.

Pour répondre aux questions de mobilité, la Ligne Bassens-Campus, sa réalisation est en cours. En Comité de pilotage, le Maire - à l'époque, Alain JUPPÉ - avait acté la réalisation de cette ligne Bassens-Campus, et aujourd'hui, les travaux ont déjà commencé. Elle est en cours d'agrandissement au fur et à mesure des opportunités qu'offre le territoire.

Quant à la ligne pont à pont, des tracés sont déjà évoqués même plus que sérieusement évoqués, et évidemment, cette ligne attend la réalisation du Pont Simone Veil.

Vous parliez également tout à l'heure du débouché du Pont Chaban, à la sortie du Pont Chaban, une ligne de bus également en site propre traversera le quartier Brazza pour irriguer Brazza dans son cœur et diffuser les flux sur la ville. Donc, aujourd'hui, ni les espaces verts, ni les modes de déplacement en transport en commun et les modes de déplacement doux n'ont été négligés sur ce projet Brazza, ni sur le projet de Bastide-Niel, projet voisin.

Voilà ce que je voulais préciser aujourd'hui.

M. le MAIRE

Merci. Monsieur FELTESSE.

M. FELTESSE

Monsieur le Maire, chers collègues, une intervention sur ce dossier qui, effectivement, est tout sauf anecdotique.

Déjà, Monsieur le Maire, je me permets de revenir sur vos propos sur la Métropole millionnaire. Si, il y a eu un objectif à un moment, il y a eu un objectif puisque le Département de la Gironde accueille, chaque année, 20 000 habitants supplémentaires, et collectivement, les élus dont moi, dont votre prédécesseur, ont considéré que l'étalement urbain avait un coût social et écologique. Je pense que plutôt que de finasser sur ce dossier de dire : « On n'a pas vraiment dit ci. On n'a pas vraiment dit cela », je pense qu'il faut le rouvrir franchement. Compte tenu des contraintes, est-ce que l'on maintient ou pas cet objectif conforme à une certaine réalité ?

J'entends les uns et les autres dire : « Il faut faire plus d'aménagements du territoire », mais pour le moment, je ne vois pas les leviers permettant d'être totalement efficaces. Je ne vois pas les leviers qui font que 80 à 90 % des emplois ne s'installent pas dans la Métropole. Et là, il y a un défi devant nous, collectif, toutes institutions confondues. Il faut d'abord que l'on soit clairs dans nos objectifs, et que l'on évite les caricatures et que l'on évite l'esquive.

Ce n'est pas parce qu'il y a cet objectif qui, à un moment, a existé, on a voté des PLH à l'unanimité, toutes étiquettes politiques confondues, on peut bouleverser les choses. Ce n'est pas parce que cet objectif a été voté qu'il ne faut pas faire des remarques sur l'art de l'exécution de cet objectif, y compris dans la Ville de Bordeaux. Une nouvelle fois, je vous alerte, je nous alerte sur la concomitance de la livraison de toutes les opérations dans un calendrier extrêmement restreint. Si vous prenez GINKO, plus Bassins à flot, plus Brazza, plus Bastide-Niel, plus Euratlantique, compte tenu des retards qu'il y a toujours dans ce genre d'opérations, entre 2022 et 2027, 2028 au maximum, nous allons avoir une véritable explosion de la population sur la ville.

Lors de Conseils municipaux précédents, Alain JUPPÉ a mis en avant l'étude faite à la demande de la Ville par l'Agence d'urbanisme sur « Comment vivent les habitants de GINKO ? ». C'est vrai que la statistique globale est plutôt flatteuse. Après, je vous invite, comme moi, à aller regarder le détail des verbatim, les inquiétudes et, il y a quand même un certain nombre d'alertes qui sont d'ores et déjà présentes. Alertes d'autant plus fortes que le

choix qui a été fait par la municipalité de Bordeaux, c'est de construire notamment beaucoup de logements sociaux à proximité d'endroits où il y a déjà des logements sociaux. J'avais appelé cela à une époque « surdensification sociale », GINKO à côté des Aubiers, Bassins à flot à côté de Bacalan. Toutes les opérations Bastide. Nous avons eu régulièrement le débat pour connaître le pourcentage de logement social, quartier par quartier. On se rend compte que ce sont déjà les quartiers avec un certain taux qui vont être renforcés. Ne me dites pas qu'il n'y a pas le choix. Je mets toujours en avant l'exemple sur le logement social, pas sur tout, sur le logement social de la Ville de Paris. Ville qui a des contraintes architecturales et urbanistiques encore plus importantes que la nôtre, et qui a fait le choix, avec un coût financier très important, de faire du social de manière plus diffuse.

Donc, nous avons tout cela devant nous avec - je trouve Monsieur SIRI bien optimiste - un déficit quand même en termes d'infrastructures et de transports collectifs. Nous allons en permanence courir après la livraison en termes de transports collectifs. Vous avez renoncé à des transports lourds. Je rappelle quand même que quand on a fait le Pont Chaban à l'époque, quand on a fait la rue Lucien Faure à l'époque, c'était pour permettre à un tramway de passer avec une liaison assez évidente entre Ravezies et Cenon-Pont Rouge pour desservir des zones denses. Tout cela n'a pas été fait, et je ne veux pas faire les oiseaux de mauvais augure - ce n'est vraiment pas ma nature profonde - mais j'émet quand même une alerte assez sérieuse sur les difficultés que nous risquons d'avoir notamment si on ne se met pas à niveau en termes d'équipements, de transports collectifs. Les projets ont beau apparaître comme exemplaires au début, on connaît trop leur évolution. Je vous invite, les uns et les autres, à relire le projet Reichen sur l'opération Euratlantique sur la part des espaces verts et les choses aujourd'hui. Cela a pu être mis ailleurs, mais il y a quand même une petite diminution de l'ambition. C'est pour cela que je m'abstiendrai sur cette délibération.

M. le MAIRE

Monsieur GUENRO.

M. GUENRO

Oui, Monsieur le Maire, chers collègues, ma question courte portera sur la compensation de 5 ha prévus sur la Rive Gauche. Vous nous avez annoncé en commission qu'il s'agissait du site des barrails. Concrètement, quelle forme va prendre cette compensation sur un site regroupant le parc floral, le Bois de Bordeaux, et des prairies et des zones humides constituant déjà une réserve écologique ? J'avoue ne pas bien comprendre ce principe de compensation appliquée à une réserve écologique. La compensation consiste normalement à recréer là-bas, quelque chose que l'on détruit ici. Mais si là-bas - c'est-à-dire aux barrails - la nature est déjà là, que compensons-nous exactement ?

Nous partageons les réserves de nos collègues EELV concernant le principe même de compensation dans un contexte d'urgence climatique, et nous nous abstenons.

M. le MAIRE

Magali, tu veux reprendre la parole ?

MME FRONZES

Pour répondre à Monsieur GUENRO sur la compensation prévue Rive Gauche. Ce n'est pas du tout sur la réserve écologique des Barails, c'est de l'autre côté de l'Avenue de Labarde, sur un site qui est le long de la Garonne et qui est aujourd'hui en très mauvais état, qui est dégradé du fait des différents usages qu'il y a eu dans le passé sur ce site. L'objectif, est bien de renaturer et de restaurer ce site d'un point de vue écologique.

M. le MAIRE

Merci. Oui, je redonne la parole à Elizabeth TOUTON.

MME TOUTON

Oui merci Monsieur le Maire. Juste pour compléter un peu les réponses qui ont été apportées à nos collègues, par Magali FRONZES et Jérôme SIRI. Concernant la zone humide dont parle Monsieur HURMIC, en fait, il s'agit d'une zone de 3 000 m² sur le foncier SOFERTI qui correspond à l'ancien bassin d'acide. Selon le critère sol, l'ensemble de Brazza étant composé de remblais, aucune zone humide fonctionnelle n'a été identifiée. Il n'y a pas de zone humide fonctionnelle sur Brazza en réalité. Donc, ce sont des critères qui nous permettent de dire que la

présence d'une zone humide sur Brazza n'a pas été retenue. Pourtant, Bordeaux Métropole s'est engagé, comme l'a expliqué Magali, a reconstitué une zone humide donc sur le secteur de Bordeaux nord.

Je voudrais après répondre un peu rapidement puisqu'il y a beaucoup de sujets qui ont été abordés, mais sur les propriétaires occupants, l'objectif de Brazza par rapport à des logements de type Pinel investisseurs. L'objectif de Brazza et la base de la réflexion qui a mené à ce projet a été de vouloir faire un quartier justement accessible à des propriétaires occupants. Je ne sais pas si vous vous souvenez des débats que nous avons eus ici, en particulier au moment où Youssef TOHMÉ nous a présenté ce projet, mais l'objectif était bien de créer une alternative à un habitat qui se situerait en périphérie de la Métropole. On y trouve les volume capables, cela a été évoqué, mais aussi des maisons groupées avec des petits jardins, et des typologies de maison qui correspondent peut-être davantage aux souhaits de certains propriétaires occupants qui ont envie d'avoir une cellule qui correspond plutôt à la maison individuelle qu'au collectif. Croyez-bien que notre objectif, l'objectif sur ce quartier, c'est de privilégier les propriétaires occupants en accession modérée, bien sûr, mais pas uniquement.

Je voudrais revenir aussi sur la concomitance des livraisons de logements dont parlait Vincent FELTESSE. Moi, je veux bien tout entendre, mais il y a un moment où on ne peut pas dire : « On veut lutter - et on est tous d'accord, je crois là-dessus - contre l'étalement urbain », et dire : « On va freiner la production de logements sur la Métropole et sur la Ville de Bordeaux aussi. » « On veut lutter contre les prix très élevés » et « On va freiner la production de logements sur la Ville de Bordeaux ». On sait pertinemment que plus il y aura d'offres, plus les prix baisseront. OK, il va y avoir beaucoup de logements, mais il y a aussi beaucoup de demandes. Donc, on peut débattre là-dessus. On peut regarder dans le temps, mais honnêtement qu'entre 2022 et 2028, il y ait des livraisons de logements sur la Ville de Bordeaux. Je crois que c'est une très bonne chose parce que notre démographie augmente, notre ville est attractive. Il y a des gens qui sont mal logés. Il y a des gens qui n'arrivent pas à avoir un parcours résidentiel sur notre ville, et il faut donc que nous continuions à produire.

M. le MAIRE

Merci. Encore des demandes de parole ? Monsieur ROUYEYRE qui avait demandé la parole.

M. ROUYEYRE

Oui, mais alors, très rapidement pour rebondir sur une affirmation d'Elizabeth TOUTON selon laquelle plus il y a de logements, plus les logements seront accessibles. Sauf que ce n'est pas du tout ce que l'on observe sur les dernières années. On n'a, et vous nous le répétez à chaque Conseil municipal, jamais autant construit sur Bordeaux et la Métropole. Les prix n'ont jamais été aussi chers. Le logement n'a jamais été aussi inaccessible. Donc, le syllogisme que vous proposez est totalement faux. En tout cas, il ne se vérifie pas dans les faits.

Sur la question de l'objectif de la Métropole millionnaire. Moi, de mon point de vue, l'afficher comme cela n'a pas beaucoup de sens. La question - et j'ai le sentiment, en tout cas, que c'est comme cela que les choses sont aujourd'hui envisagées - c'est de savoir dans quelles conditions, on accueille cette population. Comme je le disais tout à l'heure, et on l'a bien souvent répété ici, si vous ne pensez qu'à la question du logement sans penser aux équipements de proximité, sans penser à ce qui fait vivre ensemble, on va confronter quand même un certain nombre de personnes qui sont amenées à venir vivre dans ces logements à des difficultés extrêmement importantes. La question de la nature puisque c'est l'objet de la délibération, a du sens. Quand même, il n'est pas normal qu'à Bordeaux, on ait moins d'espaces verts qu'ailleurs, que l'on ait moins d'arbres qu'ailleurs. On peut quand même se poser la question. On peut reprendre, là encore, les différentes études, et on verra que l'on n'est pas les mieux positionnés. Cette question-là, elle n'est pas anecdotique. La question est simplement de savoir dans quelles conditions on accueille cette population que l'on veut évidemment faire venir. Moi, je suis évidemment hostile à l'étalement urbain puisque, par définition, il va détruire des espaces naturels ailleurs. Donc, c'est plutôt une bonne chose que Bordeaux ne cherche pas, finalement, à faire supporter à d'autres ce qu'elle n'accepterait pas de faire sur son territoire. Simplement, on peut quand même se poser des questions concernant cette compensation. Franchement, et j'ai lu la délibération, vous croyez que l'on va aller chercher les petites grenouilles pour aller les amener... et je suis assez spécialiste de ces sujets-là, je vous l'assure, sur la question des grenouilles, il ne suffit pas de prendre une espèce pour la déplacer pour que cela fonctionne. Elle a mis parfois plusieurs décennies, parfois beaucoup plus longtemps avant de s'installer sur un territoire. Donc, cela ne fonctionne pas aussi simplement.

Nous, évidemment - et Nicolas GUENRO le signalait - on se contentera simplement de s'abstenir. Mais simplement, entendez que cette question de la nature est primordiale. Ce n'est pas pour rien quand même que l'on voit, mois après mois, des marches pour le climat qui mobilisent de plus en plus de monde. Il y a des gens qui nous réclament quand même que l'on fasse de la place à la nature en ville. Cela a du sens, et les débats sont nombreux à ce sujet-là, donc il faut probablement trouver un équilibre à ce sujet.

M. le MAIRE

Moi, ce que je propose, chers collègues, avant de donner la parole à Vincent FELTESSE, c'est que pour la prochaine séance, on vienne nous représenter des grands visuels parce que moi, je l'ai à l'échelle d'un dossier, mais pour bien montrer à la face du monde la répartition entre ce qui relève du minéral et ce qui relève de la nature, et avoir des grandes planches comme quand Monsieur TOHMÉ était venu nous faire la présentation et que l'on voit de visu.

Sur l'espace là concerné, moi, je n'ai pas été voir sur place, je ne trancherai pas le débat de savoir si cela fait 20 ans ou quelques années que les arbres ont poussé, autant que faire se peut. Bon, il faut ou compenser ou le préserver.

Sur les inquiétudes à venir, on les partage tous les uns et les autres, que l'on ait une ville qui se développe, et que l'on soit en mesure d'accompagner ce développement par des infrastructures, des déplacements, une mobilité, des équipements qui soient au niveau. Mais moi, je ne veux pas avoir une vision apocalyptique des choses en disant : « Attention, attention, dans les années qui viennent, on va trop produire, et on sera dépassé. » Non, c'est à nous d'anticiper, et je crois que c'est ce que l'on fait, j'en suis même sûr, pour que le moment venu, le calendrier de livraison des logements soit accompagné d'un calendrier de livraison d'équipements et de pouvoir assurer une bonne mobilité.

Moi, je redis ce qui a été dit tout à l'heure par Elizabeth TOUTON ou par d'autres. On ne peut pas s'inquiéter, à juste titre d'ailleurs, du prix élevé des logements et regretter que l'on ne produise pas de logements. On est quand même dans une logique assez simple de l'offre et de la demande. Ce n'est pas suffisant, mais si on arrête de produire des logements, nécessairement, les prix au mètre carré augmenteront. Après, il y a des dispositifs qui doivent participer notamment à éviter la surcharge foncière, c'est l'établissement foncier que nous avons rejoint avec Bordeaux Métropole à l'échelle régionale. C'est le projet qui est intégré dans le projet Brazza, des volumes capables qui est là pour atténuer et puis fixer un prix de sortie. C'est d'ailleurs le sens de la démarche de Jacques MANGON avec la Fabrique d'intégrer dans nos documents d'orientations d'urbanisme des prix de sortie maîtrisés sur toutes les nouvelles opérations ou en tout cas sur certaines d'entre elles. On est aussi conscients des enjeux qui sont devant nous en termes d'accueil de population et de les accueillir dans de bonnes conditions.

Donc, je redemande à Elizabeth et à ceux qui suivent ce dossier que, pour la prochaine séance, on ait du visuel ou que l'on puisse s'adresser à l'ensemble de nos collègues... Parce que moi, quand je regarde les photos et les plans, je vois plus de vert que de gris. Donc, il n'y a pas de raison. Et que l'on ait un état précis sur combien de terrains ont été pollués, et combien seront dépollués définitivement ? Combien seront en vigilance ? Enfin, autant d'éléments que l'on puisse transmettre à l'ensemble des collègues. Cela doit pouvoir tenir sur une page, quelques chiffres. Je ne sais pas si c'est censé rassurer, mais en tout cas, cela donnera des éléments objectifs.

Monsieur FELTESSE qui avait redemandé la parole.

M. FELTESSE

Oui, trois éléments rapidement. Un, je le dis, conseil après conseil, arrêtez de croire que l'économie de l'immobilier est une économie de l'offre et de la demande. Il y a eu des dizaines de thèses là-dessus.

M. le MAIRE

Mais, Monsieur FELTESSE, alors qu'est-ce que vous proposez concrètement ?

M. FELTESSE

Moi, j'ai proposé pendant des années que l'on fasse un établissement public foncier pour empêcher la flambée des prix. Vous y étiez hostile. J'étais favorable à une production augmentée du logement social, vous vous y êtes mis. Après, je pense... Attendez, Monsieur ROBERT, vous voulez prendre la parole ? Vous appuyez et vous parlerez après.

M. le MAIRE

Ne vous énervez pas, ne vous énervez pas. Finissez, finissez.

M. FELTESSE

Donc, arrêtez de croire que c'est parce que l'on produit plus de logements... Il y a les faits, comme l'a évoqué Matthieu ROUYEYRE, et il y a aussi toute la production intellectuelle là-dessus. Cela ne fonctionne pas comme cela parce que c'est une économie particulière avec des mécanismes très importants sur la défiscalisation et tout. Donc, il y a des leviers qui fonctionnent. Il y a d'autres leviers qui ne fonctionnent pas. Cela, c'est le premier point.

Deuxième point, je cite toujours le même exemple, il y a différentes manières de produire du logement. Le choix qui a été fait, ici à Bordeaux, c'est d'augmenter la production de logements via des très grandes opérations, 2 000, 3 000, 4 000, 5 000 logements comme vous venez de le dire.

Madame TOUTON intervient sans micro, inaudible

M. FELTESSE

Non, mais l'ensemble de Brazza, ce que le Maire a dit il y a quelques minutes... ou Madame TOUTON, vous dites que le Maire a dit une bêtise, il y a quelques minutes ?

M. le MAIRE

Je vais redire ce qu'il y a dans le dossier, il est prévu 5 650 logements sur Brazza.

Madame TOUTON intervient sans micro, inaudible

M. FELTESSE

Attendez, vous reprendrez aussi la parole après. Donc le choix de produire que dans de très grandes opérations. Je rappelle toujours, Elizabeth TOUTON y a participé, que quand nous avons lancé, il y a quelques années, le concours « 50 000 logements », on voyait bien qu'il y avait différentes philosophies. Une philosophie plus massive, une philosophie plus dans l'acupuncture proposée notamment par LACATON & VASSAL. Je vous proposerai, mais le débat municipal arrivera dans quelques mois, une manière de construire, mais pas forcément par ces grandes opérations.

Troisième point sur les transports collectifs, vous connaissez les uns et les autres les délais de réalisation. On a encore eu récemment le cas malheureux du BHNS. Je dis que là, nous sommes partis sur des productions de logements sans qu'il y ait eu les infrastructures avant et que cela mettra des années au mieux à arriver, et je ne comprends pas pourquoi on n'est pas plus exigeant au sein de la Ville de Bordeaux par rapport à d'autres communes périphériques sur des transports collectifs à l'intérieur de la ville puisque c'est la ville qui voit sa population le plus augmenter en chiffres absolus.

M. le MAIRE

Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Oui, Monsieur le Maire, ne vous fatiguez pas, venez nous porter des croquis avec les espaces verts qui y figureront. Nous sommes d'accord sur un point : effectivement, dans des quartiers comme Brazza, il y aura plus d'espaces verts à la sortie qu'à l'entrée.

M. le MAIRE

Merci, sujet clos. On va passer au vote.

M. HURMIC

Non, mais voilà, vous ne voulez pas nous entendre. Nous ne sommes pas dans une vision quantitative ou arithmétique des espaces verts.

M. le MAIRE

Non, mais je vous taquine, Monsieur HURMIC

M. HURMIC

Ce que nous vous disons, Monsieur le Maire, c'est que vous avez actuellement des espaces naturels. Conservez-les. Ne bâtissez pas sur des espaces naturels au prétexte qu'après, vous allez en créer de nouveaux plus importants. Vous plantez plus d'arbres effectivement que vous n'en abattez, mais vous ne pouvez pas comparer un arbuste, un arbrisseau, le service qu'il rend à la planète, avec un arbre trentenaire. Nous, ce que nous vous disons, c'est : « Conservez les espaces naturels que vous avez, et vous les augmentez si vous voulez, mais ne comparez pas les deux ». Ne comparez pas vos nouveaux espaces avec tous les espaces anciens que vous supprimez. C'est une vision quantitative et arithmétique que nous ne partageons pas avec vous.

M. le MAIRE

La vérité est entre les deux. Madame TOUTON.

MME TOUTON

Oui, juste en deux mots Monsieur HURMIC, c'est ce que j'ai proposé. J'ai proposé que nous regardions l'état de ce terrain, l'état des arbres, l'état du sol. C'était un terrain sur lequel personne ne peut aller parce que les sols sont trop pollués. Il faudra réfléchir. C'est pour cela que l'on a dit, en début de Conseil, que l'on recommandait à la Métropole d'approfondir cela.

Par ailleurs, je vous cite en Conseil municipal lors de la présentation de ce projet, vous avez dit Monsieur HURMIC : « La nature occupera une place centrale dans ce projet d'aménagement. » Nous sommes tous d'accord là-dessus. Et quand j'entends les derniers propos que j'ai entendus en disant que l'on oublie la nature dans nos projets d'aménagement, je trouve que là, quelque part, personne ne connaît bien le projet, et je vous remercie, Monsieur le Maire, de bien vouloir effectivement que nous fassions une nouvelle présentation de ce projet pour faire la preuve de ce que nous disons.

M. le MAIRE

Merci Elizabeth. Je proposerais même que l'on s'exorte sur le site pour nos prochains débats pour voir de visu ce qu'il en est réellement de ce secteur.

Allez, je passe la délibération au vote. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit, neuf. Qui est pour ? Adopté à la majorité.

Allez, délibération suivante.

MME MIGLIORE

Délibération 84 : « Bordeaux – Tramway Ligne D – Création d'un nouveau réseau d'éclairage public – Convention – Décision – Autorisation ". »

PROJET URBAIN BORDEAUX BRAZZA



DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

PIÈCE V : RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE



Indices	Date	Objet de l'indice	Document		
			Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
0	16/02/2018	Résumé non technique indice 0	DBJ	DBJ	CDR
1	23/03/2018	Résumé technique indice 1 – suite remarques DDTM sur étude hydraulique	DBJ	CDR	CDR

SOMMAIRE

1. Présentation générale de l'évaluation environnementale.....	5
1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	5
1.2. Contenu de l'évaluation environnementale	5
2. Etat initial de l'environnement	6
2.1. Occupation du sol.....	6
2.2. Environnement physique	6
2.2.1. Relief.....	6
2.2.2. Géologie – risques géotechniques et sismiques.....	6
2.2.3. Pollution des sols.....	7
2.2.4. Eaux souterraines	8
2.2.5. Réseau hydrographique	8
2.2.6. Risque d'inondation	8
2.3. Environnement naturel	8
2.3.1. Diagnostic écologique	8
2.3.2. Evaluation de l'enjeu écologique global du site	9
2.3.3. Etude des zones humides	10
2.4. Patrimoine culturel et paysage	10
2.5. Environnement humain.....	10
2.6. Documents d'urbanisme	10
2.7. Analyse des Déplacements.....	10
2.8. Synthèse des enjeux du site et interrelations	11
2.9. Facteurs environnementaux susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet et objectifs assignés au projet.....	11
3. Caractéristiques du projet et contexte dans lequel il s'insère.....	12
3.1. Contexte et genèse du projet.....	12
3.2. Objectifs du projet urbain Bordeaux Brazza	13
3.2.1. Historique des études.....	13
3.3. Caractéristiques du projet urbain	14
3.3.1. Espaces extérieurs.....	14
3.3.2. Constructions.....	14
3.3.3. Principaux réseaux.....	15
3.3.4. Gestion du risque Inondation.....	15
3.3.5. Gestion de la pollution des sols.....	15
3.4. Qualification des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus suite au projet urbain.....	16
4. Analyse des effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	17
4.1. Synthèse des effets temporaires et des mesures associées	17
4.2. Synthèse des effets permanents et des mesures associées	17
4.3. Effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés	23
4.3.1. Projets existants ou approuvés	23
5. Effets spécifiques du projet sur la santé	26
5.1. Effets du projet urbain sur la sante publique et mesures environnementales.....	26
5.2. Avantages du projet urbain pour la collectivité	28
6. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification	28
6.1. Plan Local d'Urbanisme	28
6.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	28
6.3. Programme d'Orientation et d'Actions « Habitat » et « Mobilités »	29
6.4. Schéma De Cohérence Territoriale (SCOT)	29
6.5. Plan Climat Energie Territorial (PCET) de Bordeaux Métropole	29
6.6. Agenda 21 de Bordeaux	29
6.7. Compatibilité avec les documents relatifs aux milieux aquatiques (SDAGE, PPRI, SAGE Estuaire, SAGE Nappes profondes).....	29
7. Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000.....	29
8. Présentation des méthodes utilisées et description des difficultés éventuelles rencontrées	30
8.1. Données et études utilisées	30
8.2. Difficultés rencontrées.....	30

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'article R.122-2 du Code de l'Environnement et son tableau annexé définissent les opérations soumises à évaluation environnementale ou à examen au cas par cas par l'Autorité Environnementale.

Le projet urbain de Bordeaux Brazza correspond à l'aménagement d'un périmètre de 53 hectares en bordure des quais de Garonne.

Le programme de construction prévoit à terme la création d'une surface de plancher de l'ordre de **468 500 m²** répartis comme suit :

- **319 000 m²** de surface de plancher pour les **logements** soit environ 4 950 logements ;
- **38 500 m²** de surface de plancher dédiés aux **bureaux**
- **50 000 m²** de surface de plancher dédiés à l'**artisanat**
- **22 000 m²** de surface de plancher dédiés aux **équipements**
- **21 500 m²** de surface de plancher dédiés à la **culture, au sport et aux loisirs**
- **7 000 m²** de surface de plancher dédiés aux **commerces**
- **10 500 m²** de surface de plancher dédiés aux **hôtels**

CATÉGORIES D'AMÉNAGEMENTS, d'ouvrages et de travaux	PROJETS soumis à évaluation environnementale
Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains	
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté.	Travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m ² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares. <i>Les composantes d'un projet donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté ne sont pas concernées par la présente rubrique si le projet dont elles font partie fait l'objet d'une étude d'impact ou en a été dispensé à l'issue d'un examen au cas par cas.</i>

Au regard de la création de surface de plancher, le projet entre dans la catégorie des opérations soumises à évaluation environnementale de manière systématique.

Cette évaluation environnementale sera valable pour l'ensemble des projets faisant l'objet d'une demande d'autorisation de construction ou d'aménagement au sein de l'opération d'aménagement urbain « Bordeaux Brazza ».

1.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le plan de la présente évaluation environnementale est donc le suivant :

CHAPITRE I : CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT URBAIN

CHAPITRE II : ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET SON ÉVOLUTION PROBABLE

CHAPITRE III : PRÉSENTATION DU PROJET URBAIN « BORDEAUX BRAZZA »

CHAPITRE IV : ANALYSE DES EFFETS TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET URBAIN SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRÉVUES POUR LES ÉVITER, LES RÉDUIRE OU LES COMPENSER

CHAPITRE V : COÛTS DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT, MOYENS DE SURVEILLANCE ET D'ENTRETIEN DES OUVRAGES

CHAPITRE VI : PRÉSENTATION DES MÉTHODES UTILISÉES ET DESCRIPTION DES DIFFICULTÉS ÉVENTUELLES RENCONTRÉES

Le résumé non technique est présenté sous la forme d'un dossier séparé en Pièce V du Dossier d'Autorisation Environnementale (présente pièce).

2.2.3. POLLUTION DES SOLS

Le périmètre du projet comprend les parcelles de deux anciennes industries qui ont pollué les sols en place :

- Usine Soferti : usine d'engrais chimique dont la production s'est arrêtée définitivement en juin 2008
- Usine La Cornubia : usine de bouillie bordelaise dont la production s'est arrêtée définitivement en janvier 2005

L'ancien site industriel de La Cornubia montre une contamination généralisée des sols et des eaux souterraines. En l'absence de plan de gestion, une étude a été réalisée par la ville de Bordeaux afin de déterminer des mesures de gestion de la pollution. Cette analyse des risques, menée par TERE0 en avril 2013a permis de proposer des mesures de gestion et dépollution du site. Ces mesures, qui seront imposées aux futurs aménageurs, permettront une compatibilité entre les sols et l'usage futur du site.

De même, le site de la Soferti présente des pollutions diverses sur l'ensemble du périmètre. Le site a fait l'objet d'un arrêté préfectoral signé le 13 novembre 2013 prescrivant à l'ancien exploitant la dépollution et la remise en état du site. Cette application du plan de gestion a été effective immédiatement. Les travaux de dépollution ont eu lieu de 2014 à 2015.

Figure 2 - Localisation des sols pollués (source BASOL)



Sources :
Orthophotographie été 2012 de La Cub
<http://infoterre.brgm.fr/>

Compte-tenu des enjeux liés à la pollution des sols, Bordeaux Métropole a fait réaliser une étude de synthèse sur cette thématique afin de disposer d'une vision claire des pollutions en place et de l'état d'avancement des études disponibles et des plans de gestion en cours. D'après les études réalisées sur l'ensemble de la zone, une description lithologique générale issue de l'interprétation ou de la ré-interprétation des résultats des investigations a pu être établie :

- des remblais historiques anthropiques des bords de Garonne : d'une épaisseur variant entre plusieurs centimètres à plusieurs mètres (au maximum 3 à 4 mètres) correspondant majoritairement à des remblais industriels enrichis en métaux et parfois impactés par les hydrocarbures, pour lesquels deux faciès principaux légèrement différents ont été recensés lors des études pour Bordeaux Métropole :
 - remblais indifférenciés, modérément pollués et majoritairement inertes,
 - remblais noirâtres (avec mâchefers), légèrement plus pollués et moins souvent inertes.

De plus, des remblais rougeâtres impactés par des cendres de pyrite sont présents sur une grande partie de la zone nord du site. Par endroits, ces remblais peuvent être surmontés par des recouvrements plus ou moins perméables (terre végétale, dépôts récents de divers matériaux ou dalle béton) ou des matériaux d'apport notamment sur le site de SOFERTI (travaux de dépollution) ;

- des argiles remaniées sous-jacentes aux remblais, souvent faiblement polluées par transfert ou mélange avec les remblais ;
- des terrains naturels non pollués (majoritairement des argiles dites de Mattes).

Les enjeux de pollution des sols caractérisant le secteur Brazza à prendre en compte par les opérateurs dans la conception de leurs opérations sont les suivants :

- un secteur naturel fortement influencé par la Garonne sur le plan géologique et hydrogéologique, avec :
 - une majorité de zones argileuses recouvertes par des remblais industriels sur 1 à 2 m d'épaisseur en moyenne, ayant servi à rehausser et stabiliser les terrains pour le développement des activités humaines,
 - l'absence de nappe superficielle dans ces zones, si on excepte les zones saturées des remblais peu productives et sans continuité hydraulique,
 - la bonne protection verticale de la nappe captive sous-flandrienne, qui accompagne les bords de Garonne, vis à vis des pollutions de surface,
- un secteur fortement influencé par les activités humaines à travers :
 - la mise en place quasi-systématique de remblais industriels en surface, pollués principalement par des métaux toxiques et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), qui peuvent être soumis à la réglementation des déchets inertes ou des déchets non dangereux en cas d'évacuation (plus rarement celle des déchets dangereux et sur de faibles quantités) .
On parlera à ce propos de pollution générique, transversale aux usages et de grande étendue, qui forme une contrainte de masse à l'échelle de la zone d'aménagement.
 - l'existence d'un bassin d'activités anciennes et actuelles potentiellement polluantes, avec une prédominance des activités ferroviaires, des métaux, de la chimie et des liquides inflammables comme sources de pollution. On parlera à ce propos de pollutions spécifiques car liées aux activités exercées, localisées, qui forment une contrainte variable à l'échelle du parcellaire.

2.2.4. EAUX SOUTERRAINES

Le périmètre d'étude présente une succession de nappes et une exploitation importante de ces dernières pour l'alimentation en eau potable de Bordeaux Métropole et les besoins industriels.

- Eau contenue dans les remblais superficiels (- 1 à - 4 m)

De l'eau est présente dans les formations très hétérogènes apportées comme remblais sur le secteur. Cette eau est vulnérable aux activités de surface et a été polluée par les activités industrielles passées. Elle est drainée par la Garonne qui constitue l'exutoire à moins de 50 mètres et par l'estey du Captou qui a été canalisé. Il s'agit d'eau piégée dans les remblais de surface et les terrains remaniés par l'homme. Elle surmonte la couche d'argiles des Mattes qui agit comme une couche imperméable. Elle est ainsi isolée sur le plan fonctionnel des nappes captives sous-jacentes et ne participe pas à la recharge du sous-sol et de la nappe alluviale.;

- Nappe des terrasses alluviales de la Garonne

Une nappe des terrasses alluviales de la Garonne se développe dans les sables, graviers et galets alluvionnaires du würmien. Cette nappe alluviale est en lien avec la Garonne. Elle est captive sous la formation des argiles des Mattes (couche argileuse imperméable d'une épaisseur de l'ordre de 10 m au droit du site), qui la protègent des pollutions de surface. L'eau contenue dans les remblais de surface et la nappe des alluvions de la Garonne ne sont donc pas en relation hydraulique. Cette nappe des sables et graviers sous-flandriens (Quaternaire) constitue la première ressource accessible, notamment pour l'eau industrielle. Son sens d'écoulement serait orienté vers l'ouest/nord-ouest, en direction de la Garonne ;

- Nappe des calcaires de l'Oligocène

Elle n'est pas présente, au profit des marnes oligocènes vers 20 m de profondeur

- Nappe des formations de l'Éocène moyen à inférieur

Connue pour l'excellente qualité de l'eau, cette nappe est utilisée par de nombreuses communes pour l'Alimentation en Eau Potable. L'utilisation de ce réservoir est réglementée dans le cadre du SAGE Nappes Profondes en Gironde. Cette nappe (dont l'usage est très sensible) est peu vulnérable à d'éventuelles pollutions de surface, en raison de l'intercalation de formations peu perméables, notamment des marnes oligocènes.

2.2.5. RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

La zone d'étude est située dans le bassin versant général de la Garonne. Aucun cours d'eau ne traverse le périmètre du projet. Notons qu'un cours d'eau traversait autrefois le nord du périmètre du projet : l'estey du Captaou. Ce cours d'eau a été canalisé au fur et à mesure du développement de l'usine SOFERTI. Actuellement, il s'écoule via une buse de diamètre intérieur 1000 mm.

2.2.6. RISQUE D'INONDATION

La carte du zonage réglementaire du PPRI de Bordeaux Métropole indique que l'emprise du projet est en zone rouge hachurée bleu (zone d'écoulement principal de la Garonne et zone de précaution à l'arrière des endiguements existants). Ceci implique des contraintes de réalisation pour projet pour rester compatible avec ces dispositions.

Suite à la tempête Xynthia en 2010, le PPRI et les dispositions constructives prescrites se sont avérés obsolètes. Il ne prend effectivement pas en compte les derniers événements climatiques mis en évidence : l'évènement tempête 99 et le réchauffement climatique. Dans ce contexte, une étude hydraulique a été réalisée afin de définir précisément la zone inondable sur le secteur de la rive droite dont Brazza.

Cette étude montre que la quasi-intégralité du site est constructible sous réserve de mesures de réduction de la vulnérabilité. Elle a permis de définir les zones constructibles et inconstructibles ainsi que les cotes de seuils à respecter pour la constructibilité des bâtiments. Le projet urbain a été conçu par itération avec les modélisations hydrauliques avec un objectif de non-aggravation du risque Inondation. Cet enjeu a donc été intégré à la conception même du projet.

2.3. ENVIRONNEMENT NATUREL

2.3.1. DIAGNOSTIC ÉCOLOGIQUE

Le périmètre du projet n'est concerné par une zone d'inventaire ou de protection.

Un diagnostic écologique a été réalisé par le cabinet Simethis sur un cycle complet de 2013 à 2014. De nouvelles investigations ont été menées en 2017 afin de disposer d'un état actualisé des enjeux écologiques, notamment suite à aux travaux de dépollution du site Soferti.

➤ Enjeux relatifs à la flore

Les 2 espèces de Lotiers (*Lotus angustissimus*, *Lotus hispidus*) protégées régionalement sont présentes sur la zone d'étude au niveau du secteur SOFERTI. Ces espèces, non présentes avant 2016, ont été très probablement apportées avec les terres régaliées sur site pour confiner la pollution des sols dans le cadre des travaux de dépollution du site de Soferti.

➤ Enjeux relatifs à la faune

Les enjeux relatifs à la faune sont :

- Oiseaux nicheurs : la Bergeronnette printanière et la Cisticole des joncs exploitent les friches hautes respectivement au Nord et au Sud du périmètre pour la nidification. La Bouscarle de Cetti utilise quant à elle, très probablement, les fourrés et bosquets frais au Sud du périmètre.
- Amphibiens : l'Alyte accoucheur, la Rainette méridionale, le Triton palmé et la Grenouille verte constituent le cortège des amphibiens anthropophiles utilisant le secteur Brazza pour la reproduction (pièces d'eau) et le repos (fourrés, friches hautes, bosquets, espaces délaissés connexes au bâti).
- Chiroptères : la Pipistrelle commune, la Noctule commune et la Noctule de Leisler chassent sur le périmètre Brazza. La Pipistrelle commune utilise un des hangars au Sud (pourtant assez peu attractif pour ce groupe faunistique) comme gîte de transit.

Au-delà de ces espèces bénéficiant d'une protection réglementaire, un cortège d'espèces « ordinaires » exploite le site dans toutes ses composantes (bâti abandonné, prairies, friches, fourrés divers, bosquets) : insectes, oiseaux communs, petits mammifères, etc.

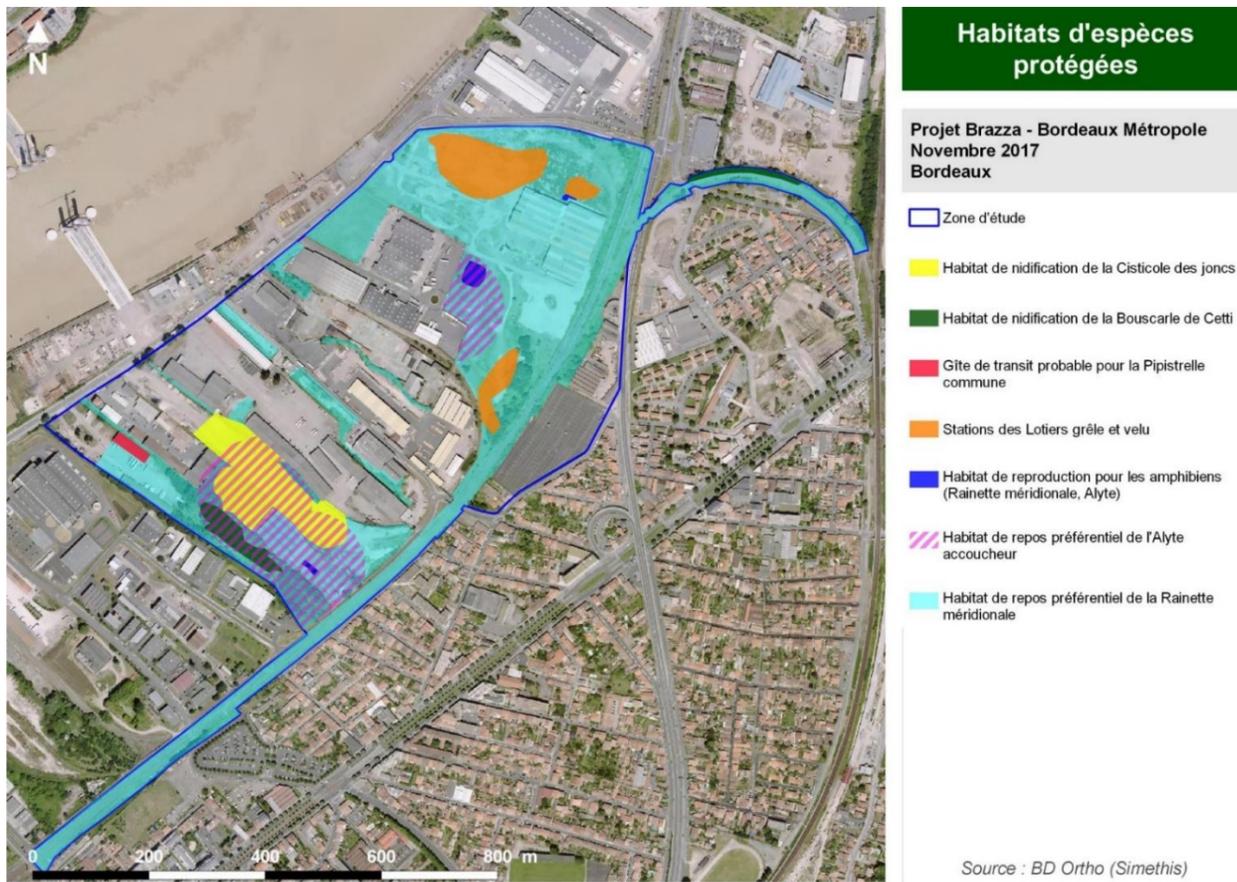


Figure 3 : Localisation des habitats d'espèces protégées (source : Simethis, septembre 2017)

2.3.2. EVALUATION DE L'ENJEU ÉCOLOGIQUE GLOBAL DU SITE

L'enjeu écologique du site de l'opération a été qualifié de modéré au droit des habitats d'espèces animales et végétales protégées constatées compte tenu du fort état de dégradation des biotopes caractéristiques des anciens sites industrialisés partiellement abandonnés (déchets divers, sols et eaux pollués, foyers d'invasives, etc). L'enjeu écologique a été qualifié de très faible au droit des surfaces toujours utilisées par les activités économiques subsistant sur la zone. Les espèces choisies sont jugées représentatives des différents cortèges (milieux aquatiques, ouverts, embroussaillés et forestiers) observés ou fortement probables sur le site de l'opération. Certaines espèces (Hérisson d'Europe et Lézard des murailles notamment) sont ainsi prises en compte par le biais des espèces représentatives choisies dans le tableau suivant.

Ainsi, le périmètre d'étude, compte tenu de l'abandon progressif des espaces qui le constitue, est recolonisé par des espaces de nature. Ces derniers sont le support d'une biodiversité qui parvient tant bien que mal à utiliser le secteur. Un potentiel de restauration du fonctionnement écologique du périmètre d'étude dans le cadre du projet est donc à envisager. En effet, le quartier Brazza et la Brazzaligne restaurés peuvent participer au réseau écologique secondaire de la rive droite. Dans un contexte fortement aménagé, cet espace peut fournir des biotopes de substitution aux oiseaux (fourrés / boisements), insectes nectarifères et phytophages (friches / prairies) en complément de l'existant (Parc de l'Ermitage et Boisements de bords de Garonne).

Figure 4 : Synthèse des enjeux écologiques évalués sur le site du projet (source : Simethis, décembre 2017)

Espèce / Cortège d'espèces à enjeu	Biotopes concernés et surface	Fonctionnalité du site et habitats protégés	Commanditaire			Etat de conservation de l'habitat	Enjeu écologique
			BM	Vinci	Villogia		
Cortège des amphibiens (Alyte accoucheur, Triton palmé, Rainette méridionale, Grenouille verte)	Reproduction : milieux aquatiques 1 834 m ²	Habitats de reproduction protégés pour l'Alyte accoucheur et la Rainette méridionale	X (95 %)		X (5 %)	Dégradé Surfaces inondées temporairement et irrégulièrement, peu végétalisées et eaux de mauvaise qualité (pollution chimique)	Modéré
	Vieux murs, Hangars et entrepôts désaffectés, terrains remaniés, friches rases 7 Ha	Habitats de repos protégés pour l'Alyte accoucheur	X	X	X	Dégradé Entrepôts de déchets plastiques, foyers d'invasives végétales	Modéré
	Tous les biotopes hors voiries, parking sites industriels en activité 29 Ha	Habitats de repos protégés pour la Rainette méridionale	X	X	X	Dégradé Surfaces aménagées et anthropisées délaissées, foyers d'invasives végétales	Modéré à Faible
Cortège des chauves-souris (Pipistrelle commune)	Hangar Belmonte-Mazet 3 individus en transit	Habitat de repos (gîte de transit)		X		Dégradé Environnement ventilé et lumineux en journée	Modéré
Cortège des oiseaux (Bouscarle de Cetti)	Fourrés humides du secteur Mazet-Belmonte 7 000 m ² utilisable : 1 couple observé	Habitat de nidification		X		Dégradé Foyers d'invasives végétales (Buddleia) et autres espèces ornementales	Modéré
Cortège des oiseaux (Cisticole des joncs)	Friches à hautes herbes (Mélilots, Luzernes, Fromental) 2,5 Ha utilisable : 1 couple observé	Habitat de nidification	X (77%)		X (23 %)	Dégradé Habitat dominé par une invasive potentielle (Mélilot blanc)	Modéré
Cortège des oiseaux (Bergeronnette printanière)	Friches à hautes herbes (Mélilots, Luzernes, Fromental) 2,2 Ha utilisable : 1 couple min. observé	Habitat de nidification	X			Dégradé Habitat dominé par une invasive potentielle (Mélilot blanc)	Modéré à Faible
Cortège des oiseaux communs des bosquets et fourrés (Bruant zizi, Pouillot véloce, Mésanges, Roitelet, etc.)	Fourrés divers dégradés, Boisements de bouleau, Boisements pionniers dégradés à Tremble, Peupliers hybrides et Robinier 6 Ha utilisable	Habitat de nidification potentiel	X	X	X	Très Dégradé Habitat dominé par des invasives (Buddleia, Robinier)	Modéré à Faible
Flore (Lotier velu et Lotier grêle)	Friches rases 727 pieds sur 2 Ha	Floraison et fructification des espèces	X			Bon Habitat rudéralisé favorable aux espèces : Substrat minéral avec friches rases	Modéré



2.3.3. ETUDE DES ZONES HUMIDES

La caractérisation des zones humides a été confiée au bureau d'étude Simethis en partenariat avec Becheler Conseils, expert en hydrogéologie et en pédologie. Cette étude a été menée selon les deux critères « Végétation » et « Pédologie ». **Les investigations menées ont montré l'absence de zones humides fonctionnelles sur le périmètre du projet urbain Brazza.**

2.4. PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

Le périmètre du projet n'est concerné par aucun monument historique ou site archéologique. En revanche, on recense 3 bâtis d'intérêt patrimonial inscrits au PLU 3.1 : la halle en bois de l'ancienne usine Soferti, la cheminée de l'ancienne usine la Cornubia et le hangar Descas.

Les unités paysagères environnantes présentent de réels enjeux paysagers : la Garonne et ses berges, le pont levant Chaban-Delmas, les coteaux de Lormont, le quartier d'échoppes anciennes de Bastide nord, les Grands Moulins de Paris..... A l'inverse, le paysage du périmètre du projet est peu lisible et déstabilise le promeneur : bâtiments abandonnés et friches côtoient des espaces d'activités à l'architecture anarchique, tout cela en bordure du charismatique pont Chaban-Delmas et du quai de Brazza récemment réaménagé. Le paysage local présente le site comme un maillon à localisation stratégique et en attente forte de requalification urbaine et paysagère.

2.5. ENVIRONNEMENT HUMAIN

La population de Bordeaux a connu un déclin important des années 70 à 90 au profit de l'agglomération grandissante. Suite aux opérations de renouvellement urbain et à la mise en service du tramway dans les années 2000, la ville connaît un très fort attrait et la population ne cesse d'augmenter. Cette croissance constante est également représentée en rive droite de Bordeaux, secteur accueillant une population grandissante, attirée par le renouvellement urbain des quartiers et les récentes constructions (ZAC Cœur de Bastide, tramway avenue Thiers...).

Parmi les activités du secteur de Brazza, on retrouve les sociétés Balineau, Bénéteau, l'imprimerie du journal Sud-Ouest ou encore les Ateliers du tramway et les Grands Moulins de Paris. Au sein du périmètre du projet, deux usines d'engrais en cessation d'activités marquent le territoire. On recense également des activités diverses : Point P, entrepôts de stockage, matériaux de construction, grossiste en bricolage, transporteur... On ne recense qu'un équipement public au sein du périmètre du projet : le terrain des forains qui appartient à la ville de Bordeaux et qui est implanté rue des Vivants.

Le secteur de Brazza se situe au cœur de l'arc de développement du projet urbain Bordeaux 2030. Ce projet, qui vise à rééquilibrer la ville de part et d'autre de son fleuve, compte des projets d'envergure limitrophes du quartier Brazza : Bassins à flots, Caserne Niel, Bastide Benauges... L'OIN Euratlantique va également développer la rive droite. Le quartier Brazza, situé au débouché du pont Chaban-Delmas, présente une situation géographique stratégique et constitue le dernier maillon à aménager en rive droite.

Enfin, les mesures de bruit réalisées sur le secteur de Brazza montrent que l'ambiance sonore actuelle est modérée (calme). Les analyses de la qualité de l'air montrent que les niveaux mesurés respectent toutes les normes de pollution de l'air, à l'exception de deux points trafic situés le long de l'avenue Charles Chaigneau et du boulevard André Ricard.

2.6. DOCUMENTS D'URBANISME

Le périmètre opérationnel du projet est concerné par la planche 28 du PLU 3.1 de Bordeaux Métropole. Le périmètre est situé intégralement en zone UP (Zone Urbaine Particulière) en secteur de zones de projet, d'aménagement et de renouvellement urbain. Le projet d'aménagement urbain de Bordeaux Brazza est pris en compte dans le PLU 3.1 au travers de la zone UP 66 dédiée au projet « Bordeaux – Brazza ».

Le périmètre du projet est concerné par les servitudes d'utilité publique suivantes : PT2ZS (Protection des transmissions radioélectriques contre les obstacles) et T1 (Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux voies de chemin de fer). Le projet veillera à se conformer aux règlements de ces servitudes. On recense également deux servitudes de localisation de voirie : V.31 (Futur réseau viaire et cheminement doux de la Brazzaligne, 16/12/2016) et V.36 : Débouché du pont Jacques Chaban-Delmas, 16/12/2016.

Un emplacement réservé de voirie traverse le périmètre du projet urbain (pour le futur TCSP) et de nombreux emplacements réservés de superstructures sont inscrits au sein de Brazza pour les besoins du projet urbain.

Le POA « Habitat » (ancien PLH) montre que les besoins en logements sont forts à Bordeaux. Des objectifs ont été fixés pour répondre aux besoins spécifiques de la rive droite et du secteur Brazza afin de garantir notamment la mixité sociale.

Le PLU 3.1 de Bordeaux Métropole en vigueur prévoit des orientations d'aménagement et de programmation sur l'agglomération bordelaise. Une orientation concerne le renouvellement urbain du secteur de Brazza (Orientation « Bordeaux – Brazza »).

Les orientations stratégiques du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) montrent que le secteur de Brazza se situe à proximité directe du projet de création d'un TCSP et d'un axe de liaison rapide. Le SDODM, qui a pour vocation de poursuivre le développement d'un réseau de lignes de transport en commun à très haute efficacité, avec comme objectif d'éviter le passage systématique par le centre-ville de Bordeaux et d'améliorer le maillage du territoire, compte dont deux projets de lignes sur le secteur Brazza : Ligne 6 (Poursuite des études d'optimisation de la ligne Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon par les boulevards) et Ligne 9 (Étude d'une ligne entre les ponts Jacques-Chaban-Delmas et Jean-Jacques-Bosc à 30 000 voyageurs par jour).

2.7. ANALYSE DES DÉPLACEMENTS

Le périmètre du projet est ceinturé de voies structurantes : quai de Brazza, rue Charles Chaigneau, boulevard André Ricard. Les postes de comptage du trafic donnent en 2016 des niveaux de l'ordre de 10 000 véhicules/jour rue Charles Chaigneau et 7 000 véhicules/jour sur le quai de Brazza. Le trafic a baissé de manière significative sur ces mêmes voies depuis 2013 (trafics de l'ordre de 15 000 véhicules/jour rue Charles Chaigneau et 12 000 véhicules/jour quai de Brazza). Les rues incluses dans le périmètre, soit la rue des Vivants, la rue Lajaunie et la rue de Queyries, sont empruntées uniquement pour la desserte riveraine. Le niveau de trafic rue des Vivants est de l'ordre de 270 véhicules/jour.

Le quai de Brazza et la rue Chaigneau sont équipés de bandes cyclables, la station V3 la plus proche étant en rive gauche, au pied du pont Chaban-Delmas. Ces voies sont également desservies par 5 lignes de bus du réseau TBC de Bordeaux Métropole. Un projet de TCSP rapide est prévu par Bordeaux Métropole au sein du secteur de Brazza. Il permettra notamment de relier la gare Cenon pont rouge qui constitue un pôle d'échange multimodal.

2.8. SYNTHÈSE DES ENJEUX DU SITE ET INTERRELATIONS

La zone d'étude du projet se situe en rive droite de la Garonne sur la commune de Bordeaux et au cœur de l'agglomération intra-boulevard. Le site est implanté en plaine alluviale de la Garonne, ce qui se traduit par des terrains plats d'altitude faible (entre 4,5 et 5,5 m NGF).

Le périmètre de projet se situe en zone inondable et est inscrit en zone rouge hachurée bleue du PPRI de la Garonne, ce qui implique des contraintes de réalisation. Suite aux importants dommages de la tempête Xynthia en 2010 et à la circulaire du 27 juillet 2011 en découlant, la révision du PPRI a été prescrite le 2 mars 2012. L'étude hydraulique menée actuellement sur l'ensemble de la Plaine Rive Droite a porté spécifiquement sur le secteur Brazza. Cette étude a permis de définir les zones constructibles et inconstructibles ainsi que les cotes de seuils à respecter pour la constructibilité des bâtiments. Le projet urbain a été conçu par itération avec les modélisations hydrauliques avec un objectif de non-aggravation du risque Inondation. Cet enjeu a donc été intégré à la conception même du projet.

Le périmètre du projet présente une occupation du sol marquée par la présence humaine et le passé industriel. Les deux usines de production d'engrais Soferti et la Cornubia, en cessation d'activités, ont laissé des traces à différents niveaux : une pollution des sols et des eaux présentes dans les remblais, une halle en bois de plus de 100 ans constituant un bâti remarquable, des friches en cours de recolonisation par la végétation et un paysage d'ancien site industriel contrastant avec le centre-ville.

Enfin, le site de Brazza est situé au débouché du pont Chaban-Delmas, site stratégique situé au cœur de l'arc de développement du Bordeaux 2030. Il s'agit d'un secteur en attente de requalification urbaine qui constitue le dernier maillon à aménager entre les Bassins à Flots et Bordeaux Bastide. Sa situation présente également des enjeux en termes de transports en commun : des projets de TCSP sont prévus par Bordeaux Métropole.

On retiendra en conclusion que le site de Brazza présente, de par sa situation en bord de Garonne et son héritage du passé historique, de nombreux enjeux multithématiques (zone inondable, passé industriel, géographie stratégique, nombreuses orientations d'aménagement, milieu naturel recolonisateur et enjeux écologiques). Il s'agit d'un quartier en attente de renouvellement urbain représentant clairement l'un des derniers maillons à aménager du projet Bordeaux 2030.

2.9. FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉS DE MANIÈRE NOTABLE PAR LE PROJET ET OBJECTIFS ASSIGNÉS AU PROJET

Le projet urbain peut potentiellement modifier les paramètres retenus pour décrire l'état actuel de l'environnement (facteurs environnementaux). À l'inverse, certains de ces paramètres peuvent également influencer sur une ou plusieurs composantes technique ou fonctionnelle du projet. Pour chaque paramètre, des objectifs ont été assignés au projet pour chacun des facteurs cibles. Ils sont présentés ci-dessous pour chaque paramètre :

➤ Climat

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Intégrer et imposer les énergies renouvelables dans le projet (RCU géothermie)
- Réduire les îlots de chaleur urbains et créer des îlots de fraîcheur

➤ Topographie – Sols

- Concevoir le projet au plus près du terrain naturel dans le but d'assurer une insertion dans le site, réduire les éventuels besoins en matériaux, réduire les excédents de chantier
- Concevoir le projet avec la gestion des sols pollués afin de traiter de permettre un aménagement du territoire durable et sécurisé pour les risques sanitaires auxquels la population est exposée

➤ Eaux souterraines et superficielles

- Concevoir le projet en prenant en compte la zone inondable et en assurant la transparence hydraulique et le libre écoulement des eaux
- Préserver et améliorer la situation existante en créant un dispositif d'assainissement pluvial.

➤ Milieu naturel et biodiversité

- Traiter les eaux pluviales avant rejet dans l'environnement
- Renaturer, revégétaliser le secteur et redonner sa place à la végétation
- Doter le quartier d'une trame verte au travers d'un maillage apportant des continuités écologiques en lien avec la Brazzaligne et le parc aux angéliques
- Favoriser la biodiversité
- Assurer la bonne gestion des espèces de faune et flore présentes, en recherchant les espaces nécessaires et les aménagements écologiques d'accompagnement au sein du projet. En cas d'impossibilité d'un plan de gestion écologique sur site pour toutes les espèces, mise en œuvre d'un projet de compensation ex-situ

➤ Milieu humain, urbanisme et déplacements

- Créer des logements et de la mixité fonctionnelle notamment des activités artisanales
- Apporter de la transparence entre les quais de Brazza et les quartiers riverains à l'est et offrir un maillage pour les déplacements doux
- Assurer la transparence hydraulique et la sécurité des personnes
- Améliorer l'intermodalité et la sécurité des déplacements doux
- Accompagner de manière cohérente l'aménagement de la rive droite

➤ Cadre de vie et paysage

- Implantation des constructions permettant de réduire les niveaux de bruit du bâti
- Laisser une large place à la renaturation, aux espaces collectifs apaisés
- Doter le quartier d'un maillage vert permettant aux riverains une transparence pour les déplacements actifs
- Offrir un paysage urbain vert « ville Nature » participant aux continuités écologiques à l'échelle macro, en lien avec le Parc aux Angéliques et la Brazzaligne, et ouvrir les futures constructions vers l'extérieur et la « ville Nature »
- Construire un front urbain de qualité face à la rive gauche classée au patrimoine mondial

3. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET CONTEXTE DANS LEQUEL IL S'INSÈRE

3.1. CONTEXTE ET GENÈSE DU PROJET

Situé au débouché du pont Jacques Chaban-Delmas, face aux Bassins à flot, le site de Brazza offre un potentiel de développement important au regard de sa future desserte, de sa localisation et de son potentiel foncier. Ce secteur, desservi depuis mars 2013 par le pont Chaban-Delmas, est également desservi par le bus et par le futur transport en commun en site propre qui empruntera le pont.

Ce projet entre dans le cadre du programme d'actions Bordeaux 2030, porté par la ville de Bordeaux, et qui vise à rééquilibrer la ville de part et d'autre de son fleuve.

Le projet Bordeaux Brazza est, dans ce cadre, situé en connexion avec d'autres projets urbains à enjeux de Bordeaux 2030 :

- Pont Jacques Chaban-Delmas mis en service le 18 mars 2013
- Parc aux angéliques sur les berges de rive droite de Garonne (2010-2020)
- ZAC Bastide Niel (2014-2030)
- ZAC Bassins à flot (2010-2020)

Par ailleurs, un projet est intimement lié au projet urbain Brazza : la Brazzaligne, future voie végétale et cyclable qui traversera le quartier Brazza.

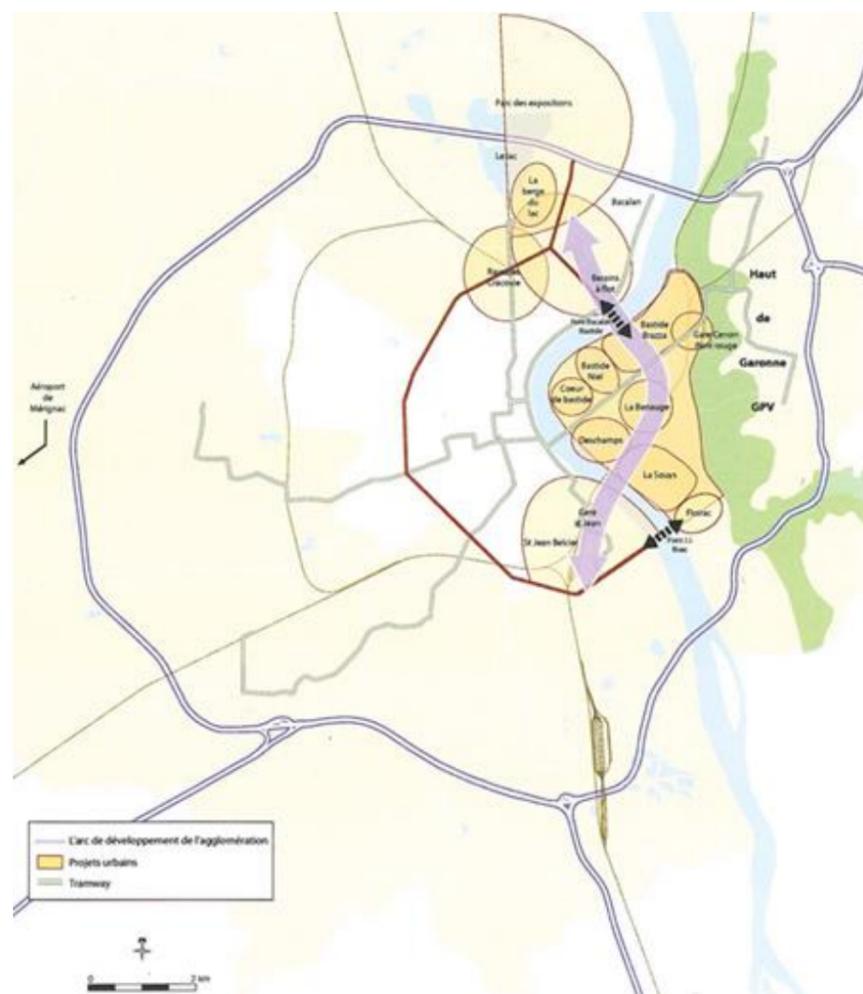


Figure 5 : Arc de développement de Bordeaux, projet Bordeaux 2030

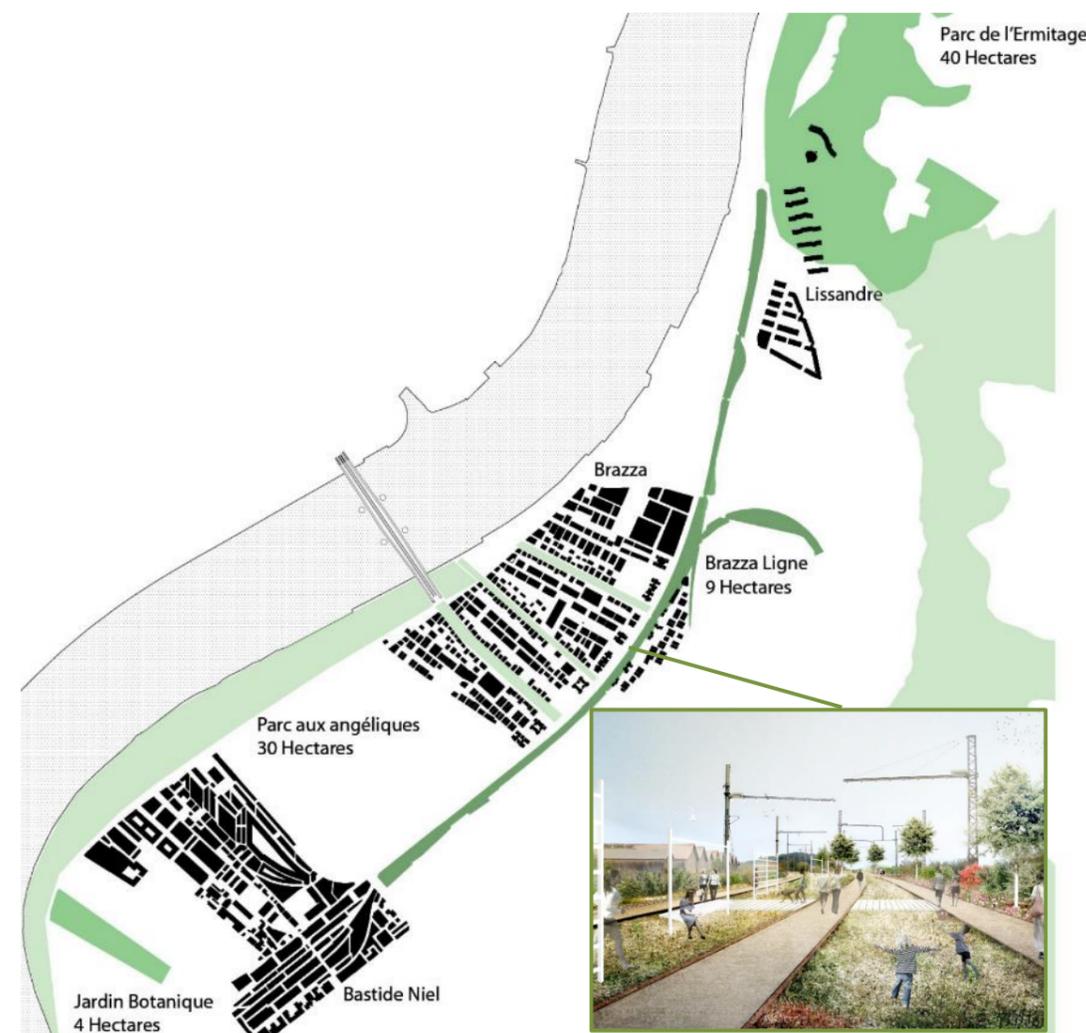


Figure 6 : Trame verte prévue par Bordeaux Métropole en rive droite et photomontage de la Brazzaligne

Ce parc linéaire, axe de modes actifs, reliera les coteaux verts de Lormont au parc aux angéliques. La Brazzaligne sera en lien avec les lanières vertes du futur quartier Brazza et contribuera à la renaturation et à la récréation d'un maillage vert et naturel en rive droite.

3.2. OBJECTIFS DU PROJET URBAIN BORDEAUX BRAZZA

Les objectifs du projet urbain sont multiples :

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

3.2.1. HISTORIQUE DES ÉTUDES

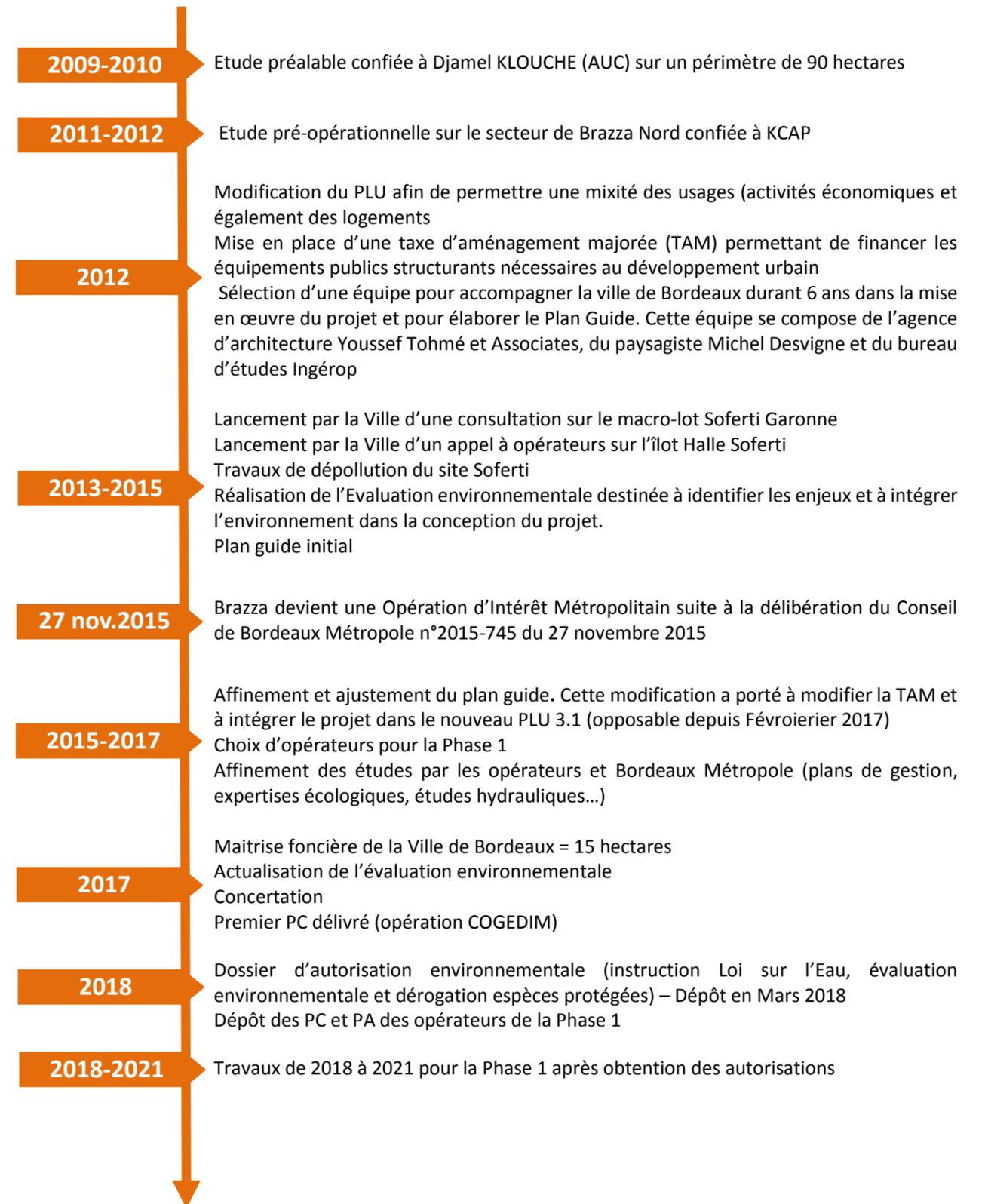
Depuis 2010, la ville a géré et mis en œuvre les études du secteur Brazza et les actions préalables à son aménagement

Plusieurs cycles d'études ont eu lieu, depuis la page blanche jusqu'à la validation du plan guide et de la conception des espaces non bâtis et des constructions.

Les différentes phases d'études sont les suivantes :

- 2009-2010 : Etude préalables
- 2011-2012 : Etude pré-opérationnelle
- 2013 : Elaboration du Plan Guide
- Depuis 2013 : Affinement du plan guide

Figure 7 :Synoptique de synthèse des grandes étapes d'études et d'instruction (source : Ingerop)



3.3. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET URBAIN

Sur 53 hectares, Brazza prévoit des logements, des équipements ludiques et sportifs, des activités économiques (y compris des artisans), de l'hôtellerie, des équipements publics, et des pôles d'attraction d'échelle métropolitaine. Le projet urbain Bordeaux Brazza comprend la programmation de **468 500 m² de Surface de Plancher décomposés comme suit** :

- Logements : 319 000 m² correspondant à 4 950 logements au total
- Equipements : 22 000 m²
- Culture, sport et loisirs : 21 500 m²
- Hôtels : 10 500 m²
- Commerces : 7 000 m²
- Bureaux : 38 500 m²
- Artisanat : 50 000 m²

Pour accompagner la création de nouveaux logements destinés à accueillir près de 9 000 nouveaux habitants, un nombre conséquents d'équipements publics sont prévus. Les équipements publics suivants seront réalisés par Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux pour les futurs habitants et plus largement pour les Bordelais :

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



Figure 8 : Localisation des équipements publics (source : Bordeaux Métropole, décembre 2017)

3.3.1. ESPACES EXTÉRIEURS

- Le Parkway

Cette bande de boisement qui longe le quai de Brazza, prolonge le parc aux Angéliques du côté du nouveau quartier. Elle donne au quai de Brazza son statut de parkway. Elle se matérialise par le prolongement des grands mails de peupliers du parc aux Angéliques dans le quartier. Ce paysage accueille les cheminements piétons et les pistes cyclables.

- Les Lanières

Trois grandes peupleraies prolongent le parc aux Angéliques à l'intérieur du quartier. Ces espaces publics majeurs du quartier accueillent les cheminements piétons, les pistes cyclables et les transports en commun. Des pelouses accompagnent ses boisements. Elles peuvent avoir des mélanges spécifiques propres des pelouses naturelles et de certaines prairies basses. Celles-ci permettent un usage plus soutenu de ces espaces garantissant en même temps l'accessibilité piétonne.

- Les Places

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

- Les rues

Des rues assez étroites traversent le quartier depuis la Garonne jusqu'aux voies ferrées. Ces percées visuelles très minérales créent des espaces au caractère fort qui font une sorte de contre-poids avec les autres espaces extérieurs fortement paysagers. Ces rues seront en effet minérales à l'image du centre historique de Bordeaux. Le quartier de Brazza a une continuité morphologique au niveau des hauteurs. Le long de ces rues minérales s'alignent des logements individuels ou collectifs et des maisons capables.

3.3.2. CONSTRUCTIONS

Brazza propose différents modes d'habiter au travers de cinq grandes typologies de bâtiments tous ouverts sur la nature.

- Les logements collectifs sur pilotis

Le projet compte 2097 logements collectifs sur pilotis. Installés au sein de jardins, au contact des lanières vertes, ils offrent un cadre d'habitat exceptionnel. Les pilotis sont volontairement hauts (5 à 6 mètres) pour permettre les circulations et la vie sous les immeubles.

- Les échoppes du XXI^{ème} siècle

Le projet compte 349 échoppes. Elles s'adressent à des personnes désirant vivre dans des maisons individuelles disposant d'un espace extérieur (terrasse ou jardin). Certaines sont accessibles depuis la rue, d'autres sont construites sur une dalle en R+1, les rez-de-chaussée accueillent les stationnements nécessaires aux échoppes et aux logements collectifs.

- Les logements sur la Brazzaligne

Le projet compte 1 357 logements sur la Brazzaligne. Ils font face à la « Brazzaligne », quai intérieur aménagé pour le tramway, les vélos, les piétons, et les loisirs. Les logements collectifs bénéficient de larges ouvertures et les maisons sur les toits disposent de terrasses. Tous profitent de la vue sur le quartier Brazza et la Garonne au loin.

- Les volumes capables

Le projet compte 499 logements en volumes capables. D’inspiration industrielle, ils accueillent des activités artisanales, des bureaux, du logement, des commerces, etc. Offrant de multiples possibilités d’aménagement intérieur, les volumes créent une liberté de programme au sein du bâti. Ils proposent des logements à aménager progressivement et à finir par leurs occupants.

- Les immeubles en Front de Garonne

Le projet compte 648 logements en volumes capables. Ils sont de plain-pied, dans un cadre unique, face à la Garonne et à la ville de pierre, classée au patrimoine mondial de l’UNESCO.

3.3.3. PRINCIPAUX RÉSEAUX

L’ensemble des concessionnaires a été rencontré durant la conception du projet urbain afin d’anticiper les besoins en réseaux divers.

Le projet urbain sera doté d’un réseau séparatif de collecte des eaux pluviales et des eaux usées qui sera raccordé au réseau communautaire.

Pour les eaux pluviales, le principe de conception du réseau respectera le PLU en vigueur, la réglementation en vigueur, et notamment le code de l’environnement, le guide des solutions compensatoires de Bordeaux Métropole (version juin 2014) et les ouvrages types prescrits par Bordeaux Métropole. En fonction de leur importance, ces réseaux seront présentés par chaque aménageur dans le cadre des dossiers d’incidences au titre des articles L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants du Code de l’Environnement (procédure Loi sur l’Eau).

Pour les eaux usées, Bordeaux Métropole a programmé la construction d’un réseau d’eaux usées sous la Garonne. Ce réseau, complété par une station de refoulement devra permettre d’acheminer les eaux usées de la rive droite jusqu’à la station Louis Fargue. En effet, cette station a largement la capacité d’accueillir les eaux usées de Bastide et de Brazza.

Dans le cadre de son Plan climat, Bordeaux Métropole crée un nouveau réseau de chaleur géothermique sur le secteur Brazza. ENGIE a obtenu en janvier 2017 la délégation de service pour la création et l’exploitation du réseau de chaleur.

3.3.4. GESTION DU RISQUE INONDATION

Le secteur Brazza est inondable par la Garonne. Aucune digue ne protège Brazza. Le PPRI (plan de prévention du risque inondation) en vigueur est périmé et n’est pas représentatif de la connaissance actuelle du risque inondation sur le secteur. Un nouveau PPRI est en cours de réalisation sous la direction des services de l’Etat. Une étude hydraulique a été menée sur la Plaine Rive Droite de Garonne par Bordeaux Métropole et confiée à

Artelia afin de déterminer les côtes d’inondation et les critères de constructibilité. Cette étude a porté spécifiquement sur le secteur Brazza et a accompagné la conception du projet de manière itérative.

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

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

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

3.3.5. GESTION DE LA POLLUTION DES SOLS

Le site de Brazza est un ancien site industriel dont les activités passées ont pollué les sols en place et les eaux souterraines. Il s’agit d’un enjeu fort du site qui a été pris en compte dans la conception du projet : prise en compte des pollutions dites « génériques », correspondant à des remblais pollués et des pollutions dites « spécifiques », correspondant à des pollutions plus ponctuelles en lien direct avec les activités présentes sur le site. Le site de Soferti et de La Cornubia sont des cas de pollutions dites spécifiques.

Une stratégie a été mise en place par Bordeaux Métropole afin de garantir une compatibilité entre les usages projetés et les pollutions en place. Elle correspond au processus suivant, aussi bien pour les espaces publics que pour les îlots privés :



Sans la réalisation d’un plan de gestion et la mise en œuvre des mesures prescrites par le plan de gestion, les demandes de permis d’aménager et de permis de construire ne pourront être autorisées. La stratégie prévue par Bordeaux Métropole est donc la réalisation de plans de gestion spécifiques à chaque îlot, aux pollutions qui s’y trouvent et aux futurs usages.

3.4. QUALIFICATION DES TYPES ET DES QUANTITÉS DE RÉSIDUS ET D'ÉMISSIONS ATTENDUS SUITE AU PROJET URBAIN

Certains résidus ou émissions potentielles dans l'air, l'eau ou le sol (tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation)... peuvent avoir des effets négatifs sur la santé humaine. De même, selon le type et la quantité de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement), des effets néfastes sur la santé humaine sont potentiels.

Le projet est une opération de renouvellement urbain destinée à accueillir des logements et des activités de commerces, de services et de loisirs. Elle ne comprend pas d'infrastructure de transport routière structurante générant un trafic significatif. Au contraire, le projet a été conçu pour offrir une offre de transport et de modes doux alternatifs (tram, voies vélos et piétons...) permettant de limiter l'usage de la voiture localement, notamment pour les nouveaux habitants. Les risques de résidus et d'émissions potentiellement néfastes pour la santé sont relativement limités de par la nature du projet. En outre, la mise en place d'une charte de chantiers propres sera requise par le maître d'ouvrage auprès des opérateurs.

Le tableau suivant analyse, dans la limite des connaissances techniques actuelles sur le projet, les types de résidus et d'émissions potentielles, durant la phase de construction du projet urbain et durant la phase d'exploitation.

Type de résidus et d'émissions	Conséquences potentielles de la réalisation du projet
En phase travaux	
Terres (déficit ou excédent)	<p>Conséquences différentes selon le bilan des terres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un déficit nécessite des apports de matériaux extérieurs par camions - un excès nécessite d'évacuer les terres vers un centre d'accueil adapté en fonction de leur nature et des futurs usages. <p>Le bilan chiffré des terres n'est pas encore connu à l'heure actuelle mais il sera proche de 0 au regard des contraintes du site : respect de la topographie actuelle pour éviter d'aggraver le risque inondation et interdiction d'ouvrages souterrains en raison des sols pollués.</p>
Démolition et déchets de chantier	<p>Le projet représente la démolition de 83 688 m² d'emprise bâtie sur la surface des emprises bâties au sol actuellement est de 91 226 m². Le projet prévoit la conservation de 7 538 m².</p> <p>Le projet d'aménagement des espaces publics et des îlots opérationnels comprendra la collecte intégrale des déchets de chantier et leur envoi vers les centres agréés. La charte des chantiers propres de Bordeaux Métropole et la charte Brazza signée par les opérateurs prévoit l'organisation de la gestion des déchets de chantier</p>
Pollution de l'air	Gaz d'échappement des engins de chantier
Pollution de l'eau	Consignes strictes pour éviter tous rejets

Type de résidus et d'émissions	Conséquences potentielles de la réalisation du projet
Bruit	Bruit d'engins conformes à la réglementation et période de travaux adaptée à l'environnement riverains (pas de travaux de nuit...). Les travaux feront l'objet d'une gestion et d'une coordination par la maîtrise d'œuvre afin de limiter au maximum les nuisances et désagréments
Pollution des sols	Stratégie de gestion des pollutions des sols de Bordeaux Métropole : diagnostic, évaluation environnementale des pollutions des sols, plans de gestion et prescriptions de gestion des pollutions pour garantir une compatibilité avec les usages futurs et la maîtrise des risques sanitaires, environnementaux et financiers. Le processus prévoit la prise en charge de la stratégie par Bordeaux Métropole pour les espaces publics et par les opérateurs pour les îlots opérationnels
Vibration	Les vibrations du fait de la circulation des engins au droit des habitations les plus proches rue des vivants ou en cas de certaines phases de terrassement (déroctage dans les secteurs en déblais par des engins puissants voire des explosifs)
En mode opérationnel	
Trafic	Projet de renouvellement urbain ne prévoyant pas de création de voirie structurante génératrice d'un trafic notable au sein du périmètre du projet mais au contraire création de voies de desserte locale sous forme de zones de rencontre et de lanières vertes. Création d'un maillage doux et végétalisé, place prépondérante du vélo au sein du projet en lien avec Brazzaligne et le parc aux angéliques. Passage à terme d'un TCSP au sein du projet urbain en continuité du pont Chaban Delmas et reliant les deux rives, incitant à des déplacements alternatifs à la voiture. Modélisation par Bordeaux Métropole des perspectives d'évolution des trafics à l'horizon 2030 prenant en compte Brazza et mettant en exergue une baisse des trafics liée au report modal et à l'évolution des pratiques de déplacements
Pollution de l'air – Cadre de vie	<p>Effets positifs sur l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maillage doux et végétalisé - Disparition des activités actuelles générant du trafic poids-lourds - Amélioration de l'offre multimodale incitant à des déplacements alternatifs à la voiture non polluants pour l'air
Pollution de l'eau	Mise en œuvre des solutions compensatoires de gestions des EP selon le guide de la métropole, Collecte des eaux pluviales avant rejet dans le réseau séparatif communautaire
Bruit	<p>Respect des niveaux sonores à appliquer par les opérateurs pour limiter les niveaux sonores des nouvelles constructions</p> <p>Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement en cours de réalisation par Bordeaux Métropole et prenant en compte les voies structurantes encadrant Brazza : quais de Brazza, rue Charle Chaigneau et boulevard André Ricard</p>

4. ANALYSE DES EFFETS TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRÉVUES POUR LES ÉVITER, LES RÉDUIRE OU LES COMPENSER

4.1. SYNTHÈSE DES EFFETS TEMPORAIRES ET DES MESURES ASSOCIÉES

Le périmètre du projet urbain Bordeaux Brazza est celui d'un secteur au passé industriel, en attente de requalification urbaine. Les bâtiments présents correspondent à quelques activités. Il n'existe aucune habitation. Les activités industrielles passées ont laissé des pollutions de sols et des eaux souterraines.

Les effets négatifs principaux du chantier sont liés à la présence de sols pollués qui devront être pris en compte par les futurs aménageurs. Un plan de gestion devra être réalisé par les opérateurs pour l'aménagement de chaque îlot. Ces plans de gestion définiront des prescriptions relatives à la phase de réalisation de l'opération. La réglementation en vigueur devra être appliquée durant les travaux, notamment pour le personnel de chantier. Les matériaux pollués devront être envoyés vers les filières adaptées et les projets devront être adaptés à cette contrainte.

Les travaux de l'opération urbaine concernent des terrains en zone inondable de la Garonne. L'étude hydraulique menée pour analyser les impacts hydrauliques du projet urbain comporte l'analyse des effets temporaires du projet avec l'aménagement de deux périodes provisoires : phase 1 (aménagement secteur nord et sud) puis phase 2 (aménagement partie centrale). Les modélisations hydrauliques ont montré que les impacts hydrauliques sont négligeables sur les secteurs hors Brazza, aussi bien pour la phase 1 que pour la phase 2. En revanche, la phase 1 présente ponctuellement une rehausse de 6 à 15 cm au sud du périmètre et la phase 2 une rehausse de 3 à 35 cm ponctuellement rue des Queyries. Les mesures de réduction suivantes sont prévues :

- Phase 1 : deux nivellements de terrain insubmersibles au niveau des bâtiments A6 ; C13 et C14
- Phase 2 : un nivellement de terrain très ponctuel le long du bâtiment E2.

La mise en place de des mesures de réduction rendent les impacts hydrauliques acceptables.

L'expertise écologique a montré la présence d'enjeux écologiques liés aux friches industrielles recolonisées par le milieu naturel. Le projet correspond à une opération de renouvellement urbain qui va totalement reconfigurer le site et en revoir l'occupation du sol. Les travaux ont un effet direct de perte des habitats naturels ou semi-naturels qui, malgré leur état de détérioration, sont exploités par des communautés animales et végétales. Cet effet d'emprise est total sur les surfaces naturelles ou semi-naturelles qui représentent à l'état actuel 20 ha sur les 53 hectares de périmètre du projet. Ces travaux représentent également des nuisances et du dérangement pour la faune avec abandon du site, principalement en ce qui concerne les oiseaux. En raison du contexte particulier du site (sols pollués et artificialisé), des mesures d'évitement n'ont pas été possibles et mais des mesures de réduction sont prévues en phase travaux portant sur :

- Suivi écologique du chantier
- Respect du calendrier de travaux évitant les périodes impactantes
- Respect d'un cahier des charges environnemental

- Précautions vis-à-vis des espèces invasives
- Gestion du Lotier grêle et velu
- Choix de palettes végétales locales pour les aménagements paysagers...

Ces mesures seront prises avant le démarrage des travaux par l'établissement avec les entreprises de Cahiers de Contraintes Environnementales du Chantier et de contrats portant obligation de respecter des règles de préservation de l'environnement.

Les travaux ne présentent aucune incidence sur le patrimoine culturel. Aucun monument historique ni site archéologique n'est présent. Compte-tenu des nombreux remaniements des sols, une découverte fortuite de sites archéologiques lors des travaux est peu probable. Par ailleurs, les 3 bâtis d'intérêt patrimonial inscrits au PLU seront conservés dans le projet et préservés durant les travaux.

Brazza est un site peu fréquenté, aucun riverain n'habite l'emprise du projet qui constitue espace « clos », ceinturé par les voies de circulation. Il ne s'agit pas d'un site de passage, les voies présentes au sein du périmètre du projet sont des voies locales d'accès aux parcelles et activités présentes. Les effets négatifs du chantier sont relativement limités sur le milieu humain et les déplacements. Un ensemble de mesures sera formalisé avant les travaux avec les entreprises afin de préserver le cadre de vie des riverains du quartier des vivants, d'assurer leur sécurité et de permettre aux commerces et aux activités économiques des environs à fonctionner normalement et à être accessibles. Les effets sur les déplacements seront anticipés et feront l'objet d'une signalisation particulière, de déviations et d'information.

L'application des mesures prescrites et leur formalisation dans des documents de prescriptions imposées aux entreprises permettra de limiter fortement les impacts négatifs.

Le projet urbain fera l'objet d'un phasage en 3 étapes réparties sur une vingtaine d'années qui permettra de limiter les désagréments des travaux et du chantier.

La coordination de l'ensemble de l'opération par un OPC urbain durant toute la durée des travaux assurera l'application par tous d'un Règlement d'Organisation de Chantier (ROC). L'application des mesures environnementales prescrites, notamment par les plans de gestion de la pollution des sols, et le respect de la charte des chantiers propres de Bordeaux Métropole et de la réglementation par les entreprises de travaux devraient permettre de limiter fortement les incidences négatives du chantier. Son impact sera maîtrisé et limité afin d'être acceptable par le plus grand nombre.

4.2. SYNTHÈSE DES EFFETS PERMANENTS ET DES MESURES ASSOCIÉES

Le tableau en page suivante présente de manière synthétique les effets principaux du projet à retenir, les mesures associées et les modalités de suivi.

THEMATIQUE	PRINCIPAUX EFFETS POSITIFS SUR L'ENVIRONNEMENT	PRINCIPAUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	MESURES ENVIRONNEMENTALES				COUT DES MESURES ET MODALITES DE SUIVI
			Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement	
MILIEU PHYSIQUE							
Qualité de l'air / climat	<p>Les espaces verts qui seront créés au sein des îlots favoriseront le sentiment de bien-être et de fraîcheur.</p> <p>De même, les toitures végétalisées réduiront fortement l'effet d'îlot de chaleur.</p> <p>Le projet urbain sera alimenté par le réseau de chaleur urbain géothermique</p> <p>Emprise prévue dans la conception du projet destinée à accueillir de futurs TCSP favorables à réduire la pollution atmosphérique (future Brazzaligne, futur TCSP au sein de la lanrière principale)</p> <p>Aménagements pour les modes doux au sein du projet urbain et sur les voies de ceinture</p>	<p>La création d'environ 4 950 logements et l'accueil d'environ 9 000 nouveaux habitants engendrent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des consommations énergétiques en phase travaux puis en phase exploitation (appareils électriques, etc.); - des émissions de polluants et de gaz à effet de serre dans l'air du fait de l'utilisation de véhicules motorisés (engins de chantier, voitures personnelles) 	<p>Mesures d'évitement ou de réduction des impacts en phase chantier (plan de circulation, aires de manutention, lavage sécurisés, ...).</p> <p>Déploiement et suivi Charte Chantiers Propres de BM prescrite aux opérateurs et de la charte Brazza :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limiter l'envol des poussières, aires bétonnées régulièrement balayées, poussières collectées et vidées dans la benne de déchets inertes - En période sèche, les travaux générateurs de poussières réalisés après arrosage superficiel des surfaces concernées - Envois de matériaux évités en adaptant les techniques de construction, - Stockages de matériaux légers (benne à déchets notamment) munis de couvercles, - Matériels électriques préférés aux matériels thermiques. <p>Les aménagements paysagers des espaces publics et des jardins sont conçus de manière à garantir de l'ombrage et des zones de fraîcheur.</p>	<p>Développement des mobilités douces au sein du site et en connexion avec le réseau de mobilités douces alentours limitant l'usage des véhicules</p> <p>Le parti pris a été de créer des voies d'accès très local, partagées, et d'inciter fortement au report modal vers les modes doux et les transports en commun.</p>		<p>Intégration des principes du bioclimatisme dans la conception et la configuration des bâtiments au sein des îlots.</p> <p>L'optimisation du bilan énergétique de chaque bâtiment et l'évitement des îlots de chaleur ou les effets venturi entre les bâtiments sera recherchée. La conception de bâtiments bioclimatiques performants est un des enjeux du projet prescrits dans les fiches de lots.</p>	<p>Surcoût des constructions pour l'optimisation bioclimatique propre à chaque programme des opérateurs</p>
Pollution	<p>La réalisation du projet permet d'approfondir l'état de connaissance quant aux zones où le passé industriel marqué du quartier Brazza a entraîné une pollution certaine.</p> <p>Les travaux de dépollution, de confinement et de remise en état seront spécifiques à chaque îlot, selon son passé industriel, et liés à l'usage futur</p> <p>Impact positif de revalorisation et d'exploitation durable d'un ancien quartier industriel pollué, laissé en friche et présentant des risques sanitaires pour la population.</p>	<p>Risque potentiel de transfert des pollutions vers les sols et les eaux souterraines lors des travaux de fondations des constructions</p>	<p>Compte tenu de la présence de pollutions de sols et des eaux souterraines sur l'ensemble du site Brazza, le projet urbain a été conçu dans une démarche d'évitement des enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bâtiments sur pilotis pour limiter le contact avec les sols en place pollués - Interdiction d'ouvrage et d'aménagements souterrains - Mise en place des fondations profondes par l'utilisation de tarières creuses <p>BM a mis en place une stratégie de prise en compte systématique de la pollution des sols pour l'aménagement des espaces publics et de chaque opération privée : diagnostic, évaluation environnementale, plans de gestion et mise en œuvre des prescriptions prescrites par le plan de gestion pour garantir une compatibilité des usages. Aucune autorisation d'urbanisme ne pourra être délivrée sans le respect de ce processus.</p>	<p>- Pollution spécifique : Les sols contaminés par des polluants à fortes doses susceptibles de continuer de polluer les sols, l'eau et l'air doivent être dépollués et traités. Des travaux de dépollution approfondis seront engagés sur les sites spécifiques le nécessitant</p> <p>- Pollution générique : Les sols pollués concernés par un niveau de pollution plus faible peuvent être laissés en place et confinés par des matériaux adéquates pour supprimer les voies de transfert. Les constructions et aménagements devront être adaptés pour supprimer les voies de transfert potentielles.</p> <p>En outre, pour l'ensemble du périmètre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'usage des sols pour la culture de jardin potager sera proscrite et devra être réalisée en hors-sol - Une surveillance des niveaux de pollution des eaux souterraines devra être nécessaire 	<p>A définir au cas par cas si besoin au fur et à mesure de la réalisation des mesures de dépollution</p>	<p>Les campagnes d'investigations qui seront réalisées par les différents opérateurs viendront affiner la connaissance précise de la pollution spécifique (localisation, caractéristique, étendue...)</p>	<p>Etudes relatives aux sites et sols pollués réalisées par BM sur Brazza : 50 000 €HT</p> <p>Réalisation de plans de gestion spécifiques à chaque opération et non estimable actuellement €.</p> <p>Dépollution des sols spécifiques à chaque opération et non estimable à ce jour</p>

PROJET URBAIN BORDEAUX BRAZZA

THEMATIQUE	PRINCIPAUX EFFETS POSITIFS SUR L'ENVIRONNEMENT	PRINCIPAUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	MESURES ENVIRONNEMENTALES				COUT DES MESURES ET MODALITES DE SUIVI	
			Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement		
Eaux souterraines	Limitation des pollutions éventuelles par charte de Chantiers Propres de BM et Charte Brazza	Le projet ne présente pas d'incidences notables sur les masses d'eaux souterraines locales en phase d'exploitation.	Déploiement de la Charte Brazza et de la charte Chantiers Propres de BM et d'un suivi de chantier				Si les études et plans de gestion relatifs aux pollutions des sols réalisés ultérieurement autorisent des forages pour arrosage des espaces verts, les procédures Loi sur l'Eau nécessaires seront menées par les opérateurs sur les îlots privés et par Bordeaux Métropole pour les espaces publics.	Cahier des charges de l'opération urbaine et fiches de lots intégrant la réalisation d'études géotechniques et hydrogéologiques, suivi de nappe, NPHE....
Eaux pluviales	Collecte des eaux pluviales des voiries et leur régulation avant rejet dans le réseau métropolitain.	La phase chantier peut représenter des risques de pollution des eaux si les mesures de gestion des eaux ne sont pas respectées	Le projet prévoit la collecte des eaux pluviales des voiries et leur régulation avant rejet pour l'ensemble des îlots privés et une partie des espaces publics à 3l/s/ha dans le réseau métropolitain. En raison du passé industriel et des pollutions des sols et eaux souterraines, aucune infiltration se sera possible. Le projet proscrit par ailleurs pour les mêmes raisons les aménagements souterrains. Démarche 0 produit phytosanitaire	Réductions des impacts du chantier - Huiles de décoffrage végétales et biodégradables - Procédure pour gérer les situations de rejet accidentel dans l'eau ou le sol mise en place par l'entreprise ; - Dispositions d'alerte en cas de rejet accidentel (personne à prévenir et mesures d'urgence à prendre) ; - Evacuation vers un lieu de traitement agréé des sols souillés par des produits déversés accidentellement ; - Eaux usées et eaux vannes des sanitaires, bureaux et des bases de vie du chantier traitées et rejetées conformément à la réglementation sur les rejets d'eaux usées domestiques ou rejetées au réseau communautaire d'assainissement public	Mise en place de solutions compensatoires pour le stockage et la régulation des eaux pluviales avant rejet à 3 l/s/ha dans le réseau communautaire			Coût des travaux d'assainissement pour accueillir le projet : création de la station de pompage et travaux rue Lajaunie : global de 30 millions d'Euros (Etudes et travaux) Suivi des ouvrages d'assainissement par Bordeaux Métropole
Risques naturels	Prise en compte du risque inondation dans la conception du projet, mise en œuvre de bâtiments sur pilotis, transparence et libre écoulement des eaux		Réalisation d'une étude hydraulique du projet urbain Brazza comprenant l'analyse des impacts des phases sur l'environnement et les tiers Prise en compte du risque inondation prévue dans le cadre du projet architectural du plan guide					Réalisation des études hydrauliques : de l'ordre de 70 000 €HT

THEMATIQUE	PRINCIPAUX EFFETS POSITIFS SUR L'ENVIRONNEMENT	PRINCIPAUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	MESURES ENVIRONNEMENTALES				COUT DES MESURES ET MODALITES DE SUIVI
			Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement	
MILIEU NATUREL							
Faune et flore	<p>Le projet participera à la renaturation qualitative de Brazza par l'aménagement de 22 ha d'espaces verts sur les 53 hectares de projet, contre 20 ha actuellement, composés de biotopes dégradés de recolonisation du site, avec de nombreuses invasives. Palette végétale du projet adaptée, qualitative et proscrivant tout espèce invasive.</p> <p>Création de grands mails d'arbres de haute tige (les lanières vertes), composées de peupliers.</p> <p>Entre ces peupleraies, de grands bosquets d'arbres viendront compléter la structure paysagère du nouveau quartier.</p> <p>Limitation de l'effet Ilot de Chaleur Urbain</p>			<p><u>Phase travaux :</u> Suivi écologique du chantier Respect de la charte des chantiers à faible impact environnemental Gestion des risques de pollution accidentelle Gestion des déchets de chantier Gestion en phase chantier des espèces exotiques invasives sur le site Gestion des Lotiers velu et grêle Choix d'une période optimale pour les travaux en faveur de la faune Contrôle de présence des chauves-souris dans les hangars désaffectés avant démolition</p> <p><u>Phase exploitation :</u> Gestion raisonnée des espaces verts Développement d'aménagements en faveur de la biodiversité locale Surveillance des espèces végétales exotiques à caractère envahissant</p>	<p>Stratégie compensatoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compensation Lotier : Brazzaligne (espace intersticiel entre les deux VF qui deviendront des pistes cyclables) - Compensation Bouscarle de Cetti et Cisticole des joncs : site de BM en rive gauche en bordure de Garonne - Compensation Amphibien : site de BM en rive gauche en bordure de Garonne. - Compensation chiroptères : pose de gîtes artificiels sur Brazza 		<p><u>Phase travaux :</u> Suivi écologique : 1 200 € HT / intervention Contrôle de présence des chauves-souris : 1 700 € HT / bâti à démolir</p> <p><u>Phase exploitation :</u> Gestion raisonnée des espaces verts : 48 000 € HT / an Développement d'aménagements en faveur de la biodiversité locale : 1 000 € HT Surveillance des espèces végétales exotiques à caractère envahissant : 900 € HT / 3 ans</p> <p><u>Plan de compensation :</u> Compensation Lotier sur Brazzaligne : 3000 € HT Compensation Oiseaux et amphibiens sur le site de rive gauche : 39 000 € HT pour 30 ans Compensation chiroptères sur Brazza : 2000 € HT</p>
Trame verte et bleue	<p>Le projet prévoit une part importante de nouveaux espaces verts (« lanières vertes ») en lien avec le parc aux angéliques et la future Brazzaligne : amélioration forte des continuités écologiques</p>		<p>Déploiement de la Charte Chantiers Propres de BM, de la charte Brazza et suivi de chantier</p>	<p>Mise en œuvre d'aménagements paysagers en faveur d'un maintien de la fonctionnalité écologique du site aménagé. Les linéaires de végétation qui seront aménagés favoriseront le déplacement des espèces et la connexion avec les réservoirs de biodiversité limitrophes</p>			<p>Inclus dans le coût de la conception du projet</p>
PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE							
Paysage	<p>Requalification paysagère d'un site en friche industrielle.</p> <p>Le dispositif majeur du paysage du projet urbain est constitué de grands mails d'arbres de haute tige. Ils formeront des grandes masses structurantes du paysage.</p> <p>Ces mails prolongeront le Parc aux Angéliques dans le nouveau quartier. Ils amèneront une grande transparence et ouvriront des grandes percées visuelles sur le Pont Chaban Delmas et le fleuve.</p> <p>Des bosquets d'arbres seront également réalisés. Ils seront disposés d'une façon plus naturaliste afin de sculpter l'espace.</p> <p>L'organisation des sols rappellera le parcellaire agricole lié à la Garonne.</p>	<p>Détérioration provisoire du paysage perçu par les usagers des voies de circulation ceinturant le site durant la phase travaux</p>	<p>La forme urbaine sur pilotis retenue pour une partie des constructions est une mesure paysagère retenue dès la conception amont du projet car elle permet, en plus d'être en conformité avec le parti paysager recherché, d'éviter les effets négatifs sur la pollution des sols et l'inondabilité du quartier.</p>	<p>Dans le cadre de l'Atelier Garonne, chaque opération projetée sur Brazza fait l'objet d'un passage en commission afin de s'assurer de la cohérence générale du projet et de sa bonne insertion paysagère.</p> <p>Dans ce cadre, il a été demandé à l'opérateur ADIM de décaler ces constructions à une distance de 65 m en Front de Garonne.</p>			

PROJET URBAIN BORDEAUX BRAZZA

THEMATIQUE	PRINCIPAUX EFFETS POSITIFS SUR L'ENVIRONNEMENT	PRINCIPAUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	MESURES ENVIRONNEMENTALES				COUT DES MESURES ET MODALITES DE SUIVI
			Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement	
Patrimoine culturel	Conservation de certains symboles qui ont marqué le passé industriel du secteur à l'image, des halles de l'ancienne usine Soferti qui sera magnifiée afin d'en faire un lieu identitaire du projet et un pôle d'attractivité à l'échelle métropolitaine, ainsi que la cheminée de l'ancienne usine de la Cornubia.	Pas de monument historique ni site archéologique recensé donc pas d'incidence directe sur le patrimoine culturel					
MILIEU HUMAIN							
Population	Le projet urbain présente un habitat positif sur l'habitat en permettant la construction de 4 950 logements au total. Ce projet répond aux besoins en logements identifiés par les documents de planification (ancien PLH et POA Habitat) sur le territoire communal de Bordeaux, et plus largement sur le territoire métropolitain. Création d'au moins 5000 emplois par la création des activités artisanales	Augmentation de la population (+9 000 habitants estimés à l'achèvement du projet urbain en 2030)	Le projet répond à ces incidences en les ayant intégrées dès la conception du projet, en lien avec l'ensemble des projets urbains métropolitains prévus dans le cadre de Bordeaux 2030			La conception du projet intègre la construction de 22 000 m ² d'équipements publics prévus pour accueillir les besoins de la nouvelle population. Les besoins du projet en réseaux secs et humides ont également été anticipés. Des travaux sont actuellement en cours par Bordeaux Métropole pour mettre à niveau le réseau d'assainissement existant.	Coût des travaux d'assainissement pour accueillir le projet : création de la station de pompage et travaux rue Lajaunie : global de 30 millions d'Euros (Etudes et travaux)
Social et foncier	La programmation du projet urbain offre une répartition des logements conforme au POA habitat du PLU 3.1. Réalisation de 55% de logements aidés, dont 25 % de PLUS/PLAI, 10% de PLS et 20% d'accession abordable à la propriété et 45% de logements en accession libre.	Projet de densification urbaine apportant des logements supplémentaires	L'ensemble des engagements sur l'habitat futur du projet Brazza a fait l'objet d'un conventionnement avec les opérateurs appelés à développer des projets sur Brazza par la signature de la « Charte Brazza ». La conformité des opérations avec les prescriptions est vérifiée lors des Ateliers Brazza et lors de l'instruction du Permis de Construire.	Les acquisitions des parcelles nécessaires à l'aménagement des espaces publics se fera à l'amiable entre Bordeaux Métropole et les propriétaires privés	L'espace de stationnement mis à la disposition des forains par la ville de Bordeaux rue des vivants sera relocalisé sur le territoire communal sur un espace plus grand (site en cours de recherche)		
Bruit	Le projet ne prévoit pas la construction d'infrastructures routières structurantes mais des voies de desserte locale sous forme de zones de rencontre et lanières vertes Le projet ne générera pas de nuisances sonores sur les habitations de la rue des vivants. Au contraire au travers de la mutation des usages du quartier, disparition des activités de transport logistique et industrielles	Emissions sonores inhérentes à la phase chantier.		Les constructions respecteront les dispositions techniques permettant de limiter les niveaux sonores au sein des futurs bâtiments.		Dans le cadre du projet de TCSP inscrit au SDODM qui traversera Brazza, des études environnementales et réglementaires seront réalisées spécifiquement à l'infrastructure. Ces études comprendront une analyse au regard des nuisances sonores sur les habitants des logements de Brazza.	

PROJET URBAIN BORDEAUX BRAZZA

THEMATIQUE	PRINCIPAUX EFFETS POSITIFS SUR L'ENVIRONNEMENT	PRINCIPAUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	MESURES ENVIRONNEMENTALES				COUT DES MESURES ET MODALITES DE SUIVI
			Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement	
Nuisances liées au chantier	Elles seront faibles, notamment du fait de l'absence de riverains au niveau du périmètre du projet urbain		Mesures imposées aux entreprises lors des consultations au travers du déploiement d'un plan de gestion du chantier et du suivi de celui-ci : - Respect de mesures de préservation des sols, des eaux souterraines et superficielles - Respect de la Charte des Chantiers - Respect de la réglementation en vigueur sur les niveaux de bruit et la qualité de l'air et conformité des engins	Respect des horaires des horaires de chantier			Les 3 bâtis remarquables inscrits au PLU feront l'objet d'aménagements de signalisation et de préservation durant les travaux afin d'être balisés et mis en sécurité
Réseaux divers et déchets	Remise à niveau du réseau d'assainissement en lien avec le projet de collecteur sous-fluvial et diminution des rejets vers la Garonne en cas de surverse de la station Saint-Emilion lors de forts épisodes pluvieux	Augmentation des besoins d'équipement en réseaux Production de déchets à terme estimée à 41 620 m ³ de déchets par an	Afin d'éviter une saturation des réseaux existants et une impossibilité d'alimenter Brazza, les gestionnaires des réseaux ont été rencontrés dès la conception du plan guide et tenus informés par Bordeaux Métropole. Les besoins ont été anticipés et les réseaux sont dimensionnés afin d'assurer la desserte du projet urbain à moyen et long terme. Conception des points de collecte des déchets prévus dès le plan guide Le projet est pris en compte dans le cadre du projet de Réseau de Chaleur Urbain prévu par la métropole sur la rive droite.	Plusieurs centres de recyclage des déchets sur la métropole Création d'une déchetterie rue du Commandant Cousteau Points d'apports volontaires du verre prévus au sein du projet Collaboration de la ville avec le monde associatif du recyclage des textiles pour mise en place de points d'apport volontaire au sein du projet			
Déplacements	Le projet n'a pas vocation à créer du trafic mais vise plutôt à inciter aux déplacements en modes doux, en transports en commun via la réalisation d'un réseau fourni pour les modes doux, en lien avec le parc aux angéliques et la future Brazzaligne. Les interventions sur les voies ceinturant le périmètre concernent uniquement l'aménagement de modes doux. Au sein du périmètre, seule la rue des Queyries sera prolongée afin de permettre le bouclage latéral du quartier. Conception du projet intégrant la création de 400 places de stationnement public et des places pour les logements créés conformément aux prescriptions du PLU Mise en place d'un maillage pour les déplacements doux, en connexion avec le parc aux angéliques et la future Brazzaligne	Risques faibles durant le chantier des mobilités au niveau des quais de Brazza lors de l'aménagement des trottoirs et de la piste cyclable	Le projet urbain est pris en compte par la métropole dans son modèle d'étude des déplacements routiers à moyen et long terme ainsi que dans les projets de TCSP à l'étude. la modélisation du trafic à l'horizon 2030 montre une baisse significative du trafic dans le secteur Brazza, liée au report modale vers les transports en commun et les modes doux				

4.3. EFFETS CUMULÉS AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVÉS

4.3.1. PROJETS EXISTANTS OU APPROUVÉS

4.3.1.1 Projet de liaison sous-fluviale

Bordeaux Métropole porte le projet de création d'un collecteur sous-fluvial sous la Garonne afin d'acheminer les eaux usées de rive droite vers la station d'épuration de Louis Fargues en fonctionnement dans le quartier des Bassins à Flots. La métropole prévoit la création de cet ouvrage souterrain courant 2018. La station Louis Fargues vient d'être réhabilitée et traite les effluents de 500 000 équivalent-habitants aujourd'hui et possède une marge de 20 ans avant saturation. La station est en capacité de recevoir les effluents de rive droite. Une station de pompage sera nécessaire en rive droite afin d'acheminer les eaux usées vers la rive gauche. Cette station de pompage sera implantée au droit du pont Chaban Delmas, à côté de la station de contrôle, face au projet urbain Brazza.

➤ Incidences cumulées avec le projet urbain Bordeaux Brazza

Le projet de liaison sous-fluviale n'est pas de nature à engendrer d'incidences négatives en relation avec le projet urbain Bordeaux Brazza.

Ce projet consiste en la création d'un émissaire sous la Garonne, dédié à acheminer à la station d'épuration Louis Fargues située en rive gauche les effluents des projets de densification métropolitains de la rive droite de Bordeaux à l'instar du projet urbain Brazza est nécessaire au bon fonctionnement du projet Brazza et à une échelle plus large à l'ensemble des projets de densification en rive droite. Ce projet a bénéficié des prescriptions des aménageurs de Brazza, pour ce qui concerne les éléments visibles (puits de sortie, station de pompage), afin qu'il s'intègre au mieux dans l'environnement paysager.

4.3.1.2 Projet de forage géothermique (RCU)

Le projet concerne la mise en place, sur la rive droite de la Garonne d'un réseau de chaleur. Ce réseau sera réalisé dans le cadre d'une délégation de service publique de Bordeaux Métropole. Le délégataire de ce projet est un groupement composé des sociétés Engie Cofély et Storengy, filiales du Groupe ENGIE.

Ce réseau permettra la desserte des îlots urbains situés dans les zones d'aménagement ainsi que celle des bâtiments Métropolitains situés dans le périmètre de la délégation de service public. Il pourra également permettre la desserte de bâtiments issus de la prospection commerciale (Lissandre, Cœur de Bastide, Benauges, Floirac, etc.). Le déploiement de ce réseau se fera en phase avec le planning des aménageurs urbains. Le PC de ce projet est actuellement en cours de dépôt. Les forages sont prévus en 2019.

➤ Incidences cumulées avec le projet urbain Bordeaux Brazza

Seul le puit d'injection PGE2 et une partie de la canalisation reliant les deux puits sont situés au sein périmètre du projet urbain Brazza. Le puits PGE2 sera implanté à l'extrémité Nord du projet urbain, au sein du site Soferti, dans un secteur où les prospections écologiques réalisées par Simethis en mai 2017 ont mis en évidence la présence de Lotier grêle et de Lotier velu, deux espèces à protection régionale. La localisation précise de cette espèce sur le site Soferti est avérée.



Figure 9 : Localisation des pieds de Lotier identifiés en 2017 sur le site Soferti (source : Simethis)

ENGIE, délégataire du réseau de chaleur, devra analyser plus finement si des pieds de Lotiers sont impactés par l'emprise précise de ses travaux. Le cas échéant, un dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées devra être réalisé et porté par ENGIE.

Les travaux de mise en œuvre du réseau de chaleur et ceux du projet urbain Brazza ayant lieu simultanément, des nuisances liées aux travaux (bruit, perturbation du trafic risque de pollution, etc.) pourront se cumuler. Ils seront néanmoins temporaires et limités à la phase chantier.

A terme, la réalisation du projet de réseau de chaleur urbain aura une incidence positive pour l'ensemble du projet urbain Brazza et à une plus large échelle pour tous les bénéficiaires du réseau, en permettant de limiter les coûts d'énergie via l'utilisation d'une ressource renouvelable et locale, moins chère que l'électricité.

4.3.1.3 Parc aux Angéliques au nord du pont Chaban Delmas

Le Parc aux Angéliques est le fruit d'une collaboration étroite entre l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et celle du projet urbain Bordeaux Brazza. Certaines séquences plantées du parc sont en effet dans la continuité de celles des lanières vertes du projet urbain. Les arbres sont des éléments clés de la structure du Parc aux Angéliques. Ils sont plantés en bandes perpendiculaires à la Garonne, accompagnées de cheminements verts.

La voie pavée existante sera conservée. Future voie traversante du parc, elle sera doublée d'une piste plane apte à recevoir les personnes à mobilité réduite et accompagnée d'un éclairage public. Le projet concerne une des dernières étapes de réalisation du Parc aux Angéliques au nord du pont Chaban Delmas.



Figure 10 : Préfiguration du parc au débouché du pont Chaban Delmas (source : équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, 2015)

➤ Incidences cumulées avec le projet urbain Bordeaux Brazza

Certaines plantations du parc sont en continuité directe avec celles du projet urbain Brazza, c'est le cas notamment des « lanières vertes » de Brazza, véritables artères vertes du projet urbain. Les lanières vertes sont dans la continuité du parc aux Angéliques, trois grands mails traversent le quartier perpendiculairement au fleuve. La lanière verte située au débouché du pont comptera à terme 430 arbres et celle en aval environ 300.

L'aménagement de la séquence du parc aux Angéliques localisée au nord du pont Chaban Delmas aura une incidence positive sur la situation paysagère actuelle et une incidence cumulée positive avec le projet urbain Brazza. Le parc et le projet urbain étant en effet composés de séquences paysagères situées en prolongement les unes des autres.

4.3.1.4 TCSP à terme

Le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains bordeaux (SDODM) a pour vocation de poursuivre le développement d'un réseau de lignes de transport en commun à très haute efficacité, avec comme objectif d'éviter le passage systématique par le centre-ville de Bordeaux et d'améliorer le maillage du territoire. Le SDODM prescrit des orientations prenant en compte l'urbanisation et les besoins futurs. Les quais de Brazza

figurent parmi les axes sur lesquels renforcer très fortement l'offre urbaine TCSP ou tramway. Ils sont situés sur l'axe IX : « Barrière de Bègles – Gare Saint-Jean – Presqu'île d'Ambès.

Deux lignes sont concernées à proximité du projet urbain Bordeaux Brazza :

- Ligne 8 : Etude sur la rive droite d'une ligne « Bassens – Campus » à 23 000 voyageurs par jour
- Ligne 9 : Etude d'une ligne entre les ponts Jacques Chaban Delmas et Jean-Jacques Bosc à 20 000 voyageurs par jour

➤ Incidences cumulées avec le projet urbain Bordeaux Brazza

Dans le cadre du projet Bordeaux 2030, l'extension du réseau de transport en commun est prévue. Le site du projet urbain Bordeaux Brazza, actuellement non desservi par le tramway, est un site stratégique au débouché du pont Chaban Delmas.

A terme, le périmètre du projet urbain sera traversé par le projet d'axe rapide de TCSP prévu par Bordeaux Métropole sur le pont Chaban Delmas et sur la rue des Queyries. La réalisation de ce projet de TCSP aura une incidence très positive dans le cadre du projet urbain en offrant une alternative à la voiture pour les futurs riverains.

4.3.1.5 Brazzaligne

La Brazzaligne est un vaste sillon ferroviaire allant de Lormont à la gare d'Orléans, du pied des coteaux à la Garonne. Il n'accueille plus qu'un train par semaine, desservant les Grands Moulins de Paris. La Brazzaligne, grand ruban vert accueillera piétons, deux roues, promenades et tout type d'activités, les bâtiments d'une hauteur de façade continue de 19 mètres proposeront des locaux (qu'il s'agisse d'activités ou de logements) atypiques, innovants et permettant des usages nouveaux. Brazzaligne jouera un jour le rôle que jouent les quais rive gauche aujourd'hui. Elle accueillera un transport en commun et liera Bordeaux à Cenon et Lormont.

Le projet de la Brazzaligne fait partie des actions sélectionnées par le projet Ecocité Bordeaux plaine de Garonne de Bordeaux Métropole. Le projet Ecocité fait partie des investissements d'avenir du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et du Ministère du Logement, de l'Egalité des territoires et de la Ruralité. Il a bénéficié d'un financement de 12.3 M€. Ecocité vise à soutenir des projets conduits dans la métropole bordelaise et exemplaires en matière d'aménagement durable, tel que le projet de la Brazzaligne porté par la ville de Bordeaux.

Le projet de la Brazzaligne sera réalisé en 3 temps à partir de fin 2017. Les deux premières phases verront l'aménagement des talus, parcelles limitrophes à la Brazzaligne ainsi que l'aménagement d'une voie hors service du réseau ferroviaire. La dernière phase du projet, à l'horizon 2020 verra l'arrêt des dernières circulations ferroviaires et leur transformation en espaces de la Brazzaligne dans la continuité des aménagements déjà réalisés.

4.3.1.6 Projets urbains du secteur Lissandre à Lormont

- Berges de Lissandre (ancien site industriel William Piters)

Cette opération, portée par Claircienne, est localisée sur une friche industrielle dans la partie sud de la commune de Lormont (33), anciennement exploitée par la société William Pitters. Ce projet consiste en la réalisation de logements, et d'activités. Il s'inscrit en cohérence avec le projet de développement de la plaine de Garonne, qui s'étend sur les communes de Floirac, Bordeaux, Cenon et Lormont, et bénéficie depuis 2013 de la desserte par le pont Chaban Delmas. Ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact en mai 2014, d'un DLE et d'une enquête publique en mai 2015. Le commissaire a émis en avis favorable au projet.

- Cascades de Garonne (ancienne usine de ciment)

L'opération des Cascades de Garonne porte sur la réhabilitation d'une friche industrielle (ancienne usine de ciment) en vue de créer un quartier mixte composée de voiries, de logements et de résidences, de commerces, d'équipements sportifs et éducatifs, de zones de stationnement et d'un centre Aqualudique. L'équipe de conception du projet se compose de l'agence BLP, d'Adim Sud Ouest (Vinci), du spécialiste des équipements aquatiques Opalia et Vinci Construction et du fond de capital Emergence. Le projet est porté par la SEM Mont des Lauriers qui maîtrise le foncier nécessaire au projet des Cascades de Garonne. Ce projet emblématique a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas en mars 2017 suivie de la prescription par l'Autorité Environnementale de réalisation d'une étude d'impact.

➤ Incidences cumulées avec le projet urbain Bordeaux Brazza

Les incidences cumulées avec le projet Brazza sont liées à la nouvelle population (incidences sur les réseaux, les équipements, les déplacements...) ainsi que sur les enjeux et les continuités écologiques.

Concernant les déplacements, les projets sont pris en compte dans les modélisations prospectives de l'évolution du trafic par la métropole ainsi que dans le SDODM.

La Brazzaligne constituera un lien entre les différents secteurs verts et paysager de rive droite. Ce maillage sera une armature pour les déplacements doux mais aussi pour les continuités écologiques. Les incidences cumulées sur les enjeux écologiques ont été analysées dans l'étude écologique de Simethis en annexe VI du dossier d'autorisation environnementale.



Figure 11 : Illustration de la Brazzaligne (source : Bureau Bas Smets, 2017)

➤ Incidences cumulées avec le projet urbain Bordeaux Brazza

Situé en bordure Sud-Est du projet urbain Brazza, la Brazzaligne sera en connexion directe avec le projet à travers des lanières vertes mais aussi des îlots limitrophes qui donneront directement sur la Brazzaligne. L'incidence du projet sera donc très positive. Il offrira aux riverains du projet urbain, un vecteur pour les déplacements doux mais aussi des espaces verts dans la continuité de ceux présents au sein de Brazza.

5. EFFETS SPÉCIFIQUES DU PROJET SUR LA SANTÉ

5.1. EFFETS DU PROJET URBAIN SUR LA SANTE PUBLIQUE ET MESURES ENVIRONNEMENTALES

↳ Pollution atmosphérique

Le projet Bordeaux-Brazza est une opération de renouvellement urbain qui comprend des constructions à usage d'habitations, d'activités et de commerces et des équipements publics. Il comprend également un réseau de voies de desserte locale couplé à des voies de cheminement doux.

Le projet urbain (logements, commerces, équipements publics....) ne comprend pas de voirie structurante mais au contraire des voies d'accès local. Ces voies, publiques et privées, présenteront des gabarits réduits dont la finalité sera uniquement l'accès aux bâtiments.

Le projet ne générera qu'un faible trafic d'accès et de desserte locale. Le trafic sur ces voies sera anecdotique en comparaison des niveaux de trafic sur les quais de Brazza et la rue Charles Chaigneau, ou encore sur le boulevard André Ricard. Le projet urbain invite par ses nombreux cheminements à l'utilisation des modes doux, ne présente aucune incidence notable sur la qualité de l'air.

Bordeaux Métropole projette de réaliser à terme un axe de TCSP au sein du périmètre du projet urbain (TCSP en provenance du pont Chaban-Delmas). Ce TCSP favorisera l'utilisation des transports en commun. Le périmètre du projet n'étant actuellement accessible que par véhicules, sera à terme pourvu d'un TCSP et de nombreux cheminements doux.

↳ Nuisances sonores

En milieu urbain dépourvu d'industries bruyantes, les effets sur la santé dus aux nuisances sonores sont liés à la circulation de véhicules à moteur (trafic automobile, trafic aérien, trafic ferroviaire).

Le projet ne contribue que de manière anecdotique au trafic des voies du secteur, qui sont des voies structurantes à l'échelle de toute la commune et même de Bordeaux Métropole. Les nuisances sonores subies par les riverains du secteur seront générées par le trafic des voies structurantes ceinturant le périmètre du projet. La phase travaux va toutefois générer des nuisances sonores pour les riverains.

↳ Pollution de l'eau

Le projet urbain n'intercepte aucun écoulement naturel. Les risques de pollutions des eaux superficielles sont liés à la circulation sur les voies d'accès aux îlots et constructions. Ces surfaces revêtues seront équipées de collecteurs des eaux pluviales qui achemineront les eaux vers le réseau pluvial de voirie. Ce réseau sera ensuite raccordé au réseau d'assainissement communautaire.

↳ Gestion des anciens sites pollués

Le périmètre du projet Bordeaux Brazza est concerné par 3 secteurs de pollutions :

- Site de l'ancienne usine SOFERTI

- Site de l'ancienne usine de La CORNUBIA
- Pollutions potentielles diffuses sur le reste du périmètre

L'étude de synthèse sur la pollution des sols, confiée par Bordeaux Métropole à Arcagée, permet de disposer d'une première vue d'ensemble concernant les sites et sols pollués. Cette étude fait état du passé du site. Dès le milieu du 19e siècle, le quartier Brazza connaît un important développement industriel et accueille progressivement plusieurs installations dont l'usine Soferti. À la fin du 20e siècle, la crise déstabilise les activités économiques du site. Les usines tournent au ralenti et finissent par fermer les unes après les autres laissant près de 50 hectares de friches. Les préoccupations environnementales de l'époque n'étaient pas celles d'aujourd'hui. Les activités industrielles utilisaient des produits polluants qui ont pu avoir une incidence sur la qualité des sols.

Le projet doit donc prendre en compte des pollutions dites « génériques », correspondant à des remblais pollués et des pollutions dites « spécifiques », correspondant à des pollutions plus ponctuelles en lien direct avec les activités présentes sur le site. Le site de Soferti et de La Cornubia sont des cas de pollutions dites spécifiques.

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

L'objectif du projet est donc simple. Les aménagements doivent réduire ou supprimer les voies d'exposition des populations (afin d'empêcher tout risque sanitaire), et des milieux sensibles. Pour cela, la politique de gestion des sites et sols pollués du février 2007 sera mise en œuvre de manière systématique. Afin de faciliter la mise en œuvre de la législation, une stratégie a été prédéfinie pour le projet :

- L'établissement d'un plan de nivellement prescriptif sur Brazza, à la fois pour les futurs espaces publics et les espaces privés. Ce plan de nivellement vise à respecter au maximum la topographie actuelle tout en prenant en compte le risque inondation. Maîtriser la topographie permet :
 - De favoriser le traitement des sols pollués sur place, par simple recouvrement. Cela implique de conserver sur site un maximum de remblais pollués par des pollutions dites « génériques ».
 - Pour les déblais réalisés, la recherche de solutions de traitement sur place (mouvement de terres au sein de la parcelle par exemple), toujours dans le respect des préconisations de nivellement.
- Des formes urbaines spécifiques, réduisant les voies d'exposition, par mise à distance (typologie de bâtiments sur pilotis, parcs de stationnements sous les échoppes, activités dans les rez-de-chaussée des volumes capables).
- L'interdiction de réaliser des parkings souterrains, prescriptions limitant très fortement les déblais.
- L'interdiction de réaliser des jardins potagers ou des jardins individuels en pleine terre.

Ces prescriptions doivent faciliter l'aménagement du site pour un usage mixte et non uniquement d'activité afin d'autoriser aussi l'accueil d'habitations, d'espaces verts, d'équipements publics.

Ce changement d'usage impliquera la mise en œuvre de plans de gestions spécifiques, par chaque opérateur, en privilégiant le maintien des terrains en place. Toutefois, si les terres excavées ne peuvent être réutilisées, elles seront évacuées, après des tests adaptés, vers des sites agréés.

La stratégie de Bordeaux Métropole correspond au processus suivant, aussi bien pour les espaces publics que pour les îlots privés :



Sans la réalisation d'un plan de gestion et la mise en œuvre des mesures prescrites par le plan de gestion, les demandes de permis d'aménager et de permis de construire ne pourront être autorisées. La stratégie prévue par Bordeaux Métropole est donc la réalisation de plans de gestion spécifiques à chaque îlot, aux pollutions qui s'y trouvent et aux futurs usages.

Concernant les espaces publics, conformément à la stratégie prévue, Bordeaux Métropole a fait réaliser plusieurs évaluations environnementales des sols pour les îlots suivants :

- Projet d'aménagement d'une place publique Ilot G2, ancien site SOFERTI
- Projet d'aménagement de la Lanière 3, ancien site SOFERTI
- Projet d'élargissement de la rue Chaigneau et de prolongement de la rue de Queyries ancien site SOFERTI
- Projet d'aménagement d'un groupe scolaire et d'une crèche - îlot D4 ancien site SOFERTI
- Projet d'aménagement d'un équipement public îlot E7-2 - ancien site SOFERTI

Suite à ces évaluations, des plans de gestion seront réalisés.

Le projet constitue l'opportunité de requalifier et aménager durablement un ancien site industriel en friche dont la pollution des sols présente des risques pour la santé humaine.

Bordeaux Métropole a mis en place une stratégie de gestion de la pollution des sols, systématique et obligatoire pour l'ensemble des aménagements sur les espaces publics et les îlots privés. Aucune opération ne pourra être autorisée sans la réalisation d'un plan de gestion et sans la mise en œuvre des mesures garantissant une compatibilité du site avec les usages futurs.

Le projet de crèche et de groupe scolaire prévu au niveau de l'îlot D4 fait l'objet d'un plan de gestion en cours de réalisation dont l'objectif est de prescrire les mesures à mettre en œuvre pour garantir la compatibilité entre le site et les usages futurs et la maîtrise des risques sanitaires, environnementaux et financiers propres au site.

↳ *Nuisances liées aux travaux et à la production de déchets*

Le projet constitue l'opportunité de nettoyer et assainir le périmètre, qui fait l'objet de dépôts sauvages de déchets. Le site, qui présente un risque à l'heure actuelle pour la santé et la sécurité publique (sols pollués, déchets, terrains chaotiques, boisements non entretenus...), sera à l'état futur un site sécurisé et entretenu.

↳ *Sécurité publique relative au projet*

Bordeaux Métropole a prévu de mandater début 2018 un OPC urbain qui encadrera les travaux durant toute la durée de mise en œuvre.

Les futurs opérateurs désigneront en outre un coordinateur pour la sécurité et la protection santé durant la phase de réalisation des travaux. La sécurité devra notamment être assurée par l'information préalable des riverains et usagers, la signalisation du chantier, l'éclairage nocturne, la mise en place de passages protégés.

Le projet urbain a été conçu en prenant en compte le caractère inondable de la zone d'étude. Des études hydrauliques ont permis de caractériser un état de référence et de modéliser le projet. Des mesures, telles que la conception de bâtiments sur pilotis, permettent de composer avec l'inondabilité et concevoir un projet durable. **En cas de crues, les voiries du projet permettront un accès pour les véhicules de secours. La sécurité publique des riverains et des futurs habitants d projet urbain est donc assurée.**

↳ *Espèces végétales allergisantes*

Le projet prévoit une renaturation et une requalification paysagère et écologique en lieu et place d'un ancien site industriel présentant de nombreuses et des biotopes dégradés. Une palette végétale comportant des espèces adaptées, non invasives, a été définie par les écologues. Certaines espèces végétales sont allergisantes et sont à éviter afin de ne pas nuire à la santé de la population. **Elles ont été proscrites de la palette végétale, inscrite dans les cahiers des charges et les fiches de lot.**

↳ *Gestion des moustiques*

La présence de secteurs en eau stagnante représente un risque de présence de moustiques nocifs pour la santé humaine tel que le moustique tigre. Cette problématique est de plus en plus présente dans le sud-ouest et dans les secteurs urbains où les risques sanitaires sont avérés et doivent être pris en compte.

Le projet ne comporte pas de zones humides et les modelés paysagers prévus au niveau des lanières seront à sec. En l'absence de surfaces en eau, temporaires ou permanentes, le risque de présence de moustiques est donc très limité voir nul.

5.2. AVANTAGES DU PROJET URBAIN POUR LA COLLECTIVITÉ

Les avantages du projet urbain pour la collectivité sont intimement liés aux objectifs :

- Requalification paysagère et urbaine d'un ancien secteur industriel partiellement abandonné et pollué
- Valorisation durable d'espaces pollués présentant un risque pour la santé et la sécurité publique
- Equipements publics manquants en rive droite
- Réduction de l'effet de chaleur urbain et création d'îlots de fraîcheur urbains
- Création de 4 950 logements en réponse aux besoins de logements de Bordeaux rive droite
- Création de commerces et d'activités apportant une dynamisation et des emplois
- Aménagement du dernier maillon du projet Bordeaux 2030 et cohérence à l'échelle de la commune et de la métropole
- Lien entre les deux rives
- Emprise prévue au niveau de la Lanière 3 pour le passage d'un futur TCSP
- Emprise prévue pour l'aménagement de la Brazzaligne
-

Le secteur de Brazza constitue actuellement une zone en friche où les anciennes usines industrielles s'entremêlent avec des espaces d'activités diverses (espace Lajaunie, parc d'activités quai de Brazza...) et quelques entreprises de transport, d'entrepôts de stockage divers (gravats, marchandises) et de distribution de matériaux de construction.

Le projet urbain de Bordeaux Brazza porté par la ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole, constitue l'opportunité de valoriser ce périmètre et d'apporter une réelle plus-value au cadre de vie des habitants. Le projet Brazza constitue ainsi un maillon indispensable au renouvellement urbain de la rive droite et à la mise en œuvre de Bordeaux 2030, en permettant le maillage entre plusieurs projets urbains à enjeu : le quartier des Bassins à flots, actuellement en cours d'aménagement, et le quartier Bastide Niel qui va également faire l'objet d'un renouvellement urbain.

Les travaux de dépollution, de confinement et de remise en état, qui seront spécifiques à chaque îlot, permettront une amélioration générale de qualité et de la gestion des sols en place. En effet, Bordeaux Métropole a souhaité mener une véritable stratégie de prise en compte des sites pollués existants afin d'éviter tout risque sanitaire et environnemental.

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

Les lanières vertes constitueront des lieux de détente et de rencontres pour les habitants, à instar des places publiques qui seront aménagées au cours de certains îlots et qui constitueront des lieux de rencontre, synonyme de mixité, de cohésion sociale et de nouveaux usages.

A une échelle plus large, la végétalisation de la zone contribuera à la régulation de la température au sein des îlots et à la séquestration du carbone, ce qui aura un effet bénéfique sur la qualité de l'air. Cette végétalisation constituera également des lieux d'apaisement et de transitions pour les habitants.

Le projet urbain de Bordeaux Brazza aura des avantages multiples pour la collectivité. Outre la réalisation de près de 5 000 nouveaux logements, dans un secteur déficitaire en logements et répondant ainsi aux objectifs du POA Habitat de Bordeaux Métropole, le projet aura de nombreuses incidences positives, notamment sur les enjeux de la santé et de la qualité de vie pour les riverains. On citera particulièrement :

- La création d'une offre de logements diversifiée, de qualité et accessible économiquement et attractive, à l'image des « volumes capables », véritables logements sur mesure, que chacun pourra aménager en fonction de ses revenus et de ses goûts ;
- Le traitement d'une pollution existante générée par un passé industriel riche ;
- L'aménagement de continuités et liaisons douces associée à un réseau de transport en commun offrant une alternative réelle à la voiture ;
- ...

6. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION

6.1. PLAN LOCAL D'URBANISME

Le projet d'aménagement urbain de Bordeaux Brazza est pris en compte dans le PLU 3.1 au travers de la zone UP 66 dédiée au projet « Bordeaux – Brazza ». **L'opération d'aménagement a été intégralement prise en compte dans le PLU 3.1 et fait l'objet d'un périmètre dédié à l'opération.**

Le règlement du secteur de projet a été en effet adapté aux objectifs publics poursuivis dans le cadre de la future opération d'aménagement, en amont de la définition du projet urbain.

Le projet est compatible avec les règlements du PLU, les servitudes d'utilité publique, les emplacements réservés de voirie et de superstructure. Il est également compatible avec les bâtis remarquables (halle en bois Soferti, Hangard Descas et cheminée de l'usine La Cornubia) inscrits au PLU (il intègre et préserve les 3 bâtis présents). On ne recense par ailleurs aucun EBC au sein du périmètre du projet.

Le projet urbain prend en compte les prescriptions du PLU avec lesquelles il est compatible.

6.2. PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le projet d'aménagement prévu sur le secteur « Brazza », qui offre des logements, des commerces, une renaturation du site dans son ensemble, des liaisons douces et un maillage cohérent entre les différents modes de déplacement est compatible avec les orientations du PADD intégré au PLU 3.1.

En lien avec le projet de TCSP sur le pont Chaban Delmas, le projet de Brazzaligne et l'aménagement du parc aux Angéliques sur les quais, le projet s'inscrit dans un projet métropolitain et une cohérence globale, en

réponse aux besoins des habitants, de la ville et de la métropole (besoins en logements, en maillage doux, en « équipements publics...).

6.3. PROGRAMME D'ORIENTATION ET D' ACTIONS « HABITAT » ET « MOBILITÉS »

Le projet offre 4 950 logements à terme et participera à répondre ainsi aux besoins du POA Habitat avec lequel il est compatible.

L'opération d'aménagement « Bordeaux Brazza » est un projet urbain à vocation mixte destiné à aménager un ancien quartier industriel en attente de requalification urbaine. Ce quartier présente une situation géographique stratégique : au débouché de rive droite du pont Chaban, en bordure des quais de Brazza et de la future Brazzaligne. L'intermodalité et les déplacements doux sont des composantes majeures du projet. Les futurs habitants de Brazza auront un large choix dans le mode de déplacements (tramway, bus, deux-roues, déplacements piétonniers, co-voiturage...).

L'opération d'aménagement Bordeaux Brazza est compatible avec le POA « Mobilités » dans lequel elle s'intègre totalement eu égard à la conception développée en synergie avec cet enjeu « mobilités».

6.4. SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT)

Le projet urbain de Bordeaux Brazza est en cohérence avec les objectifs de maintien et de développement des liaisons écologiques ainsi que dans la poursuite du développement du réseau de tramway. Le projet urbain de Bordeaux Brazza prévoit une emprise de passage pour la future Brazzaligne et pour le passage d'un futur TCSP au sein de l'emprise de sa lanière principale. **Le projet est compatible avec le SCOT.**

6.5. PLAN CLIMAT ENERGIE TERRITORIAL (PCET) DE BORDEAUX MÉTROPOLÉ

Le projet vise plusieurs objectifs qui auront des effets positifs sur la qualité de l'air et sur le climat : réduire les émissions de gaz à effet de serre, intégrer et imposer les énergies renouvelables dans le projet (RCU géothermie), réduire les îlots de chaleur urbains et créer des îlots de fraîcheur. **La recherche dans la conception du projet d'une incidence positive sur le climat est compatible avec le Plan Climat de Bordeaux Métropole.**

6.6. AGENDA 21 DE BORDEAUX

Le projet proposera des logements respectant des critères écologiques et sociétaux forts, en proposant notamment de la mixité fonctionnelle (logements mixtes et activités diverses), une renaturation du site comprenant de nombreuses espaces verts. Il s'appuiera également sur le développement d'un maillage vert contribuant à la trame verte bordelaise. **Le projet répond ainsi aux objectifs du futur Agenda 21 de Bordeaux.**

6.7. COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS RELATIFS AUX MILIEUX AQUATIQUES (SDAGE, PPRI, SAGE ESTUAIRE, SAGE NAPPES PROFONDES)

La conception du projet prend en compte les enjeux liés aux milieux aquatiques et répond au Programme De Mesures (PDM) inscrit au SDAGE. Le projet prévoit la collecte de l'intégralité des eaux usées et des eaux pluviales régulées à 3 l/s/ha avant rejet dans le réseau communautaire. Aucun rejet dans le milieu naturel ne sera effectué.

Par ailleurs, le projet a été conçu afin de respecter les contraintes hydrauliques du PPRI et d'assurer le libre écoulement des eaux en cas d'inondation. Une étude hydraulique a été menée et la conception du projet a été adaptée afin de ne pas aggraver le risque inondation pour Brazza et les tiers, aussi bien en phase de réalisation qu'en phase d'exploitation.

Le projet urbain proscrit tout aménagement souterrain, en raison des enjeux liés à la pollution des sols et à la zone inondable de la Garonne. Il ne présente pas de lien fonctionnel avec les nappes profondes utilisées pour l'alimentation en eau potable et concernées par le SAGE.

Le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE, du PPRI et des SAGE.

7. EVALUATION DES INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000

Le site de Brazza est localisé dans le lit majeur de la Garonne, à proximité immédiate du site Natura 2000 FR7200700 « La Garonne ». Compte tenu d'un positionnement du projet en retrait des berges, le projet ne possède pas d'emprise directe sur les habitats naturels (boisements des bords de cours d'eau) ni sur les espèces animales (faune piscicole).

L'évaluation des incidences Natura 2000 conduit à la prise en compte des espèces d'intérêt communautaire suivantes :

- Angélique à fruits variables ;
- Faune piscicole : Alose feinte, Lamproie de rivière, Esturgeon européen, Grande Alose, Saumon atlantique, Lamproie marine, Lamproie de Planer, Toxostome, Bouvière.

Dans le même temps, aucune formation végétale d'intérêt communautaire n'est présente sur le linéaire de Garonne concerné par le projet.

L'appréciation des impacts potentiels met en évidence un risque de perturbation de ces espèces essentiellement par transfert de polluants dans la Garonne via les eaux superficielles et/la nappe d'accompagnement. Pour répondre à ce risque d'impact qualitatif, des mesures d'atténuation ont été mises en place :

- En phase travaux : cahier des charges environnemental respecté par les entreprises avec notamment interdiction de rejets polluants dans le milieu naturel,
- En phase exploitation : pas d'infiltration des eaux pluviales, collecte, traitement et régulation avant rejet dans le réseau collectif, pas d'utilisation de produits phytosanitaires dans les espaces verts.

Dans ce contexte, les impacts résiduels du projet sur le site Natura 2000 FR7200700 « la Garonne » ne sont pas jugés significatifs et ne portent pas atteinte aux habitats et aux espèces pour lequel le site a été désigné.

8. PRÉSENTATION DES MÉTHODES UTILISÉES ET DESCRIPTION DES DIFFICULTÉS ÉVENTUELLES RENCONTRÉES

8.1. DONNÉES ET ÉTUDES UTILISÉES

- Etude écologique par Simethis (2013-2014)
- Etude d'impact écologique et dossier CNPN par Simethis (2017-2018)
- Etude hydraulique du projet Brazza par Artelia (2017-2018)
- Etude acoustique et qualité de l'air par Ingerop (2013)
- Etude de synthèse de la pollution des sols par Acragée (2017)
- Rapport pour la réhabilitation du site de La Cornubia par Ecotom, 05/2005
- Mémoire de remise en état du site La Cornubia par Ecotom, 06/2007
- Rapport d'intervention sur puits de La Cornubia par TERE0, 12/2009
- Expertise de La Cornubia pour le projet urbain réalisée par TERE0, 04/2013
- Plan de gestion du site SOFERTI par BURGEAP, 04/2010
- Mémoire de réhabilitation du site SOFERTI, 07/2013
- Analyse des Risques Résiduels du site SOFERTI par TERE0 en 09/2013
- Arrêté préfectoral de dépollution du site SOFERTI du 13 novembre 2013
- Site internet de l'Agence de l'Eau Adour-Garonne
- Site internet de l'association Air-Atmo Nouvelle-Aquitaine
- Site internet de la DREAL
- Bases de données BASOL et BASIAS
- Données INSEE du dernier recensement de la population
- Site internet du PLU de Bordeaux Métropole comprenant les données du POA Habitat et Mobilité et Développement Durable,
- Sites internet des opérations des 50 000 logements et des 55 000 hectares
- Site internet de la ville de Bordeaux
- Site internet de Bordeaux Métropole notamment pour le PLU
- Site internet du SCOT/SYSDAU,
- Site internet de données culturelles « Cartogip »
- Données de campagne de comptages routiers par Bordeaux Métropole (2013)
- Etude de déplacement avec perspectives d'évolution du trafic en 2020 et 2030 de BM (2016-2017)
- Plan guide du projet urbain et ensemble des études associées
- Etudes préliminaires du projet urbain

8.2. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Le projet a fait l'objet d'études réalisées par des architectes-paysagistes-urbanistes, des écologues, des hydrauliciens et des ingénieurs en infrastructures, en mobilité et en conception technique. Cette équipe pluridisciplinaire possédait les compétences nécessaires pour mener à bien la conception d'un tel projet s'insérant au mieux dans le contexte urbain.

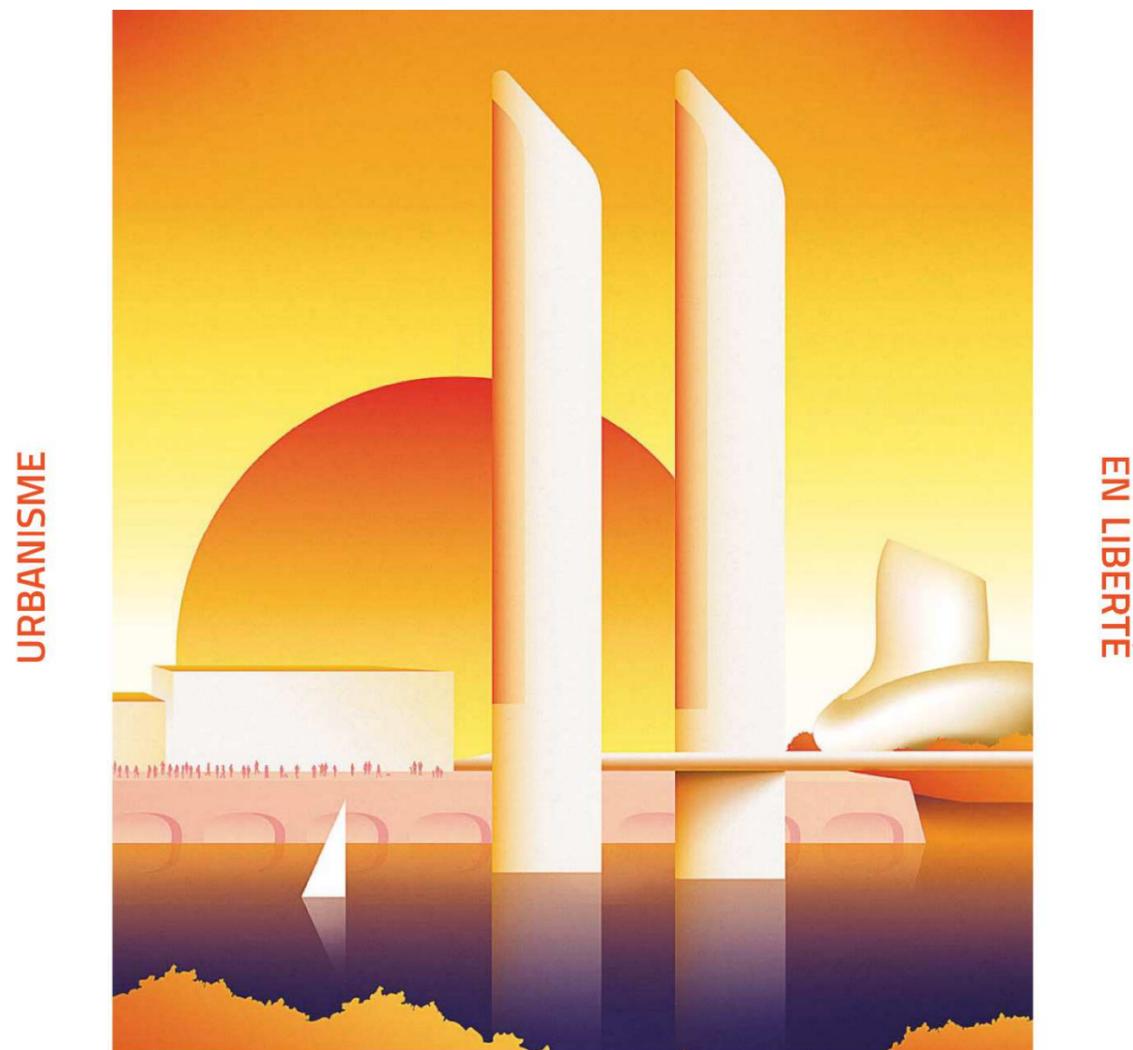
La difficulté principale pour la réalisation de l'évaluation environnementale réside dans le niveau amont des études du projet. Pour certaines thématiques, le niveau actuel des études ne permet pas l'analyse quantitative des incidences. L'analyse, dans ce cas-là, est menée de manière qualitative.

Une autre difficulté réside dans le fait que l'évaluation environnementale porte sur la totalité du périmètre du projet de renouvellement urbain (comprenant les espaces publics et les îlots privés) et que les opérations privées ne sont pas encore toutes connues. L'analyse des impacts des futures opérations privées est donc difficile à mener.

Toutefois, l'évaluation environnementale du projet montre que la prise en compte de l'environnement s'est faite de manière intégrée à la conception du projet. Par exemple, la conception de celui-ci a été faite parallèle des études hydrauliques. Des itérations ont été faites dans la conception du projet afin d'intégrer les enjeux hydrauliques et de respecter les contraintes d'inondation. Il en est de même pour la thématique des sols pollués qui a guidé la conception du projet. Un processus de prise en compte de la pollution des sols a été mis en place par Bordeaux Métropole afin de garantir une compatibilité des usages entre le projet (comprenant les futures opérations privées) et les pollutions en place. Les enjeux écologiques sont également pris en compte et l'étude écologique a permis de définir des mesures en phase travaux et en phase d'exploitation ainsi que la mise en place d'un plan de compensation écologique.

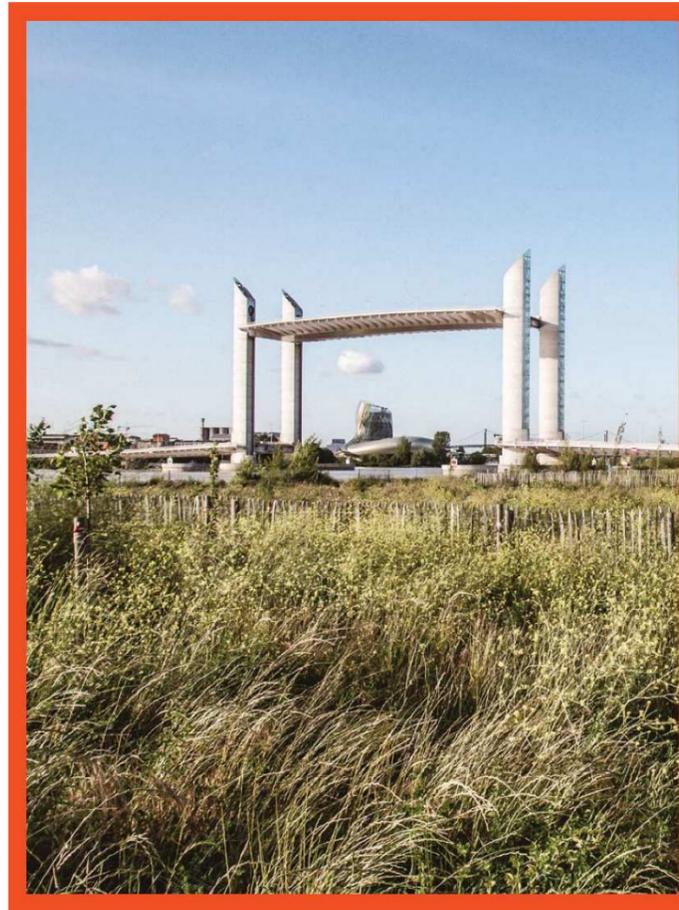
L'ensemble des enjeux a été identifié et caractérisé dès la phase du plan guide. Le diagnostic environnemental a permis une conception intégrée de l'environnement. Des mesures et des préconisations environnementales ont pu être définies pour l'ensemble du projet urbain et devront être appliquées et respectées par chaque futur aménageur. L'évaluation environnementale constitue le document de référence environnemental que chaque opérateur devra respecter.

PROJET URBAIN BORDEAUX BRAZZA



DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

MEMOIRE EN REPONSE SUITE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
EN DATE DU 9 JANVIER 2019



Indices	Date	Objet de l'indice	Document		
			Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
0	15/02/2019	Mémoire version minute indice 0	DBJ	DBJ	CDR

SOMMAIRE

1. Avis de l'autorité environnementale 5
2. Réponses apportés aux questions posées..... 9
3. Annexe 1 : Plaquette de Bordeaux Métropole relative à la prise en compte du risque de pollution des sols..... 19

1. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale du projet d'aménagement urbain de Bordeaux Brazza a fait l'objet d'une demande d'avis de l'autorité environnementale par le Préfet de la Gironde en date du 21 novembre 2018 dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale du projet.

L'avis délibéré de l'autorité environnementale a été adopté lors de la séance du 09/01/2019 par la Mission Régionale d'Autorité environnementale de la région Nouvelle-Aquitaine.

Le présent avis est présenté en intégralité ci-après.

Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale de la région Nouvelle-Aquitaine sur le projet d'aménagement urbain de Brazza à Bordeaux (33)

n°MRAe 2019APNA11

dossier P-2018-7444

Localisation du projet : Commune de Bordeaux (33)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Bordeaux Métropole
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Préfet de la Gironde
en date du : 21 novembre 2018
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Autorisation environnementale
 L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le Préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

En application de l'article L.1221 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123 2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123 19.

En application de L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devront être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122-1-1 III du code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 09 janvier 2018 par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Étaient présents : Hugues AYPHASSORHO, Jessica MAKOWIAK, Françoise BAZALGETTE, Frédéric DUPIN.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents/excusés : Freddie-Jeanne RICHARD, Thierry GALIBERT, Gilles PERRON.

I - Le projet et son contexte

Le projet objet de l'étude d'impact s'inscrit dans l'opération d'aménagement du secteur dit de Brazza, située en rive droite de la ville de Bordeaux, au débouché du pont Jacques Chaban-Delmas, sur un périmètre de 53 ha. L'objectif poursuivi par la collectivité dans le cadre de cette opération est d'offrir des services et des logements sur d'anciens secteurs industriels.

Ainsi, cette opération prévoit la construction de 468 500 m² de surface de plancher, comprenant :

- 319 000 m² pour 4 950 logements,
- 50 000 m² dédiés à l'artisanat,
- 38 500 m² dédiés aux bureaux,
- 22 000 m² dédiés aux équipements (deux groupes scolaires, une médiathèque, un gymnase, une crèche et une structure d'animation jeunesse),
- 10 500 m² dédiés aux hôtels,
- 21 500 m² dédiés à la culture, aux sports et aux loisirs,
- 7 000 m² dédiés aux commerces.

L'opération d'aménagement devrait ainsi permettre l'accueil à terme d'environ 9 000 habitants.

La localisation du projet est présentée ci-après.



Plan de localisation du projet – extrait du dossier

Le projet d'aménagement fait l'objet d'une étude d'impact en référence aux dispositions de la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R 122-2 du Code de l'environnement. Il fait l'objet d'une autorisation environnementale (du fait de son implantation en partie en zone inondable), incluant une demande de dérogation au titre des espèces protégées. Les différents îlots constitutifs de l'opération d'aménagement font l'objet de permis de construire et/ou de permis d'aménager, dont certains ont déjà fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale.

La MRAe relève que le projet d'aménagement d'ensemble n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale avec une étude d'impact exhaustive. Seuls des projets d'aménagement distincts ont présenté des évaluations environnementales séparées.

II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact intègre un résumé non technique qui n'appelle pas d'observations particulières.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement aborde l'ensemble des thématiques de l'environnement.

Concernant le **milieu physique**, le projet s'implante au niveau de la plaine alluviale en rive droite de la

Garonne, à l'ouest des coteaux des plateaux de l'Entre-deux-Mers. Les sols au droit du projet sont composés de remblais divers liés au passé industriel du site. Il y a également lieu de noter la présence en profondeur (à environ 5 m) d'une couche d'argile imperméable (argile des Mattes d'une hauteur voisine de 10 m), séparant :

- d'une part, les eaux piégées dans les remblais superficiels (au-dessus de la couche d'argile),
- et d'autre part, les eaux liées à la nappe des terrasses alluviales de la Garonne se développant dans les sables, graviers et galets alluvionnaires, et constituant une nappe captive sous la couche d'argile.

Concernant les eaux superficielles, le réseau hydrographique de l'aire d'étude est lié à la présence de la Garonne. Aucun cours d'eau n'est recensé dans le périmètre de l'opération. Aucun captage pour alimentation en eau potable ou périmètre associé n'intersecte le site d'implantation du projet.

Le site d'implantation est concerné par le **risque inondation** consécutif au débordement de la Garonne ou faisant suite à une submersion marine, selon le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de l'agglomération bordelaise approuvé en 2005. Une grande partie de l'opération intersecte ainsi la zone rouge hachurée de bleu du PPRI, qui identifie une zone permettant l'urbanisation mais soumise à des mesures de réduction de la vulnérabilité. Il y a également lieu de noter que le PPRI actuel est en cours de révision et sera remplacé par un Plan de Prévention des Risques Littoraux. Les cartographies des aléas réalisées dans le cadre de la révision du PPRI ont fait l'objet d'un Porter à Connaissance (PAC) en juillet 2016. L'ensemble de ces éléments ont permis de définir les cotes d'inondation et les cotes de seuil à respecter au niveau du secteur Brazza. Ces éléments sont présentés en page 91 du dossier.

Le périmètre du projet comprend les parcelles de deux anciennes industries : l'usine Soferti (usine d'engrais chimiques) et l'usine La Cornubia (usine de fabrication de bouillie bordelaise). Plusieurs investigations sur le site ont permis de mettre en évidence la présence de **sols pollués**, principalement par des métaux toxiques et des hydrocarbures, ainsi que des pollutions spécifiques localisées liées aux activités passées exercées. Seul le site de l'usine Soferti a d'ores et déjà fait l'objet de travaux de réhabilitation, le plan de gestion ayant été réalisé pour un usage industriel correspondant à l'usage antérieur du site. Des servitudes d'usage dans ce sens ont été instituées par arrêté préfectoral du 26 juin 2017.

La nécessaire prise en compte de la présence de ces sols pollués, ayant en partie fait l'objet d'un plan de gestion pour un usage industriel au niveau de l'usine Soferti, constitue un enjeu fort pour le projet. Il conviendra dès lors de définir un plan de gestion des terres polluées pour chacun des deux sites afin de permettre la réalisation de projets compatibles avec la construction de logements, de bâtiments sensibles, de services et de commerces.

Concernant le **milieu naturel**, le projet s'implante à proximité immédiate de la Garonne qui constitue un axe majeur de migration et de reproduction d'espèces piscicoles amphialines, désigné en site Natura 2000. Le projet s'implante également à proximité de plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique liées aux coteaux¹.

L'étude intègre un diagnostic écologique réalisé de mars 2013 à juin 2017 à l'échelle du secteur Brazza. Ce diagnostic a permis d'identifier les habitats naturels, cartographiés en page 100 de l'étude d'impact. Le projet s'implante principalement sur des terrains artificialisés et des friches. Ces terrains, abandonnés pour partie, sont en cours de recolonisation naturelle.

Les investigations ont ainsi permis de mettre en évidence la présence d'**espèces protégées** d'oiseaux (Cisticole des joncs, Bouscarle de Cetti, Bergeronnette grise, Fauvette à tête noire, etc.), d'amphibiens (Alyte accoucheur, Crapaud calamite, Rainette méridionale), de chauves-souris (Pipistrelle commune, Noctule commune, Noctule de Leisler) et de mammifères (Hérisson d'Europe, Lézard des murailles)².

Concernant la flore, les investigations ont mis en évidence la présence du Lotier grêle et du Lotier velu qui sont des espèces protégées.

En synthèse des différentes investigations et analyses, l'étude d'impact présente une cartographie (p. 109) s'attachant à hiérarchiser les enjeux du site d'implantation de l'opération. Cette cartographie est reprise ci-après.



Cartographie des enjeux hiérarchisés du site sur la thématique du milieu naturel

Concernant le **milieu humain et le paysage**, le projet, situé sur le territoire de la rive droite de Bordeaux, est délimité à l'ouest par les quais de la Garonne, à l'est par une voie ferrée et le boulevard André Ricard, et au sud par la zone d'activités économiques Bastide Niel. Le pont Chaban-Delmas, mis en service en mars 2013, débouche sur ce secteur. Le site, en mutation, présente un paysage fortement lié à son passé industriel. Ainsi, à ce jour, les friches et usines abandonnées s'entremêlent avec des espaces d'activités diverses (espace Lajaunie, parc d'activités quai de Brazza) et quelques entreprises de transport, d'entrepôts de stockage et de distribution de matériaux de construction.

Le site est concerné par le bruit de plusieurs infrastructures de transport terrestre (voies routières, voie ferrée), et notamment le quai de Brazza, la rue Charles Chaigneau et le boulevard André Ricard. Les études de trafic donnent en 2016 des niveaux de l'ordre 10 000 véhicules/jour rue Charles Chaigneau au nord et 7 000 véhicules/jour sur le quai de Brazza, avec de forts niveaux de saturation à l'heure de pointe du soir. Ces voiries présentent un classement sonore qui impose des normes d'isolement acoustique en façade. Le dossier présente également des cartographies de bruit de 2015, permettant de quantifier les niveaux sonores du secteur Brazza. Les analyses de la qualité de l'air montrent également que les niveaux mesurés respectent les normes de pollution de l'air, à l'exception de deux points à proximité du trafic, situés le long de l'avenue Charles Chaigneau et du boulevard André Ricard.

Le site est d'ores et déjà desservi par plusieurs lignes de bus. Il n'est en revanche pas directement desservi par le tramway. L'étude précise également qu'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) irrigant le secteur Brazza est prévu à terme par Bordeaux Métropole. La MRAe note que ni le type de transport ni le calendrier ne sont fournis dans le dossier.

Le site d'implantation du projet n'est concerné par aucun monument historique ou périmètre associé. Il est toutefois localisé à proximité du site inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco lié à Bordeaux – port de la Lune. Trois édifices particuliers, présentant un intérêt architectural, culturel et historique, sont toutefois recensés dans le périmètre du projet : la halle de l'ancienne usine Soferti, la cheminée de l'usine de la Cornubia et le hangar Descas situé rue Lajaunie en partie médiane du site. Ces bâtiments sont inscrits comme « bâti d'intérêt patrimonial » dans le PLUi de Bordeaux Métropole.

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

L'analyse des impacts et la présentation des mesures abordent l'ensemble des thématiques de l'environnement. Concernant le milieu physique, les principaux enjeux sont la présence de la Garonne et du risque inondation associé, ainsi que la présence de sols pollués liés au passé industriel du secteur de l'opération. Concernant le milieu humain, les principaux enjeux concernent la prise en compte des nuisances

¹ ZNIEFF « Coteau de Floirac », « Coteau de Cenon » et « Coteaux de Lormont, Cenon et Floirac »
² Pour en savoir plus sur les espèces citées : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

sonores, du trafic et de la qualité de l'air afin d'offrir un cadre de vie agréable aux futurs habitants. La question du phasage des équipements publics et du développement de l'offre de transport en commun est également un enjeu majeur pour les qualités environnementale et sociale du projet.

II.2.1 Concernant la prise en compte du **risque inondation**, les dispositions du PPRi en vigueur imposent notamment de réaliser une étude hydraulique générale permettant une réduction de la vulnérabilité et une instruction homogène des actes d'urbanisme dans le secteur Brazza.

L'étude d'impact comprend en annexe cette étude hydraulique (mars 2018) s'appuyant sur le « plan guide » de 2017 de l'opération. Cette étude intègre un état de référence hydraulique et une modélisation du projet, durant ses phases de réalisation et d'exploitation.

Cette étude prend également en compte les dispositions du Porter à Connaissance (PAC) de juillet 2016 transmis par le Préfet de la Gironde aux communes de l'agglomération bordelaise, et présentant les cartographies des nouveaux aléas pris en compte dans le cadre de la révision du PPRi en cours, suite notamment aux inondations consécutives à la tempête Xynthia de février 2010.

La MRAe relève que les cotes d'inondation pour les seuils de porte qui ont été retenues sont celles de la tempête Martin de 1999, majorées de 60 cm au Verdon pour tenir compte des prescriptions de la circulaire du 27/07/17 visant à intégrer la surcote des océans liée au changement climatique à l'horizon 2100. A cette échéance, la MRAe considère qu'il n'y aura donc pas de marge de sécurité pour les constructions de ce projet.

Sur le secteur Brazza, la cartographie des aléas, reprise en page 18 de l'étude hydraulique, montrent des aléas majoritairement faibles à modérés sur le site, avec quelques secteurs localisés à aléas fort à très fort. Ce PAC impose que les nouvelles constructions devront se situer en dehors des zones d'aléas forts ou très forts, déterminées selon les nouvelles méthodologies de définition des Plans de Prévention des Risques Littoraux. Les zones urbanisées soumises à un aléa faible ou modéré restent constructibles avec des prescriptions à appliquer, qui sont celles issues du règlement actuel du PPRi concernant la zone rouge hachurée bleue (rappelées en page 21 de l'étude hydraulique).

La prise en compte du PAC a conduit le porteur de projet à prévoir un remodelage localisé du terrain pour supprimer les zones d'aléas localisées de fort à très fort au niveau des futures constructions. La modélisation réalisée dans le cadre de l'étude hydraulique permet ensuite d'apprécier les impacts de l'opération, notamment sur les tiers, pour lesquels il convient de respecter le principe de non aggravation du risque.

En remarque, cette étude intègre un phasage des aménagements en trois étapes (page 24 de l'étude hydraulique) pour tenir compte du phasage (en 3 phases) de l'opération, donnant lieu pour chaque phase à une analyse spécifique et la mise en œuvre de mesures de réduction d'impact associées.

L'étude hydraulique montre que la réalisation du projet contribue, de manière limitée mais non nulle, à aggraver le niveau d'inondation sur les tiers (augmentation de quelques centimètres). Sur ces secteurs particuliers, l'étude hydraulique quantifie l'impact en terme de niveau d'inondation et en mesure l'aggravation du risque associé. Elle présente également une analyse de la praticabilité des voiries notamment pour les services de secours durant les inondations. Sur la base de cette argumentation, elle conclut ainsi que le projet est en cohérence avec le principe de non aggravation du risque de la Loi sur l'eau.

L'étude hydraulique présente également en pages 102 et suivantes les cotes à respecter par les différents bâtiments, respectant à la fois les prescriptions du PPRi et celles du PAC de 2016.

Il apparaît également que les incidences du projet global sont fortement liées à la configuration de l'opération (conditions de transparence hydraulique, nivellement topographique des voiries et des terrains, cotes seuils de plancher) qui sera finalement retenue par les différents projets d'aménagements constitutifs de l'opération Brazza.

Sur cette base, Bordeaux Métropole a sollicité une autorisation environnementale couvrant l'opération d'aménagement dans son ensemble. L'ensemble du dossier, intégrant l'étude hydraulique, fera l'objet d'une instruction par les services de l'Etat. L'autorisation environnementale prise à l'issue de cette instruction permettra d'acter les prescriptions finales à l'échelle de l'opération, et leurs déclinaisons pour les espaces publics, ainsi que pour chaque lot constitutif de l'opération générale. Il appartiendra en particulier à chaque porteur de projet d'appliquer ces dispositions lors de la conception des différents îlots.

La MRAe considère toutefois que les modalités de contrôle par la collectivité de la bonne application de ces dispositions par les porteurs de projet mériteraient d'être explicitées.

II.2.2 Concernant la thématique **des sols pollués**, l'étude d'impact rappelle à juste titre l'enjeu fort lié à la bonne gestion de cette problématique. Elle précise également que la stratégie de Bordeaux Métropole consiste en la réalisation de diagnostics, suivie de l'établissement de plans de gestion propres à chaque opération sur les îlots opérationnels (par les opérateurs privés) et les espaces publics (par Bordeaux Métropole). Chaque opérateur est ainsi tenu de définir et de mettre en œuvre un plan de gestion spécifique, qui consiste soit à recouvrir (ou à confiner) les terres polluées en place, soit à les traiter, soit à les évacuer.

La MRAe estime que cette approche de la gestion de la pollution à l'îlot, et non à l'échelle de l'opération, ne permet pas d'apprécier la cohérence des différentes solutions retenues d'un îlot à l'autre. Elle ne permet pas non plus d'apprécier si des solutions mutualisées n'auraient pas été mieux adaptées et pertinentes pour l'environnement.

Par ailleurs, il y a lieu de noter que certains choix de recouvrement, au lieu d'évacuation des terres polluées, rendent nécessaires d'après le dossier la mise en œuvre de servitudes d'usage (interdiction de jardins potagers ou de plantation d'arbres fruitiers) au niveau des îlots privatifs, pour lesquelles le maintien de leur application dans le temps pose question.

En ce qui concerne le traitement des sols pollués au niveau des espaces les plus sensibles (espaces verts, espaces publics, îlots privatifs), la MRAe estime qu'il est nécessaire pour la collectivité de s'interroger sur l'opportunité de définir des prescriptions particulières garantissant des solutions pérennes et adaptées aux usages futurs. À l'instar de la prise en compte du risque inondation, les modalités de contrôle et de suivi (en phase travaux et en phase exploitation) de la bonne application et de l'efficacité des dispositions retenues (notamment sur ces espaces sensibles) mériteraient d'être explicitées.

II.2.3. Concernant les **masses d'eau souterraines**, l'étude précise que le projet ne comprend aucun aménagement ni ouvrage souterrain en raison des enjeux de pollution des sols et du risque inondation. Elle conclut ainsi (page 258 de l'étude d'impact) à l'absence d'incidence sur les eaux souterraines. Cependant, comme indiqué en page 247, le projet prévoit potentiellement la réalisation de fondations profondes. Or, le projet s'implante au droit d'une couche imperméable d'argile permettant de séparer les eaux potentiellement polluées des remblais, des eaux de la nappe captive des terrasses alluviales de la Garonne.

Il y aurait lieu pour le porteur de projet de préciser les modalités techniques permettant de garantir l'intégrité de la couche imperméable d'argile lors de la réalisation des fondations profondes, afin d'éviter toute intrusion d'eau polluée dans la nappe captive.

II.2.4. Concernant les différents **réseaux et équipements** (assainissement, eau potable, réseau de chaleur, gestion des déchets, fibre optique, etc.), la réalisation de l'opération d'aménagement du secteur Brazza implique un renforcement conséquent des réseaux pour tenir compte des nouveaux besoins. Ainsi, par exemple, en matière d'eau potable, l'urbanisation du secteur Brazza nécessite un renforcement du maillage entre la rive droite et la rive gauche par la mise en place d'un réseau d'eau potable structurant au débouché du pont Chaban-Delmas (fin des travaux prévue pour fin 2018).

Le projet prévoit également la mise en œuvre d'un nouveau réseau d'eaux pluviales au niveau des futures voiries publiques et d'un nouveau réseau de gestion des eaux usées nécessitant un nouveau raccordement vers la station Louis Fargue (prévu pour 2019). Le projet prévoit enfin le déploiement du réseau de chaleur (prévu pour fin 2019).

Concernant les équipements publics, il y aurait lieu de confirmer que le phasage de réalisation de construction des logements est cohérent avec celui de développement des groupes scolaires au sein de l'opération.

II.2.5. Concernant les **déplacements**, l'accueil de 9 000 habitants supplémentaires aura une incidence très significative sur les besoins en termes de transports en commun, et sur la capacité du réseau actuel à les absorber. Les études de trafic réalisées dans le cadre de la présente étude, dont les résultats sont présentés en pages 349 et suivantes de l'étude d'impact, prévoient à l'horizon 2020 une augmentation des niveaux de trafic notamment au niveau du quai de Brazza. A l'horizon 2030, les modélisations, qui prennent pour hypothèse un large report modal vers les transports en commun et les modes de déplacements doux, montrent toutefois une décroissance des trafics routiers. A ce sujet, l'étude évoque la création à terme de plusieurs voies de transport en commun en site propre, dans le prolongement du pont Jacques Chaban-Delmas, sur les quais, et à l'aplomb de la voie ferrée, mais sans en préciser l'échéance (projets au stade d'études préliminaires).

Au regard de l'importante augmentation prévisionnelle des besoins en mobilité dans cette zone à courte échéance, il y aurait lieu pour la collectivité de présenter les analyses de la capacité des offres du réseau actuel de transports en commun et d'évaluer la capacité des réseaux des transports routiers à absorber les flux correspondants. A moyen et long termes, le dossier ne donne aucune information sur la nature et la programmation des aménagements de transports collectifs lourds nécessaires pour crédibiliser les hypothèses du large report modal indiqué dans le dossier comme devant résorber l'inévitable engorgement des réseaux routiers entourant ce quartier.

Concernant plus particulièrement les nuisances sonores et la qualité de l'air, le dossier n'apporte aucun élément qui permettrait de prendre en compte ces deux problématiques au sein de chaque îlot.

II.2.6. Concernant le **milieu naturel**, le projet intègre plusieurs mesures en phase travaux (respect d'un cahier des charges environnemental, choix de la période de travaux, suivi écologique du chantier, gestion des espèces végétales envahissantes), ainsi que des mesures en phase exploitation en faveur du développement de la biodiversité (nichoirs, abris pour la faune). L'ensemble des mesures est présenté dans un tableau de synthèse figurant en page 396 du dossier d'autorisation environnementale, avec indication du responsable de chaque mesure. Des impacts résiduels persistent toutefois sur les habitats des espèces protégées citées dans l'analyse de l'état initial de l'environnement, conduisant à la nécessité de mettre en œuvre une procédure de dérogation au titre des espèces protégées pour plusieurs espèces de flore (Lotiers velu et grêle), d'oiseaux (Cisticole des joncs, Bouscarle de Cetti, Bergeronnette grise ...), d'amphibiens (Crapaud calamite, Alyte accoucheur, Rainette méridionale) et de chauves-souris (Pipistrelle commune, Noctule commune, Noctule de Leisler). Le dossier de demande de dérogation correspondant est joint à l'étude d'impact. À terme, le projet prévoit des espaces verts sur une surface de 22 ha, répartis sur l'ensemble de l'opération, au niveau des espaces publics et des îlots.

II.2.6. Concernant le **milieu humain**, le projet rappelle les objectifs d'aménagement du secteur Brazza en matière de développement des transports en commun et des modes de déplacements doux, d'une large place aux plantations et de recherche d'un cadre de vie de qualité pour les habitants. Le projet s'implante toutefois dans un secteur à proximité immédiate d'infrastructures routières déjà fortement génératrices de nuisances.

Ainsi, la MRAe considère qu'il y aurait lieu de présenter une quantification de ces nuisances au niveau des futures constructions et d'explicitier les mesures d'évitement (notamment dans les choix de conception) et de réduction visant à limiter l'exposition des futurs habitants à celles-ci.

II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement

Le projet d'aménagement du secteur de Brazza s'inscrit dans le projet urbain 2009-2030 porté par la Ville de Bordeaux, qui regroupe plusieurs projets d'aménagement répartis sur la rive droite de la Garonne, ainsi qu'au sud et au nord du territoire, dans l'objectif affiché de rééquilibrer la ville de part et d'autre de la Garonne. La politique d'habitat de la ville prévoit ainsi la création de 10 000 nouveaux logements au niveau des secteurs Brazza et Bastide Niel. Il est pris en compte dans le plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole, au travers d'un zonage spécifique (zone UP 66).

L'étude d'impact intègre une présentation des objectifs de l'opération d'aménagement du secteur Brazza qui sont de créer une offre d'hébergements supplémentaires, de réaménager un terrain au passé industriel, d'offrir un lieu de vie de qualité et de répondre aux besoins d'activités économiques. La mise en œuvre d'un projet favorisant un cadre de vie agréable aux futurs habitants constitue un enjeu particulièrement important de cette opération.

Comme évoqué précédemment, il y aurait lieu de quantifier les nuisances liés aux infrastructures (bruit, qualité de l'air), et de justifier le parti d'aménagement retenu au regard de l'analyse de l'exposition des futurs habitants à ces nuisances. Au-delà de cette observation, la justification de l'opération et de ses caractéristiques aurait utilement pu être enrichie de retours d'expérience d'opérations d'envergure similaires et récentes (exemple Ginko, Bassins à flot), notamment en terme de qualité de vie offerte pour ses habitants, ainsi que de qualité paysagère.

III - Synthèse des points principaux de l'avis de l'Autorité environnementale

L'étude d'impact réalisée sur l'opération d'aménagement du secteur Brazza en rive droite de la Ville de Bordeaux présente un état initial permettant de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux de l'aire d'étude, portant notamment sur le risque inondation, la pollution des sols et le cadre de vie des futurs habitants.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation appelle plusieurs observations développées dans le présent avis, notamment vis-à-vis de la prise en compte du risque inondation, des sites et sols pollués, de la saturation des réseaux routiers et de la réponse du développement des transports en commun.

La mise en œuvre d'un projet favorisant un cadre de vie de qualité aux futurs habitants constitue un enjeu particulièrement important sur cette opération. L'étude d'impact devrait comporter une analyse précise des conditions de déplacement dans cette zone, une quantification des nuisances liées aux infrastructures (bruit, qualité de l'air) et une justification du parti d'aménagement retenu au regard de l'analyse de l'exposition des futurs habitants. Des retours d'expérience d'opérations récentes et similaires auraient également utilement pu enrichir l'étude d'impact.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

Le présent avis, rendu sur une étude d'impact réalisée à l'échelle de l'opération globale de cet aménagement dans le cadre d'une autorisation environnementale sollicitée par Bordeaux Métropole, est à prendre en compte par les différentes opérations qui ont déjà donné lieu à un avis de l'autorité environnementale au stade des autorisations d'urbanisme individuelles.

Le président de la MRAe
Nouvelle-Aquitaine

Signé

Frédéric DUPIN

2. REPONSES APORTEES AUX QUESTIONS POSEES

➤ Question 1 :

La MRAe relève que le projet d'aménagement d'ensemble n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale avec une étude d'impact exhaustive. Seuls des projets d'aménagement distincts ont présenté des évaluations environnementales séparées.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole :

Le projet d'aménagement urbain de Brazza a bien fait l'objet d'une étude d'impact conformément à l'article R.122-2 du code de l'environnement et a été conçu dans une démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) débutée en 2013.

En effet, le processus d'évaluation environnementale, conduisant à l'élaboration des dossiers réglementaires attendus (Etude d'impact, Dossier d'autorisation Loi sur l'Eau, dossier de dérogation pour espèces protégées (CNPN) a débuté par les premières études environnementales en 2013, avec une validation de la démarche et du contenu en 2015 par le Préfet, pour s'achever avec le dépôt d'une demande d'autorisation environnementale et la complétude du dossier en novembre 2018 suite aux évolutions réglementaires en matière d'autorisations environnementales.

Le processus d'évaluation environnementale, qui a duré 5 ans, est complet et formalisé par le dossier d'autorisation environnementale jugé complet et régulier par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde.

En termes d'exhaustivité, toutes les thématiques attendues sont analysées. Elles sont traitées en s'appuyant sur des données cadres disponibles sur l'ensemble du périmètre (PLUi ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, plan guide du projet, ...) et sur des éléments plus précis en termes de projet, sur le périmètre de la phase 1, première phase opérationnelle. Les diagnostics, en particulier relatifs à la pollution, tiennent compte des connaissances actuelles, qui sont plus ou moins précises selon les possibilités de sondages au regard de la présence d'entreprises encore en activités.

L'étude d'impact pourra être actualisée à l'occasion des projets d'aménagement et de construction portés par les opérateurs.

➤ Question 2 :

Le périmètre du projet comprend les parcelles de deux anciennes industries : l'usine Soferti (usine d'engrais chimiques) et l'usine La Cornubia (usine de fabrication de bouillie bordelaise). Plusieurs investigations sur le site ont permis de mettre en évidence la présence de sols pollués, principalement par des métaux toxiques et des hydrocarbures, ainsi que des pollutions spécifiques localisées liées aux activités passées exercées.

Seul le site de l'usine Soferti a d'ores et déjà fait l'objet de travaux de réhabilitation, le plan de gestion ayant été réalisé pour un usage industriel correspondant à l'usage antérieur du site. Des servitudes d'usage dans ce sens ont été instituées par arrêté préfectoral du 26 juin 2017.

La nécessaire prise en compte de la présence de ces sols pollués, ayant en partie fait l'objet d'un plan de gestion pour un usage industriel au niveau de l'usine Soferti, constitue un enjeu fort pour le projet. Il conviendra dès lors de définir un plan de gestion des terres polluées pour chacun des deux sites afin de permettre la réalisation de projets compatibles avec la construction de logements, de bâtiments sensibles, de services et de commerces.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole :

- Concernant le site SOFERTI

La réhabilitation du site a fait suite à la cessation d'activité, elle a été menée par le dernier exploitant.

Au regard de l'usage de type industriel, artisanal, commercial ou tertiaire fixé par arrêté préfectoral en date du 13 novembre 2013, les objectifs de dépollution des sols, les modalités d'exécution des travaux, l'organisation des opérations de dépollution et la surveillance environnementale des milieux ont été prescrits par ledit arrêté.

A l'issue des travaux de réhabilitation et du constat de bonne exécution des travaux prescrits par le Préfet, une servitude d'utilité publique a été instituée rappelant que seuls les aménagements et constructions à usage industriel, artisanal, commercial ou tertiaire sont autorisés au regard de l'état des sols. Les autres usages sont interdits (ex. logement, culture de végétaux consommables, utilisation des eaux des nappes...).

Toutes modifications d'usage ou de disposition constructive fera l'objet d'un plan de gestion et d'une mise en œuvre adaptés à l'état des sols et aux usages prévus et ce sous la responsabilité du maître d'ouvrage des travaux. Il peut s'agir soit des opérateurs privés détenteurs du foncier qui sont maîtres d'ouvrage de travaux d'aménagement et de construction, soit des collectivités compétentes pour les espaces et équipements sous maîtrise d'ouvrage publique.

Avant la phase de travaux, il a y inévitablement la réalisation d'un plan de gestion de la part des opérateurs privés. Ce document permet ainsi de s'assurer de la compatibilité des projets avec l'état du terrain, mais également d'optimiser et de limiter l'impact financier des coûts liés à la dépollution des terrains.

Le même travail est réalisé par Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux pour la réalisation des espaces et équipements publics (lanières boisées, places, groupes scolaires, gymnase, etc.).

Il appartient à chaque maître d'ouvrage, public ou privé, de faire une demande de levée des servitudes d'utilité publique après avoir mis en compatibilité le terrain avec l'usage souhaité.

- Concernant le site Cornubia :

Il a également fait l'objet d'une première dépollution après cessation d'activité et suite à un arrêté préfectoral d'exécution de travaux d'office en date du 18 septembre 2009. Ces travaux ont été réalisés par l'ADEME, qui s'est substituée au dernier exploitant, et ont eu lieu entre 2009 et 2012. Cette intervention a permis d'évacuer 1 258,175 tonnes de déchets dont 672 tonnes de déchets dangereux qui ne sont plus présents sur site.

Il n'y a pas eu de réhabilitation liée à un changement d'usage de ce foncier qui demeure donc à usage industriel. Le plan de gestion en cas de changement d'usage et les travaux qui en découlent seront menés par le propriétaire foncier ou par les maîtres d'ouvrage, publics ou privés, qui réaliseront les travaux d'aménagement et de construction.

- Autres sites encore en activités :

D'autres fonciers accueillent toujours des activités, quand celles-ci cesseront et au regard de leur classement au titre du code de l'environnement, des travaux de réhabilitation pourront être prescrits par l'Etat selon l'état des sols et les usages prévus.

- Autres sites en friche :

Au regard de la vocation industrielle passée du secteur de Brazza, tous les fonciers feront l'objet d'un diagnostic relatif à la pollution des sols. Celui-ci est exigé dans le cadre des autorisations d'occupation des sols (permis d'aménager, permis de construire).

Une attestation sera demandée par les services instructeurs garantissant que les mesures de gestion de la pollution au regard de l'état des sols et des nouveaux usages projetés ont été prises en compte dans la conception du projet qui sera réalisé. Cette attestation doit être délivrée par un bureau d'étude certifié dans le domaine des sites et sols pollués. Sans cette attestation, la demande de permis d'aménager ou de permis de construire est refusée.

Dans le cadre de la conformité des travaux, il pourra être demandé au maître d'ouvrage de justifier de la bonne exécution des travaux conformément au projet autorisé.

➤ **Question 3 :**

Les analyses de la qualité de l'air montrent également que les niveaux mesurés respectent les normes de pollution de l'air, à l'exception de deux points à proximité du trafic, situés le long de l'avenue Charles Chaigneau et du boulevard André Ricard.

➤ **Réponse de Bordeaux Métropole**

La réalisation de plantations, que ce soit le long du quai de Brazza comme de la rue Charles Chaigneau ainsi que sur la future place Andrée Chédid (place G2) ou sur les délaissés en lien avec la Brazzaligne, contribuera à l'amélioration de la qualité de l'air le long de ces axes.

➤ **Question 4 :**

Le site est d'ores et déjà desservi par plusieurs lignes de bus. Il n'est en revanche pas directement desservi par le tramway. L'étude précise également qu'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) irrigant le secteur Brazza est prévu à terme par Bordeaux Métropole. La MRAe note que ni le type de transport ni le calendrier ne sont fournis dans le dossier.

➤ **Réponse de Bordeaux Métropole**

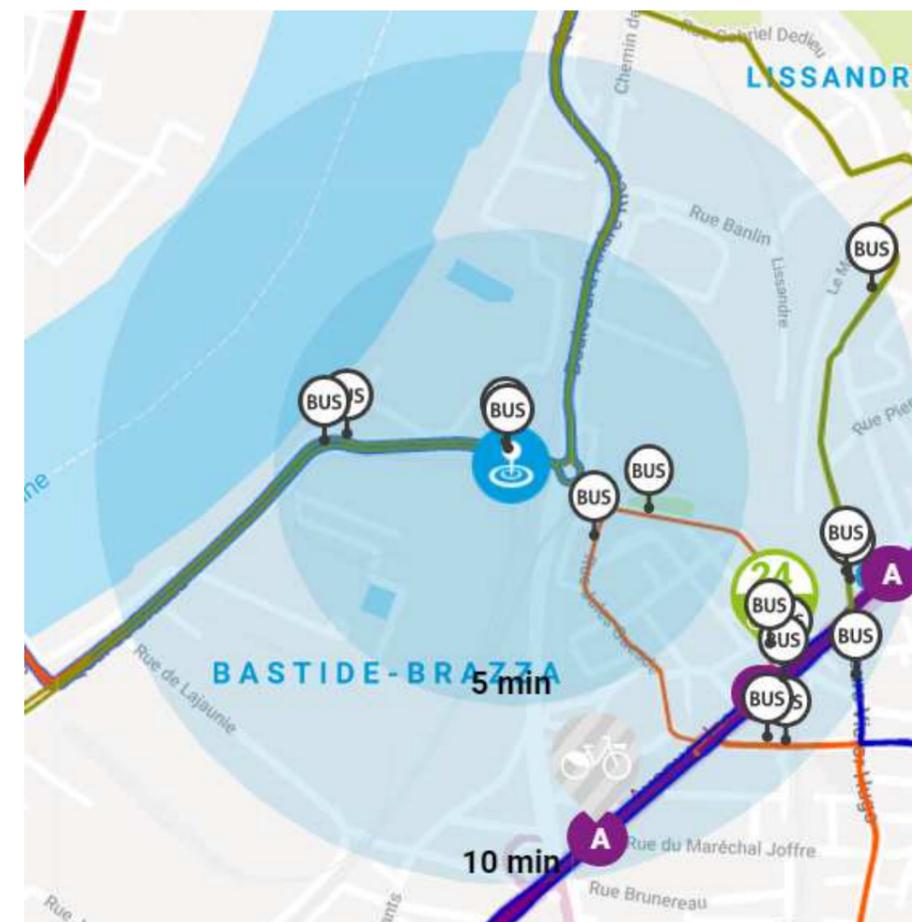
Un Transport en Commun en Site Propre est programmé dans le cadre du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) sur le secteur (page 182 du dossier d'autorisation environnementale). Des emprises réservées ont été prévues à cet effet dans le cadre du plan guide du projet (exemple page 220 du dossier d'autorisation environnementale). Toutefois, le calendrier et le mode n'étaient pas définis lors de l'établissement de la demande d'autorisation environnementale, ces éléments ne sont donc pas intégrés au dossier. Le SDODM précise toutefois les objectifs assignés à ces modes de transports en termes de nombre de voyageurs par jour pour les deux projets de transports en commun en site propre (TCSP) prévus.

A noter que la présente demande d'autorisation environnementale ne porte pas sur la réalisation des TCSP.

Depuis l'écriture de l'étude d'impact finalisée en février 2018, des éléments sont venus conforter la desserte en transports en communs du quartier Brazza.

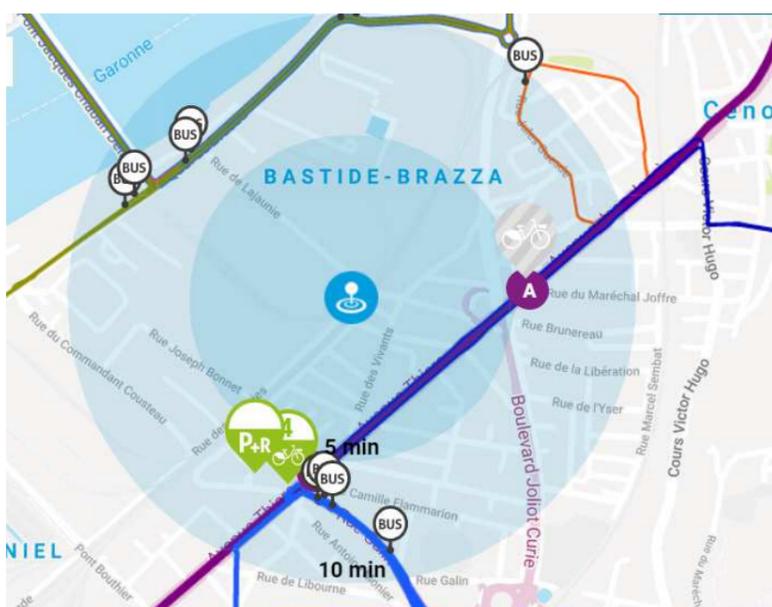
En premier lieu, il faut rappeler que de nombreux arrêts de transports en communs en sites propres existants sont accessibles depuis le quartier Brazza en moins de 10 minutes à pied.

La ligne A du tramway et la gare de Cenon Pont Rouge notamment, sont situés à moins de 10 minutes de la future polarité de destination autour de la halle SOFERTI réhabilitée (Bellevilloise, MOB Hôtel, marché aux puces, cathédral des sports) :



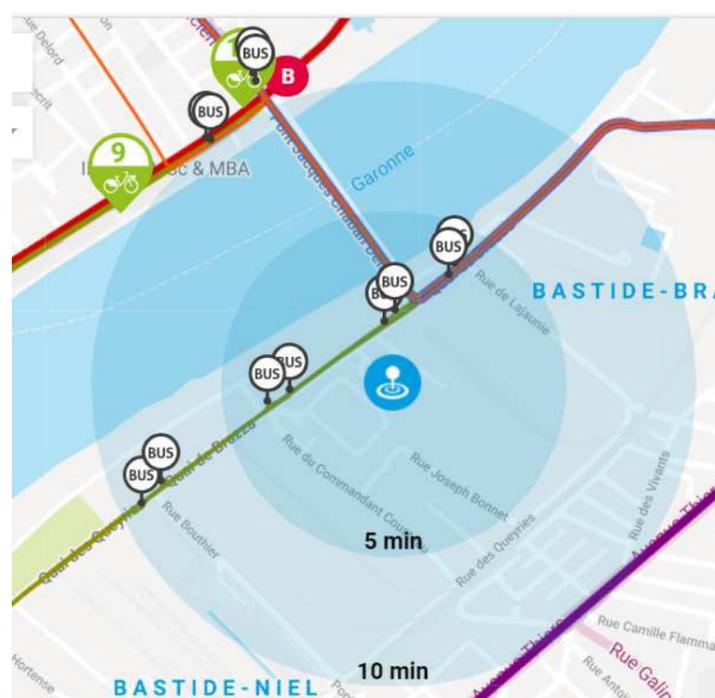
Source : infotbc.com

L'arrêt du tram A « Thiers-Benaugue » est situé à 5 minutes à pied du secteur le long de la rue de Queyries existante (bâtiments de la Brazzaligne) et de la rue Lajaunie :



Source : www.infotbm.com

L'arrêt du tram B « Cité du vin » est situé à 10 minutes de marche du secteur au débouché du pont J. Chaban-Delmas (ex projet de COGEDIM actuellement en cours de construction) :



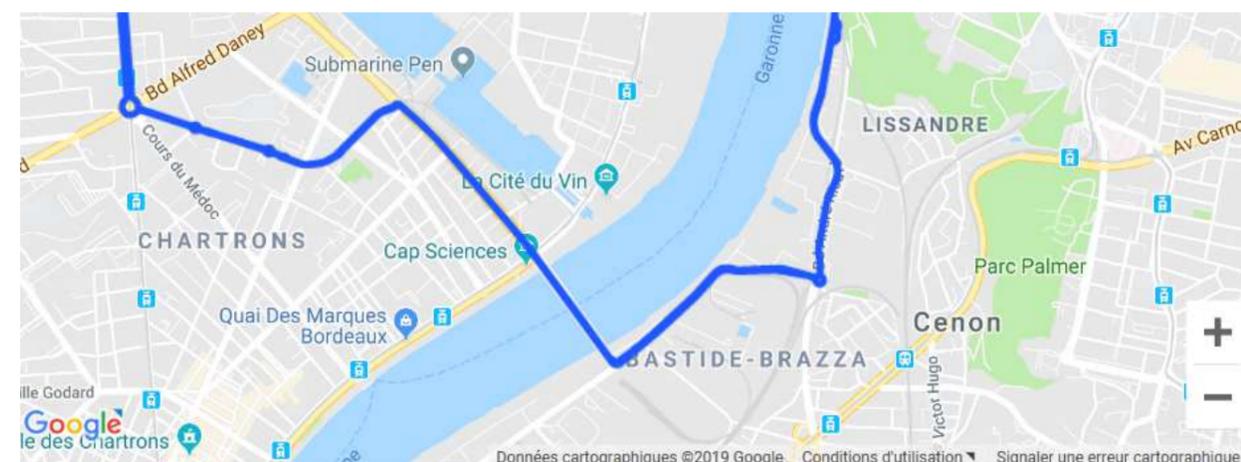
Source : www.infotbm.com

Sur la base de ce constat, Bordeaux Métropole considère que le quartier Brazza est déjà bien desservi par le tramway et le TER qui permettra en 10 minutes de marches et 4 minutes de train de pouvoir accéder à la gare Saint-Jean en une vingtaine de minutes.

Par ailleurs, les éléments présentés au chapitre 2.5.2.1 de l'étude d'impact ont été approfondis :

- A l'horizon de la livraison du pont Simone Veil (2023), la réorganisation du réseau bus comprendra une ligne de bus structurante reliant les deux rives et passant par le pont Chaban Delmas et le pont Simone Veil, tous deux équipés de site propre. Cette ligne empruntera les nombreux sites propres réalisés dans le cadre des opérations d'urbanisme (Brazza, Niel, Euratlantique, ZAC des quais à Floirac, ...) ainsi que les sites propres existants sur le réseau viaire actuel (Lucien Faure, Jean Jacques Bosc, ...). Dans le cadre de la conception du quartier Brazza, des réservations sont bien prévues au niveau de la lanrière n°1, en prolongement du pont J. Chaban-Delmas, afin de permettre à ce transport en commun en site propre de desservir le cœur du projet.
- Enfin des éléments nouveaux sont apparus et vont permettre d'améliorer de façon rapide et durable la desserte du quartier. C'est ainsi que des travaux vont avoir lieu afin d'améliorer le fonctionnement de la ligne de transport existante « Liane 7 » avec une mise en site propre d'une partie de la ligne dès 2019 et la réalisation de travaux afin d'agrandir le passage sous la Brazzaligne au débouché de la rue Charles Chaigneau. Cela permettra de conserver une voie bus en site propre dans chaque sens qui fluidifiera leur circulation au niveau du carrefour avec le boulevard André Ricard, celui-ci étant repéré comme générateur d'une baisse de la vitesse commerciale.

Desserte de Brazza par la « Liane 7 »



Source : www.infotbm.com

➤ Question 5 :

Il.2.1 Concernant la prise en compte du risque inondation, les dispositions du PPRI en vigueur imposent notamment de réaliser une étude hydraulique générale permettant une réduction de la vulnérabilité et une instruction homogène des actes d'urbanisme dans le secteur Brazza.

L'étude d'impact comprend en annexe cette étude hydraulique (mars 2018) s'appuyant sur le « plan guide » de 2017 de l'opération. Cette étude intègre un état de référence hydraulique et une modélisation du projet, durant ses phases de réalisation et d'exploitation.

Cette étude prend également en compte les dispositions du Porter à Connaissance (PAC) de juillet 2016 transmis par le Préfet de la Gironde aux communes de l'agglomération bordelaise, et présentant les cartographies des nouveaux aléas pris en compte dans le cadre de la révision du PPRI en cours, suite notamment aux inondations consécutives à la tempête Xynthia de février 2010.

La MRAe relève que les cotes d'inondation pour les seuils de porte qui ont été retenues sont celles de la tempête Martin de 1999, majorées de 60 cm au Verdon pour tenir compte des prescriptions de la circulaire du 27/07/17 visant à intégrer la surcote des océans liés au changement climatique à l'horizon 2100. A cette échéance, la MRAe considère qu'il n'y aura donc pas de marge de sécurité pour les constructions de ce projet.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole

Avant tout, Bordeaux Métropole rappelle que sur le volet inondation, des compléments sont apportés dans le document de novembre 2018 intitulé « DAE – Compléments suite au courrier de la DDTM en date du 20/06/2018 ».

Concernant la prise en compte du risque inondation dans le cadre de l'élaboration du plan-guide, celle-ci a été menée en étroite concertation avec les Services de la DDTM33. La démarche engagée a été adaptée pour suivre les évolutions de la réglementation de l'urbanisation en zone inondable qui ont eu lieu au cours de l'étude. La version finale du plan-guide est donc en parfaite adéquation avec la prise en compte du risque inondation actuellement en vigueur sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Cette réglementation prend en considération les situations les plus sécuritaires imposées par les documents suivants :

- Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de 2005, document réglementaire en vigueur sur l'agglomération,
- Porter à connaissance (PAC) de 2016, qui intègre les évolutions méthodologiques imposées par l'Etat pour la prise en compte du risque inondation/submersion dans les documents d'urbanisme (et faisant suite à la tempête XYNTIA de 2010). Ce PAC est issu des travaux menés par les services de la DDTM33 dans le cadre de la révision du PPRI. Les aléas définis dans le cadre du PAC sont ceux qui seront retenus au final pour le futur PPRI à venir et les cotes de seuil y sont également définies.

Les évolutions méthodologiques définies par l'Etat pour la définition du risque inondation dans les PPRI (et concernant le futur PPRI) concernent principalement les deux points suivants :

- prise en compte du changement climatique, à un horizon court-terme, traduit par la prise en compte d'une rehausse de 20 cm au Verdon par rapport à l'évènement naturel de référence, et à un horizon

long-terme (par raccourci à une échéance de 100 ans) et pour lequel une surcote de +60 cm au Verdon est imposée par l'application du guide ministériel de 2014.

- prise en compte de la non-pérennité et du caractère faillible des protections.

Le guide méthodologique d'élaboration du PPRI de 2014 précise bien que :

- la constructibilité des terrains doit être définie par rapport aux aléas obtenus pour l'évènement court-terme,
- les prescriptions constructives (notamment les cotes de seuil des planchers) sont définies par rapport à l'évènement de référence long-terme. Le Guide méthodologique ne précise pas si une éventuelle marge de sécurité doit être prise en compte pour passer des niveaux d'eau au niveau de prescription (cote de seuil). Au cours des concertations menées par la DDTM33 dans le cadre de la révision du PPRI, il a été retenu que les cotes de seuils futures seront issues des niveaux d'eau obtenus pour l'évènement long-terme en considérant des pas de 25 cm dans leur définition. Ce principe a été validé et repris dans le PAC transmis par le Préfet aux élus. Il le sera dans le cadre du futur PPRI.

Ainsi, dans le cadre des études hydrauliques menées dans le cadre de l'élaboration du plan-guide, il a été retenu l'application des règles en vigueur sur l'agglomération concernant la prise en compte du risque inondation.

Le projet est donc bien en cohérence avec la réglementation relative à la prise en compte du risque inondation.

Les définitions des cotes de seuils sont donc en cohérence avec l'application des règlements du PPRI de 2005 et du PAC de 2016, sans qu'une marge de sécurité ne soit prise en compte. Les cotes de seuil définies sont bien des cotes altimétriques MINIMALES pour les planchers des bâtiments. Si la réglementation évolue et considère dans le futur un nouveau mode de définition des cotes de seuil, les futurs bâtiments auront bien évidemment obligation à s'y conformer.

➤ Question 6 :

Sur le secteur Brazza, la cartographie des aléas, reprise en page 18 de l'étude hydraulique, montrent des aléas majoritairement faibles à modérés sur le site, avec quelques secteurs localisés à aléas fort à très fort.

Ce PAC impose que les nouvelles constructions devront se situer en dehors des zones d'aléas forts ou très forts, déterminées selon les nouvelles méthodologies de définition des Plans de Prévention des Risques Littoraux. Les zones urbanisées soumises à un aléa faible ou modéré restent constructibles avec des prescriptions à appliquer, qui sont celles issues du règlement actuel du PPRI concernant la zone rouge hachurée bleue (rappelées en page 21 de l'étude hydraulique).

La prise en compte du PAC a conduit le porteur de projet à prévoir un remodelage localisé du terrain pour supprimer les zones d'aléas localisées de fort à très fort au niveau des futures constructions. La modélisation réalisée dans le cadre de l'étude hydraulique permet ensuite d'apprécier les impacts de l'opération, notamment sur les tiers, pour lesquels il convient de respecter le principe de non aggravation du risque.

En remarque, cette étude intègre un phasage des aménagements en trois étapes (page 24 de l'étude hydraulique) pour tenir compte du phasage (en 3 phases) de l'opération, donnant lieu pour chaque phase à une analyse spécifique et la mise en œuvre de mesures de réduction d'impact associées.

L'étude hydraulique montre que la réalisation du projet contribue, de manière limitée mais non nulle, à aggraver le niveau d'inondation sur les tiers (augmentation de quelques centimètres). Sur ces secteurs particuliers, l'étude hydraulique quantifie l'impact en termes de niveau d'inondation et en mesure l'aggravation du risque associé. Elle présente également une analyse de la praticabilité des voiries notamment pour les services de secours durant les inondations. Sur la base de cette argumentation, elle conclut ainsi que le projet est en cohérence avec le principe de non aggravation du risque de la Loi sur l'eau.

L'étude hydraulique présente également en pages 102 et suivantes les cotes à respecter par les différents bâtiments, respectant à la fois les prescriptions du PPRi et celles du PAC de 2016.

Il apparaît également que les incidences du projet global sont fortement liées à la configuration de l'opération (conditions de transparence hydraulique, nivellement topographique des voiries et des terrains, cotes seuils de plancher) qui sera finalement retenue par les différents projets d'aménagements constitutifs de l'opération Brazza.

Sur cette base, Bordeaux Métropole a sollicité une autorisation environnementale couvrant l'opération d'aménagement dans son ensemble. L'ensemble du dossier, intégrant l'étude hydraulique, fera l'objet d'une instruction par les services de l'Etat. L'autorisation environnementale prise à l'issue de cette instruction permettra d'acter les prescriptions finales à l'échelle de l'opération, et leurs déclinaisons pour les espaces publics, ainsi que pour chaque lot constitutif de l'opération générale. Il appartiendra en particulier à chaque porteur de projet d'appliquer ces dispositions lors de la conception des différents îlots.

La MRAe considère toutefois que les modalités de contrôle par la collectivité de la bonne application de ces dispositions par les porteurs de projet mériteraient d'être explicitées.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole :

Sur le volet inondation, Bordeaux Métropole rappelle que des compléments sont apportés dans le document de novembre 2018 intitulé « DAE – Compléments suite au courrier de la DDTM en date du 20/06/2018 – Novembre 2018 ». Dans ce complément des précisions sont apportées concernant le processus de contrôle (réponse à la question 6 – page 11).

Pour rappel le processus de contrôle des autorisations d'urbanisme permet à Bordeaux Métropole de vérifier la stricte conformité des projets d'aménagement et de construction aux prescriptions du Dossier d'Autorisation Environnementale. Ce processus prévoit le refus des projets non conformes.

Concernant l'impact hydraulique du projet sur les tiers, comme le présente clairement le complément du DAE, deux terrains sont impactés. Les propriétaires ont été contactés par Bordeaux Métropole et à la vue de l'impact limité sur leur terrain et leurs activités, un courrier faisant part de l'acceptabilité de ces impacts a été signé et remis à Bordeaux Métropole.

- Courrier de Sud-Ouest – en date du 05/10/2018
- Courrier du Port Autonome de Bordeaux – en date du 10/10/2018

Ces courriers, présentés dans le document de novembre 2018 intitulé « DAE – Compléments suite au courrier de la DDTM en date du 20/06/2018 – Novembre 2018) sont rappelés ci-après.

Courrier de Sud-Ouest – en date du 05/10/2018



BORDEAUX METROPOLE					
Direction générale valorisation du territoire					
N	DATE	original	copie	numéroté	signé
001	05/10/18				
DGVT					
DGA Aménagement					
DGA Développement					
METI					
DAAF					
Autres :					

BORDEAUX METROPOLE
Monsieur Sylvain ROQUES
Directeur Général
Valorisation du Territoire
Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 BORDEAUX Cedex

LR/AR

Objet : Projet Urbain Bordeaux-Brazza

Vos Réf. : DBD/2018/0180/SPU/FS/PC/117

Bordeaux, le 2 octobre 2018

Monsieur le Directeur Général,

Nous avons bien pris connaissance de votre courrier en date du 11 septembre 2018.

Suite à un examen approfondi du dossier que vous nous avez transmis, ainsi que l'information apportée concernant l'augmentation de la hauteur maximale de l'eau en cas d'inondation, nous vous confirmons que cet impact résiduel est acceptable pour nous.

Nous restons à votre disposition pour tout échange complémentaire.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de nos salutations distinguées.

C/c : Patrick VENRIES
Didier PIOT

S.A.R.L.S.O. 33, Quai de Queyries 33100 BORDEAUX
Tél : 05.35.31.36.00 - Fax : 05.35.31.36.09 - e-mail : l.daudenthun@sudouest.fr
Adresse postale : 23, quai de Queyries- CS 20501-33074 Bordeaux cedex
Capital 268 400 € / R.C.S Bordeaux 456 204 940/
SIRET 456 204 940 00542 / Code NAF 5813 Z
Code TVA : FR 254.56.204.940

sans tenir compte des habitudes de travail et des différentes compétences en interne sur le traitement des terres polluées des consortiums dont sont issus certains des opérateurs qui œuvrent sur Brazza.

- Chaque opérateur étant maître d'ouvrage de son opération, il lui appartient d'une part de coordonner ses actions avec les autres opérateurs et d'autre part de rechercher une gestion optimum de ces terres polluées.

Afin de faciliter les échanges entre eux, Bordeaux Métropole a fait réaliser par un bureau d'étude spécialisé une synthèse des éléments connus de la pollution des sols sur Brazza. Elle est intégrée à l'étude d'impact au chapitre « 2.5.2. Diagnostic des sites pollués de Brazza par Arcagée » en page 70 de l'étude d'impact.

Par ailleurs, dans le cadre de la mission de coordination de Bordeaux Métropole, le sujet de la mutualisation des solutions de gestion de la pollution pourra être mis à l'ordre du jour des réunions inter-maîtrises d'ouvrages qu'elle pilote et qui réunissent l'ensemble des opérateurs.

➤ Question 8 :

Par ailleurs, il y a lieu de noter que certains choix de recouvrement, au lieu d'évacuation des terres polluées, rendent nécessaires d'après le dossier la mise en œuvre de servitudes d'usage (interdiction de jardins potagers ou de plantation d'arbres fruitiers) au niveau des îlots privatifs, pour lesquelles le maintien de leur application dans le temps pose question.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole :

Les servitudes d'utilité publique sur le site de Soferti ont été établies par l'Etat. C'est dans ce cadre qu'une demande de recouvrement a été faite par le Préfet et réalisée par le dernier exploitant. La réalisation de ces travaux a fait l'objet d'une validation par les services de l'Etat.

Ce premier niveau de dépollution du terrain Soferti sera complété par un second niveau de dépollution qui permettra de rendre compatible l'état des sols avec les usages envisagés dans le cadre du projet urbain.

Un plan de gestion et une demande de levée partielle ou totale des servitudes d'utilité publique sur le site Soferti seront effectués par chaque opérateur au regard du niveau de pollution, des usages prévus, du projet d'aménagement et de construction et des prescriptions en matière d'inondation. Le plan de gestion fera l'objet d'une évaluation des coûts afin que la gestion de la pollution soit en adéquation avec une acceptabilité financière. Des servitudes pourraient être maintenues au regard de ces coûts afin de permettre la réalisation du projet urbain tout en précisant les usages possibles.

Ces servitudes sont portées à la connaissance de tous via le plan local d'urbanisme et sont obligatoirement annexées à tout acte de vente. Il appartient donc aux propriétaires successifs de respecter ces servitudes sous peine d'engager leur responsabilité.

L'établissement, par les services de l'Etat, de la liste des secteurs d'information sur les sols et leur report sur le portail Géorisques, contribuera également à améliorer l'information des citoyens.

Bordeaux Métropole, dans le cadre de la communication sur ce projet (cf plaquette jointe en annexe 1), indique clairement que Brazza et le site Soferti, en tant qu'anciens sites industriels, sont pollués afin de faire perdurer la mémoire et acculturer les futurs occupants à cette contrainte.

Ces contraintes d'usages seront retranscrites dans les règlements des copropriétés et des ASL qui géreront notamment les futurs jardins privés. Il revient aux opérateurs qui constitueront les copropriétés et les ASL de s'assurer de l'intégration de ces obligations dans les documents idoines et aux futures gestionnaires (syndics et conseils syndicaux) de s'assurer du respect de ces obligations.

➤ Question 9 :

En ce qui concerne le traitement des sols pollués au niveau des espaces les plus sensibles (espaces verts, espaces publics, îlots privatifs), la MRAe estime qu'il est nécessaire pour la collectivité de s'interroger sur l'opportunité de définir des prescriptions particulières garantissant des solutions pérennes et adaptées aux usages futurs. À l'instar de la prise en compte du risque inondation, les modalités de contrôle et de suivi (en phase travaux et en phase exploitation) de la bonne application et de l'efficacité des dispositions retenues (notamment sur ces espaces sensibles) mériteraient d'être explicitées.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole :

Sur le volet pollution, Bordeaux Métropole rappelle que des compléments sont apportés dans le document de novembre 2018 intitulé « DAE – Compléments suite au courrier de la DDTM en date du 20/06/2018), réponse à la question 1 – Pollution des sols – page 20)

Concernant les espaces publics, les aménagements adaptés et les restrictions éventuelles seront précisés dans le cadre de chaque projet en lien avec le plan de gestion.

Concernant les espaces privés, l'attestation rendu par le bureau d'étude certifié garantit l'efficacité des dispositions retenues en regard du projet et des usages déterminés. Le maître de l'ouvrage est responsable de la bonne application de ces dispositions et de la bonne information de tous les acquéreurs des modalités de gestion de ces espaces pour assurer la pérennité des modalités. Il en est de même quand ces espaces ont vocation à être rétrocédés dans le domaine public, l'opérateur se doit de fournir un état des travaux réalisés et des éventuelles servitudes qui perdureraient.

Dans le cadre de la conformité des travaux, il sera possible de vérifier le respect des mesures validées dans le cadre de la délivrance de l'autorisation d'occupation des sols. A cet effet, Bordeaux Métropole mobilisera les compétences nécessaires.

➤ Question 10 :

II.2.3. Concernant les masses d'eau souterraines, l'étude précise que le projet ne comprend aucun aménagement ni ouvrage souterrain en raison des enjeux de pollution des sols et du risque inondation. Elle conclut ainsi (page 258 de l'étude d'impact) à l'absence d'incidence sur les eaux souterraines. Cependant, comme indiqué en page 247, le projet prévoit potentiellement la réalisation de fondations profondes. Or, le projet s'implante au droit d'une couche imperméable d'argile permettant de séparer les eaux potentiellement polluées des remblais, des eaux de la nappe captive des terrasses alluviales de la Garonne.

Il y aurait lieu pour le porteur de projet de préciser les modalités techniques permettant de garantir l'intégrité de la couche imperméable d'argile lors de la réalisation des fondations profondes, afin d'éviter toute intrusion d'eau polluée dans la nappe captive.

➤ **Réponse de Bordeaux Métropole :**

En page 247 du DAE, le procédé constructif est décrit en alertant sur les enjeux liés à la pollution. Les solutions techniques seront à définir dans le cadre des projets opérationnels, notamment dans le cadre des plans de gestion liés à la pollution.

Il appartient à chaque maître d'ouvrage de préciser dans le cadre de son plan de gestion, en phase permis de construire, les modalités garantissant la non pollution de la nappe captive. Celles-ci seront validées par un bureau d'étude spécialisé via l'attestation qu'il délivrera au maître d'ouvrage et qui devra figurer dans la demande de permis de construire.

➤ **Question 11 :**

Concernant les équipements publics, il y aurait lieu de confirmer que le phasage de réalisation de construction des logements est cohérent avec celui de développement des groupes scolaires au sein de l'opération.

➤ **Réponse de Bordeaux Métropole :**

La livraison des équipements publics (gymnase, crèche, groupes scolaires, médiathèque) est prévue en concomitance de la livraison des logements de chaque phase.

Le premier groupe scolaire du quartier comprenant également une crèche et une structure d'animation, situé sur l'îlot D4, fait actuellement l'objet d'un concours d'architecture dont le lauréat doit être désigné au premier trimestre 2019. Cet équipement sera livré à la rentrée scolaire 2022.

La réalisation du gymnase est prévue pour une livraison au plus tard en 2023.

Les montants financiers nécessaires aux études relatives à ces équipements sont inscrits aux budgets de Bordeaux Métropole et de la Ville de Bordeaux votés pour l'année 2019.

➤ **Question 12 :**

II.2.5. Concernant les déplacements, l'accueil de 9 000 habitants supplémentaires aura une incidence très significative sur les besoins en termes de transports en commun, et sur la capacité du réseau actuel à les absorber. Les études de trafic réalisées dans le cadre de la présente étude, dont les résultats sont présentés en pages 349 et suivantes de l'étude d'impact, prévoient à l'horizon 2020 une augmentation des niveaux de trafic notamment au niveau du quai de Brazza. A l'horizon 2030, les modélisations, qui prennent pour hypothèse un large report modal vers les transports en commun et les modes de déplacements doux, montrent toutefois une décroissance des trafics routiers. A ce sujet, l'étude évoque la création à terme de plusieurs voies de transport en commun en site propre, dans le prolongement du pont Jacques Chaban-Delmas, sur les quais, et à l'aplomb de la voie ferrée, mais sans en préciser l'échéance (projets au stade d'études préliminaires).

Au regard de l'importante augmentation prévisionnelle des besoins en mobilité dans cette zone à courte échéance, il y aurait lieu pour la collectivité de présenter les analyses de la capacité des offres du réseau actuel de transports en commun et d'évaluer la capacité des réseaux des transports routiers à absorber les flux correspondants.

➤ **Réponse de Bordeaux Métropole :**

Le modèle multimodal de Bordeaux Métropole intègre les nouveaux habitants de Brazza ainsi que ceux des grands projets urbains figurant au PLU. Les besoins correspondants sont intégrés dans les hypothèses et pris en compte dans les résultats des modélisations.

Des éléments détaillés sont précisés dans le Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE) page 349 et 350.

Est par exemple précisée la liste complète des projets de la rive droite de la Garonne, ainsi que leurs caractéristiques principales.

Extrait du DAE – Projets de la rive droite

ZONE + NOM PROJET	2020	RIVE DROITE 2030
Lormont	2020	2030
319 Lissandre 1 = Cascades	44000m ² = centre thermoludique + mail commercial + bureaux	
317 Lissandre 2 = W Pitters	SDP de 55000m ²	
485 ZAC Chaigneau-Bichon	94 logements	
485 Ilot Carriet	600 logements 8000m ² activités	
484 Résidence hôtelière de Carriet	102 chambre + bureaux = 7823m ²	
319 Ilot du lavoir	13 maisons + 1 immeuble = 2750 m ² SDP	
BORDEAUX		
191 Générateur / Brazza	Total 51211 m ² SDP	
191 Bellevilloise/marché vintage	4689 m ² SDP Equipements publics	
191 Brazza	4356m ² SDP logements individuels 129161 m ² SDP logements collectifs 27106 m ² SDP bureaux 50744 m ² SDP activités artisanales 8328 m ² SDP Equipements publics Total 225376 m ² SDP	27548 m ² SDP logements individuels 120450 m ² SDP logements collectifs 12253 m ² SDP bureaux 11026 m ² SDP activités artisanales 15200 m ² SDP Equipements publics Total 186475 m ² SDP
193 Deschamps	Secteur 1 20668 m ² SDP logements 15289 m ² SDP bureaux Secteur 2 8737 m ² SDP logements 3154 m ² SDP hôtel 6001 m ² SDP groupe scolaire + crèche Secteur 2 bis 13535 m ² SDP logements 260 m ² SDP activités Secteur 4 = Déménagement caserne pompiers la Benaugue	Secteur 2 41509 m ² SDP logements 9263 m ² SDP bureaux 777 m ² SDP activités 9500 m ² SDP collège
193 Belvédère	20 000 m ² SDP logements + 10 000 m ² bureaux + 5000 m ² commerces	
193 Garonne-Eiffel (Programme Fayat)	10000 m ² logements 10000 m ² bureaux	
302 Place saint martin		
192 Souys Combes		
190 Bastide Niels	73685 m ² logements + 11111 m ² commerces + 11078 m ² bureaux + 1958 m ² activités	142778 m ² logements + 10413 m ² commerces + 11093 m ² bureaux + 7514 m ² activités
FLOIRAC		
302 Dulong	217 logements + 2600 m ² activités 1000 m ² commerces services + 1250 m ² bureaux	
306 Le Canon	17000 à 20 000 m ² d'activités économiques soit environ 230/270 emplois	
302 Clairière de Flore	197 logements (6 T1 + 76 T2 + 93 T3 + 20 T4 + 2 T5)	
302 Libération	238 logements (6 T1+39 T2 + 96 T3 + 38 T4 + 20 T5)	
302 Joliot-Curie	275 logements (9 T1 + 65 T2 + 125 T3 + 52 T4 + 26 T5)	7600 m ² activités
301 ZAC des Quais	892 logements + 24101 m ² activités + 9000 m ² bureaux + 2500 m ² + commerces + Salle de spectacle 16466 m ² + Groupe scolaire 3692 m ² (16 classes) + Gymnase 2000 m ² + Relocalisation ce la clinique du Tondu (Bordeaux) 16550 m ²	
CENON		
309 Cenon Pont Rouge	3600 m ² commerces	
303 Cenon-Joliot-Curie	129 logements	
309 Cenon hors ZAC		
308 Pichet Victoria Domofrance		

➤ **Question 13 :**

A moyen et long terme, le dossier ne donne aucune information sur la nature et la programmation des aménagements de transports collectifs lourds nécessaires pour crédibiliser les hypothèses du large report modal indiqué dans le dossier comme devant résorber l'inévitable engorgement des réseaux routiers entourant ce quartier.

➤ **Réponse de Bordeaux Métropole :**

Des éléments d'information sont données dans le cadre de l'étude d'impact et dans le SDODM auquel il est fait référence. Des précisions sont apportées plus haut (réponse à la question 3) concernant les transports en communs existants d'une part et à venir d'autre part, y compris des données sur les échéances.

En complément de l'utilisation des transports en communs, un report modal important est également prévu grâce à des efforts conséquents réalisés par Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux en faveur d'une plus grande utilisation du vélo. Ces efforts portent sur deux points :

- La réalisation d'un réseau de piste cyclable efficace, le Réseau Express Vélo (REVE) sera à ce titre prolongé au niveau du quai de Brazza et le long de la rue Charles Chaigneau. L'ensemble des voies du quartier seront des voies partagées avec une place importante donnée aux cyclistes et aux piétons.
- Dans le cadre de la conception des projets et dans le processus d'instruction des permis de construire, une attention très forte est donnée au confort d'utilisation des vélos. Cela passe par l'interdiction des locaux vélo en étage, s'assurer de la facilité d'utilisation des locaux vélo en termes de places de stationnement, d'accessibilité à l'espace public en limitant autant que possible le nombre de portes à franchir. En 2018, les instructeurs du droit des sols de Bordeaux Métropole ont été spécialement formé sur cet aspect de leur mission.

➤ **Question 14 :**

Concernant plus particulièrement les nuisances sonores et la qualité de l'air, le dossier n'apporte aucun élément qui permettrait de prendre en compte ces deux problématiques au sein de chaque îlot.

➤ **Réponse de Bordeaux Métropole :**

L'équipe de concepteurs du projet urbain a pris en compte le contexte existant dans lequel le nouveau quartier Brazza vient prendre sa place. A ce titre, il a été fait le choix de ne pas positionner de logement le long de la rue Charles Chaigneau, en vis-à-vis de CNB, afin d'éviter toute gêne en termes de nuisances sonores et éviter des problèmes d'exploitation pour cette activité. Ce choix de conception permet de pérenniser l'activité économique de CNB sur son site actuel, ce qui est un des objectifs de la Ville de Bordeaux.

De plus, tous les bâtiments du projet sont des bâtiments neufs qui respecteront la réglementation en vigueur. Ils devront notamment prendre en compte le classement des voies et les niveaux sonores à respecter.

Ces éléments sont détaillés page 346 et 347 du Dossier d'Autorisation Environnementale.

Figure 258 : Cartographie des niveaux sonores à respecter (source : Ingerop, décembre 2017)



NIVEAUX SONORES A RESPECTER POUR LES CONSTRUCTIONS NEUVES

Concernant la qualité de l'air, le choix d'avoir un quartier paysage avec la création d'espaces boisés de grande ampleur et la plantation d'arbres le long des axes majeurs de circulation ainsi qu'au cœur du quartier, le long des voies de 10 m et au sein des îlots, est à même de favoriser une amélioration de la qualité de l'air pour les futurs occupants et usagers de Brazza.

La conception du projet intègre des mesures visant à réduire intrinsèquement l'exposition des habitants au bruit et à la pollution atmosphérique :

- En limitant les déplacements motorisés à l'intérieur du quartier par la mise en œuvre d'un plan de circulation empêchant le trafic de transit ;
- En limitant les vitesses à 20 km/h à l'intérieur du quartier ;
- En limitant les possibilités de stationnement (stationnement réglementé) ;
- En encourageant les modes actifs (piétons, vélos..) afin d'augmenter le report vers ces modes non polluants et non bruyants : aménagements de voies dédiées, aménagements en faveur du stationnement.

➤ Question 15 :

Il.2.6. Concernant le milieu humain, le projet rappelle les objectifs d'aménagement du secteur Brazza en matière de développement des transports en commun et des modes de déplacements doux, d'une large place aux plantations et de recherche d'un cadre de vie de qualité pour les habitants. Le projet s'implante toutefois dans un secteur à proximité immédiate d'infrastructures routières déjà fortement génératrices de nuisances.

Ainsi, la MRAe considère qu'il y aurait lieu de présenter une quantification de ces nuisances au niveau des futures constructions et d'explicitier les mesures d'évitement (notamment dans les choix de conception) et de réduction visant à limiter l'exposition des futurs habitants à celles-ci.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole :

Une campagne de mesure de la qualité de l'air et de niveau sonores a été réalisée dans le cadre de l'état initial. Elles sont présentées aux pages 139 et suivantes du Dossier d'Autorisation Environnementale. Ces données sont portées à connaissance des porteurs de projet afin qu'ils intègrent les mesures adéquates dans la conception de leurs opérations, au regard des réglementations à respecter, précisées pages 346-347 du Dossier d'Autorisation Environnementale.

Au sein du projet d'aménagement urbain, la réalisation de nombreuses plantations et espaces végétalisés, que ce soit en périphérie du projet urbain le long du quai de Brazza et de la rue Charles Chaigneau, ou au sein de celui, sera un facteur positif pour la qualité de l'air et de cadre de vie en général.

Les nuisances acoustiques et atmosphériques liées aux infrastructures de transport du secteur qui pourraient être ressenties par les futurs habitants du quartier seront évaluées et étudiées dans le cadre des études environnementales et réglementaires de ces infrastructures de transport (TCSP).

➤ Question 16 :

Le projet d'aménagement du secteur de Brazza s'inscrit dans le projet urbain 2009-2030 porté par la Ville de Bordeaux, qui regroupe plusieurs projets d'aménagement répartis sur la rive droite de la Garonne, ainsi qu'au sud et au nord du territoire, dans l'objectif affiché de rééquilibrer la ville de part et d'autre de la Garonne. La politique d'habitat de la ville prévoit ainsi la création de 10 000 nouveaux logements au niveau des secteurs Brazza et Bastide Niel. Il est pris en compte dans le plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole, au travers d'un zonage spécifique (zone UP 66).

L'étude d'impact intègre une présentation des objectifs de l'opération d'aménagement du secteur Brazza qui sont de créer une offre d'hébergements supplémentaires, de réaménager un terrain au passé industriel, d'offrir un lieu de vie de qualité et de répondre aux besoins d'activités économiques. La mise en œuvre d'un projet favorisant un cadre de vie agréable aux futurs habitants constitue un enjeu particulièrement important de cette opération.

Comme évoqué précédemment, il y aurait lieu de quantifier les nuisances liées aux infrastructures (bruit, qualité de l'air), et de justifier le parti d'aménagement retenu au regard de l'analyse de l'exposition des futurs habitants à ces nuisances. Au-delà de cette observation, la justification de l'opération et de ses caractéristiques aurait utilement pu être enrichie de retours d'expérience d'opérations d'envergure similaires et récentes (exemple Ginko, Bassins à flot), notamment en termes de qualité de vie offerte pour ses habitants, ainsi que de qualité paysagère.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole :

Les programmes et les partis urbains de Ginko, des Bassins à flot et de Brazza ont été définis dans des temps différents mais, même si ce n'est pas explicite dans l'étude d'impact, s'inscrivent dans un projet d'ensemble clair qui dessine la ville de demain. Brazza a été conçu d'une part comme le prolongement des Bassins à flot en matière de mobilité car chaque quartier se trouve de part et d'autre du pont J. Chaban-Delmas et avec un programme complémentaire à même d'avoir une extension du cœur de l'agglomération sur ces territoires. Il a été clairement défini le fait d'avoir une rive droite plus végétale et le projet de Brazza s'inscrit dans le développement de la trame paysagère de La Bastide mais également de l'ensemble de la rive droite.

Le temps long des projets urbains permet à la fois d'orienter ceux-ci mais ne permet pas d'avoir un retour des usagers avant la conception de chaque projet. Par contre, des adaptations se font tout au long de la mise en œuvre à la fois au regard des retours d'expériences sur les autres quartiers mais également au regard de l'évolution des modes de vie, des besoins et des usages. Plusieurs modalités d'évaluation permettant un réajustement du projet sont prévues que ce soit à travers les différentes chartes (Brazza, charte du bien construire...), les concertations qui sont et seront menées avec les futurs usagers (ex. entreprises) et habitants, les études de satisfaction qui pourront être réalisées.

➤ Question 17 :

L'étude d'impact réalisée sur l'opération d'aménagement du secteur Brazza en rive droite de la Ville de Bordeaux présente un état initial permettant de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux de l'aire d'étude, portant notamment sur le risque inondation, la pollution des sols et le cadre de vie des futurs habitants. L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation appelle plusieurs observations développées dans le présent avis, notamment vis-à-vis de la prise en compte du risque inondation, des sites et sols pollués, de la saturation des réseaux routiers et de la réponse du développement des transports en commun. La mise en œuvre d'un projet favorisant un cadre de vie de qualité aux futurs habitants constitue un enjeu particulièrement important sur cette opération. L'étude d'impact devrait comporter une analyse précise des conditions de déplacement dans cette zone, une quantification des nuisances liées aux infrastructures (bruit, qualité de l'air) et une justification du parti d'aménagement retenu au regard de l'analyse de l'exposition des futurs habitants. Des retours d'expérience d'opérations récentes et similaires auraient également utilement pu enrichir l'étude d'impact.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

Le présent avis, rendu sur une étude d'impact réalisée à l'échelle de l'opération globale de cet aménagement dans le cadre d'une autorisation environnementale sollicitée par Bordeaux Métropole, est à prendre en compte par les différentes opérations qui ont déjà donné lieu à un avis de l'autorité environnementale au stade des autorisations d'urbanisme individuelles.

➤ Réponse de Bordeaux Métropole :

Le dossier de demande d'autorisation environnementale et l'arrêté préfectoral feront l'objet d'une communication à l'ensemble des maîtres d'ouvrage au sein de Brazza. Les opérateurs sont tenus d'en prendre acte et d'adapter en conséquence leur projet si nécessaire. Ils pourront également porter à la connaissance de l'Etat les adaptations qu'ils souhaitent apporter le cas échéant afin de recueillir son accord.

3. ANNEXE 1 : PLAQUETTE DE BORDEAUX METROPOLE RELATIVE A LA PRISE EN COMPTE DU RISQUE DE POLLUTION DES SOLS

SUR LA FRICHE SOFERTI, ON FAIT QUOI ?

AFIN DE RESPECTER LE PRINCIPE DE « COMPATIBILITÉ DES SOLS AVEC LES USAGES PRÉVUS » DES TRAVAUX SONT ENTREPRIS SUR LE SITE.

Rendre le site compatible à un usage industriel.

Les anciens exploitants ont l'obligation de remise en état du site afin de le rendre compatible avec un usage de type industriel, artisanal, commercial et tertiaire :

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

À l'issue des travaux, le site peut accueillir sans danger aussi bien les travailleurs œuvrant à la reconversion et à l'aménagement du quartier Brazza, que de nouvelles activités économiques.

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

Les aménageurs prévoient de rendre le site compatible avec un usage résidentiel afin d'autoriser aussi l'accueil d'habitations, d'espaces verts, d'équipements publics :

- Des travaux de dépollution approfondis sont engagés là où cela est nécessaire.
- Les constructions et les aménagements sont adaptés pour supprimer les voies de transfert potentielles.
- L'usage des sols pour la culture de jardin potager est proscrit.
- Une surveillance des niveaux de pollution des eaux souterraines est mise en place sur le long terme. À l'issue de ces travaux, le site pourra accueillir sans danger promeneurs, commerçants, habitants, élèves...



Bordeaux Métropole
 DGVT - Direction générale adjointe de l'aménagement
 Directeur général
 Michèle Larué-Charlus
 Flore Scheurer
 Chef de projet
 fscheurer@bordeaux-metropole.fr
 05.24.57.16.79



BRAZZA À SOL OUVERT

QUARTIER
 BORDEAUX
 BRAZZA

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

Les préoccupations environnementales de l'époque n'étaient pas celles d'aujourd'hui.

Les activités industrielles utilisaient des produits polluants qui ont pu avoir une incidence sur la qualité des sols.



Le projet d'aménagement Brazza prévoit l'installation de commerces, de bureaux... mais aussi de logements, d'espaces verts ou encore d'écoles. Une connaissance précise de l'état des sols est donc nécessaire afin de prendre toutes les mesures adaptées pour assurer la sécurité des futurs usagers.

Malgré ces contraintes, l'espace disponible sur ces friches offre une remarquable opportunité de construire la ville sur la ville.

SAISSONS-NOUS EN !

L'EMPREINTE D'UNE HISTOIRE INDUSTRIELLE

AU COURS DES DIFFÉRENTES PHASES D'AMÉNAGEMENT DES MATÉRIAUX DE REMBLAIS ONT ÉTÉ EMPLOYÉS (GRAVATS DE DÉMOLITION, DÉCHETS D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES, TERRES D'APPORT...). LA MÉMOIRE DE LEURS ORIGINES N'AYANT PAS ÉTÉ CONSERVÉE, NI LEUR COMPOSITION NI LEUR DANGÉROSITÉ NE SONT CONNUES.

LES ACTIVITÉS PASSÉES DE MÉTALLURGIE, D'AGROCHIMIE, DE FONDERIE, DE FABRICATION D'ENGRAIS, DE PESTICIDES... SONT ÉGALEMENT SUSCEPTIBLES D'AVOIR REJETÉ DANS L'ENVIRONNEMENT DES PRODUITS POLLUANTS.

SUR TOUT LE SECTEUR DE BRAZZA, IL EST DONC NÉCESSAIRE DE MENER UN DIAGNOSTIC AFIN DE CONNAÎTRE L'ÉTAT DES SOLS AVANT TOUT PROJET DE RÉHABILITATION. LES INVESTIGATIONS MENÉES ONT MIS NOTAMMENT EN ÉVIDENCE LA PRÉSENCE, SUR CERTAINS SECTEURS, DE PHOSPHATES, D'ACIDES, DE PRODUITS PÉTROLIERS OU DE MÉTAUX LOURDS.



CES SUBSTANCES, SI ELLES ÉTAIENT MISES AU CONTACT DIRECT DES FUTURS USAGERS, POURRAIENT PRÉSENTER UN RISQUE POUR LEUR SANTÉ. IL CONVIENT DONC DE PRENDRE DIFFÉRENTES PRÉCAUTIONS POUR ÉLIMINER LES RISQUES D'EXPOSITION.

FAUT-IL TOTALEMENT DÉPOLLUER LES SOLS POUR BÂTIR UN NOUVEAU QUARTIER ?

Que prévoit la politique nationale ?

La réglementation permet de limiter l'impact de nos activités actuelles pour les générations futures par des préconisations, tant sur les sites déjà urbanisés ou occupés, que sur les sites à urbaniser ou à réhabiliter. Concernant les pollutions héritées des activités industrielles passées, la politique nationale s'appuie sur le principe de compatibilité de sols avec les usages futurs qui y seront prévus. Ainsi, l'État n'oblige pas une dépollution totale et systématique des sols. Le risque s'appréhende par la combinaison d'une source, d'un vecteur (une voie de transfert, un milieu) et d'une cible (les populations), et non uniquement par la présence d'une source de pollution.

Comment et pourquoi la pollution peut-elle nous atteindre ?

Schéma 1 : la population qui vit, travaille, ou fréquente le site (la cible) est exposée à la source de pollution via les sols, l'eau et l'air (voies de transfert) :

- les substances toxiques présentes sur les premiers centimètres du sol peuvent être ingérées par les enfants portant la terre à la bouche et par contamination des végétaux cultivés puis consommés,
- les fissures et la porosité des canalisations entraînent la contamination de l'eau potable au robinet,
- les vapeurs toxiques traversent les fissures des revêtements. Elles passent du sol, où elles étaient enfouies, à l'air ambiant, et s'accumulent dans les espaces clos. Cela peut présenter un risque pour la santé des usagers. Ce risque sera plus ou moins important en fonction de la concentration en polluants, de la durée d'exposition et de la sensibilité des personnes (jeunes enfants, femmes enceintes...)

Schéma 2 : des travaux ont été réalisés pour dépolluer le site (excavation des terres) et/ou supprimer les voies de contact entre pollution et usagers (revêtements étanches...).



Schéma 1



Schéma 2

La pollution des sols peut-elle être totalement supprimée ?

Il est illusoire de croire à une dépollution totale et généralisée des pollutions héritées du passé industriel. En revanche, notre société doit aujourd'hui s'adapter en développant des solutions innovantes sur ces sujets (activités non polluantes, dépollutions économiquement soutenables, constructions adaptées aux pollutions...).

Les mesures prises en matière de gestion des sols lors de la réhabilitation d'une friche (travaux de dépollution, choix des usages futurs...) dépendent des enjeux du projet, de son rayonnement et des finances disponibles.



Pour plus d'informations, consultez les pages du ministère du Développement Durable : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Sites-et-sols-pollues.html>

D-2019/84
Bordeaux - Tramway Ligne D - Création d'un nouveau
réseau d'éclairage public - Convention - Décision -
Autorisation

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

La construction de la ligne D du tramway par Bordeaux Métropole nécessite le réaménagement des voiries et la refonte complète de l'éclairage public.

Dans un souci de cohérence, afin de coordonner les interventions, optimiser les investissements publics et limiter les nuisances aux riverains et usagers, il est nécessaire que Bordeaux Métropole assure l'ensemble des équipements constituant l'aménagement complet de la voirie.

Dans ce contexte, Bordeaux Métropole a été sollicitée par la commune de Bordeaux pour réaliser des ouvrages d'éclairage public sur les voies impactées : Cours de Tournon, Rue Fondaudège et rue de la Croix de Seguey.

A cet effet, il s'agit de créer un nouveau réseau d'éclairage public et mettre en œuvre des ensembles lumineux sur façade ou sur candélabres.

Les travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre de Bordeaux Métropole

La présente convention a pour objet d'arrêter les modalités techniques et financières de la réalisation d'ouvrages de compétence communale par Bordeaux Métropole.

Conformément à l'article 2, Bordeaux Métropole fera l'avance du coût des travaux à mettre en œuvre pour la réalisation de l'opération évaluée à 575 779.76 € TTC selon l'article 1-2 de la convention.

Cette somme est à la charge de la commune déduction faite d'un fonds de concours forfaitaire calculé sur le nombre de candélabres figurant au projet suivant un barème établi à l'article 2.1.2 et dont le détail est inscrit à l'annexe 1 de la convention.

Le montant du fonds de concours sera de 200 152.35 € TTC.

La commune sera redevable envers Bordeaux Métropole de 375 627.41 € TTC.

Ce montant pourra être ajusté au vu du coût réel des travaux dont le montant exact sera confirmé lors de l'établissement du décompte général.

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération.

En conséquence, je vous demande, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir autoriser Monsieur le Maire à :

- signer la convention annexée,
- décider du versement de 375 627.41 € TTC à Bordeaux Métropole.

ADOpte A L'UNANIMITE

M. le MAIRE

Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Monsieur le Maire, je ne vais pas faire de longs commentaires. C'est une décision qui permet à Bordeaux Métropole d'être maître d'ouvrage sur la problématique du nouveau réseau d'éclairage public sur la Ligne D.

Quelqu'un a demandé le dégroupement ?

M. le MAIRE

Oui, Monsieur JAY.

M. JAY

Oui, très vite. Je regrette que cette possibilité de choisir ce réseau soit renvoyée à la Métropole. Nous sommes attachés au principe de subsidiarité, et j'en profite pour poser une question : « Est-ce qu'il sera envisagé éventuellement un éclairage solaire ? ». On a une entreprise à Agen qui fait ce genre de choses, qui a un grand succès, qui exporte pas mal, est-ce que l'on ne pourrait pas en profiter pour avoir un système original et économe en énergie à Bordeaux ?

M. le MAIRE

Je ne sais pas. S'agissant de l'éclairage public, vous parlez bien de la subsidiarité. Je rappelle quand même que le mouvement qui va s'engager, dans les mois qui viennent, c'est une mutualisation et un transfert de l'éclairage public justement pour travailler à une plus grande échelle sur tout ce qui est économie de fluide, matériel de substitution tant sur la molécule que sur l'éclairage, et puis aussi, d'utiliser tout un réseau, et pour le coup, coordonné, tous ces points d'accroche pour arriver vers un peu de *Smart city* et d'intelligence artificielle sur tous ces points et de capteurs et d'accompagnateurs.

Jean-Louis DAVID.

M. J-L. DAVID

Je n'ai pas la réponse sur le solaire, mais je suis à peu près sûr que non. Ceci étant, je confirme ce que le Maire vient de dire, on est plutôt dans une dynamique qui consiste à essayer de mutualiser les choses pour économiser.

M. le MAIRE

Ce que l'on va faire, en complément, c'est qu'une expérimentation va être portée à côté du stade où l'éclairage se déclenchera par élément de détection...

M. J-L. DAVID

Il existe déjà, Monsieur le Maire.

M. le MAIRE

Il existe déjà ? Bon, très bien.

M. J-L. DAVID

Cité Carreire très exactement.

M. le MAIRE

Cité Carreire. On va le généraliser si cela existe déjà.

Qui est d'avis de voter contre ? Qui s'abstient ? Qui est pour ? Tout le monde. J'allais dire « Adjugé ». Adopté.

MME MIGLIORE

Délibération 85 : « Constitution d'un groupement de commandes pour l'achat, la location et l'installation de blocs de béton et de séparateurs de voies destinés à la sécurisation de manifestations municipales entre la Ville de Bordeaux et les villes de Bruges et Pessac ". »



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**

Ville de Bordeaux

**Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de
compétence communale par Bordeaux Métropole**

CONVENTION AVEC LA VILLE DE BORDEAUX

Entre les soussignés :

- La commune de Bordeaux représentée par Monsieur Jean-Louis David agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par délibération n° _____ en date du _____

ci-après dénommée «la commune»

d'une part,

- Bordeaux Métropole, représentée par Monsieur XXXXXX, Président agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par délibération n° _____ en date du _____

ci-après dénommée «Bordeaux Métropole»

d'autre part,

PREAMBULE

Bien que des éléments constitutifs de l'éclairage public soient considérés comme des accessoires du domaine public routier, le législateur a exclu du champ de la compétence "voirie" transférée aux métropoles ces équipements, lesquels demeurent donc de compétence communale.

A l'occasion de la construction de la ligne D du tramway par Bordeaux Métropole, il s'avère nécessaire, dans un souci de cohérence, mais aussi pour coordonner les interventions, d'optimiser les investissements publics et limiter la gêne des riverains et des usagers, que Bordeaux Métropole assure l'ensemble des équipements qui constituent l'aménagement complet des opérations liées au projet de la ligne D du tramway.

Dans ce contexte, Bordeaux Métropole a été sollicitée par la commune de Bordeaux pour réaliser les ouvrages d'éclairage public suivants situés sur son territoire :

- Cours de Tournon
- Rue Fondaudège
- Rue de la Croix de Seguey

L'intervention technique de Bordeaux Métropole s'effectuera dans le cadre de l'article 2 II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP, modifiée par l'ordonnance n°2004-566 du 17 juin 2004.

L'intervention financière de Bordeaux Métropole s'effectuera par l'attribution à la commune d'une subvention d'équipement sous forme d'un fonds de concours au sens de l'article L.5215-26 du Code général des collectivités territoriales, modifié par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

CHAPITRE 1 - INTERVENTION TECHNIQUE DE BORDEAUX METROPOLE

ARTICLE 1-1 – PRINCIPE

Conformément aux dispositions de l'article 2 II de la loi MOP, Bordeaux Métropole est sollicitée, par la commune de Bordeaux, pour assurer la maîtrise d'ouvrage unique de la réalisation de l'éclairage public sur son territoire, dans le cadre la construction de la ligne D du tramway.

ARTICLE 1-2 – PROGRAMME ET ESTIMATION PREVISIONNELLE

Bordeaux Métropole procédera à la mise en place des gaines, œuvre de génie civil, tranchées, fourreaux, câbles, câbles, les massifs, les consoles et les candélabres de l'éclairage public.

Les travaux d'éclairage public seront réalisées sur le territoire de la commune de Bordeaux (Cours de Tournon, Rue de Fondaudège, rue de la Croix Sequey):

Programme	Estimations
Massifs pour mâts d'éclairage public	20 270,00
Fourreaux et tranchée d'éclairage public	194 519,80
Chambre de tirage d'éclairage public	33 356,00
Réseau de terre d'éclairage public	29 757,32
Câbles réseau d'éclairage public	53 262,65
Coffrets de raccordement	37 970,70
Mobiliers urbains d'éclairage public	110 680,00
Total	479 816,47 € HT
	575 779,76 € TTC

Le coût prévisionnel des travaux d'éclairage public est estimé à 575 779.76 € TTC

Il est calculé sur la base des travaux et fournitures définis dans le programme ci-dessus.

La commune s'engage à assurer la gestion ultérieure de tous ces équipements.

Lorsque la commune procède à l'enfouissement des réseaux, autres que celui d'éclairage public, préalablement à l'intervention métropolitaine, elle doit le faire en s'assurant de la compatibilité de la position de ses ouvrages avec ceux du projet de voirie et prend en charge le coût de l'opération.

ARTICLE 1-3– CONTENU DE LA MISSION DE LA METROPOLE

La mission de Bordeaux Métropole porte sur les éléments suivants :

1. définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera réalisé;
2. élaboration des études;
3. établissement des avant-projets qui devront être approuvés par la Commune;
4. préparation, signature et gestion des marchés de travaux et fournitures, versement de la rémunération des entreprises et fournisseurs;

5. notification à la commune du coût prévisionnel des travaux d'éclairage public tel qu'il ressort du marché attribué;
6. direction, contrôle et réception des travaux;
7. gestion financière et comptable de l'opération;
8. gestion administrative;
9. actions en justice.

et d'une manière générale, tous actes nécessaires à l'exercice de ces missions.

ARTICLE 1-4 – REGLES DE PASSATION DES CONTRATS

En application de l'article L.5211-56 du Code général des collectivités territoriales et pour les besoins de l'opération, Bordeaux Métropole propose, à la commune qui l'accepte, d'utiliser les marchés qu'elle a passés avec toutes les conséquences de droit sur la réalisation de l'éclairage public sur l'extension tramway.

La commune ne pourra faire ses observations qu'à Bordeaux Métropole et en aucun cas aux titulaires des contrats passés par celle-ci.

ARTICLE 1-5 – REMISE DES OUVRAGES

Après réception des travaux notifiée aux entreprises et à condition que Bordeaux Métropole ait assuré toutes les obligations qui lui incombent pour permettre une mise en service immédiate des ouvrages, ces derniers sont remis en pleine propriété à la commune.

Un procès-verbal contradictoire de remise de ces ouvrages sera établi à cette occasion.

Quitus de sa mission sera alors donné à Bordeaux Métropole.

CHAPITRE 2 – INTERVENTION FINANCIERE DE BORDEAUX METROPOLE

ARTICLE 2-1 – PARTICIPATION FINANCIERE

2-1.1 – Principes de la participation financière

Bordeaux Métropole réglera les travaux de réalisation de l'éclairage public effectués par les entreprises retenues dans le cadre de l'exécution des marchés qu'elle a contractés.

Le coût de l'ensemble de cette opération de compétence communale est à la charge de la commune déduction faite d'une subvention d'équipement versée sous forme d'un fonds de concours métropolitain.

Le montant à la charge de la commune pourra varier en fonction du coût réel de l'opération réalisée (fournitures et travaux) dont le montant exact sera confirmé lors de l'établissement du décompte général des marchés contractés par Bordeaux Métropole.

2-1.2 – Calcul de la subvention d'équipement allouée à la commune sous forme d'un fonds de concours métropolitain.

Conformément aux dispositions de l'article L.5215-26 et 5217-7 du Code général des collectivités territoriales, « le montant total des fonds de concours ne peut excéder la part du financement assurée, hors subventions, par le bénéficiaire du fonds de concours ». En conséquence, la subvention allouée par Bordeaux Métropole ne peut excéder 50% du coût total hors taxes de l'ensemble de cette opération d'éclairage public de compétence communale (fournitures et travaux) soit 239 908.23 € nets de TVA. Conformément à la délibération cadre n°2005/0353 adoptée par le conseil de communauté, le 25 mai

2005, la subvention allouée par la métropole est calculée sur le nombre de candélabres ou consoles figurant au projet suivant le barème ci-après défini à partir de l'actualisation de forfait éclairage public sur la base du dernier indice TP12b connu au 1^{er} janvier 2018 selon la formule ci-après :

$$F_n = F_o \times (I_n/I_o)$$

F_o = Forfait pris en compte en 2005

I_o = TP12b valeur indice de référence (janvier 2005)

I_n = TP12b valeur dernier indice connu au 1^{er} janvier de l'année n.

Le montant de la subvention s'élève à **200 152,35 €** nets de TVA (cf annexe 1)

La base annuelle du forfait pris en compte pour le calcul du fonds de concours est déterminée par la date de commencement des travaux d'éclairage public figurant dans l'ordre de service de commencement des travaux adressé à l'entreprise.

Le montant de la subvention d'équipement allouée versée sous forme de fonds de concours pourra être ajusté au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées et du nombre de candélabres installés.

ARTICLE 2-2 –FINANCEMENT

Bordeaux Métropole fera l'avance du coût du projet (fournitures et travaux) à mettre en œuvre.

Bordeaux Métropole mettra en recouvrement auprès de la commune les sommes qu'elle a acquittées, déduction faite de la subvention métropolitaine plafonnée et versée sous forme de fonds de concours.

Montant prévisionnel des travaux en € HT	479 816,47
Montant prévisionnel des travaux en € TTC	575 779,76
Montant de la subvention	200 152,35
Solde du par la commune en € TTC (575 779,76 – 200 152,35)	375 627,41

La commune serait redevable envers Bordeaux Métropole de la somme de **375 627,41 € TTC**. Ce montant inclut la totalité de la TVA acquittée par Bordeaux Métropole lors du paiement du coût de l'opération (évaluée à 95 963,29 €) dans la mesure où Bordeaux Métropole ne peut se voir rembourser celle-ci.

Le montant à la charge de la commune pourra varier, à la hausse comme à la baisse, en fonction :

- du coût réel de ces opérations d'éclairage public (fournitures et travaux) dont le montant exact sera confirmé lors de l'établissement du décompte général des marchés métropolitains concernés,
- et du montant définitif de la subvention métropolitaine réajustée en fonction du coût réel et du nombre de candélabres et consoles installés.

Par ailleurs, le montant à la charge de la commune sera également réduit à concurrence du montant des subventions de toute nature que Bordeaux Métropole percevra au titre de cette opération

ARTICLE 2-3 – REMUNERATION

Dans le cadre du suivi de cette opération, Bordeaux Métropole effectuera sa mission de maîtrise d'ouvrage à titre gratuit.

ARTICLE 2-4 – REGIME BUDGETAIRE ET COMPTABLE

Lorsqu'une commune confie, par convention, à Bordeaux Métropole la création d'équipements, les équipements ainsi réalisés sont dès l'origine, la propriété de la commune. En conséquence, conformément aux dispositions prévues par l'instruction M57, Bordeaux Métropole retracera dans ses comptes cette opération pour le compte de tiers au compte 458 qui fera l'objet d'une subdivision appropriée tant en dépenses qu'en recettes.

ARTICLE 2-5 – Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée

En application des règles relatives au FCTVA, seule la commune, sous réserve des conditions habituelles d'éligibilité, peut bénéficier d'une attribution du fonds de compensation puisque les dépenses réalisées par la métropole ne constituent pas pour elle une dépense réelle d'investissement.

En conséquence, la commune fera son affaire de la récupération du FCTVA pour les travaux réalisés pour son compte. Bordeaux Métropole lui fournira un état des dépenses acquittées pour réaliser l'opération avant la fin de l'année où sera intervenue la remise des biens prévue à l'article 1-5 de la présente convention.

ARTICLE 2-6 - PAIEMENTS

2-6-1 Modalités de paiement des travaux réalisés

Le mandatement des travaux sera assuré par Bordeaux Métropole dans les délais réglementaires. Tout intérêt moratoire, qui serait dû par Bordeaux Métropole pour défaut de mandatement dans les délais en vigueur, sera à sa charge.

2-6-2 Modalités de paiement de la part communale

La commune sera redevable envers Bordeaux Métropole conformément aux dispositions de l'article 2-2 "Financement" de la présente d'une somme dont le montant TTC sera celui des sommes réellement acquittées par Bordeaux Métropole pour les travaux d'éclairage public, déduction faite de sa participation.

Le versement correspondant sera effectué au nom de Bordeaux Métropole au compte n° 30001- 00215 - C 3300000000 – 82 - 50 ouvert au nom la recette des finances de Bordeaux municipale et Métropole de la façon suivante

- 50% de la participation communale prévisionnelle à l'engagement des travaux, sur présentation par Bordeaux Métropole d'un titre de recette assorti de l'ordre de service,
- le solde de la participation communale définitive à l'achèvement des travaux, sur présentation de l'état des travaux exécutés et d'un récapitulatif des dépenses exposées.

Les règlements par la commune devront intervenir dans un délai maximum de 30 jours à compter de la réception de l'avis de mise en recouvrement.

ARTICLE 2-7 - LITIGES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération.

A Bordeaux, le

Pour la Commune de Bordeaux, Le Maire adjoint,	Pour Bordeaux Métropole, Le Président,
Jean-Louis David	

ANNEXE

Voir tableau annexe 1

ANNEXE 1**AMENAGEMENT DE LA LIGNE D - SECTEUR de BORDEAUX**

Eclairage public : Estimation forfaitaire de la subvention d'équipement sous forme de fonds de concours de Bordeaux-Métropole pour la commune de Bordeaux

		MARCHE	
Type	Forfait en €HT	Quantité	Total
Candélabre $4 \leq h \leq 8m$	1 539,93	19	29 258,67
Candélabre $8 < h \leq 10m$	1 732,42		0,00
Candélabre h supérieure à 10m	2 053,24		0,00
Console	1 238,36	138	170 893,68
		Total	200 152,35

D-2019/85

Constitution d'un groupement de commandes pour l'achat de blocs béton, location et installation de blocs de béton et de séparateurs de voies destinés à la sécurisation de manifestations municipales entre la Ville de Bordeaux et les villes de Bruges et Pessac.

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

L'ordonnance 2015-899 sur les marchés publics offre la possibilité aux acheteurs publics d'avoir recours à des groupements de commandes. Ces groupements ont vocation à rationaliser les achats en permettant des économies d'échelle et à gagner en efficacité en mutualisant les procédures de passation des contrats.

Il apparaît qu'un groupement de commandes pour la sécurisation matérielle des manifestations municipales permettrait, par effet de seuil, de réaliser des économies et une optimisation du service tant pour les besoins propres de notre collectivité que pour ceux des autres communes membres du groupement.

En conséquence, il est proposé au conseil Municipal la constitution d'un groupement de commandes dont seront également membres les communes de :

Bruges,
Pessac

Conformément aux dispositions de l'ordonnance n°2015-899 sur les marchés publics.

Ce groupement est constitué d'un marché de sécurisation matérielle des manifestations municipales.

La Ville de Bordeaux assurera les fonctions de coordonnateur du groupement.

A ce titre, la Ville de Bordeaux procédera à l'ensemble des opérations de sélection d'un ou de plusieurs cocontractants, ainsi qu'à la signature, et à la notification des marchés, L'exécution sera assurée par chaque membre du groupement.

Les modalités précises d'organisation et de fonctionnement du groupement sont formalisées dans la convention constitutive jointe au présent rapport.

La commission d'appel d'offres du groupement, comme le prévoit l'article code général des collectivités territoriales (CGCT) sera la CAO du coordonnateur composée dans les conditions de l'article L 1411-5 du CGCT, à savoir celle de la ville de Bordeaux.

En conséquence, il convient :

D'autoriser la constitution d'un groupement de commandes entre les communes de la Ville de Bordeaux, Bruges et Pessac pour l'achat de blocs béton, location et installation de blocs béton et de séparateurs de voies destinés à la sécurisation de manifestations municipales

D'accepter les termes de la convention constitutive de ce groupement, annexée à la présente délibération,

D'autoriser M. le Maire à signer la convention ainsi que tous les autres documents notamment les avenants à la convention constitutive du groupement en cas de nouvelle adhésion ou de retrait

D'autoriser Monsieur le Maire, à lancer une mise en concurrence dans le cadre d'un appel d'offres ouvert sans minimum ni maximum,

D'approuver le projet de documents de la consultation mis à disposition des élus conformément aux articles L2121-12 et L2121-13 DU CGCT, lequel présente un dossier de consultation alloti comme suit :

Lot 1 : location et installation de blocs béton

Lot 2 : location et installation de séparateur de voie

Lot 3 : achat de blocs béton

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le conseil municipal,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT :

Qu'un groupement de commandes pour l'achat de blocs béton, location et installation de blocs de béton et de séparateurs de voies destinés à la sécurisation de manifestations municipales permettrait, par effet de seuil, de réaliser des économies et une optimisation du service tant pour les besoins propres de notre collectivité que pour ceux des communs membres du groupement,

DECIDE :

ARTICLE 1 :

La constitution d'un groupement de commande entre la Ville de Bordeaux et les villes de Bruges et Pessac, dans le domaine de l'achat de blocs béton, location et installation de blocs béton et de séparateurs de voies destinée à la sécurisation des manifestations municipales est acceptée

ARTICLE 2 :

Les termes de la convention constitutive de groupement sont acceptés.

ARTICLE 3 :

La ville de Bordeaux est le coordonnateur du groupement.

ARTICLE 4 :

Monsieur le Maire ou son représentant est autorisé à signer la convention, ainsi que tous les autres documents nécessaires à sa mise en œuvre notamment les avenants à la convention constitutive du groupement en cas de nouvelle adhésion ou de retrait.

ADOpte A L'UNANIMITE

M. le MAIRE

Monsieur DAVID.

. J-L. DAVID

La délibération me paraissait particulièrement claire. Donc, je suis prêt à répondre aux questions s'il y en a.

M. le MAIRE

Qu'est-ce qu'il y a comme demande d'intervention ? Madame JAMET.

MME JAMET

Monsieur le Maire, chers collègues, nous ne sommes, bien entendu, pas contre l'idée d'un groupement de commandes. Cependant, on souhaiterait vous proposer des alternatives quand même à la prolifération de ces blocs-stops en tout cas sur leur esthétisme. Je pense que cela pourrait être intéressant quand même de lancer un appel à projets en niveau *street art* ou ce genre de choses pour voir comment on peut en faire des objets quand même en ville un peu plus esthétiques. Et aussi comment on pourrait se les approprier en tant que mobiliers urbains pour faire des jardinières ou autres choses. Il n'empêche que c'est quand même sur les quais, qui sont quand même classés au patrimoine de l'UNESCO, et c'est quand même des verrues pas très jolies.

Ensuite, j'avais un autre souci par rapport à ces blocs-stops, c'est leur positionnement justement sur les quais sur la piste cyclable. Au niveau du Miroir d'eau, la circulation pour les cyclistes est très compliquée. On peut à peine se croiser les uns les autres. Je n'ai pas la solution pour savoir comment il faut les positionner, mais est-ce qu'il y en aurait des plus petits, quelle taille ? Mais en tout cas, cela peut être dangereux pour les cyclistes à terme parce qu'entre les piétons qui passent à cet endroit-là, etc., c'est quand même un endroit assez compliqué pour les cyclistes et c'est vrai que ces blocs-stops ne facilitent pas la circulation. Je vous remercie.

M. le MAIRE

S'agissant du côté esthétique, cela ne me dérangerait pas effectivement de lancer effectivement un appel à projets sur du *street art*. Après, il faut voir dans quel secteur on le fait, et sur les quais, il y a peut-être d'autres idées à porter que du *street art*, mais pourquoi pas. Là-dessus, on peut très bien ouvrir le débat. C'est vrai que ce n'est pas toujours très esthétique ces blocs jaunes, mais enfin, le but, c'est aussi qu'ils soient visibles et qu'ils matérialisent une sécurisation des sites. Mais pourquoi pas lancer un appel à projets au moins en expérimentation sur certains secteurs de la ville, et faire appel à des artistes locaux ou des designers nouveaux pour habiller les blocs. Moi, je n'y vois pas d'inconvénients.

S'agissant de l'usage sur la piste cyclable des quais, j'imagine que s'ils ont été positionnés tels qu'ils l'ont été, c'est qu'il n'y a pas d'autres solutions. Si on doit pouvoir les déplacer de quelques centimètres, faisons-le pour pouvoir faciliter l'utilisation.

Monsieur JAY.

M. JAY

Oui, c'est une déclaration un peu plus politique et moins sur les questions esthétiques. En fait, c'est une nouvelle dépense, conséquence du terrorisme.

M. le MAIRE

Du risque terroriste.

M. JAY

Oui. Bien sûr nous allons voter cette délibération parce que nous tenons, effectivement, à protéger nos concitoyens des menaces des tueurs. Je pense, bien sûr, à ce 14 juillet à Nice où un Tunisien a tué presque une centaine de personnes avec un camion. Ces blocs protégeront de ce type de tueurs, mais pas de ceux qui tuent à la kalachnikov comme au Bataclan ou au couteau comme l'assassin du Père HAMEL, ou l'assassin d'Yvan CORNORA. Contrairement à ce qui se répétait sur les radios, à Nice, il ne s'agissait pas d'un camion fou, il s'agissait d'un

homme qui a tué pour terroriser la population avec le projet de nous imposer des lois, un mode de vie dont la majorité des Français ne veut pas. L'assassin était motivé par la haine fondée sur la discrimination raciale et religieuse. Je rappelle ces chiffres : 64 % des Français veulent un référendum sur la question de l'immigration. C'est peut-être pour cette raison que le Gouvernement refuse obstinément le référendum d'initiative populaire demandé par les Gilets jaunes. Quel rapport avec ces...

M. le MAIRE

Vous écartez un peu du sujet, Monsieur JAY, finissez.

M. JAY

Quel rapport avec les blocs-bétons ? Eh bien, si nos frontières étaient réellement contrôlées, et les délinquants fichés S expulsés, peut-être pourrions-nous promener plus tranquillement.

M. le MAIRE

Allez Monsieur DAVID, des réponses sur le côté esthétique et de positionnement.

M. J-L. DAVID

Deux ou trois réponses pas sur ce que vous venez de dire parce qu'évidemment, je ne partage pas vos propos.

Sur la compatibilité entre l'esthétique et la sécurité, je vous avoue ne pas avoir encore trouvé la solution, ma chère collègue, par rapport à cela.

Sur les quais, par contre, il y a une étude qui est aujourd'hui en cours au Pôle territorial de la Métropole pour sécuriser définitivement les quais par du mobilier urbain adapté, l'objectif étant d'enlever les blocs bétons en question. Le seul bémol, c'est que la facture est lourde, que l'on étudie sa réalisation progressivement. Ensuite, sur le placement de tel ou tel bloc béton à tel ou tel endroit, je voudrais dire que cela n'est pas fait au hasard, et qu'il y a un certain nombre, une petite équipe mixte entre la Préfecture et la Police nationale, la Police municipale, et les services de la Ville et de Bordeaux Métropole qui avant d'installer les blocs bétons à certains endroits, le font parce qu'il y a un diagnostic de sécurité préalable, et que l'on essaie de trouver des meilleures solutions pour empêcher tout acte de malveillance sur la voie publique.

M. le MAIRE

Merci. Qui est d'avis ? Qui est contre ? Qui s'abstient ? Qui est pour ? Très bien.

Délégation suivante, Monsieur BRUGÈRE.

MME MIGLIORE

Délégation de Monsieur Nicolas BRUGÈRE. Délibération 87 : « Attribution d'aides en faveur des associations "Seniors et Autonomie". Subventions. Adoption. Autorisation. »

Convention d'un groupement de commande pour l'achat de blocs béton, location et installation de blocs de béton et de séparateurs de voies destinés à la sécurisation de manifestations municipales entre la Ville de Bordeaux et les Villes de Bruges et Pessac

GROUPEMENT INTEGRE PARTIEL

Coordonnateur en charge de la passation, de la signature et de la notification des marchés et accords cadres
Chaque membre en charge l'exécution des marchés et accords-cadres

ENTRE la Ville de Bordeaux, dont le siège social est situé place Pey Berland, 33000 Bordeaux représentée par son maire dûment habilité aux fins des présentes par délibération n° du conseil municipal du

ET

La Ville de Bruges, dont le siège social est situéreprésentée par son maire dûment habilité aux fins des présentes par délibération n° du conseil municipal du

Ainsi que la Ville de :

Pessac, dont le siège social est situé représentée par son maire dûment habilité aux fins des présentes par délibération n° du conseil municipal du

Préambule :

L'ordonnance 2015-899 sur les marchés publics offre la possibilité aux acheteurs publics d'avoir recours à des groupements de commandes. Ces groupements ont vocation à rationaliser les achats en permettant des économies d'échelle et à gagner en efficacité en mutualisant les procédures de passation des contrats.

Une convention constitutive, définissant les modalités de fonctionnement du groupement, doit être signée entre ses membres. Cette convention doit également désigner le coordonnateur et déterminer la Commission d'Appel d'Offres compétente s'agissant de l'attribution des marchés, accords-cadres et marchés subséquents passés dans le cadre du groupement.

Au vu de ce qui précède, il apparaît pertinent de conclure un groupement de commandes pour la passation d'un accord-cadre de sécurisation matérielle des manifestations municipales.

En ce qui concerne le choix du type de groupement, en vertu de l'article 28 l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, il s'agira d'un groupement de commandes avec désignation d'un coordonnateur chargé de l'ensemble des opérations de sélection d'un ou de plusieurs cocontractants, de la signature et de la notification des marchés, accords-cadres et marchés subséquents.

L'exécution de ces accords-cadres sera assurée par chaque membre du groupement.

ARTICLE 1^{er} : Objet et membres du groupement de commandes

Un groupement de commandes est constitué entre la Ville de Bordeaux et les Villes de Bruges et Pessac, conformément aux dispositions de l'article 28 de l'ordonnance sur les marchés publics.

Ce groupement a pour objet de coordonner la procédure de passation des accords-cadres relatifs à l'achat de blocs béton, location et installation de blocs de béton et de séparateurs de voies destinés à la sécurisation de manifestations municipales

ARTICLE 2 : Coordonnateur du groupement de commandes

Le coordonnateur du groupement est la Ville de Bordeaux représentée par Monsieur le Maire.

ARTICLE 3 : Comité de Pilotage

3.1 Composition et modalités de fonctionnement

Le Comité de Pilotage est composé, selon la volonté de chaque membre, d'un représentant de chacun d'entre eux. Le Comité sera animé par le représentant du coordonnateur.

Le comité se réunit au moment de la notification puis au moins une fois par an jusqu'à la fin de l'exécution du marché.

Le comité peut également se réunir sur demande écrite du représentant du coordonnateur, adressée à chacun des membres du groupement et également à la demande de la majorité de ses membres.

Les convocations sont adressées par le représentant du coordonnateur et accompagnées d'un ordre du jour, et de tout document que le représentant du coordonnateur juge utile de joindre.

Le représentant du coordonnateur organise et dirige les séances. Il peut désigner un autre représentant à cet effet, pour le substituer temporairement ou en permanence dans ses fonctions. Il peut reprendre ses fonctions à tout moment après les avoir déléguées.

Le comité se réunit sans quorum. Un représentant absent peut toutefois donner mandat à un autre représentant pour le représenter. Un représentant ne peut donner et recevoir qu'un seul mandat.

Les représentants sont tenus à une obligation de confidentialité vis-à-vis de toutes les informations relatives aux marchés publics.

3.2 Rôle du comité de pilotage

Le Comité de pilotage a pour mission de permettre aux membres du groupement de suivre l'exécution des marchés publics, et de prévoir les conditions éventuelles d'évolution de ces marchés.

Les membres du groupement y font part de leurs observations et de l'ensemble de leurs demandes au coordonnateur dans ce cadre.

ARTICLE 4 : Répartition des rôles entre le coordonnateur et les autres membres du groupement

Il incombe au coordonnateur désigné à l'article 2 de la présente convention de procéder à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection du ou des cocontractants, de signer, notifier les marchés, accords-cadres et marchés subséquents au nom et pour le compte des membres du groupement.

En conséquence, relèvent notamment du coordonnateur les missions suivantes :

- Définition des besoins, en associant les autres membres du groupement,
- Recensement des besoins, en associant les autres membres du groupement,
- Choix de la procédure,
- Rédaction des cahiers des charges et constitution des dossiers de consultation,
- Rédaction et envoi des avis d'appel à la concurrence,
- Mise à disposition gratuite du dossier de consultation des entreprises (DCE) au sein des services du coordonnateur et téléchargement gratuit possible du DCE sur le site internet : <https://demat-ampa.fr>
- Centralisation des questions posées par les candidats et centralisation des réponses,
- Réception des candidatures et des offres,
- Analyse des candidatures et demande de compléments éventuels,
- Convocation et organisation de la CAO si besoin et rédaction des procès-verbaux,
- Analyse des offres et négociations, le cas échéant, en partenariat avec les membres,
- Présentation du dossier et de l'analyse en CAO,
- Information des candidats évincés (stade candidature et stade offre),
- Rédaction et envoi de l'avis d'intention de conclure, le cas échéant,
- Constitution des dossiers de marchés et/ou accords cadres (mise au point),
- Signature des marchés et accords-cadres,
- Transmission si besoin au contrôle de la légalité avec le rapport de présentation,
- Notification,
- Information au Préfet, le cas échéant,
- Rédaction et publication de l'avis d'attribution le cas échéant.
- finalisation des avenants à la convention constitutive de groupement en cas de nouvelle adhésion (seulement en cas de groupement permanent) ou de sortie du groupement

Le représentant du coordonnateur gèrera le contentieux lié à la procédure de passation des marchés et accords-cadres pour le compte des membres du groupement. Il informe et consulte sur sa démarche et son évolution.

A l'issue de la notification et de la publication de l'avis d'attribution, relèvent de chaque membre du groupement les missions suivantes :

- l'exécution technique et financière pour la part des prestations le concernant. L'exécution technique et financière recouvre les opérations suivantes : envoi des ordres de service (OS) le cas échéant, passation des commandes, gestion des livraisons / livrables, réception et paiement des factures, gestion des sous-traitances.
- avenants le concernant : signature, traitement, notification... avec avis de sa propre Commission d'appel d'offres pour les avenants supérieurs à 5%.
- La reconduction,

A compter de l'exécution, en cas de litige avec le titulaire, chaque membre du groupement sera chargé d'exercer sa propre action en justice.

Il appartiendra dans ce dernier cas, à chaque membre du groupement, de tenir le coordonnateur informé des éventuels litiges et des suites qui leurs sont données.

ARTICLE 5 : Procédure de passation des marchés et accords-cadres

La procédure de passation des marchés, accords-cadres et marchés subséquents sera déterminée par le représentant du coordonnateur du groupement, en lien avec les autres membres du groupement.

Le coordonnateur tient informés les membres du groupement du déroulement de la procédure.

La procédure de passation est l'appel d'offre ouvert. Elle est soumise aux dispositions des articles 25-I. 1° et 67 à 68 et 78 et 80 du Décret n°2016-360 du 25 mars 2016

Le marché à conclure sera un accord cadre à bons de commande alloti en 3 lots tels que ci-après désignés :

- Lot 1 : location et installation de blocs béton
- Lot 2 : location et installation de séparateur de voie
- Lot 3 : achat de blocs béton

ARTICLE 6 : Obligation des membres du groupement

Chaque membre du groupement s'engage à :

- Communiquer au coordonnateur une évaluation quantitative et qualitative de ses besoins en vue de la passation des marchés publics, accords-cadres et marchés subséquents,
- Respecter les demandes du coordonnateur en s'engageant à y répondre dans le délai imparti,
- Participer si besoin, en collaboration avec le coordonnateur, à la définition des prescriptions administratives et techniques (élaboration des CCAP, CCTP, règlement de consultation),
- Respecter les clauses du contrat signé par le coordonnateur,
- Inscrire le montant de l'opération qui le concerne dans le budget de sa collectivité/son EPCI et à assurer l'exécution comptable des marchés, accords-cadres et marchés subséquents qui le concernent,
- Informer le Comité de Pilotage de tout litige né à l'occasion de l'exécution de ses marchés, accords-cadres et marchés subséquents. Le règlement des litiges nés à l'occasion de l'exécution des marchés, accords-cadres et marchés subséquents relève de la responsabilité de chacun des membres du groupement,
- Participer au bilan de l'exécution des marchés, accords-cadres et marchés subséquents en vue de son amélioration et de sa reconduction ou relance, dans le cadre du Comité de pilotage

ARTICLE 7 : La Commission d'Appel d'Offres

La Commission d'Appel d'Offres interviendra dans les conditions fixées par l'article 101 de l'ordonnance sur les marchés publics renvoyant aux articles 1414-2 à 1414-4 du Code Général des Collectivités Territoriales.

La Commission d'Appel d'Offres compétente est celle du coordonnateur.

La Commission d'Appel d'Offres du coordonnateur se réunira en tant que de besoin.

ARTICLE 8 : Responsabilité des membres du groupement

Conformément à l'article 28 de l'ordonnance sur les marchés publics, les acheteurs, membres du groupement sont solidairement responsables de l'exécution des obligations leur incombant pour les missions menées conjointement et dans leur intégralité au nom et pour le compte des autres membres, donc dans le cadre des missions menées par le coordonnateur.

Les acheteurs sont seuls responsables des obligations qui leur incombent n'étant pas menées dans leur intégralité conjointement.

ARTICLE 9 : Entrée en vigueur et durée de la présente convention

La présente convention entrera en vigueur à compter de sa signature par les parties jusqu'à sa résiliation.

Elle perdurera jusqu'à l'échéance des marchés et accords-cadres concernés.

ARTICLE 10 : Modalités financières d'exécution des marchés

Les modalités financières d'exécution des marchés consistent en l'engagement financier des prestations (émission de bons de commandes, avances...) et le règlement des factures.

Chaque membre du groupement est chargé de cette exécution financière pour la part des prestations le concernant.

ARTICLE 11 : Adhésion au groupement de commandes

L'adhésion à la convention doit faire l'objet d'une approbation par l'assemblée délibérante de la collectivité ou de l'établissement concerné.

Toute nouvelle adhésion au groupement de commandes devra faire l'objet d'un avenant à la présente convention, par délibérations ou décisions concordantes des instances délibérantes ou décisionnelles des membres.

Cet avenant, le cas échéant, mettra également en conformité la présente convention, notamment avec le statut du nouvel adhérent.

Toute nouvelle adhésion ne pourra concerner que des consultations postérieures à l'adhésion.

ARTICLE 12 : Retrait du groupement de commandes et résiliation de la convention

Chaque membre conserve la faculté de se retirer du groupement de commandes, par décision écrite notifiée au coordonnateur. Ce retrait ne saurait concerner des consultations lancées ou des marchés et accords-cadres conclus. Il n'aura d'effet que pour les consultations futures lancées au nom du groupement.

Le retrait du groupement sera réalisé par voie d'avenant.

En cas de retrait d'un membre du groupement, le coordonnateur effectue le solde comptable et financier de la situation du membre sortant. Si cette sortie entraîne des modifications sur le fonctionnement du groupement, elles sont prises en compte dans une convention modificative.

Le présent groupement pourra être résilié par délibérations ou décisions concordantes des instances délibérantes ou décisionnelles de l'ensemble de ses membres.
Cette résiliation sera sans effet sur les marchés notifiés au nom du groupement, dont l'exécution perdurera conformément à leurs dispositions particulières.

ARTICLE 13 : Substitution au coordonnateur

En cas de sortie du coordonnateur du groupement ou dans toute autre hypothèse où le coordonnateur ne serait plus en mesure d'assurer son rôle, une convention modificative interviendra pour désigner un nouveau coordonnateur. Cette convention sera approuvée par délibérations ou décisions concordantes des instances délibérantes ou décisionnelles de l'ensemble des membres restant du groupement.

La Commission d'Appel d'Offres du groupement sera modifiée en conséquence.

ARTICLE 14 : Capacité à agir en justice

Le représentant du coordonnateur peut agir en justice au nom et pour le compte des membres du groupement pour les procédures dont il a la charge. Il informe et consulte sur sa démarche et son évolution.

A compter de l'exécution, en cas de litige avec le titulaire, chaque membre du groupement sera chargé d'exercer sa propre action en justice.

Il appartiendra dans ce dernier cas, à chaque membre du groupement, d'informer le Comité de Pilotage des éventuels litiges et des suites qui leurs sont données.

En cas de condamnation du coordonnateur au versement de dommages et intérêts par une décision devenue définitive, le coordonnateur se réserve la possibilité de diviser la charge financière par le nombre de membres concernés par la consultation ou le marché litigieux. Pour ce faire un titre de recettes sera émis par le coordonnateur.

ARTICLE 15 : Litiges relatifs à la présente convention

Tout litige pouvant survenir dans le cadre de l'application de la présente convention relèvera de la compétence du tribunal administratif de Bordeaux.

Fait à BORDEAUX, le

Pour
.....,
.....

Pour
.....,
.....

D-2019/86
Fonds d'investissement des quartiers 2019 - Quartier
Chartrons / Grand-Parc / Jardin-Public - Subvention
d'équipements

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Par délibération 2012/35 du 25 juin 2012, une dotation en faveur des équipements des quartiers a été instaurée et attribuée sur proposition des Maires-Adjoints de quartier.

Le montant par quartier a été modifié par délibération du 29 septembre 2014, le montant global restant lui inchangé à 163 720 euros.

Pour l'année 2019, le montant alloué au quartier Chartrons - Grand Parc - Jardin Public est de 23 689,00 euros.

Il est proposé d'attribuer une partie de cette dotation de la manière suivante, sur proposition du Maire Adjoint de Quartier :

Nature de l'opération	Bénéficiaire	Montant (en euros)
Achat de matériel professionnel	Club Alpin Français de Bordeaux	1500,00
Achat de matériel	Association Pédagogique de l'école Montgolfier	59,99

Il vous est demandé de bien vouloir :

- valider la répartition de cette affectation attribuée pour le quartier Chartrons – Grand Parc – Jardin Public, au chapitre 204.

ADOpte A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ABSTENTION DU GROUPE SOCIALISTE

ABSTENTION DU GROUPE ECOLOGISTE