

Dossier de Réalisation modifié de ZAC

Commune de BORDEAUX

ZAC de Bordeaux Saint Jean Belcier

Sommaire général

Préambule

1. Présentation du projet Bordeaux Saint-Jean Belcier
2. Projet de programme des équipements publics
3. Programme global des constructions
4. Modalités prévisionnelles de financement
5. Etude d'impact
6. Annexes

Dossier de Réalisation modifié de ZAC

Commune de BORDEAUX

ZAC de Bordeaux Saint Jean Belcier

Sommaire du présent document

Préambule	3
1. Présentation du projet Bordeaux Saint Jean Belcier	5
1.1. Présentation de l'opération et de son contexte	5
1.1.1. L'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique	5
1.1.2. La ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier	8
1.1.3. Les principaux objectifs du projet	11
1.2. Le projet urbain	12
1.2.1. Un projet évolutif	14
1.2.2. L'organisation en quartiers	17
1.2.3. Une mobilité maîtrisée	19
1.2.4. La mise en valeur du Paysage	23
1.2.5. Le programme de la ZAC et les principes de mixité fonctionnelle et sociale	25
1.2.6. Les principes d'implantation des îlots et lots et la forme urbaine	29
1.2.7. Le phasage du projet	32
1.3. La mise en œuvre du projet	34
1.4. Compatibilité avec les prescriptions et servitudes d'urbanisme	36
1.4.1. SCoT de l'agglomération bordelaise	36
1.4.2. Plan local d'urbanisme	37
1.4.3. Programme Local de l'Habitat	41
1.4.4. Plan de Déplacements urbains	42
1.4.5. Servitudes	43

PREAMBULE

L'arrêté préfectoral du 29 janvier 2013 a formellement acté la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Bordeaux Saint Jean Belcier située sur la commune de Bordeaux.

Le présent rapport de présentation consiste en l'actualisation du rapport de présentation du dossier de réalisation initial établi en 2013 et modifié une première fois de manière mineure en 2017 dans le cadre de la procédure de modification de la ZAC suite à concertation préalable et à arrêté de création modificatif. L'article R 311-12 du code de l'urbanisme prévoit que la modification de ZAC est « *prononcée dans les formes prescrites pour la création de la zone* ».

Il est à ce titre rappelé que la ZAC est une procédure d'urbanisme opérationnel dont les modalités de création sont édictées par les articles L 311-1 et suivant et R 311-1 et suivant du Code de l'Urbanisme. Selon l'article R 311-7, le dossier de réalisation comprend :

« a) Le projet de programme des équipements publics à réaliser dans la zone ; lorsque celui-ci comporte des équipements dont la maîtrise d'ouvrage et le financement incombent normalement à d'autres collectivités ou établissements publics, le dossier doit comprendre les pièces faisant état de l'accord de ces personnes publiques sur le principe de la réalisation de ces équipements, les modalités de leur incorporation dans leur patrimoine et, le cas échéant, sur leur participation au financement ;

b) Le projet de programme global des constructions à réaliser dans la zone ;

c) Les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps.

d) Le dossier de réalisation complète en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact mentionnée à l'article R. 311-2 ou le cas échéant la ou les parties de l'évaluation environnementale du plan local d'urbanisme portant sur le projet de zone d'aménagement concerté, conformément au III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.

e) L'étude d'impact mentionnée à l'article R. 311-2 ou le cas échéant la ou les parties de l'évaluation environnementale du plan local d'urbanisme portant sur le projet de zone d'aménagement concerté ainsi que les compléments éventuels prévus à l'alinéa précédent sont joints au dossier de toute enquête publique ou de toute mise à disposition du public concernant l'opération d'aménagement réalisée dans la zone. »

La modification du dossier de réalisation concerne en l'espèce l'actualisation :

1. du présent **rapport de présentation**
2. du **programme des équipements publics**
3. du **programme global des constructions**
4. des **modalités prévisionnelles de financement**
5. de **l'étude d'impact** garantissant la soutenabilité du projet. Cette étude d'impact correspond à l'étude d'impact du dossier de création :
 - Complétée une première fois pour tenir compte de l'avis N°Ae-2022-04 du 7 avril 2022 de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact de ZAC produit dans le cadre du dossier de création modifié. Elle a été soumise à participation du public par voie électronique du 5 septembre au 5 octobre 2022.
 - Enrichie d'un mémoire en réponse à un nouvel avis délibéré N°Ae-2022-61 de l'Autorité environnementale le 6 octobre et soumise à enquête publique du **12 décembre 2022 au 13 janvier 2023** au titre de la modification de la déclaration d'utilité publique et du renouvellement de l'autorisation environnementale.

Ce dossier est accompagné des annexes suivantes :

- a) Accord des collectivités sur le principe de réalisation des équipements
- b) Bilan de la concertation préalable
- c) Bilan de la participation du public sur le dossier de création de ZAC modifié
- d) **Arrêté N°xxx de création de ZAC modificatif en date du xx 2022**

1. PRESENTATION DU PROJET BORDEAUX SAINT JEAN BELCIER

1.1. Présentation de l'opération et de son contexte

1.1.1. L'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique

A l'occasion de la mise en service de la Liaison ferroviaire à Grande Vitesse (LGV) connectant directement Bordeaux avec Paris depuis 2017 en 2h10, puis avec Toulouse et l'Espagne, l'Etat, les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac, Bordeaux Métropole et le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine ont impulsé la réalisation d'un projet urbain ambitieux dans l'aire d'influence de la gare Saint Jean et ont décidé de faire converger leurs efforts et moyens dans plusieurs buts :

- Doter l'agglomération bordelaise d'une nouvelle centralité s'appuyant notamment sur un pôle tertiaire d'envergure nationale et européenne ;
- Développer une offre de logements diversifiée et élevée, contribuant à densifier le centre de l'agglomération et apportant une contribution significative aux besoins de ses habitants actuels et futurs ;
- Concevoir et mettre en œuvre les stratégies permettant d'ériger un projet de référence en matière d'intégration des problématiques environnementales dans les projets de développement sociaux, urbains et économiques.

A l'issue des travaux de la mission de préfiguration réalisée en février 2009, ce projet baptisé « Bordeaux Euratlantique » a été promu par l'Etat au rang d'Opération d'Intérêt National (OIN) par décret du 5 novembre 2009 et s'est traduit par la création d'un Établissement Public d'Aménagement (EPA) par décret du 22 mars 2010.

L'Établissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique est l'outil de mise en œuvre de l'opération d'aménagement projetée au sein du périmètre de l'Opération d'Intérêt National du même nom.

Le périmètre de l'OIN porte sur 738 ha répartis sur 3 communes : Bordeaux (386 ha répartis sur les deux rives de la Garonne), Bègles (217 ha) et Floirac (135 ha).

Les enjeux de l'opération définis en 2010 sont multiples :

- **Recomposer le territoire**
Afin d'opérer le changement d'échelle nécessaire pour ajuster le fonctionnement du secteur à son rôle de porte d'entrée de la métropole bordelaise et de pièce maîtresse de cœur d'agglomération : développement du réseau des transports en commun, amélioration de l'accessibilité, redéfinition d'une trame viaire urbaine en supprimant notamment les profils autoroutiers, d'une meilleure articulation des territoires et des tissus bâtis, d'une redensification du territoire à la hauteur de son rôle de centralité...

- **Développer un projet urbain durable**

En saisissant la disponibilité des emprises urbaines non encore « rénovées » autour de la gare Saint Jean comme une aubaine pour densifier le cœur de l'agglomération et maîtriser l'étalement urbain, tout en étant à la pointe des enjeux de développement urbain durable. Cela passe notamment par la création d'un projet mixte et diversifié, paysagé mais aussi éco responsable.

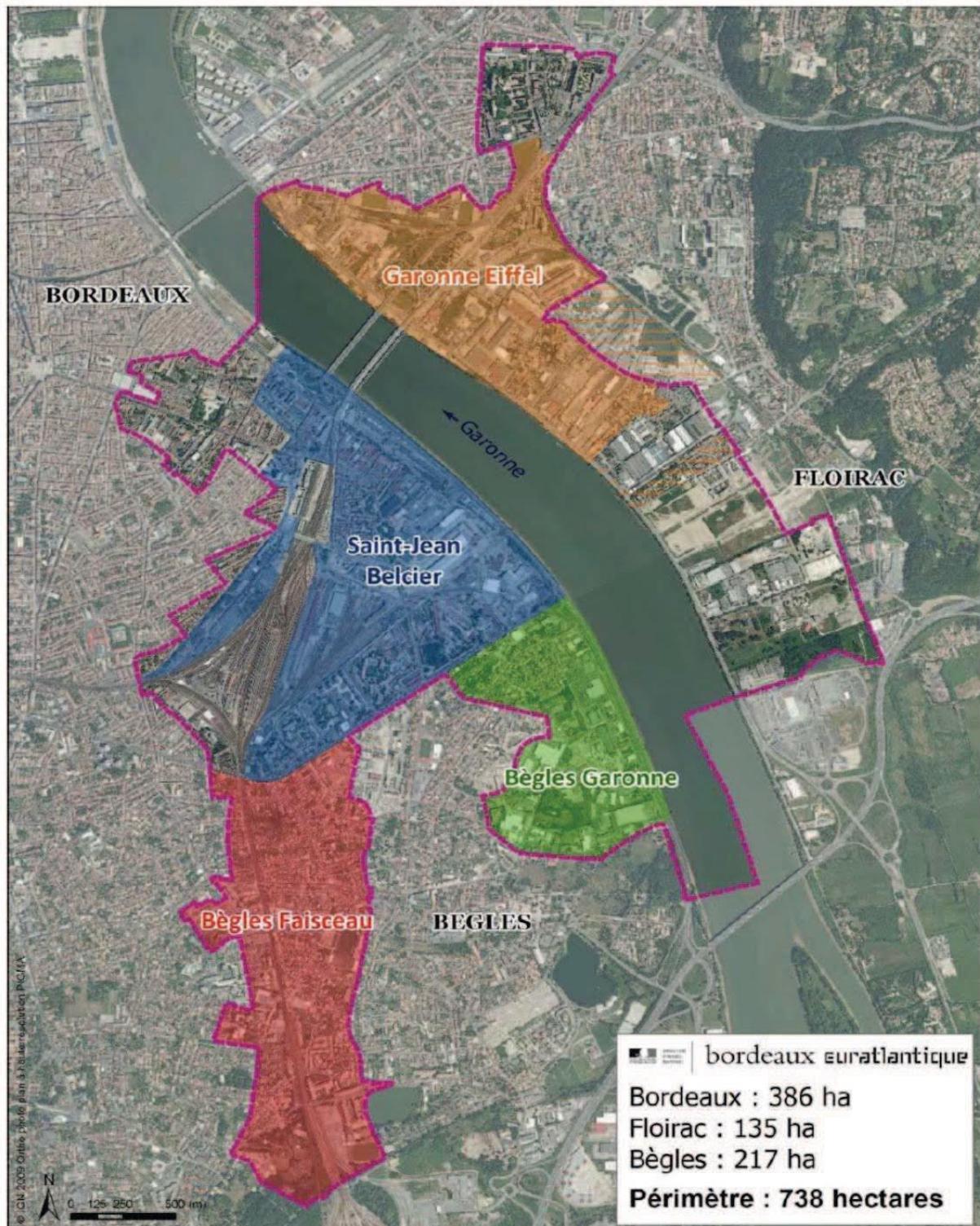
- Créer une centralité d'agglomération autour de la gare Saint-Jean au travers d'une offre de bureaux, d'équipements, de services structurants et d'espaces publics qualifiant participant au dynamisme du quartier et au rayonnement de l'agglomération.

- Réaliser un pôle tertiaire intégré dans un tissu urbain mixte et offrant une polarité économique autour de la Gare avec de nouveaux produits immobiliers dans un environnement à haute valeur ajoutée qui puisse s'étendre au-delà du quartier de la gare et notamment de l'autre côté du pont Saint-Jean sur la rive droite de Bordeaux.

Sur l'ensemble de l'OIN, est actuellement envisagée au plan stratégique et opérationnel une constructibilité globale de 2 500 000 m² SDP, représentant environ 50 000 nouveaux habitants et 500 000 m² SDP de bureaux.

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

- Bordeaux Saint Jean Belcier, premier projet à avoir été lancé ;
- Garonne Eiffel ;
- Bègles Garonne ;
- Bègles Faisceau.



Périmètre de l'OIN Bordeaux Euratlantique et des 4 sites de projet

1.1.2. La ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier

Situé à proximité du centre-ville historique classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, au cœur de l'agglomération bordelaise, avec comme centralité la gare Saint-Jean, le territoire Saint Jean Belcier s'étend le long de la Garonne, du pont Saint Jean jusqu'au futur franchissement Simone Veil et en limite du quartier Sainte Croix.

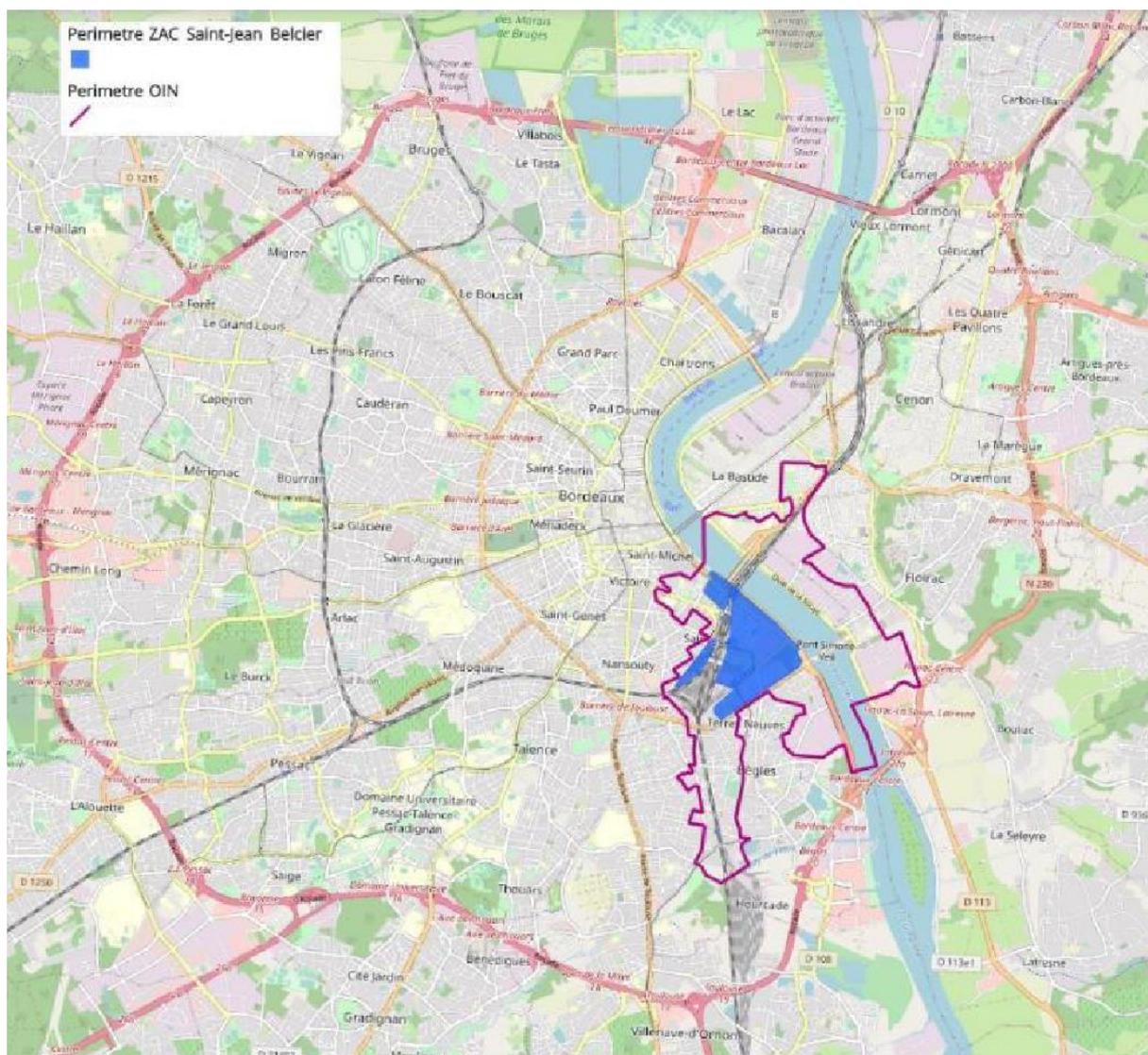
Le périmètre du projet était dans son état initial un territoire complexe et morcelé, regroupant des ensembles hétéroclites souvent sans lien entre eux, avec des grandes coupures urbaines, juxtaposant des quartiers existants à préserver, des secteurs à restructurer et des friches à ré-urbaniser. Le site du projet présentait des morphologies urbaines (donc des parcellaires), très hétérogènes :

- Une emprise ferroviaire elle-même très diverse (la gare, des faisceaux de voies au niveau d'Armagnac, les ateliers Amédée Saint-Germain, les ateliers Gattebourse) ;
- Le quartier d'échoppes Belcier ;
- Le Marché d'Intérêt National (MIN) au niveau de la zone d'activités de Brienne ;
- Les quais de Brienne avec des entreprises de matériaux et un concessionnaire automobile ;
- Le site des abattoirs avec un complexe de la viande et le pôle « nuit » (bars, pubs et boîtes de nuit) le long des berges vers le pont Saint-Jean ;
- Un quartier d'habitations collectives, entre le boulevard Jean-Jacques Bosc et la rue Carle Vernet.

Ce projet tire parti d'importantes potentialités foncières issues de friches ferroviaires, industrielles et de la reconversion de la zone d'activités de Brienne.

Une grande partie du territoire est inscrite dans le domaine public de l'Etat ou de la collectivité : les emprises ferroviaires, les bords de la Garonne (emprises routières, abattoir, complexe de la viande). L'aménagement de ces secteurs et les changements les plus probables d'affectation, pour la réalisation de logements, bureaux, commerces, etc., exigeront donc une désaffectation du domaine public par déclassement.

Le maillage viaire local est caractérisé avant tout par des fonctions d'entrée de ville routière depuis la voie sur berge et le pont Saint Jean, qui est aujourd'hui en contradiction avec la position désormais centrale du secteur dans l'agglomération, et avec les possibilités d'émergence d'une nouvelle urbanité.

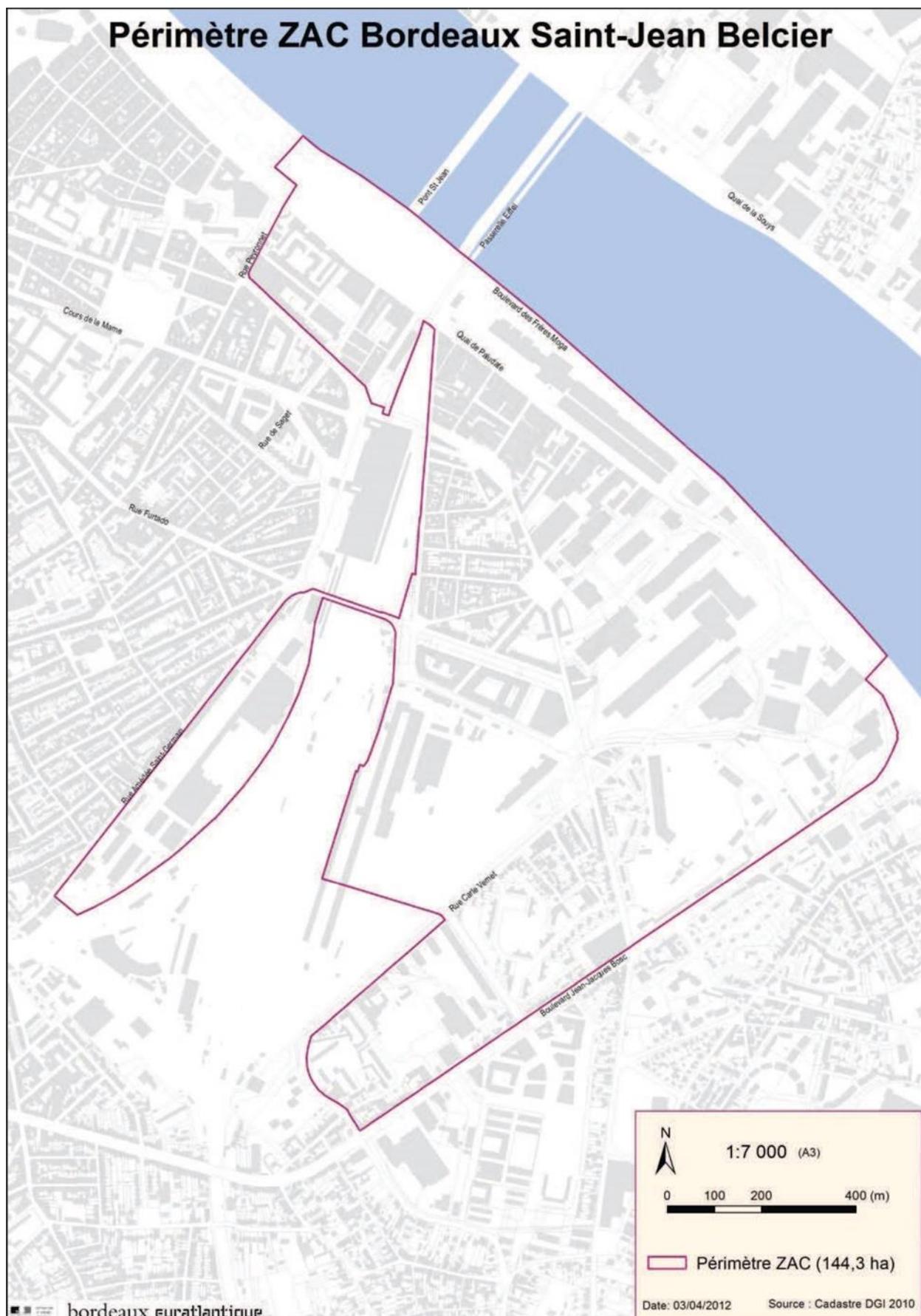


Carte de repérage du projet urbain

Le travail d'analyse et de prospective sur le quartier Saint-Jean Belcier, mené suite à la création de l'OIN Bordeaux Euratlantique, a permis de délimiter un périmètre de projet de 145 hectares et de désigner en 2011 la maîtrise d'œuvre urbaine du projet urbain de Bordeaux Saint Jean Belcier, sous l'égide de Reichen & Robert et Associés (architecte - urbaniste mandataire).

À l'automne 2014, le contrat entre Reichen & Robert et Associés pour la mission de pilotage à l'échelle de la ZAC, d'une durée initiale de 9 ans, a été dénoncé. L'EPA a alors choisi de faire travailler des maîtrises d'œuvre différentes sur les divers quartiers.

Cela a notamment permis de faire émerger des projets de quartier avec une identité spécifique, tout en restant dans les grands principes du projet lauréat retenu en 2011. Pour assurer une continuité et un pilotage cohérent à l'échelle de la ZAC, l'EPA a renforcé ses équipes internes et est accompagné par plusieurs missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, notamment une mission Ordonnance, Pilotage et Coordination (OPC) depuis 2010.



Périmètre de la ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier

1.1.3. Les principaux objectifs du projet

La ZAC vise à développer au cœur de l'agglomération bordelaise des quartiers en continuité avec le centre-ville existant, en offrant un projet de quartiers mixtes : habitat, bureaux, commerces, équipements. Sa programmation est à forte dominante de logements répartis sur 8 quartiers dont deux quartiers existants (Belcier et Carle Vernet).

Les objectifs initiaux du projet Saint Jean Belcier, toujours applicables au projet actuel, sont de :

- Tirer parti de l'arrivée à moyen et à long termes de la LGV pour doter l'agglomération bordelaise d'un centre d'affaire de rayonnement national et européen.
- Développer une nouvelle centralité d'agglomération articulant dimension métropolitaine et vie de proximité.
- Opérer la mutation des friches urbaines et ferroviaires et des terrains aujourd'hui peu valorisés pour développer un nouveau quartier offrant mixité sociale et fonctionnelle.
- Connecter ce nouveau quartier et l'intégrer au reste de l'agglomération par les transports, (renforcement du réseau de transport en commun, création de nouvelles voies de desserte, d'un nouveau franchissement des voies ferrées...), le paysage (prolongement des quais aménagés par M. Corajoud), l'architecture et l'espace public (aménagement d'un vaste espace public structurant).
- Inciter de nouveaux modes de vie et de nouveaux usages de la ville par une conception durable et sociale des quartiers.
- Développer une offre de logements diversifiée tant dans la taille que dans le type de logements proposés et conforter les quartiers résidentiels existants.
- Favoriser l'accueil de sièges sociaux d'entreprises et la création des équipements et services associés.
- Maintenir les activités compatibles avec le projet urbain et veiller à leur insertion au sein du quartier
- Valoriser les modes de déplacements doux par une hiérarchisation des différents flux, une offre de transport en commun adaptée et une offre de parking maîtrisée au sein du quartier.
- Renforcer l'accessibilité et l'insertion de la nouvelle gare TGV par une amélioration de l'offre de transport en commun et la mise en valeur des déplacements doux, et par un accès routier et une offre de parking adaptée.
- Créer des espaces publics, supports d'une vie sociale, adaptés aux nouveaux usages urbains.
- Développer les éléments de nature au sein d'une armature verte dans le projet, notamment par la requalification des bords de Garonne et créer des percées et des cônes de vues vers la Garonne afin de renforcer le lien entre la ville et le fleuve.
- Offrir des équipements de proximité et métropolitains répondant aux besoins des habitants actuels et futurs.
- Protéger et requalifier les éléments de patrimoine remarquable tout en autorisant leur transformation.

1.2. Le projet urbain

La ZAC crée en plein cœur de l'agglomération bordelaise un nouveau morceau de ville avec toutes les fonctions qui s'y rattachent : des logements, des bureaux, des espaces publics majeurs et des quartiers, avec une présence forte de la nature, une offre de transports en commun performants s'inscrivant dans le Schéma des mobilités métropolitain, des équipements divers publics et privés (sportifs, scolaires, culturels), des commerces, des services, des activités, dans un cadre de vie de qualité.

Cette opération se caractérise par sa programmation importante de logements. L'un des principaux enjeux du projet Saint Jean Belcier est ainsi d'offrir un cadre de vie agréable à vivre avec des espaces verts, des équipements et une circulation apaisée aux futurs habitants, tout en améliorant le cadre de vie des habitants déjà présents sur le secteur.

La ZAC Saint Jean Belcier a également initié une dynamique urbaine et économique, en lien avec l'arrivée en 2017 de la ligne LGV Paris-Bordeaux. Elle propose notamment une programmation de bureaux ambitieuse.

Ce projet doit permettre d'accueillir à terme 13 000 résidents et 21 000 salariés supplémentaires. Il se caractérise par la création d'environ 1 048 000 m² de Surfaces de Plancher (en constructibilité nette, c'est-à-dire une fois les démolitions déduites) répartis selon les ordres de grandeur suivants :

- 45% de logements,
- 35% de bureaux,
- 20 % d'équipements (culturels, sportifs, scolaires...), d'hôtels, de commerces et d'activités.

Aménagement non inclus dans la ZAC mais participant au projet urbain dans son ensemble

Le projet d'extension de la Gare est un projet porté et mis en œuvre par Gares et Connexions, filiale de la SNCF et maître d'ouvrage du projet, et non par l'Établissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique. Ce projet est situé en dehors du périmètre de la ZAC. Cependant par son importance dans le projet urbain et sa contiguïté, une présentation succincte est faite de ce projet.

La gare de Bordeaux Saint Jean est desservie depuis 2017 par la LGV (Tours-Bordeaux), et sera par la suite desservie par les projets GPSO (Grands Projets du Sud-Ouest). Ces évolutions significatives de la qualité de la desserte ferroviaire ont et sont susceptibles de générer une forte augmentation du trafic voyageurs au sein de la gare Bordeaux Saint Jean.

Afin d'anticiper le développement du trafic ferroviaire, un projet de requalification de la gare et plus largement de son environnement a été engagé.

Le projet de la nouvelle gare se compose d'un ensemble architectural autour d'un bâtiment principal sur le triangle dit Belcier, aujourd'hui occupé par des parkings au sol.

L'ouvrage principal du projet se compose d'un parking P1 (850 places) et d'un bâtiment voyageurs intégrant l'ensemble des fonctions d'une gare (accueil-info, espaces d'attente, toilettes, espace multimodal, services spécifiques pour chaque transporteur, presse, vente à emporter...) ainsi qu'une offre de services complémentaires composée de commerces et d'espaces de restauration (1 800 m² environ). Le hall du bâtiment voyageur est le cœur du dispositif autour duquel s'articulent les différentes fonctions du bâtiment. L'ensemble de ce programme sera desservi par un système de circulations d'une grande lisibilité et fluidité qui combine les escaliers, les escalators et de grandes rampes. Alors que les escaliers et escalators permettent une distribution rapide des différents niveaux, les rampes laissent place à une circulation plus douce, à la fois verticale et horizontale.

bordeaux euratlantique

La partie nord, moins élevée, se compose de terrasses orientées vers la Garonne. Elles permettent d'offrir de multiples espaces extérieurs panoramiques et d'opérer une transition de gabarit depuis la rue des Terres de Borde jusqu'aux niveaux les plus élevés du parking. Le parking se situera en retrait par rapport à la rue pour libérer un véritable parvis dans le prolongement du mail arboré.

La partie sud, élément le plus visible du projet est le parking (P1), qui ne vient pas seulement se superposer au bâtiment voyageur mais s'y imbrique totalement. Il combine offre de stationnement (850 places dont 50 places de dépose minute) et offre de services spécifiques (auto partage, voitures électriques...).

Les deux autres parkings, qui offrent respectivement 760 (P2) et 300 (P3) places environ, prennent place entre le pont du Guit et le nouveau franchissement des voies ferrées prévu dans le cadre de la ZAC : le Pont de la Palombe entre Amédée Saint-Germain et Armagnac. Les accès piétons se font directement sous le pont du Guit pour un accès direct au parvis et au bâtiment de voyageurs.

La mise en service de l'extension de la gare a été effective en 2017. Seul le parking P3 n'a pas encore été réalisé.

Des aménagements extérieurs réalisés par l'EPA dans le cadre de la ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier assurent l'articulation entre l'extension de la gare et le quartier environnant :

- Un mail piéton : il permet une continuité du réseau d'espaces publics développé au sein du projet Bordeaux Saint Jean Belcier et offre un espace public de choix pour les déplacements modes doux.
- L'aménagement de la rue des Terres de Borde : la requalification de cette voie permet une hiérarchisation des usages avec la création d'une voie en site propre pour un transport en commun et une circulation facilitée pour les taxis et les cars.
- Le parvis Belcier : sur une partie du périmètre du triangle Belcier, il permet un accès visible et direct vers le nouveau bâtiment. Il est conçu en harmonie avec le mail piéton et l'aménagement de la rue des Terres de Borde.



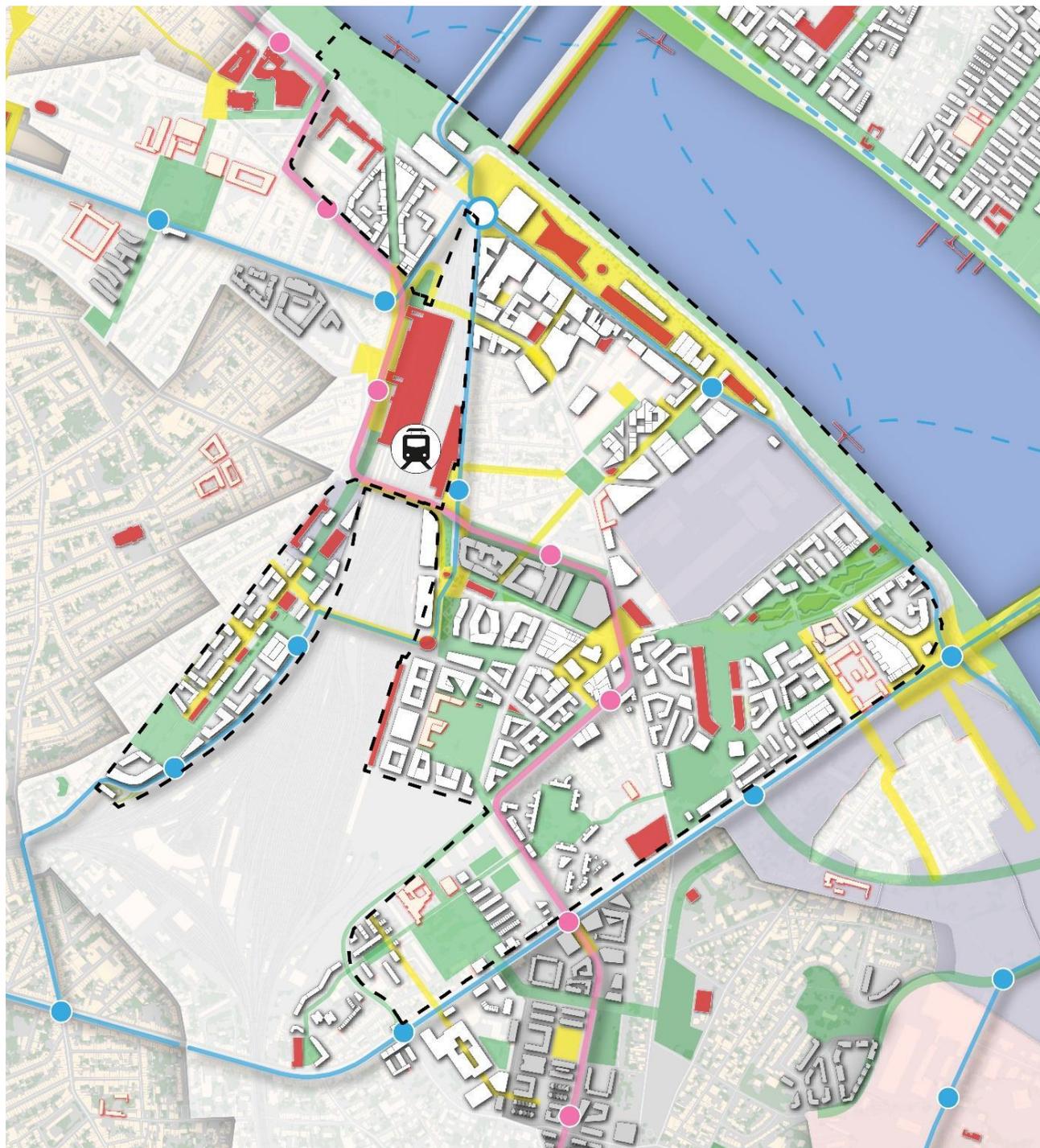
Illustrations 3D du projet de modernisation de la Gare Saint-Jean – Etudes phase esquisse

1.2.1. Un projet évolutif



Plan guide (Niveau AVP Janvier 2013)

Le plan guide a été mis à jour depuis la création de ZAC, sans évolutions notables :



Plan de composition urbaine et paysagère mis à jour (Décembre 2021)

Le projet nécessitant un temps important de mise en œuvre, il s'articule plus autour de principes que d'un projet abouti. Cette méthode permet de s'adapter au fur et à mesure de l'avancée du projet. Le plan guide a ainsi évolué, puisque le processus de construction du projet continue, notamment avec le déroulement des études de maîtrise d'œuvre dans chaque quartier, processus encore en œuvre sur quelques secteurs pouvant faire l'objet d'une mutation notable (Amédée Saint Germain Nord et Sud, Ars Gattebourse et MIN).

Bien sûr, au fur et à mesure des avancées des études pré-opérationnelles, de l'ouverture de chantier et de la livraison de premières opérations, de plus en plus d'éléments constitutifs du projet deviennent des éléments structurants de ce projet. La définition de l'emplacement des espaces publics est l'un des premiers éléments constitutifs du projet car il définit les parcelles constructives et leur desserte. Parmi les principales réalisations à date, on peut noter :

- La livraison en 2017 du parvis de la Gare, en parallèle de la mise en service du hall Belcier ;
- La MECA (Maison de l'Economie et de la Création en Aquitaine) et son parvis sur le quai de Paludate ;
- Les rues d'Armagnac et des Gamins et des immeubles de bureaux les longeant ;
- Le groupe scolaire Simone Veil permettant d'accueillir notamment les enfants des nouveaux immeubles de logement construit le long de la rue des Maraîchers réaménagée et du quai de Brienne ;
- Les bureaux, hôtels et commerces le long du quai de Paludate.

Sont par ailleurs engagés de nombreux travaux d'espaces publics permettant de structurer le territoire :

- La transformation de l'ex A631 (boulevard des frères Moga) en un « parc des berges » ;
- La création du parc Descas et la reconfiguration de la tête de pont Saint-Jean ;
- Le pont de la Palombe, mis en service en 2022 ;
- La promenade des Forges, entre le pont de la Palombe et la place d'Armagnac ;
- Le mail planté et la place des Citernes d'Amédée Saint-Germain centre ;
- La place d'Armagnac ;
- Le jardin d'Ars ;
- Le parc de Brascassat.

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

Le projet urbain a été conçu sur les principes suivants :

1.2.2. L'organisation en quartiers

Dans la continuité de l'histoire et de la géographie du site, l'EPA travaille sur différents quartiers. Certains de ces quartiers sont regroupés pour former des secteurs, permettant une échelle d'analyse pertinente dans la présente étude d'impact.

Chacun des aménagements vise à développer une identité propre à chaque quartier, tenant compte de son histoire, de son patrimoine et de sa localisation au travers d'une cohérence des espaces publics et des constructions. Chaque quartier bénéficie d'un espace vert, existant ou créé par l'EPA. Les différents quartiers s'articulent autour de trois figures urbaines majeures : la place d'Armagnac, les Berges de Garonne et le pont de la Palombe.

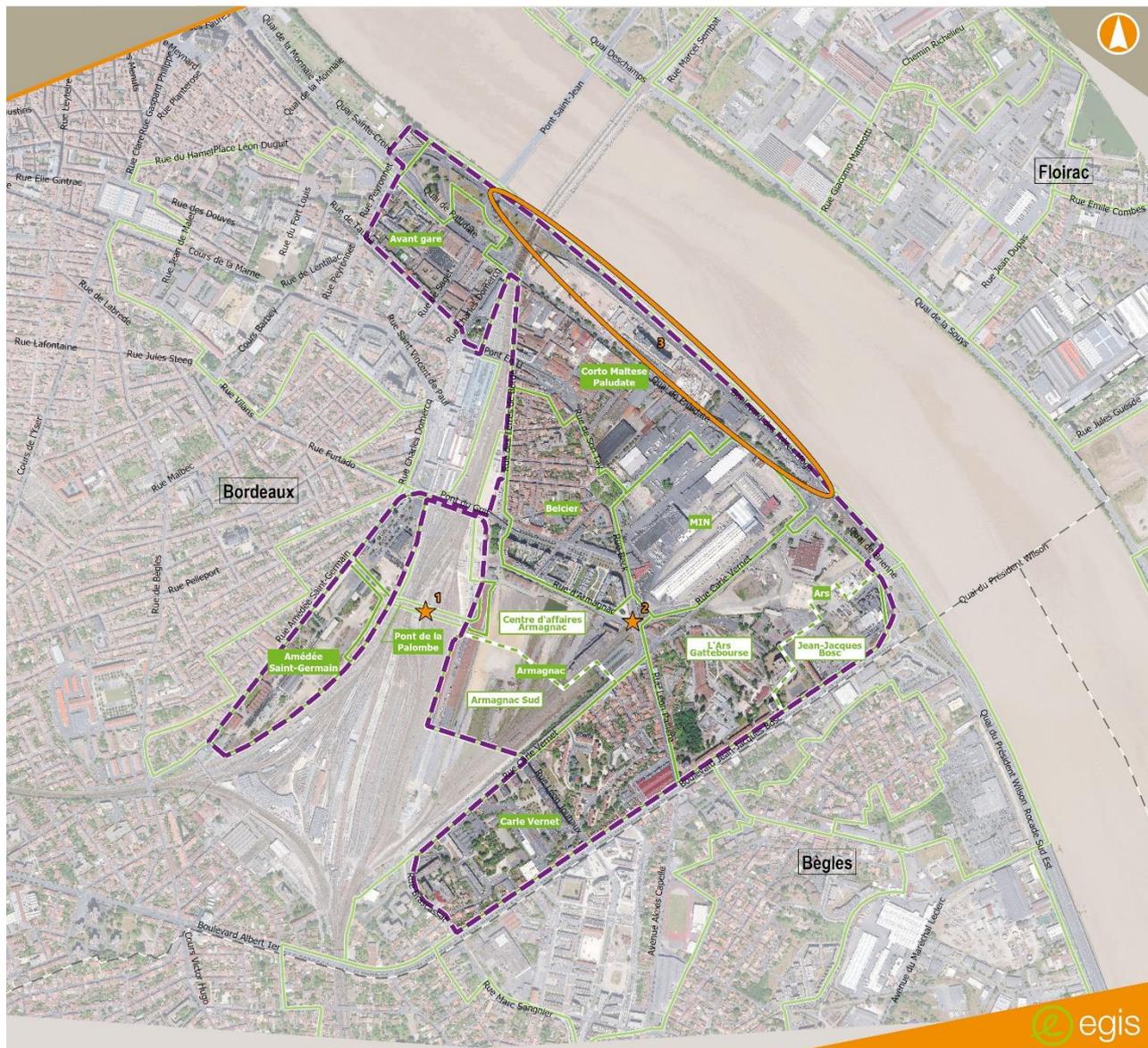
Ce sont ainsi sept quartiers qui composent le quartier St-Jean Belcier :

- Le quartier **avant-gare**, structuré autour d'espaces publics majeurs reconfigurés (la tête du Pont Saint Jean et le futur parc Descas) et le projet Saget,
- le quartier **Belcier**, caractéristique du tissu d'échoppes bordelaises,
- le quartier **Armagnac**, partagé en deux parties, une partie Nord occupée par des immeubles tertiaires et une partie Sud, plus résidentielle et structurée autour d'un espace vert central,
- le quartier de **l'Ars**, marqué par un parc de 8 ha
- le quartier **Corto Maltese Paludate**, dédié à la création et la culture, qui se raccorde au quai Sainte-Croix
- le quartier **Amédée Saint-Germain**, dans le prolongement de la gare existante,
- le quartier **Carle Vernet**, quartier composite marqué par une part importante d'habitat social et des maisons individuelles.

À ces quartiers, peut être ajouté le quartier du **Marché d'Intérêt National** (MIN) de Brienne.

Pour relier ces différents quartiers, entre eux et avec le reste de l'agglomération, trois espaces ou ouvrages publics majeurs structurent la ZAC :

- La **place d'Armagnac**. Historiquement une entrée de ville, ainsi qu'un seuil du quartier de la gare, la place d'Armagnac sera le cœur animé du secteur, à l'interface entre les quartiers Armagnac, Ars, Carle Vernet et Belcier. Commerces de proximité et activités de loisirs compléteront l'offre existante de services (bibliothèque Flora Tristan, gymnase Robert Geneste).
- La **transformation de l'ex A631** (boulevard des frères Moga) en un « parc des Berges ». Ce nouvel accès à la Garonne constituera un espace vert majeur entre le Pont Saint Jean et le futur pont Simone Veil. Dans la continuité de la promenade Michel Corajoud et du parc des sports Saint-Michel, la promenade de la Ribeira permettra de prolonger les cheminements piéton et vélo le long de la Garonne. La refonte des berges transformera ainsi les pratiques circulatoires et proposera de nouveaux territoires publics à découvrir et arpenter/fréquenter.
- Le **Pont de la Palombe**. Le Pont de la Palombe franchit le faisceau de voies ferrées au cœur de la ZAC Saint-Jean Belcier, au sud de la gare Saint-Jean. Cet ouvrage offre un franchissement sécurisé des voies ferrées par les vélos et les piétons ainsi que deux voies dédiées à des bus à haut niveau de service. Il permet la mise en œuvre d'un nouveau schéma de circulation, qui concerne également le pont et le rond-point du Guit, et facilite l'accès à la gare, notamment par la mise en service du BHNS Campus-Bassens côté Belcier.



Carte des quartiers composant la ZAC

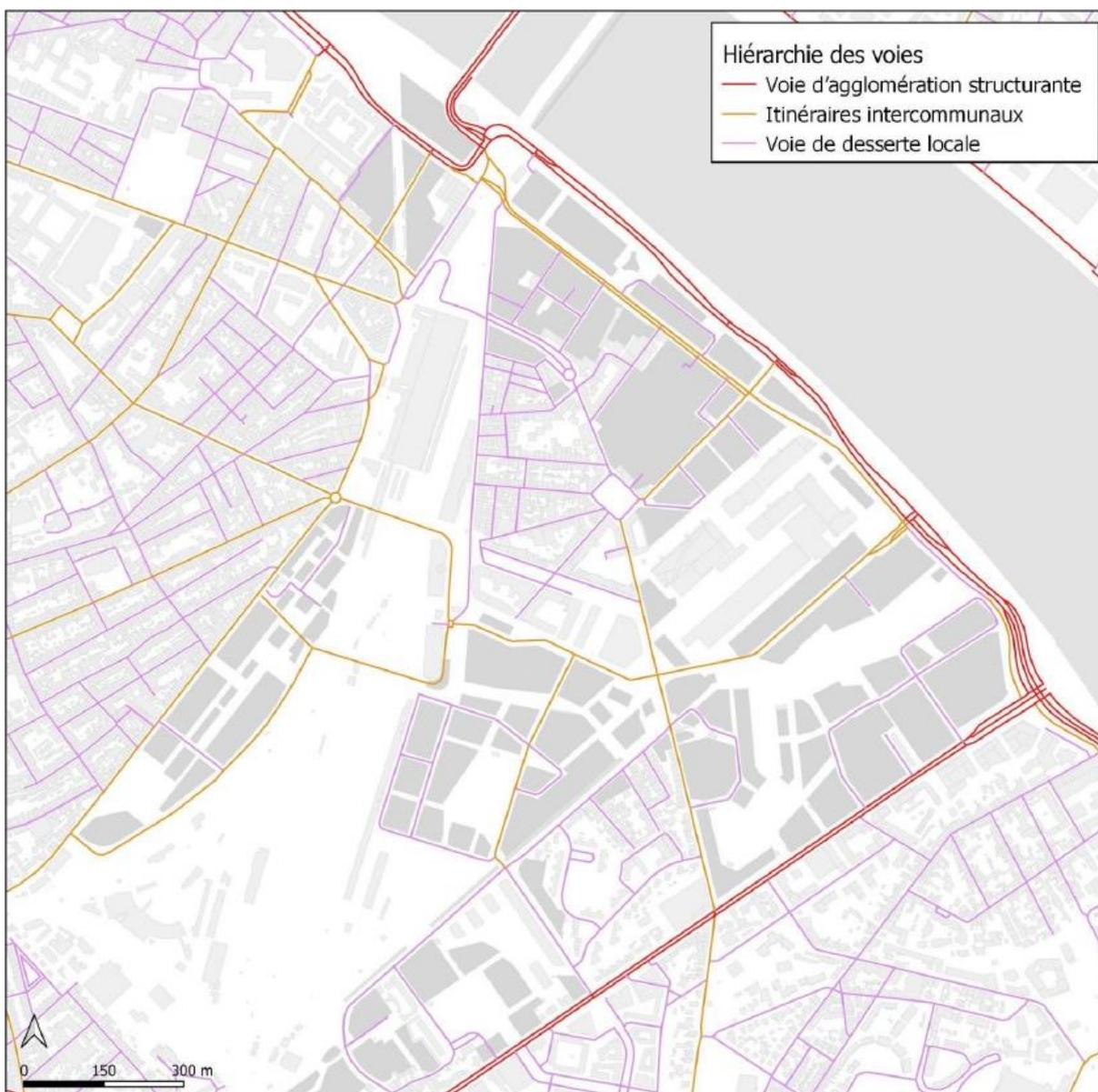
1.2.3. Une mobilité maîtrisée

L'autorité organisatrice des mobilités au sein de la métropole est Bordeaux Métropole. L'EPA est un contributeur de premier plan à la mise en œuvre de la politique des mobilités :

- En matière d'infrastructures : réalisation ou reconfiguration de franchissement d'échelle métropolitaine (pont de la Palombe ou réhabilitation du pont Saint-Jean), reconfiguration de pénétrantes majeures (boulevard des Frères Moga, quai de Paludate), réalisation de sites propres pour les bus ;
- Par le positionnement de l'OIN au centre de la métropole : présence de la gare Saint-Jean et à moyen terme de deux ponts – sur quatre intra-rocade – essentiels dans le lien entre rives de Garonne.

Dès la création de l'OIN Bordeaux Euratlantique, l'EPA a adopté une approche globale de la mobilité, dans laquelle la place de la voiture est reconsidérée. L'objectif poursuivi consiste à absorber l'augmentation du flux relatif à l'arrivée de nouveaux usagers par le développement soutenu des modes alternatifs à la voiture particulière, et à développer une stratégie de stationnement ambitieuse qui contribue activement à des changements de comportement. Ici aussi, concevoir les aménagements à l'échelle du piéton permet de développer des quartiers où les modes alternatifs à la voiture deviennent plus attractifs : itinéraires sécurisés et agréables, pacification de la voirie, présence de services de proximité, mutualisation du stationnement, maillage du réseau de transport en commun... Les dernières modélisations de trafic sur la ZAC Saint Jean Belcier, réalisées en 2020, confirment la crédibilité de cette approche qui suppose des réponses extrêmement fortes en matière d'offre alternative :

- Situer toutes les opérations à moins de 400 mètres d'un arrêt de transport en commun en site dédié, afin de donner aux futurs habitants et aux entreprises une visibilité sur le niveau de desserte du territoire ;
- Réaliser une armature d'infrastructures lourdes, notamment : Pont de la Palombe (livré en 2021), site propre rue des Terres de Borde (livré), reconfiguration avec mise en place d'un site propre sur le pont Saint-Jean (en étude), reconfiguration des Berges (en travaux) et du quai de Paludate – comportant un site propre – jusqu'au futur pont Simone Veil en cours de réalisation par Bordeaux Métropole ;
- Garantir une parfaite cohérence des calendriers de mise en œuvre de l'aménagement urbain sous maîtrise d'ouvrage EPA et de mise en service par Bordeaux Métropole de nouvelles lignes de transport (maillage) et d'augmentation de la qualité de service des lignes existantes (fréquence, gestion des carrefours, matériel...).



Hierarchie des voies de la ZAC

En 2021, le conseil d'administration de l'EPA a souhaité contribuer aux réflexions relatives à la stratégie des mobilités portée par Bordeaux Métropole et a mis à jour à cette occasion sa stratégie de déplacements pour tenir compte des évolutions suivantes :

- Le déploiement par l'EPA d'une armature d'aménagements cyclables bien plus importante qu'initialement prévue en cours de réalisation pensée pour irriguer les quartiers et se connecter via des pistes rapides (berges, pont de la Palombe) au reste de la métropole. L'EPA a émis le souhait que le territoire dispose à court terme d'une offre de services vélos¹ à la hauteur du développement des quartiers.

¹ De type V³

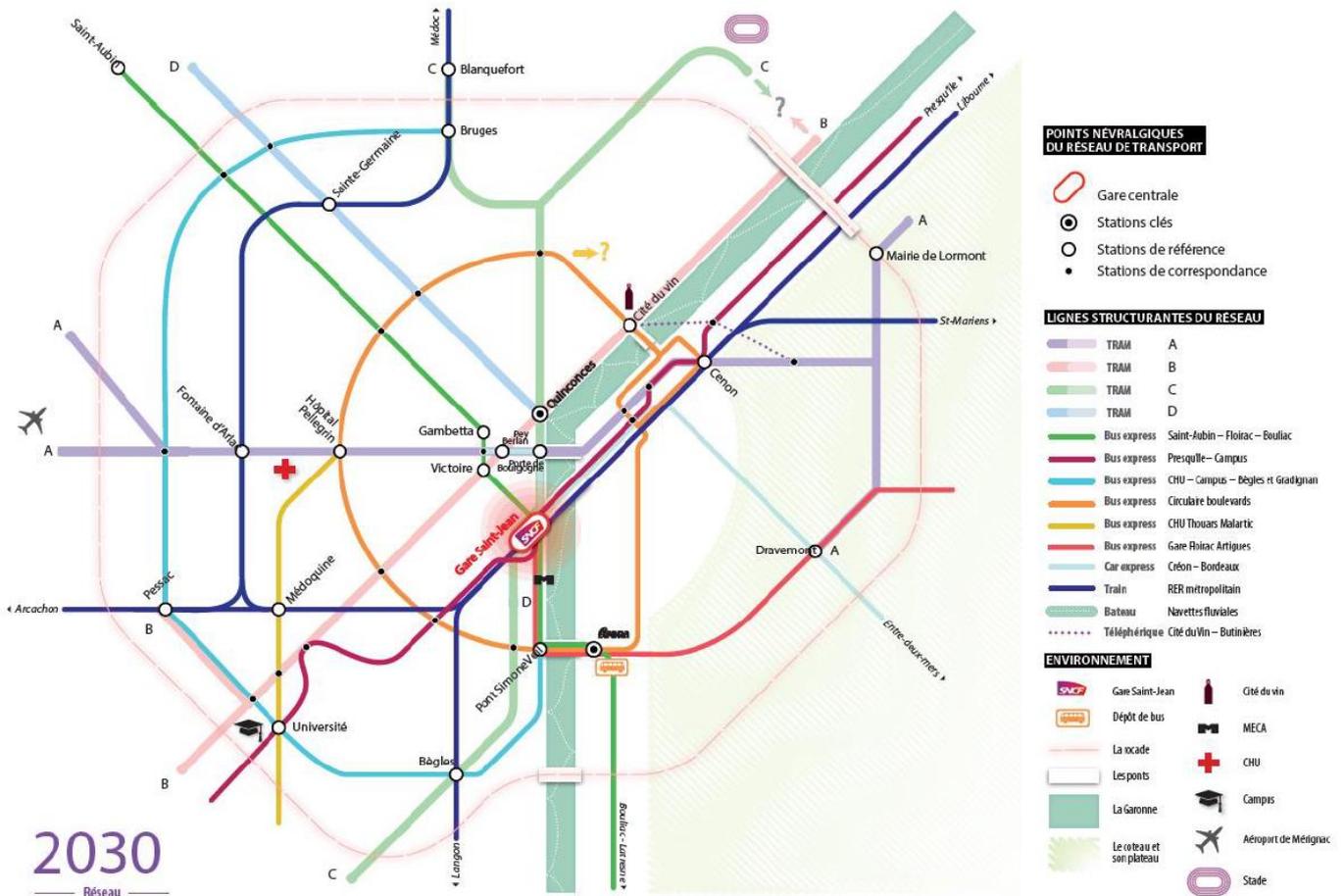


Aménagements cyclables projetés (EPA)

- La concrétisation des infrastructures réalisées par l'EPA accueillant des itinéraires en sites propres : Pont de la Palombe – Terres de Borde – Pont Saint-Jean – Joliot-Curie et Gare Saint-Jean – Charles Domercq – Paludate – Pont Simone Veil. L'enjeu est dorénavant que la métropole puisse améliorer la qualité de service offerte aux usagers des quartiers en cours d'émergence en mettant en service des lignes BHNS² empruntant les sites propres irriguant le territoire de l'OIN dès leur livraison.
- La réflexion engagée dans le cadre de l'étude menée par la SNCF concernant le pôle d'échanges multimodal de la gare Saint-Jean. Cette étude est pour l'EPA l'occasion d'œuvrer à faire de la gare – et ses parvis – un lien entre le nord et le sud de l'agglomération, en rendant effective la transformation du parvis Belcier comme moitié sud du hub multipolaire de transports (train, RER métropolitain, tramway, BHNS), et entre la Garonne et le futur quartier Amédée Saint-Germain, en pacifiant le parvis historique et créant des continuités piétonnes sur l'ensemble de ce linéaire.
- La navette fluviale en cours d'étude permettant à terme de relier efficacement les deux rives de la Garonne en amont du pont de Pierre à laquelle l'EPA contribue en adaptant l'aménagement au droit des pontons prévus.

² Bus à haut niveau de service

bordeaux euratlantique



Futur réseau de transport en commun à haut niveau de service de la métropole – Contribution de l'EPA à la stratégie des mobilités – Actualisation 2022 suite à l'approbation du schéma des mobilités de la Métropole (EPA)

1.2.4. La mise en valeur du Paysage

Le projet de la ZAC Saint-Jean Belcier vise à réaliser un maillage d'espaces verts, connectés aux zones naturelles majeures – comme la Garonne et ses berges – et à articuler chaque quartier autour d'au moins un espace vert de proximité accessible par chaque habitant à moins de 300 m de chez lui.

Le projet paysager a vocation à réintégrer le quartier Saint Jean Belcier dans son milieu naturel par sa connexion avec le fleuve. Ce nouveau dialogue se traduit par une conception paysagère qui suit trois logiques :

- Une trame verte qui reprend le mouvement de delta en s'accrochant aux berges du fleuve intensifiées ;
- Un parcours de l'eau à ciel ouvert, qui crée des points de contact avec la Garonne ;
- Un collecteur d'espaces publics partagés à valeur de réunification et de rassemblement qui se diffuse sur l'extérieur du quartier en se raccordant à l'existant.

La composition paysagère a pour objectif de renforcer l'image de la « ville parc » autour d'une armature verte développant des paysages urbains verdoyants, fluides et connectés les uns aux autres. L'objectif premier est la reconquête du fleuve et de ses berges aujourd'hui inaccessibles. L'aménagement des rives permettra la continuité de parcours en modes doux depuis les quais de Bordeaux jusqu'à Bègles et la création du Parc des Berges. Les terrasses d'Armagnac et le jardin de l'Ars s'ouvrent successivement sur ce parc dans un mouvement qui rappelle la dynamique de l'ancien Estey.

Chaque quartier bénéficiera de sa propre stratégie végétale qui renforcera son identité.

Le plan paysager vise à mettre en évidence des entités naturelles fortes. Le contact de la ville avec son fleuve se symbolise par un arc verdoyant s'ouvrant en delta sur les rives de la Garonne intensifiées, révélées et végétalisées.

Cet arc paysager s'articule avec :

- Le jardin de l'Ars au cœur de la ville constitue un espace semi minéral et végétal à valeur de rassemblement urbain. Il représentera à terme une surface de 8 ha et est relié aux quartiers par des seuils : places, parvis et squares de proximité qui marquent l'entrée dans les domaines. Il permettra aussi bien la détente et le repos, la lecture, l'art, que des activités plus dynamiques ou festives sur des espaces capables de recevoir des petits évènements ;
- Le Parc des Berges, s'étend le long du rivage de la Garonne, à l'arrière de la digue. C'est un parc linéaire et séquencé sur une distance de 800 m. Il représente une surface de 2,1 ha. Il pourra accueillir deux ou trois équipements sur la Garonne de type ponton, embarcadère ou carrelet, dans un but de contemplation de la Garonne ou de service fluvial. Le Parc des Berges dans une ambiance plus propice à la promenade et à la contemplation du paysage fluvial, propose de longues promenades parsemées de micro équipements à destination ludique et sportive.

Des ponctuations vont venir rythmer l'armature paysagère au sein des domaines comme des structures complémentaires : jardins tapisant, jardins de fraîcheurs, cours plantés...

La trame paysagère est également constituée d'un réseau de voies plantées interquartier. D'une façon générale, tous les axes structurants seront plantés et les plantations existantes seront densifiées. Les espaces publics sur voies vont constituer un maillage vert structurant pour innerver les domaines et qualifier le quartier. Une strate fleurie, tapissante et/ou arbustive sera présente au pied des arbres.

En plus d'apporter une qualité de cadre de vie aux êtres humains, le patrimoine arboré de la ville aura des conséquences favorables sur la vie des oiseaux, des insectes, des petits mammifères et des autres végétaux. En diversifiant les essences en ville, le nombre d'oiseaux augmente. L'arbre en milieu urbain joue donc un rôle dans le maintien de la biodiversité, et il est important de veiller aux continuités écologiques pour que ce rôle soit réel.

Cette trame verte ainsi constituée propose des essences endogènes adaptées au climat bordelais.



Armature végétale du projet à terme (EPA)

1.2.5. Le programme de la ZAC et les principes de mixité fonctionnelle et sociale

La localisation de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier, autour de la gare Saint-Jean, à l'intérieur de la ceinture des boulevards justifie l'ambition du projet en termes de densité, de mixité et de qualité.

Ces 1 048 000m² sur les 100 hectares de foncier mutable, sont répartis de la façon suivante :

Type de construction	Part dans le dossier initial modifié ³	Part dans le dossier actualisé en 2022	
Total brut	780 000 m ²	1 208 000 m ²	
Logements neufs	39 %	47 %	563 000 m ²
Bureaux neufs	39 %	36 %	433 000 m ²
Hôtellerie neuve	6 %	3 %	38 000 m ²
Commerces, activités, équipements neufs	16 %	14 %	174 000 m ²
Démolitions	Non définies	Comptabilisées	160 000 m ²

L'enjeu consiste à équilibrer ces fonctions, à bâtir une ville dense et mixte qui répond aux exigences du marché, et à définir des fonctions d'animation ou d'appui : équipements publics ou privés, rez-de chaussée commerciaux ou de services, parking silos.

L'objectif énoncé est la recherche de mixité par une offre équilibrée entre la production de logements et de bureaux mais aussi diversifiée avec la création de commerces, d'activités, d'hébergement hôtelier... Cette mixité va s'inscrire à la fois à l'échelle de la ZAC mais aussi au sein même de chaque quartier de la ZAC.

L'identification des valeurs de localisation (les bâtiments patrimoniaux réemployés, les espaces publics, les pôles commerciaux, les densités relatives et la silhouette urbaine) de chaque quartier permet de conserver l'esprit du projet même si l'équilibre des fonctions varie avec le temps.

Les objectifs fixés lors de la création de la ZAC pour les logements familiaux restent globalement les mêmes :

- Une mixité sociale recherchée à l'échelle de chaque quartier avec 35% de logements locatifs sociaux dans chaque quartier ;
- La production de logements accessibles à la propriété pour le plus grand nombre et ce dans chaque opération de logements. Pour cela, 25% des logements produits dans chaque quartier seront des logements « encadrés » ;
- La maîtrise d'un prix moyen maximum de vente, inférieur au prix moyen de vente constaté sur le périmètre de Bordeaux Métropole l'année précédant la désignation d'un promoteur pour le développement de chaque lot immobilier ;
- La possibilité d'augmenter ce prix moyen maximum d'un montant fixé ;
- Une diversification des modes de propriété au sein de chaque opération ;
- Une diversité de typologies au sein d'un même immeuble, et une attention aux qualités d'usage, en veillant en particulier à limiter le nombre d'appartements de petites typologies (T1, T2), en prévoyant un minimum de grands logements (90 m² et plus), et en veillant à multiplier les orientations et les surfaces extérieures.

³ Les 40 000 m² de SDP prévus en diffus dans le dossier de réalisation n'ont pas explicitement fait l'objet d'une répartition programmatique. Il est ici considéré qu'ils respectent la répartition globale de la ZAC.

En 2017, un cycle de réunions autour du schéma des équipements et services permet de compléter et enrichir – et parfois amender – au cours du projet le programme des équipements publics (PEP). Il aboutit à des décisions importantes sur les différents types d'équipements, décisions qui sont confirmées dans le cadre de la mise à jour du PEP.

Une offre complète en matière d'équipements de petite enfance et d'enseignement primaire et secondaire

- Les Équipements d'Accueil du Jeune Enfant (EAJE) seront exclusivement privés ou associatifs, intégrés aux opérations immobilières mixtes, permettant le cas échéant à la commune de réserver des berceaux. Il s'agit d'une évolution par rapport au PEP initial qui prévoyait deux crèches municipales en lien avec la réalisation des deux groupes scolaires. La capacité et l'implantation des EAJE est vérifiée et ajustée en 2020 afin de prendre en compte l'évolution des besoins et l'adéquation de la temporalité de développement des projets.
- La capacité du groupe scolaire d'Armagnac Sud est dorénavant portée de 14 à 20 classes. L'appel à manifestation d'intérêt lancé en 2018 sur le foncier correspondant prévoit ainsi la programmation du groupe scolaire avec cette capacité. La capacité résiduelle des groupes scolaires Beck et Ferdinand Buisson sera mobilisée progressivement. Enfin, la ville de Bordeaux engagera l'extension du groupe scolaire Carle Vernet jusqu'à 7 classes.
- Les études conjointes entre l'EPA et le Conseil départemental de la Gironde mettent en avant la nécessité urgente d'un collège non identifiée à l'étude d'impact de 2013. Ce collège est programmé dans le quartier de l'Ars et intègre un gymnase et d'autres équipements sportifs en toiture (principe validé en 2017). Son permis de construire a été délivré en octobre 2020.

Une programmation socio-culturelle plus étoffée qu'en 2013

- Culturel :
 - o La MECA ;
 - o La bibliothèque Flora Tristan ;
- Associations et autres structures d'animation :
 - o Gymnase Robert Geneste ;
 - o Maison des Associations au sein du Jardin de l'Ars ;
 - o Salle polyvalente du groupe scolaire Simone Veil ;
 - o Salle polyvalente du groupe scolaire Armagnac Sud ;
 - o Maison des associations associée à l'extension du groupe scolaire Carle Vernet ;
 - o Équipements sportifs sous gestion publique mentionnés ci-après ;
 - o Club séniors sur Armagnac Sud.

Le maintien d'un équipement de santé structurant

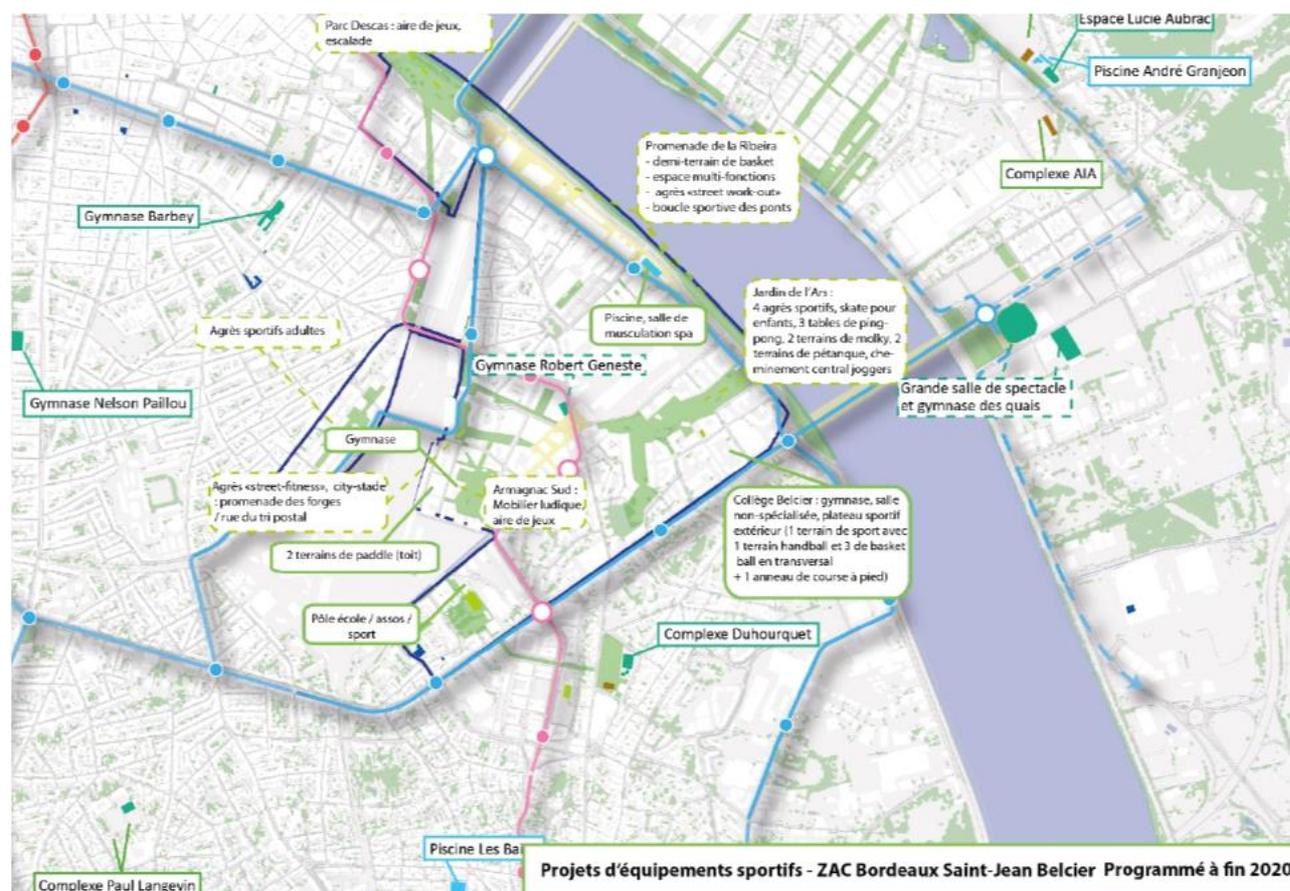
L'équipement médical initialement prévu dans le quartier de l'Ars était porté par la clinique du Tondu, qui souhaitait déménager de son implantation historique du centre-ville. Cette clinique a choisi de s'implanter sur la rive droite, au sein de la ZAC des Quais (portée par Bordeaux Métropole au sein du périmètre de l'OIN). Un des aménagements du quartier Armagnac intègrera un pôle santé. Le reste de l'offre sera répartie de manière diffuse au sein de la ZAC.

Une diversité d'équipements sportifs

Plusieurs types d'équipements sportifs seront accessibles :

- Des équipements en libre-accès sur les espaces publics dans le parc des Berges, dans le Jardin de l'Ars, dans le parc Armagnac Sud, et sur certains espaces publics du Centre d'affaires Armagnac. Ces équipements sont réalisés par l'EPA et gérés par la suite par les collectivités compétentes. Il s'agit d'équipements comme les terrains de pétanque, les terrains de mölky, les city-stades qui peuvent accueillir différentes pratiques (football, basket, etc.), les agrès sportifs, les jeux pour enfants mais aussi des promenades et cheminements pour la marche, la course ou le vélo qui permettent de relier les grands espaces verts entre eux.
- Des équipements situés dans des bâtiments gérés soit par les collectivités (Ville de Bordeaux, Conseil départemental), soit par des gestionnaires. À titre d'exemple, on trouvera les gymnases et autres salles sportives liés au collège de l'Ars et au groupe scolaire d'Armagnac Sud pour les équipements sous gestion publique ; la piscine et le complexe sportif Union nationale des Centre sportifs de Plein Air (UCPA) sur les berges pour les équipements sous gestion privée.

La carte des équipements sportifs projetés à terminaison et d'ores et déjà programmés sur la ZAC Saint-Jean Belcier est la suivante :



Équipements sportifs projetés à terminaison sur la ZAC Saint-Jean Belcier

En matière de bureaux, les opérations développées sur la ZAC proposeront à terme d'environ 440 000 m² de surface de plancher, offre qui fait défaut actuellement dans le centre-ville de Bordeaux. Quelle que soit l'implantation, cette offre est en lien direct avec la gare à la fois sur le quartier Amédée Saint Germain en liaison avec la gare historique, sur le quartier Armagnac en continuité de l'extension de la gare côté Belcier et sur les bords de Garonne (quartier créatif – Corto Maltese). On y trouve notamment des sièges sociaux d'entreprises, mais également des services, restaurants d'entreprises, commerces....

Le marché hôtelier : une nouvelle offre hôtelière permettra de répondre aux nouveaux besoins du quartier et aussi de renforcer la vocation européenne de celui-ci. Cette offre se répartira dans l'ensemble du territoire selon le type de clientèle attendue.

En matière de commerce, suite à divers constats et retours d'expérience, notamment lors des premières opérations Quai de Paludate, l'EPA Bordeaux Euratlantique a élaboré une stratégie dédiée au développement du commerce, stratégie adoptée lors du Conseil d'Administration de l'établissement le 27 octobre 2017. En synthèse, cette stratégie porte 3 axes principaux :

- Organisation de l'offre commerciale nouvelle par **polarités structurées autour des espaces publics majeurs de chaque quartier**, et à proximité directe des moyens de transport à haut niveau de service : la nouvelle armature commerciale de l'OIN est structurée autour de six pôles de proximité, dont quatre au sein de la ZAC Saint-Jean Belcier, et d'un pôle commercial d'équilibre, au sein de la ZAC Saint-Jean Belcier.
- Offre commerciale nouvelle **dimensionnée (création nette) afin de représenter de l'ordre de 67% de la capacité commerciale** correspondant aux nouvelles constructions générées par l'opération Euratlantique de façon à ce que globalement l'OIN puisse avoir un effet de renforcement de l'attractivité de l'appareil commercial existant ;
- Sur les nouvelles opérations (depuis 2017), **stratégie patrimoniale et d'encadrement des loyers par quartier** de façon à permettre notamment l'implantation de commerces indépendants.

Les activités : le territoire offre une part importante d'activités logistiques déjà présentes (MIN, Centre de propreté, Centre de tri postal). Ces activités sont maintenues sur place (MIN) ou déplacées dans l'enceinte du projet (Centre de propreté, Centre de tri postal). En complément du maintien voire renforcement sur site de ces activités, il paraît intéressant de développer une offre autour de l'artisanat, des activités artistiques...

1.2.6. Les principes d'implantation des îlots et lots et la forme urbaine

La forme et l'implantation des îlots est la résultante de la stratégie du projet urbain qui repose sur plusieurs principes. Les tracés régulateurs qui ont permis à la forme urbaine d'émerger s'appuient sur :

- Les éléments du patrimoine (repérage du patrimoine bâti, mise en valeur et intégration dans le projet global, création des continuités bâties et d'alignements avec les éléments du patrimoine).
- Les vues vers le grand paysage (renforcement des vues vers la Garonne et les coteaux).
- Les éléments du projet (développement des programmes bâtis le long des grands espaces verts projetés, création de continuités vertes et cyclables...).
- Les éléments bioclimatiques (implantation des constructions et des espaces libres selon les paramètres d'ensoleillement, d'ombre et de vent).
- Les axes existants (maintien des continuités bâties, préservation des alignements existants, raccordement des axes de circulation aux voiries existantes, continuités des circulations piétonnes et cycles dans le projet et avec les quartiers alentours).



Plan des îlots

Pour construire les 1 048 000 m² de surface de plancher programmés (démolitions déduites), le projet de maîtrise d'œuvre proposait une forme urbaine appropriée afin de s'intégrer autour du domaine collectif, ce grand « espace ouvert » qui valorise les grands horizons et permet de concevoir une ville mixte.

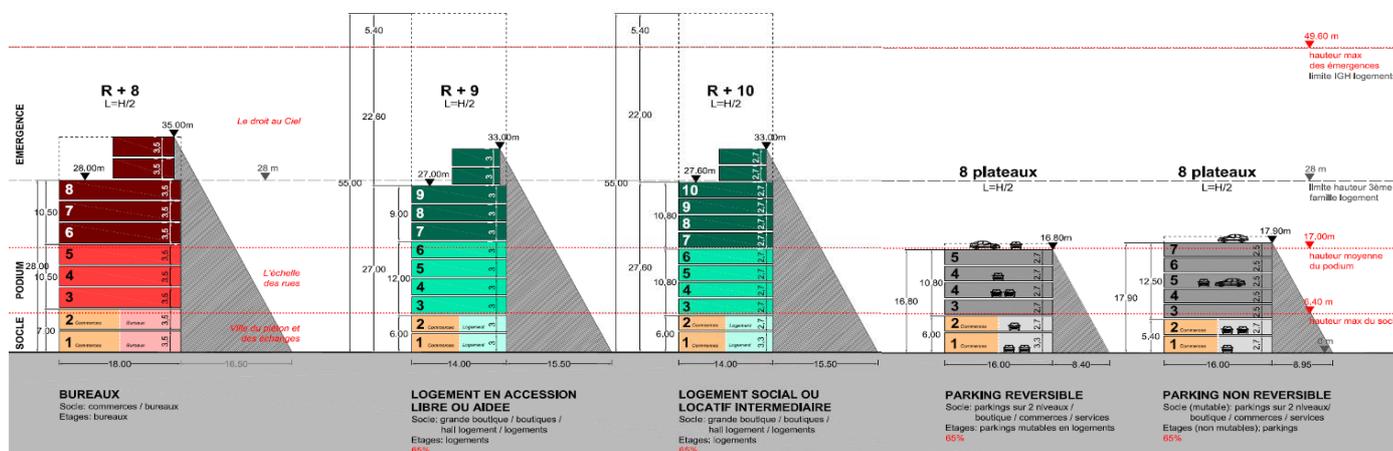
Ce concept a été conservé et permet une acceptation plus facile de la densité soutenue qui est nécessaire pour mener à bien le projet. Il permet la création d'un certain mode de vie, en liaison directe avec l'espace public, et la création de particularités qui identifieront chaque quartier tout en gardant comme ligne de conduite le principe de « ville verte ».

Il se décline selon trois strates :

- Le socle, au rez-de-chaussée, est le lieu des fonctions alternatives. Les fonctions pourront évoluer suivant les usages que l'on souhaite donner au socle (commerces, logements, bureaux...);
- Le podium correspond à l'échelle de la ville horizontale, celle de la rue et s'élèvera à une hauteur moyenne de 17 m, soit du R+5;
- Les émergences composent la silhouette de la ville en valorisant les horizons lointains. Ces émergences seront adaptées à la conception de chaque quartier.

Cette typologie des trois strates est associée à des hauteurs adaptées selon les fonctions données à chaque bâtiment. Ce principe permet de décliner la forme urbaine sur l'ensemble du projet tout en prenant en compte le contexte physique, le patrimoine, la programmation et la logique de mixité.

Ce principe permet aussi une meilleure appréhension de la densité; en effet on va retrouver la ville basse, végétalisée et ouverte sur les espaces publics et la ville dense, plus en hauteur avec la création d'émergences identifiées.



Typologie des formes urbaines projetées

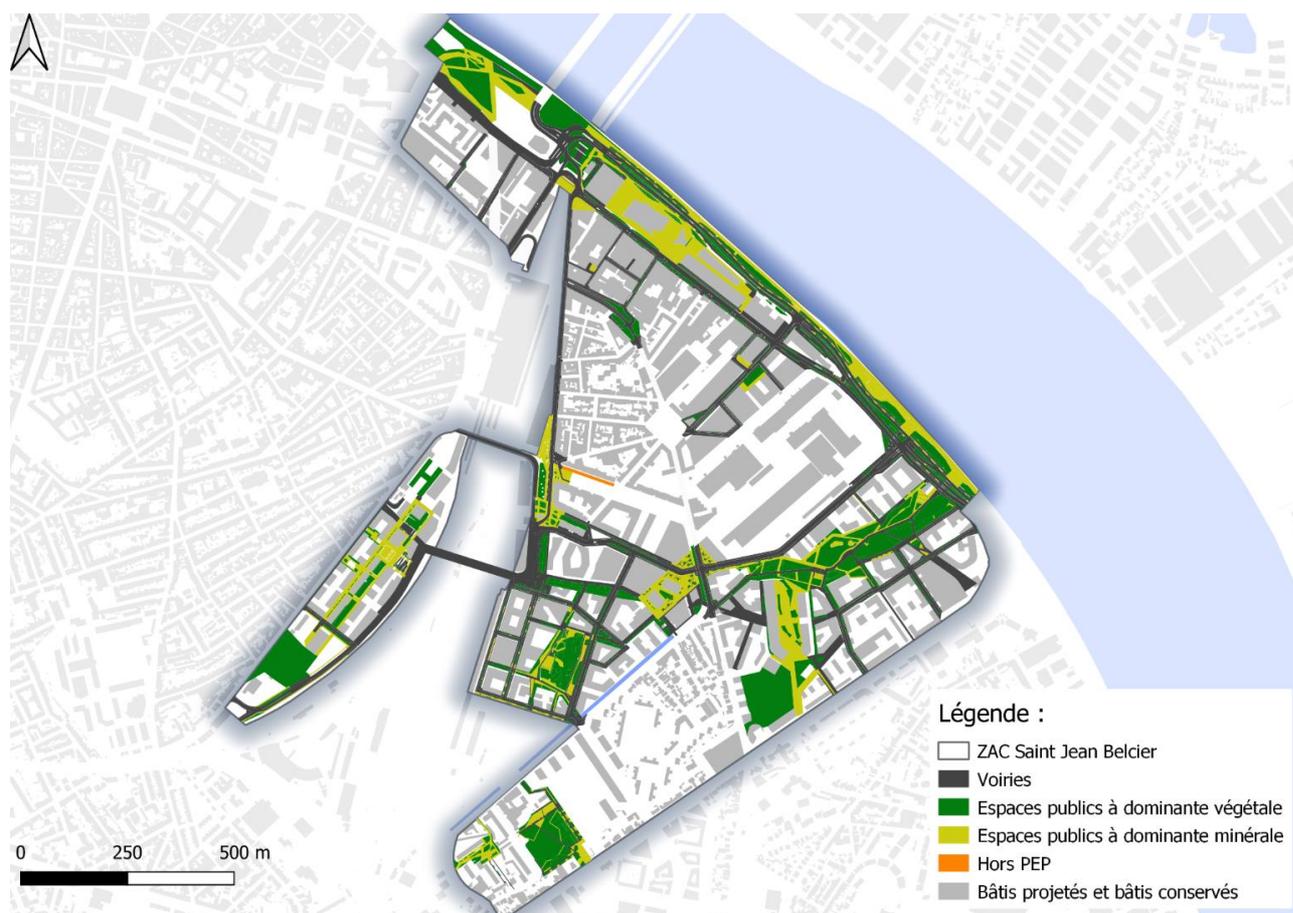
L'esprit des quartiers implique déjà l'idée de lieux spécifiques. Le MIN, la gare mais aussi le quartier Belcier ou le pôle d'affaires sont des ensembles assujettis à des règles qui leurs sont propres. La démarche consiste à partir de cette réalité, à négocier avec chacun des quartiers la façon de se raccorder à l'espace collectif par la production de lieux d'intérêts collectifs.

Les rez-de-chaussée seront évolutifs, afin d'aller à l'encontre de la stérilisation des rez-de-chaussée dans la ville contemporaine. Les socles de cette ville se transformeront au gré de l'évolution des usages. Cette idée d'évolution a été étendue aux parkings.

La place de l'architecture dans la construction de la forme urbaine est évidemment importante. On va retrouver là encore quatre niveaux de hiérarchisation des objets architecturaux :

- Les « identifiants » qui vont structurer l'espace du domaine collectif et le mettre en lien avec les domaines. Ces identifiants afin de créer ce lien participeront à la fois à la mise en scène de l'espace collectif et seront à la fois représentatifs de l'identité de chaque domaine. Ils concernent la reconversion du patrimoine, la création d'équipements ou de programmes spécifiques...
- Les « signes » sont directement en rapport avec la construction d'une silhouette urbaine par les émergences associées. Ils seront à la fois éléments de repères lointains de la ville et à la fois éléments d'harmonie entre la ville basse et la ville haute.
- Les « objets merveilleux » qui feront l'objet d'un traitement architectural remarquable et reconnu vont apparaître dans une logique de signature de l'espace, ils vont révéler l'envergure du projet. Leur succès dépend largement de la justesse de leur implantation dans le paysage urbain. Certains lieux et certaines fonctions, qui paraissent évident pour remplir ce rôle d' « icône » en relation direct avec les icônes du passé.
- Les « folies », créations disséminées sur l'espace public commun.

Le projet urbain vise à réaliser un maillage d'espaces verts, connectés aux zones naturelles majeures – comme la Garonne et ses berges – et à articuler chaque quartier autour d'au moins un espace vert de proximité accessible par chaque habitant à moins de 300 m de chez lui.



Espaces publics aménagés dans le cadre de la ZAC à terme (EPA)

Enfin, en complément de cette offre faite dans les espaces publics, l'EPA exige la création d'espaces végétalisés sur les surfaces horizontales et/ou verticales des bâtiments lors la conception des projets.

1.2.7. Le phasage du projet

Le phasage du projet est établi en fonction des mutabilités des terrains et du rythme d'écoulement des produits immobiliers.

Les principes du phasage du chantier de construction des aménagements publics et des îlots privés sont présentés sur la figure suivante. Le chantier de construction des aménagements publics et des îlots privés de la ZAC va s'étaler sur près de 15 ans en 3 grandes phases de chantier :

- 1ère phase (en bleu), qui correspond aux espaces publics et projets déjà livrés ;
- 2ème phase (en orange), qui correspond aux chantiers engagés, qui seront livrés d'ici 2024 ;
- 3ème phase (en jaune), qui correspond aux espaces publics et projets immobiliers en phase d'étude ou de procédures administratives, dont la mise en œuvre s'effectuera progressivement pour une finalisation vers 2030.

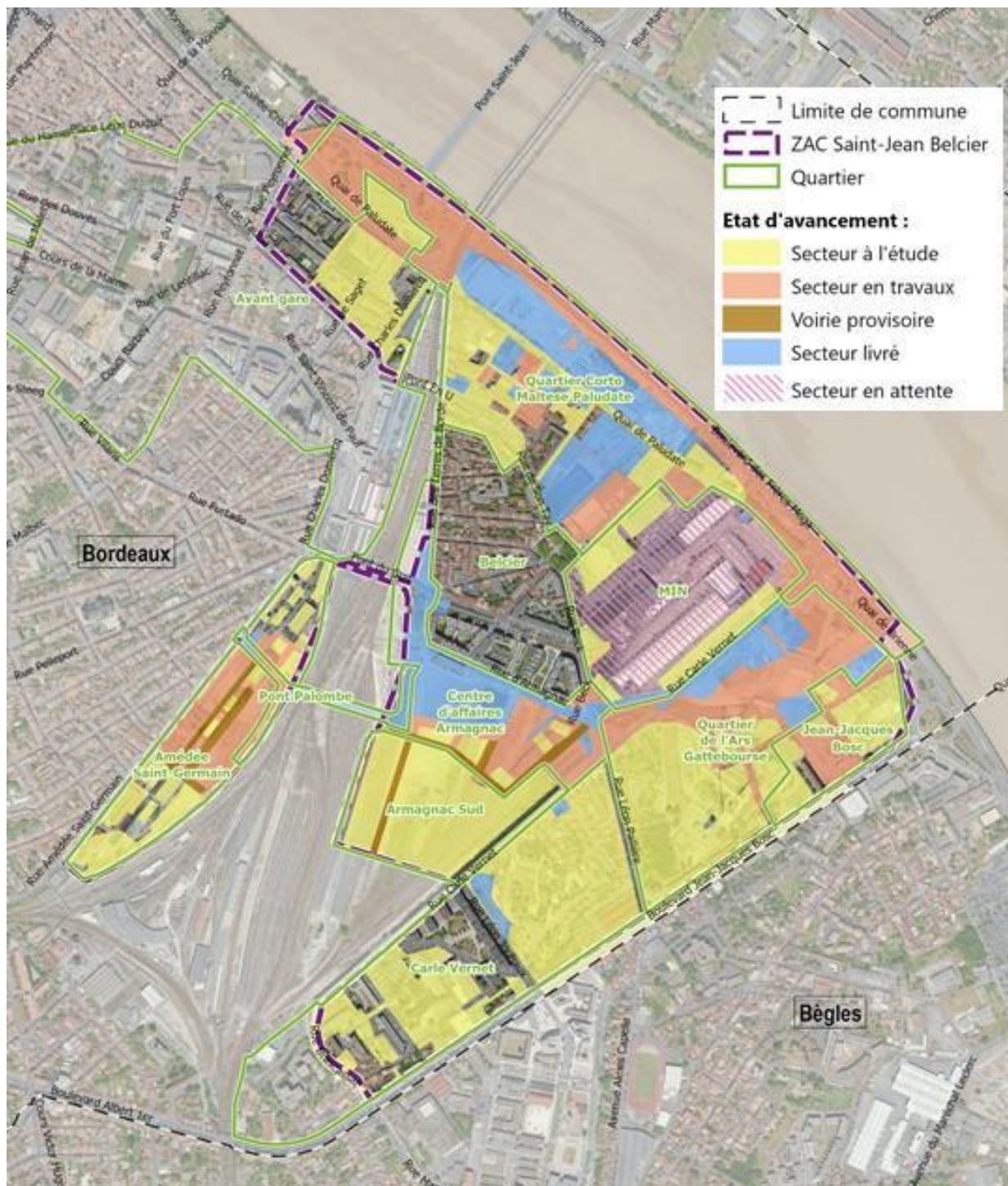
L'emprise du Marché d'Intérêt National (MIN) fera l'objet d'un projet spécifique mené par la Métropole de Bordeaux, dont le calendrier de concertation, d'études et de chantier n'est pas défini à ce jour.

Pour chacune des phases, les aménagements des espaces publics seront réalisés en parallèle, voire anticipés par rapport aux constructions des îlots privés, de façon à garantir une bonne desserte durant le chantier et un bon fonctionnement du quartier.

La construction des équipements publics est menée en parallèle de l'apport en population nouvelle sur le périmètre afin de garantir la continuité d'un haut niveau de service public (écoles, parcs de stationnement...).

La première phase correspond à une commercialisation d'environ 300 000 m² de surface de plancher et il sera aménagé en termes d'espaces publics :

- Au Nord-Ouest, de la passerelle Eiffel jusqu'à la rue de la Seiglière, le quai de la Création, offrant ainsi un environnement de qualité à la MECA, au siège de la Caisse d'Épargne et à la halle Debat Ponsan rénovée.
- Au Sud-Ouest, la déviation du tronçon Est du boulevard des Frères Moga libèrera le foncier nécessaire à la réalisation du jardin des Berges. Au cœur du quartier de l'Ars : la partie Est des jardins de l'Ars sera développée.
- Parallèlement aux aménagements des espaces verts, la rue des maraichers a été réalisée pour assurer notamment la desserte des opérations et équipements construits le long de cet axe. Les volumes de rétention des eaux pluviales seront disponibles dans la partie Est du jardin de l'Ars, en mettant à contribution de manière temporaire les paliers hauts des jardins boulingrins.
- L'accès aux gares étant nécessaire dès la première phase, la rue Carle Vernet a été reconfigurée et raccordée à la rue d'Armagnac/rue des gamins, ce qui a impliqué une intervention sur l'emprise du MIN, et au nouveau franchissement des voies ferrées : le Pont de la Palombe.



Les phases des travaux d'aménagement

1.3. La mise en œuvre du projet

L'EPA a alors choisi de faire travailler des maîtrises d'œuvre différentes sur les divers quartiers (voir carte ci-dessous). Cela a notamment permis de faire émerger des projets de quartier avec une identité spécifique, tout en restant dans les grands principes du projet lauréat retenu en 2011. Pour assurer une continuité et un pilotage cohérent à l'échelle de la ZAC, l'EPA a renforcé ses équipes internes et est accompagné par plusieurs missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, notamment une mission Ordonnance, Pilotage et Coordination (OPC) depuis 2010.



Carte des maîtrises d'œuvre

D'autre part, à l'issue du concours portant sur la conception du pont Amédée Saint-Germain Armagnac (nouveau franchissement au-dessus des voies ferrées), le projet de pont présenté par l'équipe Architecte(mandataire) : Marc Mimram (75) BE : Marc Mimram Ingénierie (75) / ARTELIA (33) a été choisi par le jury qui s'est réuni le 26 avril 2013, conduisant au démarrage des études au stade PRO à partir de l'été 2013. L'ouvrage a été inauguré le 1^{er} juillet 2022 et ouvert à la circulation publique le 4 juillet 2022.

En termes de procédures administratives :

- **L'arrêté préfectoral du 14 mai 2014 d'autorisation « loi sur l'eau »**. Cette autorisation a été complétée par trois porter à connaissance consécutifs à des évolutions mineures du projet de ZAC : le premier en 2018, relatif aux opérations Comptoir du Jazz – Folies sur le quartier Corto Maltese Paludate, et deux autres en 2020, relatifs aux opérations Saget, Guyart et Berges (quartier Avant gare et Corto Maltese Paludate) et aux opérations situées entre le Jardin de l'Ars et le boulevard Jean-Jacques Bosc.
- Une **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**, demandée dans le cadre du dossier de réalisation, emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Bordeaux Métropole par arrêté préfectoral du 31 mars 2014. Elle a été prorogée pour une durée de 5 ans (jusqu'au 31 mars 2024) par arrêté préfectoral du 13 février 2019. Cette DUP a été suivie de trois enquêtes parcellaires dont la dernière s'est déroulée à l'été 2019.

La Maison du Projet Bordeaux Euratlantique, qui est un lieu de concertation et d'informations pour les riverains et les acteurs locaux sur les projets de l'opération Bordeaux Euratlantique a été inaugurée fin juin 2013 au cœur du territoire du projet Saint Jean Belcier, 74 rue Carle Vernet.

1.4. Compatibilité avec les prescriptions et servitudes d'urbanisme

1.4.1. SCoT de l'agglomération bordelaise

Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise a été approuvé le 13 février 2014 et modifié le 2 décembre 2016. Il agit au cœur de l'aménagement du territoire des 94 communes qui le composent et dessine la métropole de demain, dans laquelle s'équilibrent croissance démographique, habitat, transports, économie, environnement, infrastructures, ressource en eau etc. Son territoire regroupe environ 975 000 habitants.

Le projet urbain Bordeaux Saint Jean Belcier est compatible avec le SCoT, dont il permet de décliner certaines orientations à l'échelle du territoire de la ZAC :

- Consolider la charpente paysagère et préserver les qualités des territoires et le cadre de vie ;
- Préserver et compléter la trame de biodiversité, condition de vie de nos territoires ;
- Conforter la diversité des agricultures autour d'une trame d'espaces agricoles périurbains et urbains ;
- Construire un développement métropolitain plus économe en ressources, en énergies et en espaces ;
- Faire face aux préoccupations environnementales et optimiser les nouvelles potentialités énergétiques ;
- Respecter les principes de gestion équilibrée des ressources naturelles ;
- Intégrer les contraintes du territoire dans son développement urbain ;
- Préparer l'accueil de la performance économique, de l'innovation, de la recherche et de la connaissance ;
- Refonder une régulation transports-urbanisme pour une métropole de proximité et améliorer les accessibilités au territoire ;
- Faire émerger un projet d'accueil à la hauteur des enjeux de croissance et d'attractivité de la métropole régionale ;
- Garantir un niveau d'équipements à la hauteur des évolutions des territoires ;
- Équilibrer l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale ;
- Consolider l'armature urbaine pour faire accéder l'aire métropolitaine au rang de véritable métropole européenne.

1.4.2. Plan local d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Bordeaux Métropole concerne le territoire des 28 communes de Bordeaux Métropole. Il a été élaboré en 2006 et est régulièrement amené à évoluer. Ainsi, il a fait l'objet de huit modifications, d'une modification simplifiée, de 39 révisions simplifiées et de 23 mises en compatibilité.

La ZAC Saint Jean Belcier a motivé trois de ces mises en compatibilité :

- L'arrêté préfectoral du 31 mars 2014 portant déclaration d'utilité publique et emportant mise en compatibilité du PLU,
- La déclaration de projet portant mise en compatibilité pour le secteur Amédée Saint Germain, approuvée en conseil métropolitain le 15 février 2019,
- La déclaration de projet portant mise en compatibilité pour le secteur Saget, approuvée en conseil métropolitain le 9 juillet 2021.

La première révision du PLU a été approuvée par délibération le 16 décembre 2016.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Bordeaux Métropole est le projet politique qui constitue la base du PLU. Il définit les objectifs du développement et de l'aménagement des 28 communes pour les dix années à venir. C'est à partir de ces objectifs qu'a ensuite été établi le règlement du PLU qui porte sur l'utilisation des sols et les principes de construction. Le PADD constitue le cadre de référence du développement des communes.

Le diagnostic du territoire a permis de définir cinq orientations pour le PADD de Bordeaux Métropole :

- Agir sur la qualité urbaine, en s'appuyant sur le patrimoine et les identités locales ;
- Respecter et consolider l'armature naturelle de la Métropole, tout en anticipant les risques et en préservant les ressources ;
- Mieux intégrer la question de l'activité économique dans la construction de la ville ;
- Poursuivre le déploiement d'une offre de déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine ;
- Concevoir un habitat de qualité dans une agglomération en croissance.

L'ensemble de ces orientations concernent la ZAC Saint-Jean Belcier.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

En application des articles L.123-1, R.123-3 et suivants du code de l'urbanisme, le PLU comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Les OAP du PLU se présentent sous la forme de schémas d'aménagement composés d'un texte explicatif et d'un document graphique qui fournissent les informations relatives à la compréhension des intentions d'aménagement.

Ces orientations traduisent les principaux choix arrêtés par la commune et Bordeaux Métropole. Elles définissent un cadre permettant de maîtriser l'évolution de ces secteurs.

La ZAC Saint-Jean Belcier fait l'objet de l'OAP Saint-Jean Belcier OIN.

Le document graphique ci-dessous permet de visualiser les intentions d'aménagement.



OAP Saint-Jean Belcier (source : PLU 3.1 de Bordeaux Métropole)

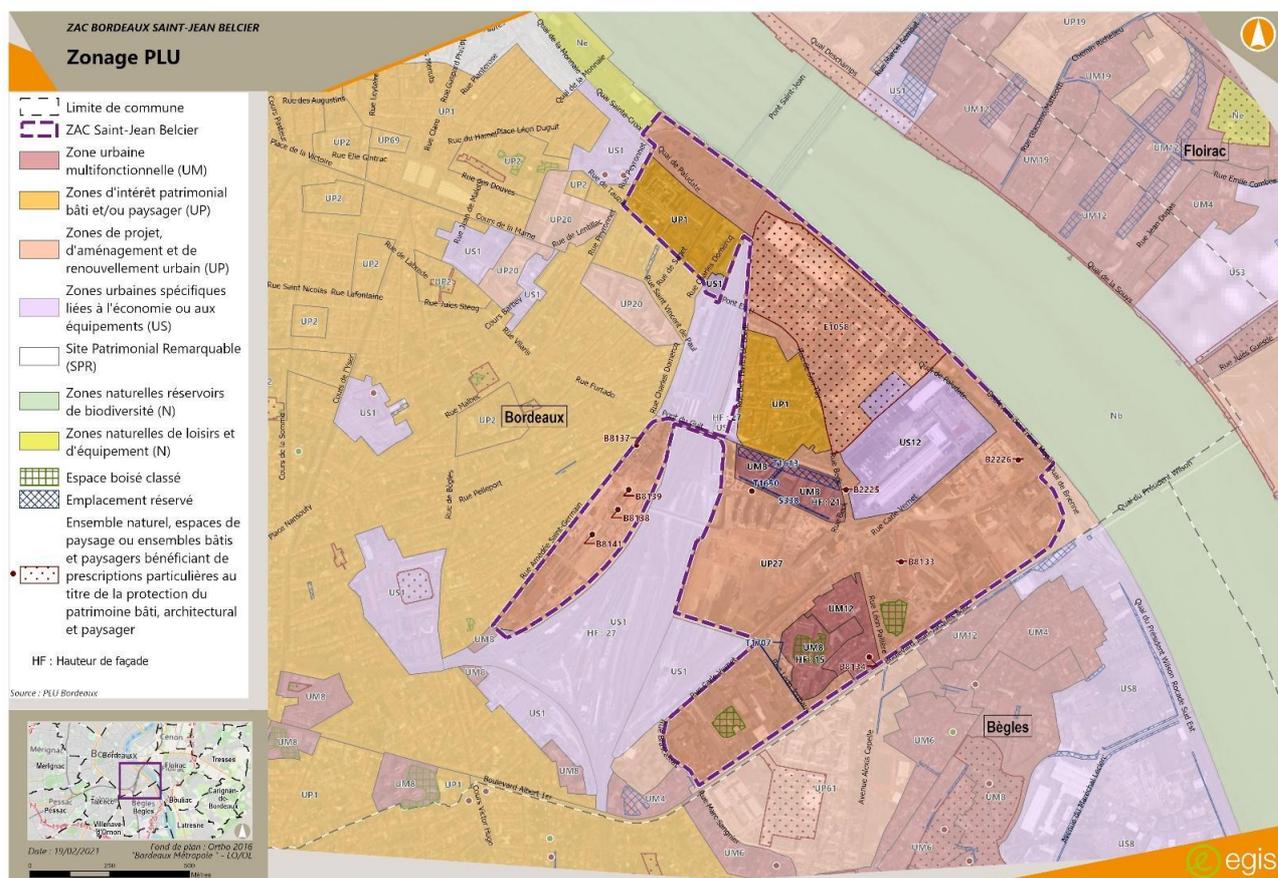
Le plan de zonage

Le règlement du PLU incarne par excellence l'urbanisme dit « réglementaire », avec deux fonctions originelles :

- La première consiste à fixer les règles d'affectation des sols en délimitant quatre types de zones, à savoir les zones urbaines (U), les zones à urbaniser (AU), les zones agricoles (A) et, enfin, les zones naturelles et forestières (N) ;
- La seconde réside dans les règles d'utilisation des sols, fixant les règles de fond applicables à l'intérieur de chacune de ces zones et leur constructibilité.

Il est composé de pièces écrites, de documents graphiques et de listes associées.

Il est à noter que les pièces écrites du règlement sont constituées de nombreuses conditions particulières pour chaque zone délimitée.



Zonage du PLU au sein du périmètre de la ZAC Saint-Jean Belcier
(source : PLU 3.1 de Bordeaux Métropole)

Le périmètre de la ZAC Saint-Jean Belcier est divisé en différentes zones. Le tableau suivant récapitule ce zonage.

Nom de la zone	Caractère dominant de la zone	Superficie au sein de la zone d'étude	Articles 1.2 et 1.3 du PLU
UM8	Tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes	8,1 ha	L'aménagement de la ZAC n'est ni interdit, ni soumis à conditions particulières : il est donc autorisé.
UM12	Tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes	3,8 ha	L'aménagement de la ZAC n'est ni interdit, ni soumis à conditions particulières : il est donc autorisé.
UP1	Bordeaux – Ville de Pierre	15,5 ha	L'aménagement de la ZAC n'est ni interdit, ni soumis à conditions particulières : il est donc autorisé.
UP27	Bordeaux – OIN Belcier	100,6 ha	L'aménagement de la ZAC n'est ni interdit, ni soumis à conditions particulières : il est donc autorisé.
US1	Équipements – Grands services urbains	1,1 ha	Les constructions destinées au bureau, au commerce, à l'habitation et à l'hébergement hôtelier sont autorisées dès lors qu'elles sont nécessaires aux activités de service public ou d'intérêt collectif de la zone.
US12	Marché de gros	13,5 ha	Les constructions destinées à l'habitation sont autorisées dès lors qu'elles sont liées et nécessaires aux activités présentes sur la zone (direction, surveillance, gardiennage). Les autres destinations sont autorisées sans conditions particulières.

1.4.3. Programme Local de l'Habitat

La révision du PLU 3.1 de Bordeaux Métropole, approuvée par délibération le 16 décembre 2016, intègre désormais le Programme Local de l'Habitat (PLH). Dans le PLUi, la politique métropolitaine de l'habitat et le programme d'actions territorialisées permettant sa mise en œuvre sont ainsi définis dans le Programme d'Orientations et d'Action (POA) Habitat, valant PLH. Ce document détaille les objectifs et orientations, actions et moyens, pour répondre aux besoins en logements sur le territoire métropolitain et assurer une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre en logements.

Le POA Habitat développe notamment les moyens nécessaires pour le maintien de la population actuelle sur son territoire, en évitant les départs contraints pour raisons économiques, et pour l'accueil de 230 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, par construction neuve et par réhabilitation des logements

Une politique d'habitat est mise en œuvre au profit de l'accueil d'une population familiale visant à rééquilibrer la pyramide des âges de l'agglomération répartie conformément aux prescriptions du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise :

- Hypercentre et cœur d'agglomération : environ + 210 000 habitants ;
- Couronne des centralités et bassins de vie périphériques : environ + 20 000 habitants.

Dans ce contexte, six grands enjeux sont définis :

- Assurer les besoins en logements d'une agglomération en croissance, tout en se mettant en conformité avec la loi qui dispose que, d'ici 2025, 25% du parc de logements soient constitués par du logement social. Pour cela, l'objectif sera de produire sur la Métropole 7 500 logements nouveaux par an, ce qui amènera à consacrer une part tendant vers 40% pour le logement conventionné d'ici 2025 ;
- Développer des actions d'amélioration du parc existant, notamment les copropriétés dégradées ;
- Rééquilibrer territorialement l'offre de logements, en déployant les équipements publics nécessaires aux besoins de la population ;
- Permettre un accueil adapté aux différents publics (familles, public jeune, population vieillissante, personnes en situation de handicap, etc.) ;
- Réduire l'exposition des habitants aux nuisances environnementales et aux risques technologiques ;
- Inciter à une moindre consommation d'énergie dans le parc bâti et au recours aux énergies renouvelables, pour participer à la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

La ZAC Saint Jean Belcier s'inscrit pleinement dans les orientations du POA Habitat, tant dans l'atteinte des objectifs quantitatifs que dans la diversité et la qualité des logements proposés.

1.4.4. Plan de Déplacements urbains

La révision du PLU 3.1 de Bordeaux Métropole, approuvée par délibération le 16 décembre 2016, intègre désormais le Plan de Déplacements Urbains (PDU). Dans le PLUi, la politique métropolitaine de déplacements et le programme d'actions territorialisées permettant sa mise en œuvre sont ainsi définis dans le Programme d'Orientations et d'Action (POA) Mobilité, valant PDU.

Ce POA Mobilité met en œuvre les conditions pour atteindre les parts modales définies dans le cadre du Plan Climat Énergie Territorial de Bordeaux Métropole.

Dans ce contexte, six grands enjeux sont définis :

- Répondre aux besoins de déplacements quotidiens en privilégiant l'optimisation des réseaux existants, sans renoncer à les compléter ;
- Améliorer la fluidité des trafics routiers (transports collectifs, transports de marchandises, voitures) et réduire le temps moyen des déplacements quotidiens ;
- Mettre en œuvre une politique de déplacements visant à inciter fortement, pour les déplacements de faible longueur, à l'usage des modes alternatifs et à l'augmentation du taux d'occupation des véhicules motorisés ;
- Définir une politique de stationnement incitant à la réduction de l'usage de la voiture ;
- Organiser la métropole apaisée ;
- Agir non seulement sur les infrastructures mais aussi sur les comportements.

L'opération de la ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier, en promouvant le développement urbain autour de la gare TGV et TER de Bordeaux, en créant une offre diversifiée de logements, tertiaires et activités pour réduire les déplacements, en offrant une place importante aux transports en commun en site propre et aux modes doux et enfin en prônant la mutualisation du stationnement, permet une déclinaison territoriale des orientations mobilités métropolitaines.

1.4.5. Servitudes

Les Servitudes d'Utilité Publique (SUP) représentent des charges existant de plein droit sur des immeubles (bâtiments ou terrains) ayant pour effet de limiter, voire d'interdire l'exercice des droits des propriétaires sur ces immeubles ou d'imposer la réalisation de travaux.

Les SUP s'imposent au PLU et au zonage conformément aux dispositions des articles L.126-1 et R.123-14 du code de l'urbanisme.

Au droit de la ZAC, de nombreuses servitudes sont présentes :

- Servitude T1 : zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux voies de chemin de fer ;
- Servitude PT1 : protection des transmissions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques ;
- Servitude PT2 : protection des transmissions radioélectriques contre les obstacles ;
- Servitude I3 : canalisations de transport et de distribution de gaz ;
- Servitude I6 : mines et carrières ;
- Servitude EL3 : halage et marchepied ;
- Servitude EL7 : alignement ;
- Servitude AC1/AC2 : périmètres de protection des Monuments Historiques.

AC1 / AC2 : Servitudes de protection des monuments historiques

Dès qu'un monument a fait l'objet d'un classement ou d'une inscription sur l'inventaire, il est institué pour sa protection et sa mise en valeur un périmètre de visibilité de 500 mètres dans lequel tout immeuble nu ou bâti visible du monument protégé ou en même temps que lui est frappé de la servitude des « abords ».

Dans ces zones, le permis de construire ne pourra être délivré qu'avec l'accord du ministre chargé des monuments historiques et des sites ou de son délégué ou de l'autorité mentionnée dans le décret instituant la zone de protection.

EL3 : Servitudes relatives aux cours d'eaux et lacs domaniaux

Cette servitude impose l'obligation pour les riverains des fleuves et rivières inscrits de réserver le libre passage des animaux et véhicules assurant la traction des bateaux, ainsi que la circulation et les manœuvres des personnes effectuant des transports par voie d'eau ou assurant la conduite des trains de bois de flottage, et ce, sur une largeur de 7,80 m.

Il est interdit pour les riverains, de planter des arbres ou de clore par haie autrement qu'à une distance de 9,75 m du côté où les bateaux se tirent sur de 3,25 m sur le bord où il n'existe pas de chemin de halage.

Il est interdit d'extraire sans autorisation à moins de 11,70 m de la limite des berges des rivières domaniales ou des bords des canaux domaniaux, des terres, sables, et autres matériaux.

EL7 : servitudes d'alignement

Les plans d'alignement fixent la limite de séparation des voies publiques et des propriétés privées, portent attribution immédiate, dès leur publication, du sol des propriétés non bâties à la voie publique et frappent de servitude de reculement et d'interdiction de travaux confortatifs les propriétés bâties ou closes de murs (immeubles en saillie).

Le PLUi comportait des servitudes EL7 au droit des rues Jean Descas, Cazaubon et des Résiniers, incompatibles avec la restructuration d'ensemble du quartier Avant gare. Ces servitudes, ainsi que d'autres servitudes EL7 dans le quartier Corto Maltese Paludate (au droit des opérations dites Guyart et Amétis) ont été supprimées dans le cadre d'une procédure propre menée par le Pôle Territorial de Bordeaux (mise à jour du PLU) conclues par des trois arrêtés municipaux en date du 25 août 2020.

13 : Canalisations de transport et de distribution de gaz.

Cette servitude limite l'utilisation du sol comme suit :

- Obligation pour les propriétaires de s'abstenir de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation des ouvrages ;
- A ne procéder à aucune modification de profil de terrain, construction, plantation d'arbres, ni à aucune façon culturale descendant (en principe) à plus de 0,40 mètre de profondeur dans la bande de servitude (qui varie de 4 à 10 m).

Le recensement des réseaux existants réalisé en 2009 indique que les canalisations de gaz longeant la Garonne sont abandonnées. Cependant, la servitude est toujours en vigueur.

16 : Servitudes relatives aux mines et carrières

Cette servitude impose :

- L'obligation pour le propriétaire de réserver le libre passage des agents de la surveillance et de l'entretien des matériels ainsi que le passage des engins nécessaires à cet effet ;
- L'obligation pour les propriétaires ou leurs ayants droit de s'abstenir de nuire au bon fonctionnement, à l'entretien, à la conservation des matériels ;
- L'obligation pour les propriétaires de laisser le titulaire de l'autorisation d'occupation d'occuper les terrains autorisés.

PT1 : Protection des transmissions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques

Ces servitudes visent à protéger la qualité des émissions et des réceptions des radars, stations de radiorepérage et autres équipements radioélectriques.

Le plan des servitudes PT1 indique, autour des centres de réception, les différentes zones de protection radioélectrique (ZP sur le plan). Les centres de réception sont classés en 3 catégories. Selon leur catégorie, leur zone de protection s'étend sur 200 (3^e catégorie), 1 500 (2^e catégorie) ou 3 000 m (1^{ère} catégorie) autour du centre de réception. Des zones de garde radioélectrique (ZG sur le plan), où les contraintes réglementaires sont plus lourdes que dans les zones de protection, sont instituées à l'intérieur des zones de protection des centres de 2^{ème} et 1^{ère} catégorie.

Le périmètre de la ZAC est concerné uniquement par les zones de protection (ZP).

Les zones de protection interdisent aux propriétaires et usagers d'installations électriques de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour ces appareils un degré de gravité compatible avec l'exploitation du centre.

PT2 : Protection des transmissions radioélectriques contre les obstacles

Comme la servitude précédente, la servitude PT2 vise la protection de la qualité de la transmission et réception des ondes radioélectriques.

Le plan des servitudes PT2 indique, autour des centres d'émission et de réception ou entre des centres assurant une liaison radioélectrique sur ondes de fréquence supérieure à 30 MHz, différentes zones de servitudes :

- Autour des centres émetteurs et récepteurs, autour des stations de radiorepérage et radionavigation : la zone primaire de dégagement (ZP) qui s'étend sur 200 m autour du centre ou sur 400 m pour les installations radiogoniométriques ou de sécurité aéronautique, et la zone secondaire de dégagement (ZS) qui couvre de quelques degrés à 360 autour des stations de radiorepérage et de radionavigation et sur une distance de 5 000 mètres depuis ces centres ou de 2 000 m pour les autres centres ;
- entre des centres assurant une liaison radioélectrique sur ondes de fréquence supérieure à 30 MHz : zone spéciale de dégagement (SD) d'une largeur approximative de 500 m.

Le périmètre de la ZAC est concerné par les zones ZP et ZS.

Dans la zone primaire, il est interdit de créer des excavations artificielles (pour les stations de sécurité aéronautique), de créer tout ouvrage métallique fixe ou mobile, des étendues d'eau ou de liquide de toute nature ayant pour résultat de perturber le fonctionnement du centre (pour les stations de sécurité aéronautique et les centres radiogoniométriques).

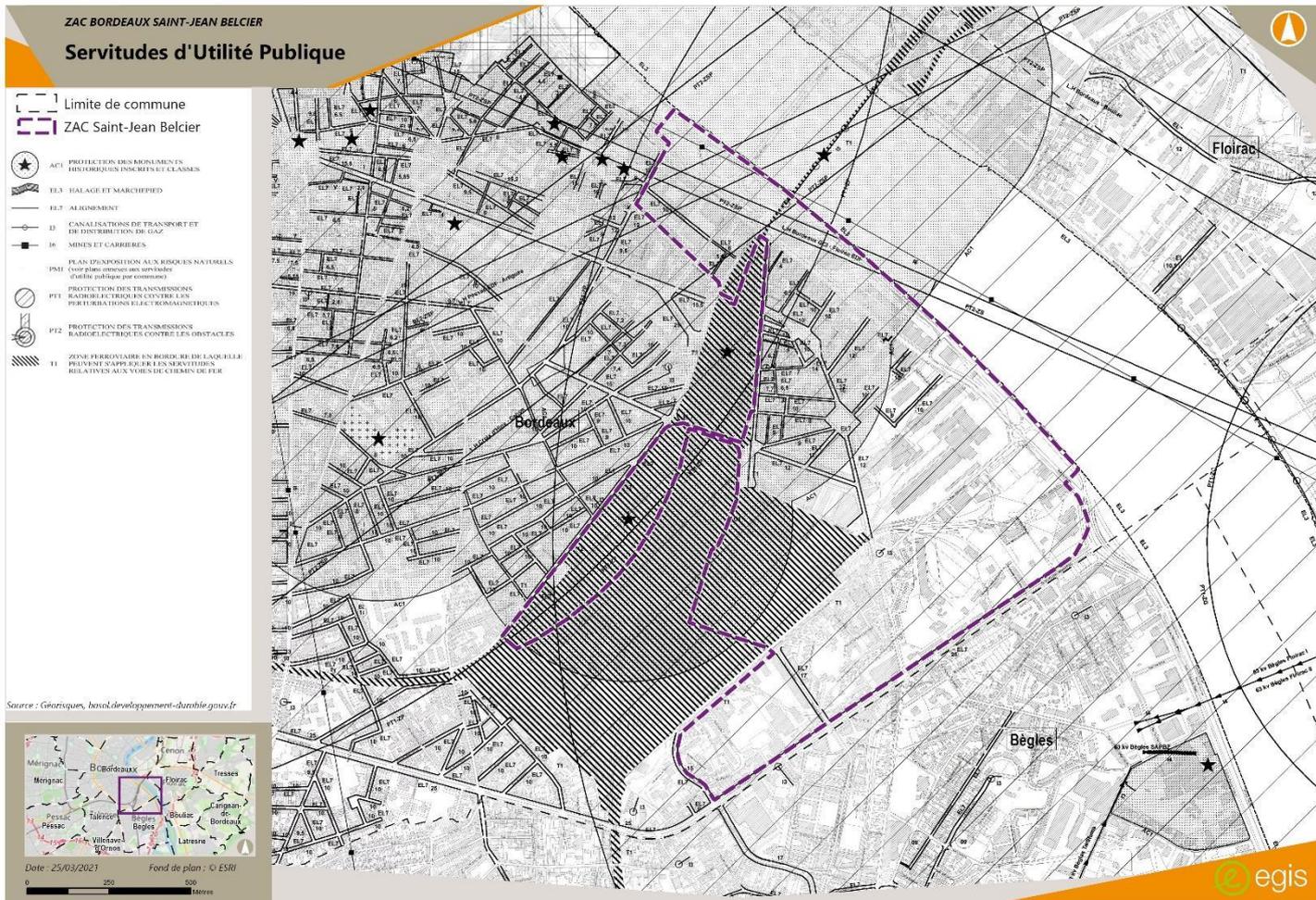
Dans les zones primaires et secondaires et de dégagement, la hauteur des obstacles est limitée. En général, le décret propre à chaque centre renvoie aux cotes fixées par le plan qui lui est annexé.

T1 : Servitudes relatives aux chemins de fer

Cette servitude concerne :

- Les alignements ;
- L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation ;
- La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés ;
- Le mode d'exploitation des mines, carrières et sablières.

Le projet de ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier tient compte des servitudes qui s'imposent au projet.



Plan des servitudes d'utilité publique concernant la ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier