Communauté urbaine de Bordeaux

Propositions d'aménagement

Synthèse des réflexions

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

11/01/2010

provisoire | étape | définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1 quai Armand Lalande BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

Synthèse des réflexions menées au cours de l'année 2009 qui visent à stabiliser les objectifs en termes :
- de développement du quartier pour l'accueil de nouvelles entreprises industrielles (extension nord) ;
- de renforcement d'une polarité Éco-campus autour de la gare tram-train à partir du centre de services ;
- de restructuration du quartier pour une plus grande diversité fonctionnelle et une optimisation du foncier.

Equipe projet

Chef de projet : Pierre Lascabettes, architecte urbaniste

Equipe projet :
Jamila Tkoub, architecte urbaniste
David Haudiquet, paysagiste

Avec la participation de Emilie Vacher, architecte urbaniste

Sommaire

1 | Rappel des enjeux

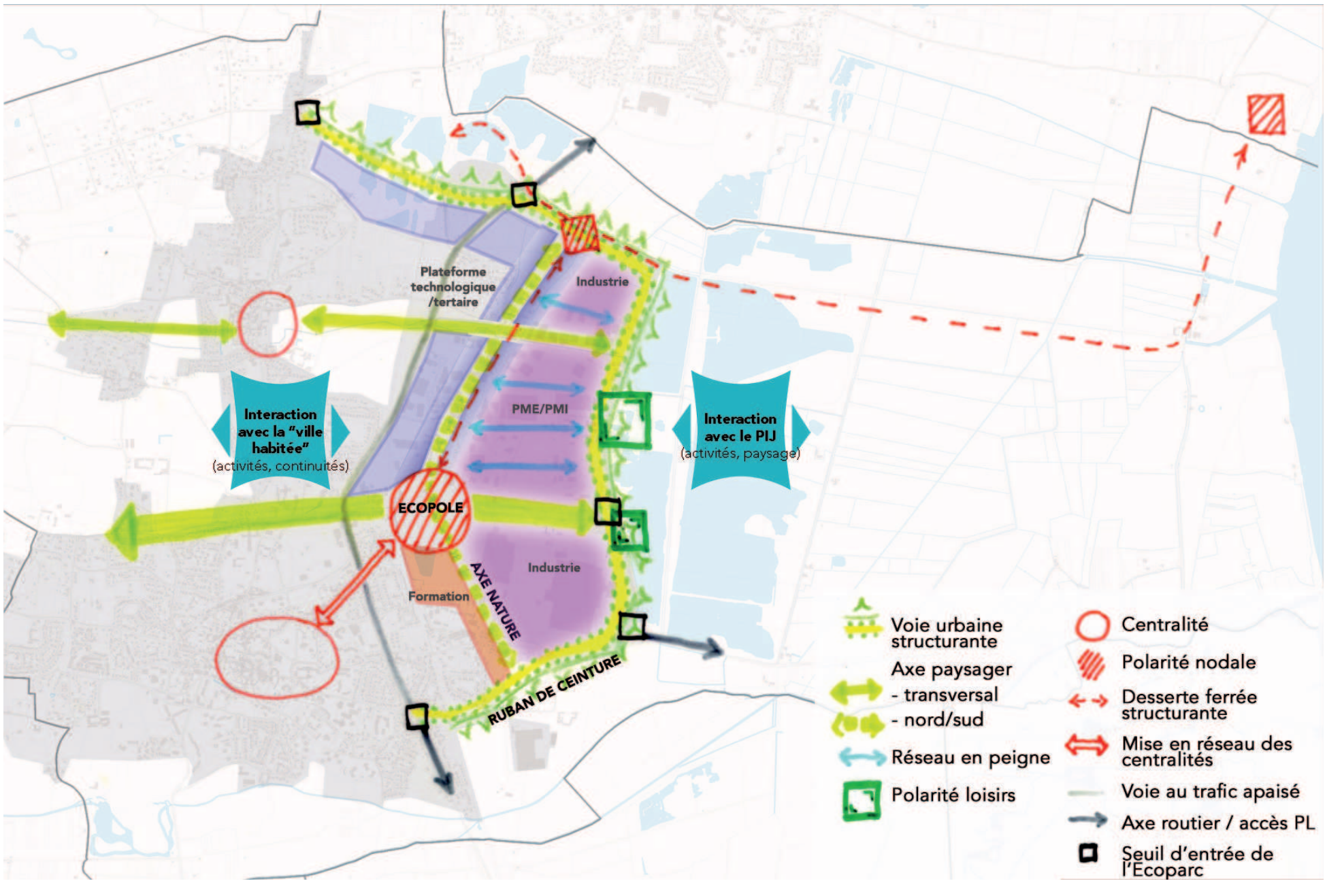
2 | Accessibilité et desserte du quartier

3 | Le quartier de la gare de Blanquefort

4 | Plans de synthèse des propositions

1 | Rappel des enjeux

Ecoparc - Schéma d'orientations urbaines



1 | Rappel des enjeux

1.1 | Le site en trois points clé

1 - Un enjeu paysager : l'Écoparc comme composante du parc intercommunal des Jalles

- continuité des espaces publics
- traitement lisible de la limite urbaine
- gestion des eaux pluviales et prise en compte des cours d'eau

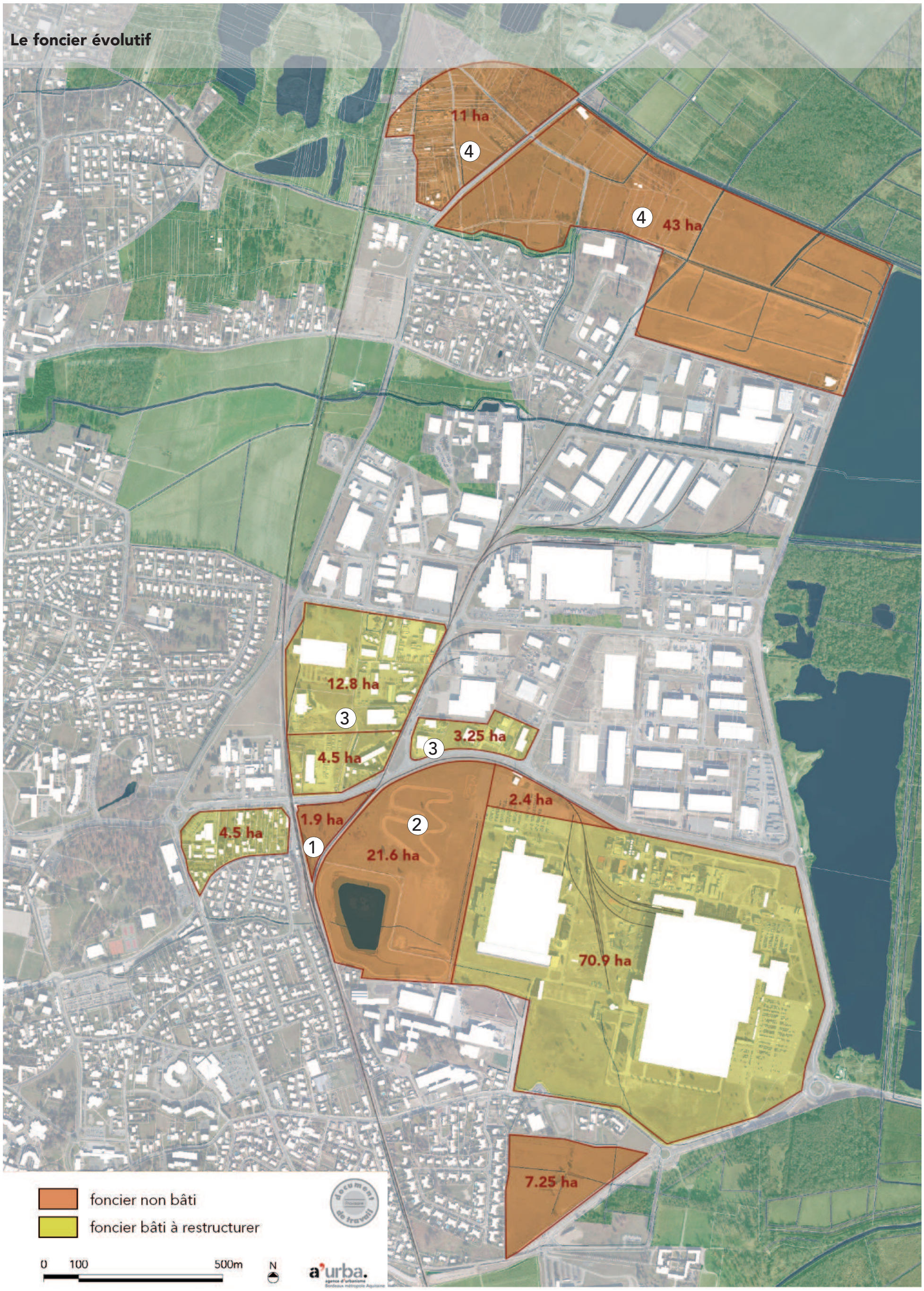
2 - Un enjeu urbain : l'Écoparc en interface avec la ville habitée

- développement de la mixité et de la diversité fonctionnelle
- renforcement des liens entre les deux territoires
- mise à distance et gestion des nuisances

3 - Un enjeu transport : l'Écoparc accessible en transports en commun et par fret ferroviaire

- densification urbaine autour des gares de transport en commun
- gestion de l'intermodalité VP, tram, train et 2 roues
- accessibilité ferrée au port de Grattequina

Le foncier évolutif



1 | Rappel des enjeux

1.2 | Les éléments de projet

1 - Acquisition du «triangle Ford» (1,9 ha)

- pôle intermodal gare - parc relais
- pôle de service - centre de ressources
- fonctions complémentaires (commerces, bureaux, logements...)

2 - Évolution et restructuration de la parcelle FORD-FAI et du bassin d'orage CUB (24 ha)

- activités tertiaires - locaux d'activités
- extension du pôle de services aux entreprises et aux salariés
- autres fonctions complémentaires autour du bassin d'orage

3 - Ensemble foncier à restructurer (environ 17 ha)

- desserte interne
- activités mixtes (PME-PMI, tertiaire...)

4 - Extension nord (environ 54 ha)

- implantations industrielles
- activités tertiaires - locaux d'activités
- traitement de la limite urbaine

5 - Réaménagement et création d'espaces publics

- Rue Duvert
- rues Charcot - Fleurenne
- rue Saint-Exupery - déviation de Caychac

1.3 | Les spécificités programmatiques

1 - Un espace à caractère industriel

- de nombreuses implantations industrielles en place
- des tailles de bâtiments en lien avec l'échelle du site

2 - Une accessibilité à des modes de transport diversifiés

- accès routier depuis la rocade
- desserte ferrée du site
- proximité du port fluvial de Grattequina

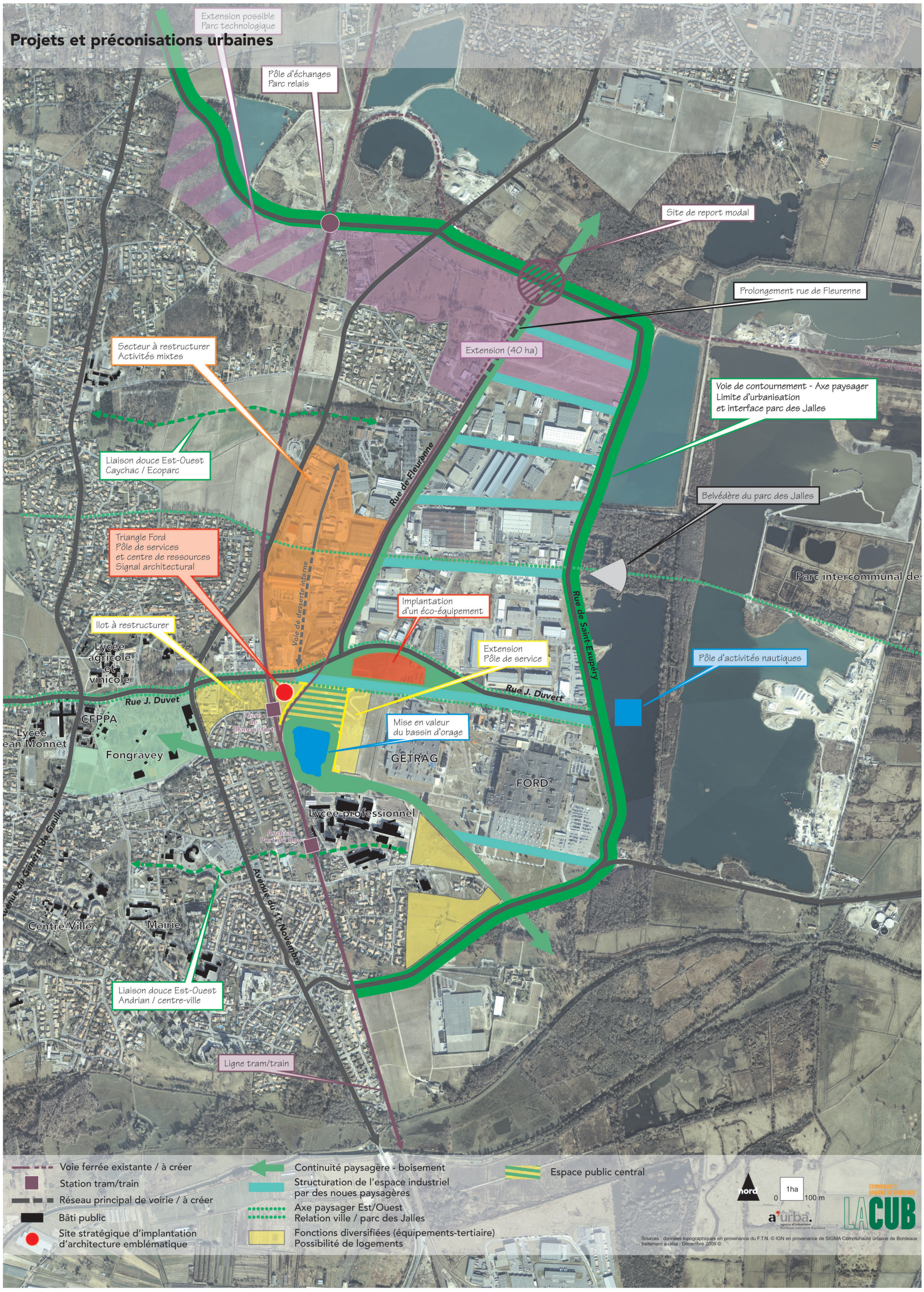
3 - Une proximité d'équipements existants ou futurs

- le lycée du Bâtiment
- projet d'implantation d'un pôle de services et d'un centre de ressources
- développement d'un centre de quartier «ECO-CAMPUS»

4 - Émergence de nouvelles filières économiques d'éco-construction et d'énergies renouvelables

5 - Un territoire de marais où domine la présence de l'eau

Projets et préconisations urbaines



1 | Rappel des enjeux

1.4 | Projets et préconisations urbaines

(Document d'étape élaboré en mars 2009)

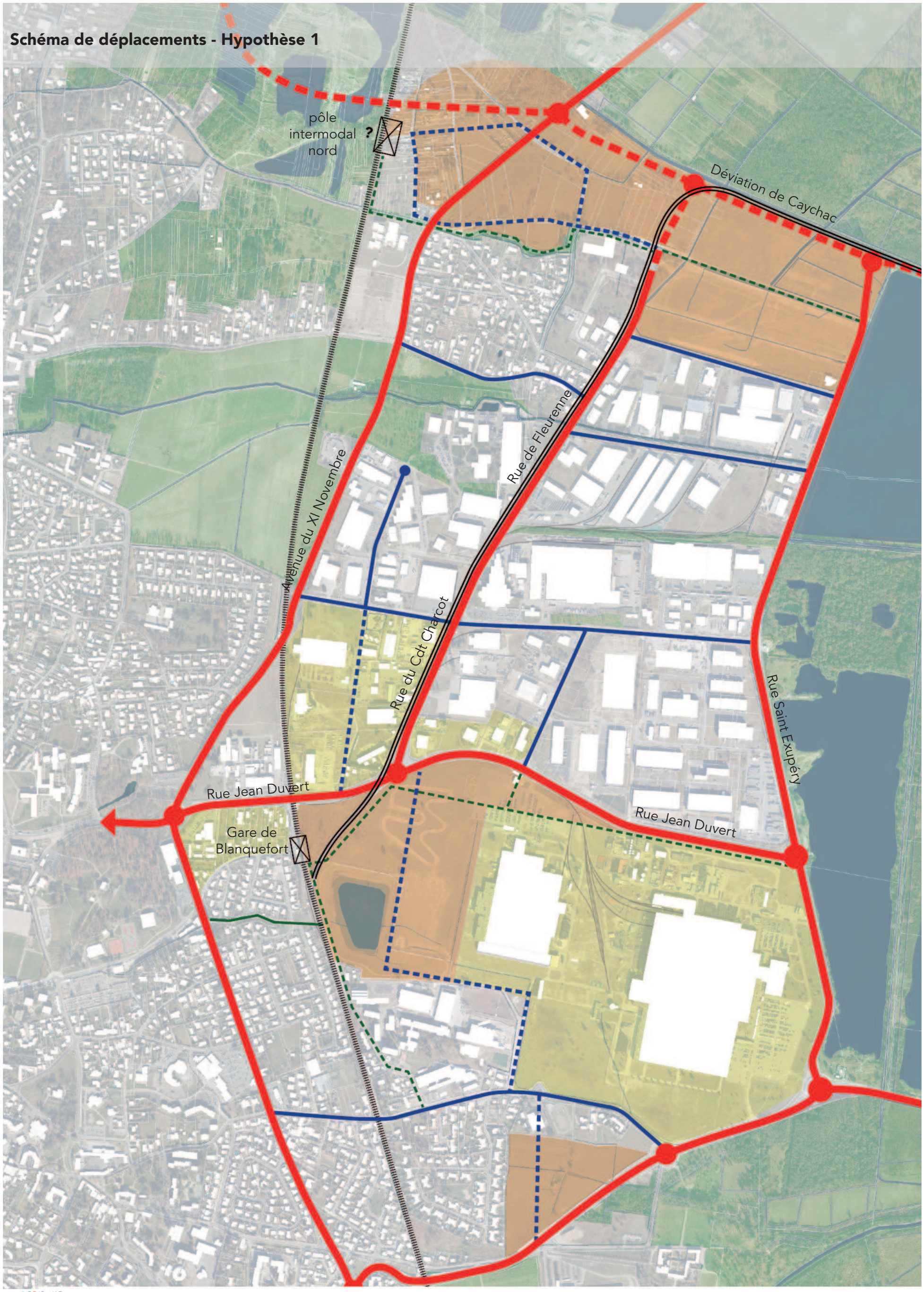
Principes d'aménagement de l'Écoparc

1 - Espaces publics, voirie
- aménager la voie de contournement (rue Saint-Exupéry et déviation de Caychac) en voie urbaine (50 km/h) L'interface avec le parc des Jalles et le traitement de la limite urbaine constitué par un axe paysager de circulations douces ceinturant le quartier ;
- affirmer le statut d'axes structurants à la rue Duvert et aux rues Charcot-Fleurenne par un aménagement spécifique mettant l'accent sur la continuité végétale ;
- favoriser les déplacements doux (piétons, 2 roues) : - relation avec le parc des Jalles
  - liaison Écoparc / ville
  - liaison interne vers la gare ;
- renforcer le maillage interne du quartier (prolongement rue Fleurenne, rue François Coli...) ;
- développer une gestion urbaine durable (gestion de l'eau et de l'énergie, écologie urbaine...) ;
- prolonger la desserte ferrée du quartier et développer l'accessibilité au port de Grattequina

2 - Aménagement urbain
- développer une polarité urbaine à proximité de la gare tram-train de Blanquefort (pôle de services, centre de ressources...) ;
- valoriser le foncier sous-occupé afin de restructurer le quartier et d'optimiser l'occupation ;
- diversifier les fonctions (tertaire, équipements et logements) et autour du pôle intermodal, en interface avec la ville habitée ;
- développer un second pôle intermodal/parc relais, au nord du quartier, à l'articulation entre la déviation de Caychac et la voie ferrée : - desserte en transport en commun du nord du quartier ;
  - limitation du trafic automobiles dans la ville ;
- organiser l'extension nord du quartier pour des fonctions industrielles et des activités mixtes (PME-PMI, tertiaire, artisanat...)

2 | Accessibilité et desserte du quartier

Schéma de déplacements - Hypothèse 1



2 | Accessibilité et desserte du quartier

2.1 | Schéma de déplacements - hypothèse 1

1 - Schéma de voirie

• Achèvement et mise en valeur d'une armature principal intégrant :
- la voie de contournement de la zone marque la limite urbaine et l'interface avec les espaces naturels. Le tracé s'appuie sur les emplacements réservés du PLU. Elle ne doit en aucun cas constituer une coupure et assurer la relation avec le parc parc intercommunal des Jalles pour les déplacements doux ;
- la rue Duvert, constitue le lien transversal majeur entre la ville, Ecoparc et les espaces naturels. Son caractère structurant doit être affirmé en valorisant notamment les circulations douces et les continuités paysagères ;
- la rue Charcot / Fleurenne constitue la voie de distribution nord du quartier, se connectant, à terme, directement sur la voie de contournement nord (déviation de Caychac). Prolongement du réseau ferré-fret afin de desservir l'extension nord du quartier.

• Renforcement du réseau secondaire, au travers notamment du foncier à restructurer ou à bâtir

2 - Transports en commun et intermodalité

• Renforcement du pôle intermodal gare de Blanquefort (tram-train, parc relais, liaisons douces).
• Rabattement de lignes de bus vers la gare et boucles de transports en commun adaptés pour desservir l'Écoparc
• Localisation d'un second pôle intermodal, à terme, en limite nord du quartier :
- améliorer la desserte de l'Écoparc et des quartiers nord de la ville ;
- capter le flux automobile dès la sortie de la déviation afin de limiter le trafic routier dans la ville.

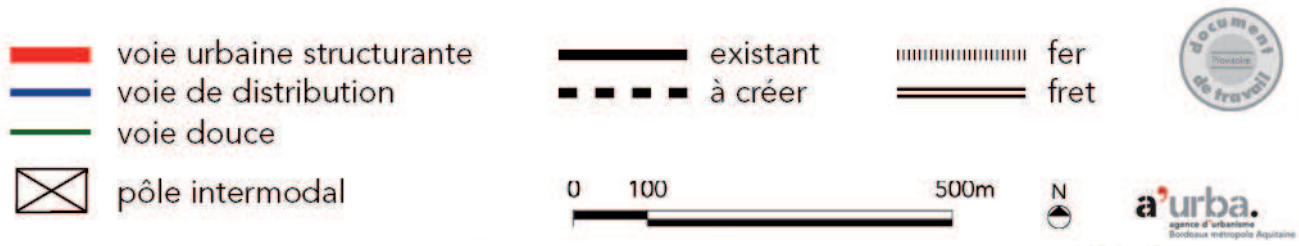
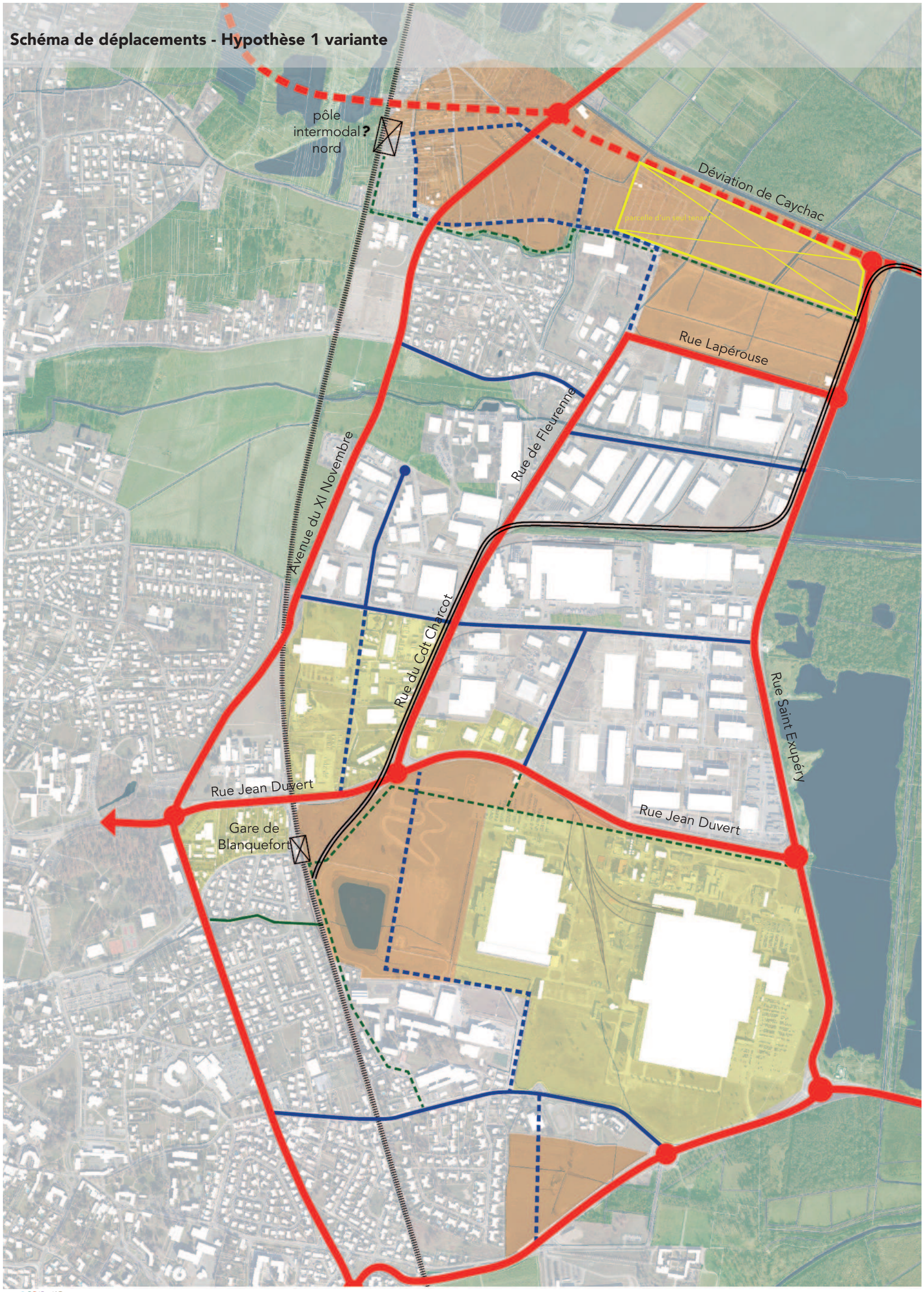


Schéma de déplacements - Hypothèse 1 variante



2 | Accessibilité et desserte du quartier

2.1 | Schéma de déplacements - hypothèse 1 (variante)

La variante concerne le réseau interne du schéma de voirie

Compte-tenu de la nécessité de préserver un ensemble foncier d'un seul tenant, au nord du quartier, modification du tracé de la voie de distribution nord, Charcot-Fleurenne, qui se prolonge par la rue Lapérouse vers la rue Saint-Exupéry.

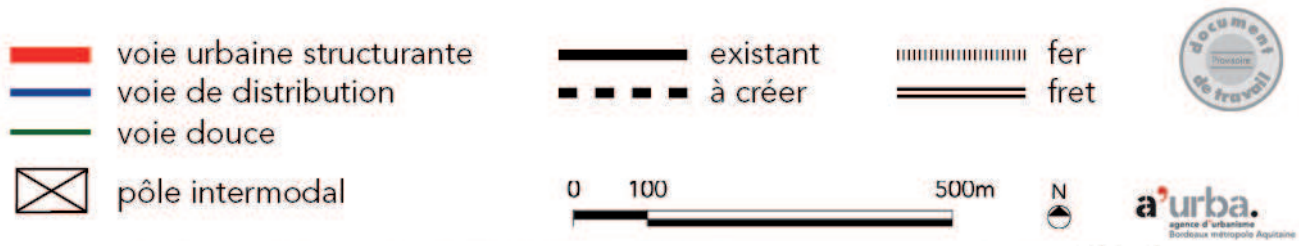
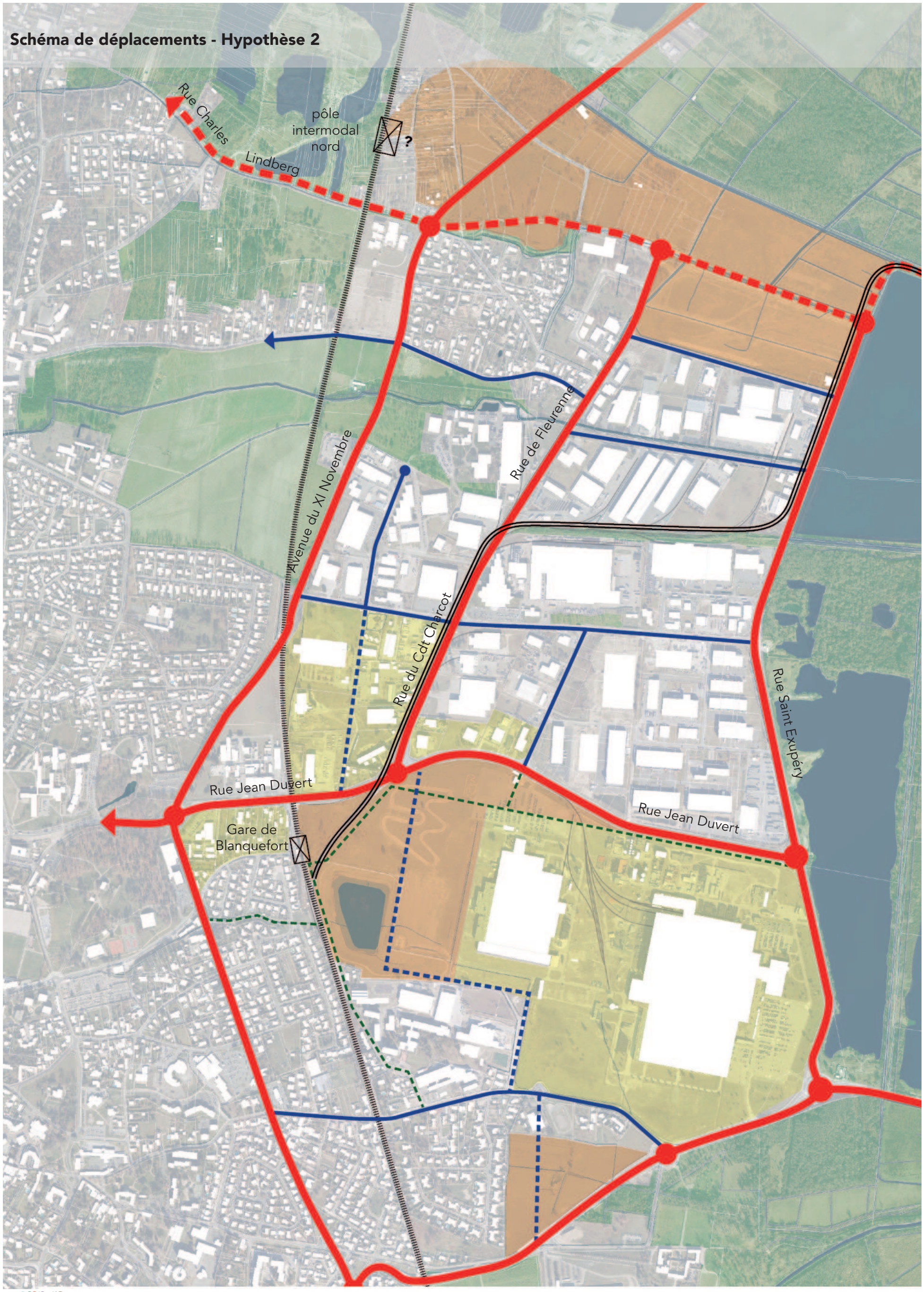


Schéma de déplacements - Hypothèse 2



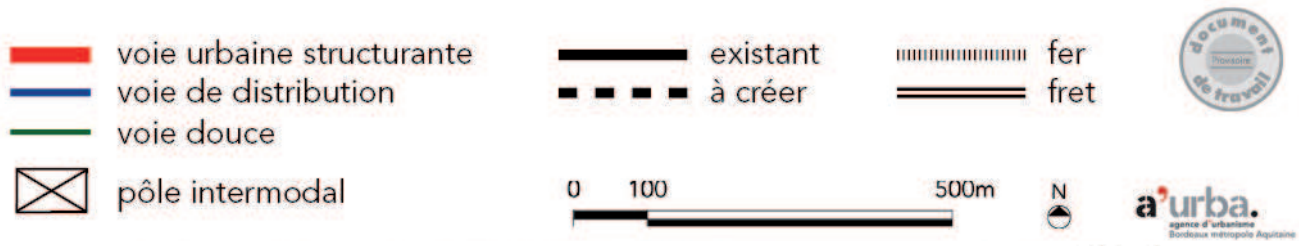
2 | Accessibilité et desserte du quartier

2.1 | Schéma de déplacements - hypothèse 2

Modification du tracé de la déviation de Caychac (par rapport à l'emplacement réservé actuel) par le réaménagement de tracés existants et prolongeant la rue Charles Lindbergh

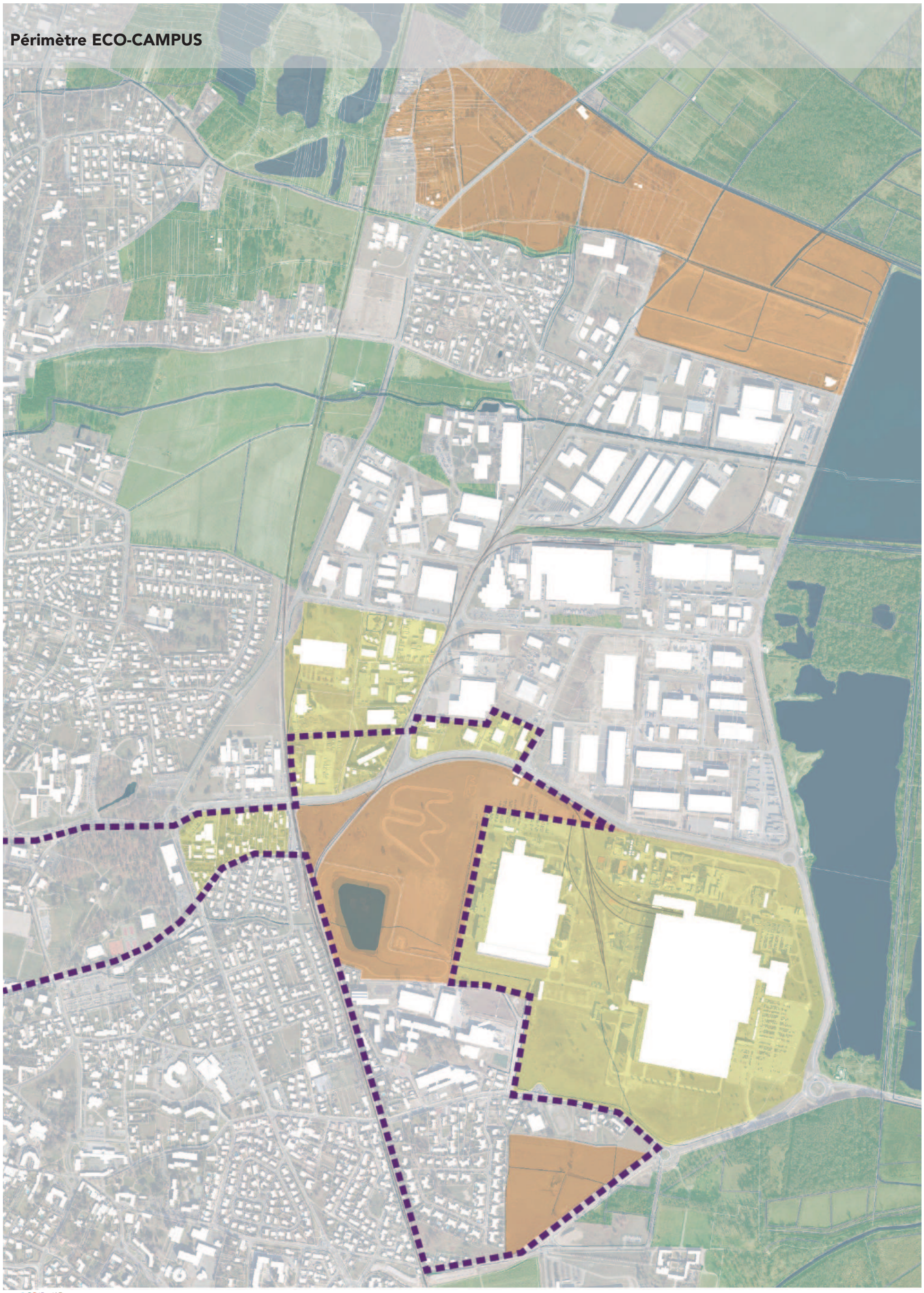
Principal intérêt, un impact environnemental et un coût de l'infrastructure moindres :

- la voie de contournement devient aussi voie de distribution de l'extension nord d'Écoparc ;
- réseau secondaire limité ;
- maillage principal plus lisible.



3 | Le quartier de la gare de Blanquefort

Périmètre ECO-CAMPUS



3 | Le quartier de la gare de Blanquefort

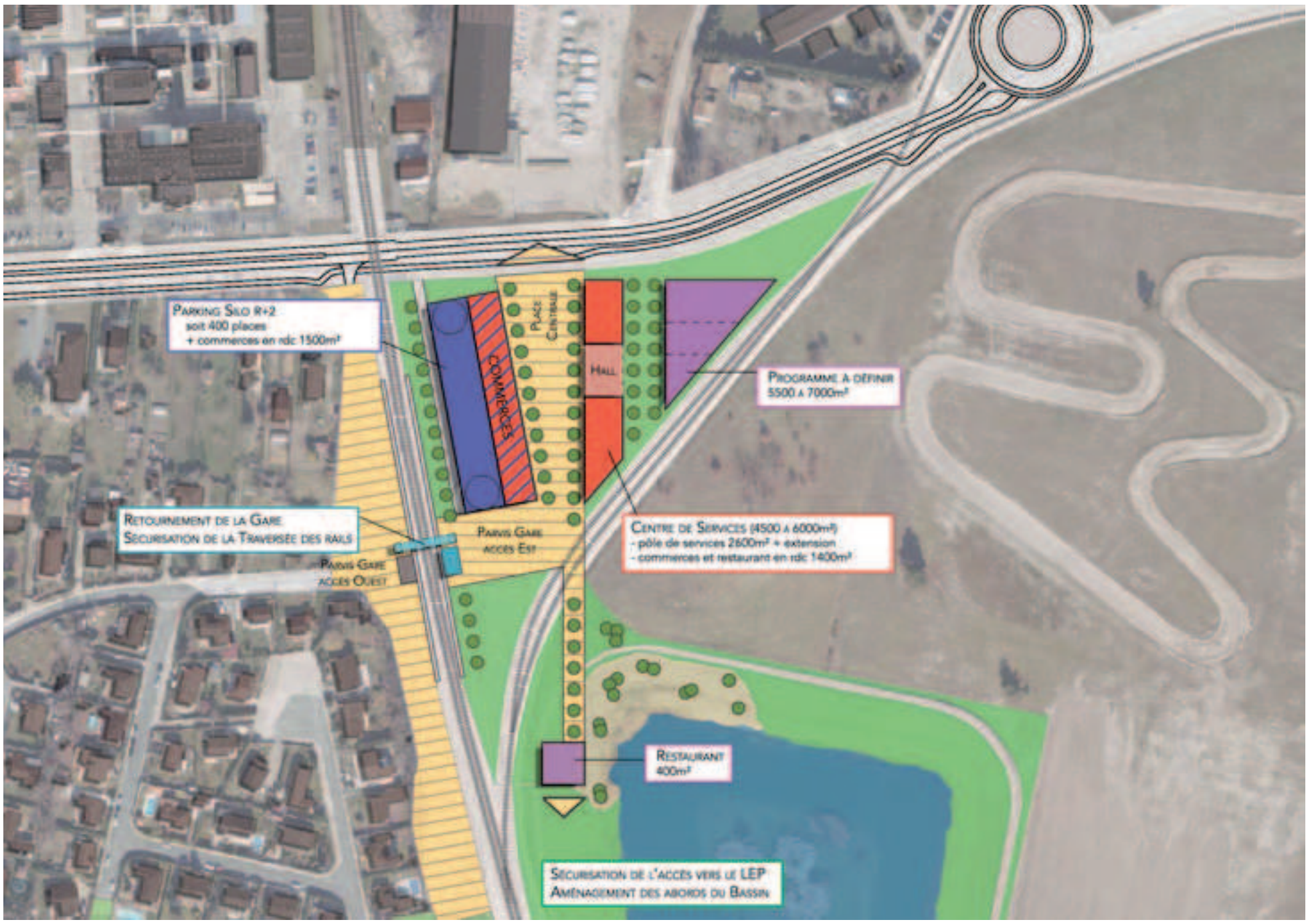
2.1 | Les enjeux urbains

- Constituer la vitrine économique du quartier

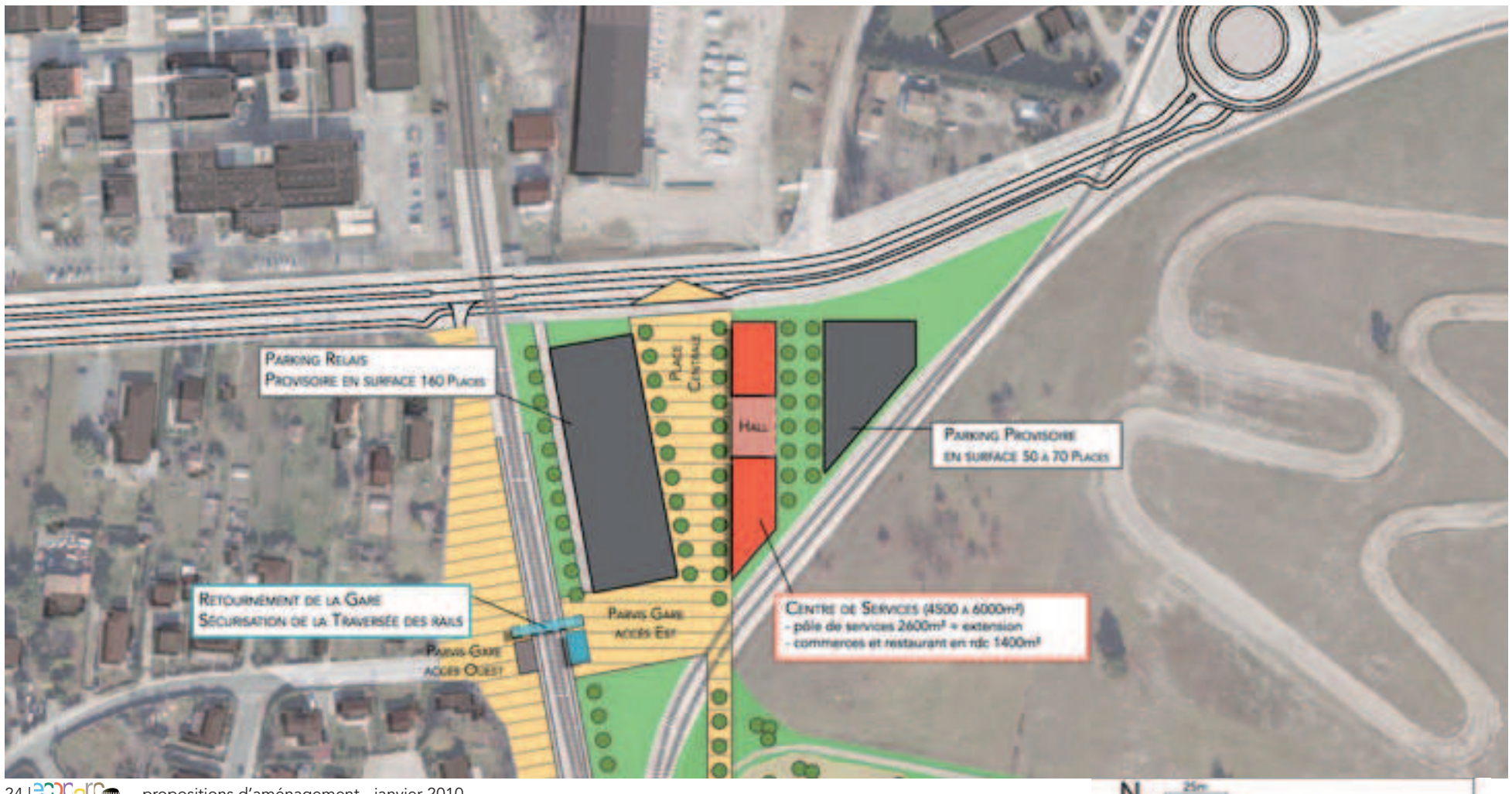
- Conforter la densité et la mixité fonctionnelle à proximité de la gare (rayon de 500 m)

- Développer une polarité urbaine articulée autour des services et des équipements

Le pôle de services et de ressources - schéma d'aménagement du «triangle Ford»



Le pôle de services et de ressources - première phase d'aménagement



3 | Le quartier de la gare de Blanquefort

2.2 | Le «triangle Ford»

Parcelle triangulaire (en cours d'acquisition par la CUB) d'une superficie de 1,8 hectares environ délimitée :
- au nord, par la rue Duvert ;
- à l'ouest, par la voie ferrée ;
- au sud-est, par la ligne de fret.

Eléments programmatiques à intégrer :
- retournement de la gare à l'est de la voie ferrée pour améliorer l'accès ;
- implantation d'un parc relais pouvant atteindre à terme 400 places ;
- implantation du centre de services d'une surface estimée à 2 600 m² (programme à définir) et son extension à terme ;
- intégration de commerces et de services.

Orientations urbanistiques :
- constituer un ensemble architectural dense, à proximité de la gare, accueillant des fonctions diversifiées ;
- prévoir un phasage possible de l'opération ;
- créer un espace public central, support d'animation et d'échange, articulant la gare et la rue Duvert, sur lequel s'ouvriront les commerces et les services ;
- ménager une liaison piétonne vers le lycée technique ;
- envisager l'extension ultérieure du quartier vers l'est (au-delà de la voie ferrée-fret) ;
- optimiser les besoin en stationnement (mutualisation des programmes) ;
- créer un signal architectural.

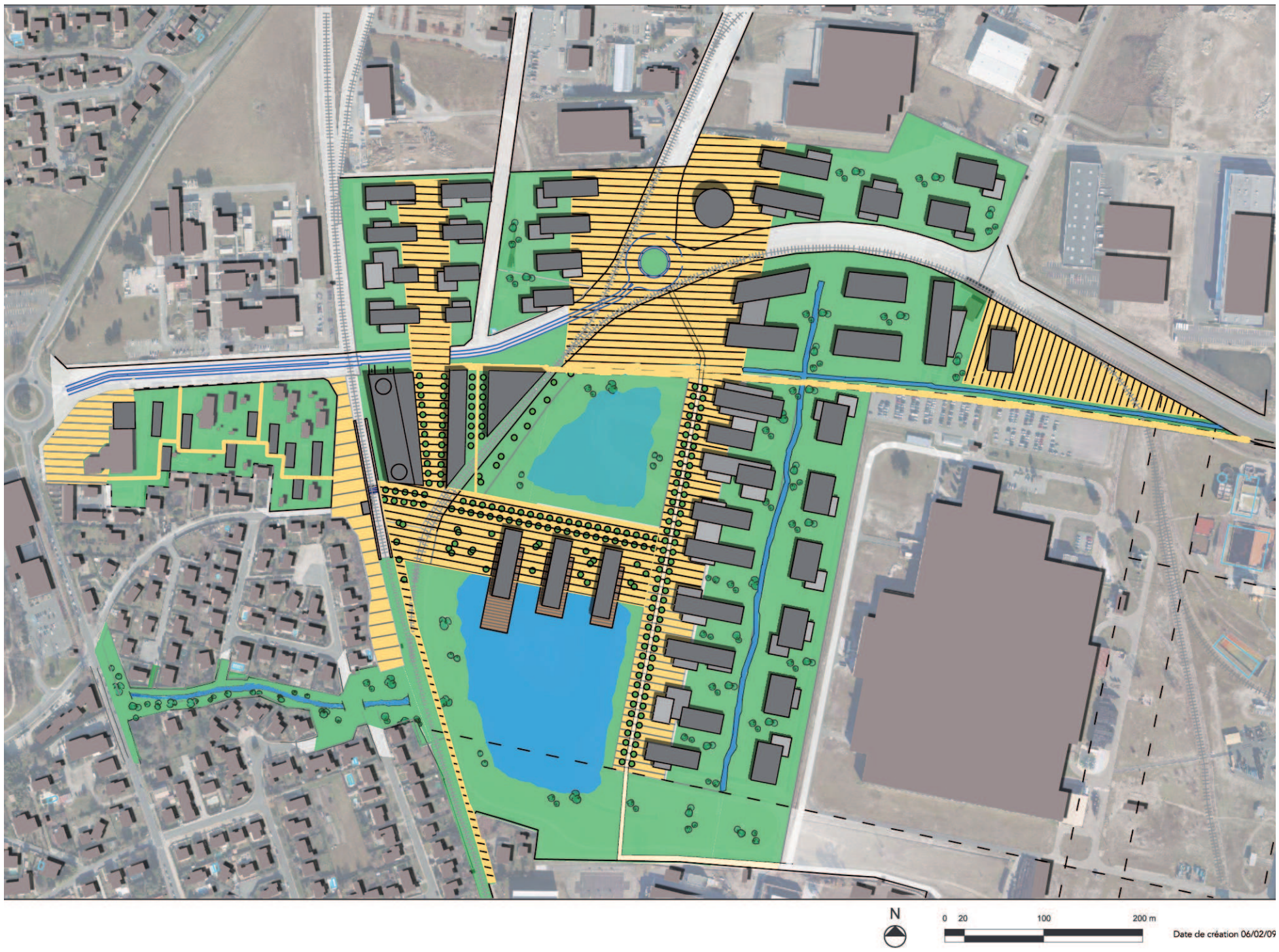
Propositions :
- 1re phase :
  - réalisation du centre de service 2 600 m² et 1 400 m² de commerces et services en RDC (restaurant, show- room...). L'extension centre de services pourra atteindre à terme 4 500 à 6 000 m²)
  - réalisation d'un parking relais de surface offrant 160 places de stationnement ;
  - retournement vers l'est de l'accès gare ;
  - création d'un espace public central.

- 2e phase :
  - réalisation d'un programme complémentaire à l'est (équipement, résidence hôtelière...) d'une surface de 5 000 à 7 000 m², intégrant les besoins en stationnement au RDC de l'ensemble des programmes immobiliers.

- 3e phase :
  - réalisation d'un parc relais en silo (400 places) et implantation de 1 500 m² de commerces en RDC, ouverts sur la place centrale.

La SHON totale constructible, proposée à terme, se situe entre 12 000 m² et 15 000 m².

Schéma illustratif du projet d'aménagement ECO-CAMPUS à terme



ECO-CAMPUS, images de référence

3 | Le quartier de la gare de Blanquefort

2.3 | Hypothèses de développement de l'Éco-campus

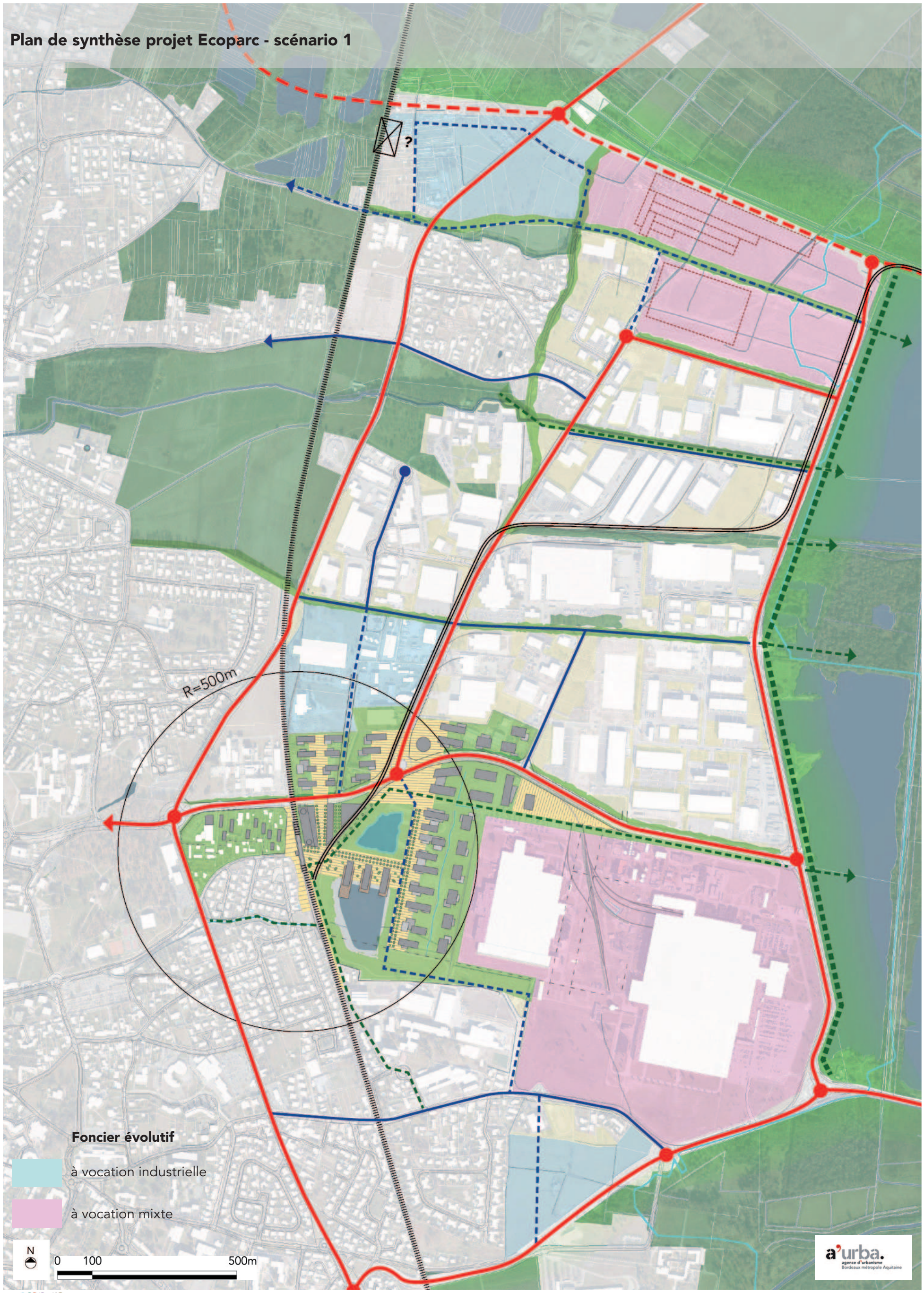
Foncier concerné
- parcelle clôturée du bassin d'orage, propriété de la CUB, situé au sud du «triangle Ford», le long de la voie ferrée ;
- foncier propriété de Ford, prolongeant le «triangle Ford» à l'est de la voie ferrée-fret ;
- Parcelles à restructurer situées au nord de la rue Duvert ;
- Îlot du «Lidl» situé entre la voie ferrée et l'avenue du 11 Novembre, le long de la rue Duvert.

Superficie totale 36 ha environ

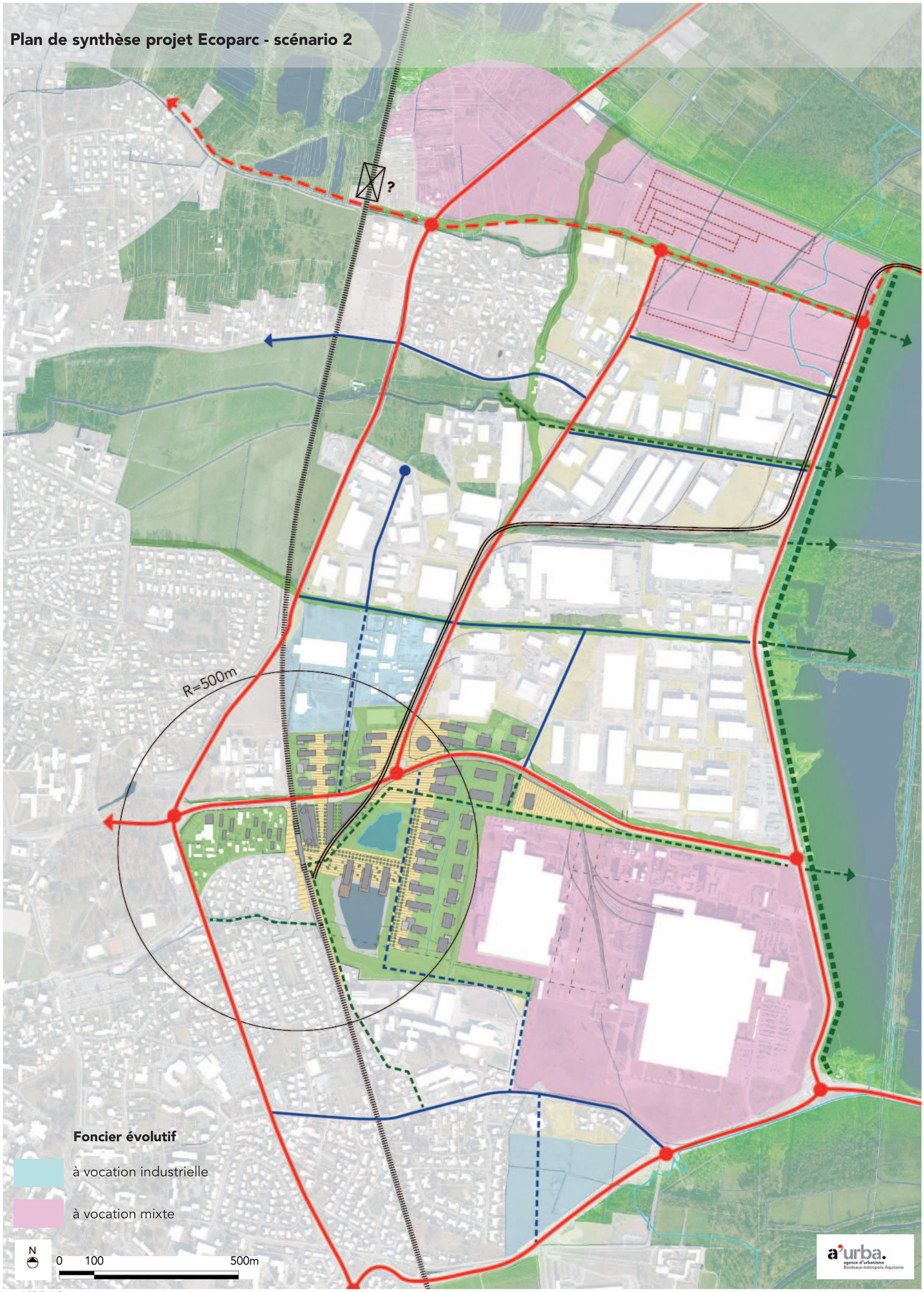
Orientations urbanistiques
- renforcement de la polarité du centre de service par des activités mixtes (tertiaire, logements, équipements, services...) ;
- valorisation du site par un aménagement paysager (végétal et eau) de qualité, mise en valeur du bassin d'orage ;
- SHON constructible de 30 000 à 40 000 m².

4 | Plans de synthèse des propositions

Plan de synthèse projet Ecoparc - scénario 1



Plan de synthèse projet Ecoparc - scénario 2



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | janvier 2010