

Communauté urbaine de Bordeaux



Lormont - Quai Carriet

Cahier des prescriptions urbaines, paysagères et architecturales

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

10/2010

provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org



Équipe projet

Chef de projet
Marie-Pierre Barré

Équipe projet
Pierre Lascabettes
Thierry Bucau

Avec la collaboration de
Joëlle Martineau

Objet de l'étude

A la demande des services opérationnels de la communauté urbaine (DDOA), l'agence d'urbanisme a été missionnée pour définir les principes d'aménagement du site du quai Carriet. Cette démarche a pour but de préciser les fondements d'un projet d'aménagement durable, respectueux de son environnement et limitant les impacts environnementaux. Le projet proposé dans l'étude doit être considéré comme l'illustration d'un aménagement possible. Il permet d'évaluer la capacité théorique du site dans la perspective d'une majoration de la densité offerte par le règlement d'urbanisme en vigueur sur le secteur.



Sommaire

1 | Le contexte urbain du projet

- 1.1 Un environnement futur à anticiper
 - 1.1.1 Un contexte urbain en pleine évolution
 - 1.1.2 Une opportunité court terme à inscrire dans le long terme
- 1.2 Un site contraint mais un environnement d'exception
- 1.3 Une programmation urbaine ambitieuse

2 | Les objectifs et les options de cadrage

- 2.1 Les grands objectifs partagés
- 2.2 Les options de cadrage
- 2.3 Le schéma des déplacements tous modes

3 | Le programme d'aménagement

- 3.1 Les orientations urbaines
- 3.2 Le programme de référence
- 3.3 Le phasage
- 3.4 Le programme détaillé de la phase 1

4 | Illustrations d'un aménagement envisageable à terme

5 | Les suites à donner

Synthèse



Cette étude marque une nouvelle étape dans les réflexions menées sur le secteur depuis 2007 (projet de territoire du GIP GPV, étude urbaine de Laurent Fagart, laboratoire d'aménagement durable). L'aménagement du site du quai Carriet s'inscrit dans la poursuite des opérations de reconquête urbaine des quartiers le long de la Garonne.

La situation urbaine du quai Carriet oblige à la plus grande rigueur afin d'offrir un cadre de vie de qualité à ses futurs habitants et usagers. Le site très contraint par la présence d'infrastructures et par les nuisances induites par sa vocation actuelle offre pourtant un environnement d'exception. Entre coteau et Garonne, à proximité des grands itinéraires d'agglomération, le site de projet possède un réel potentiel à valoriser. Identifié comme un site de projet majeur du cœur d'agglomération, il constitue une opportunité court terme à inscrire dans le long terme.

En effet, de part sa situation urbaine centrale, son accroche à la Garonne et sa proximité des grandes infrastructures, une programmation spécifique d'échelle d'agglomération et métropolitaine peut y être envisagée à terme.

L'enjeu réside donc dans la construction progressive d'un projet qui doit à la fois créer à court terme une vraie vie de quartier préservée des contraintes actuelles et anticiper des transformations futures en offrant une programmation urbaine flexible susceptible de répondre à des besoins aujourd'hui non identifiables.

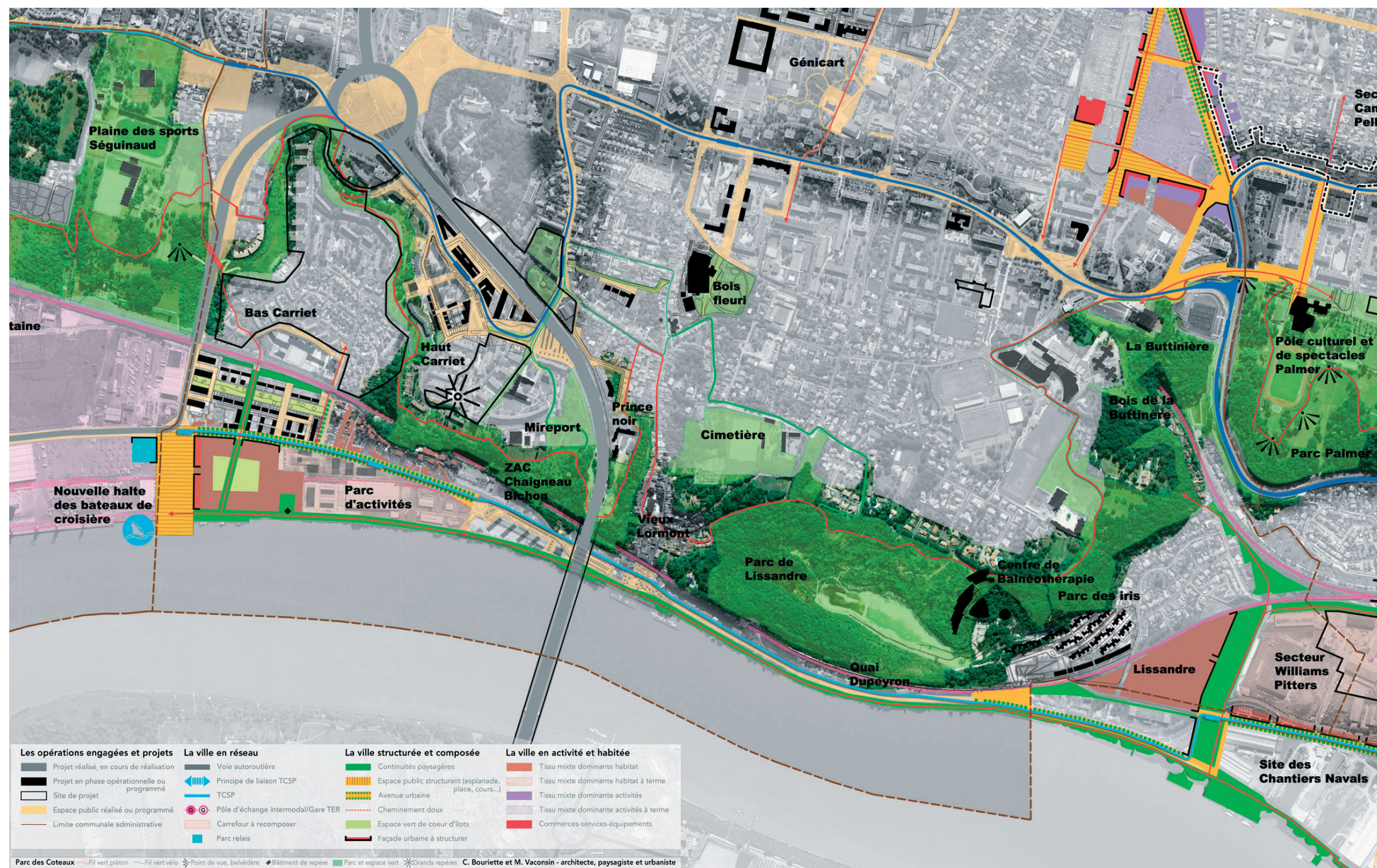
Le projet développé dans cette étude constitue une base de travail. Il permet de figer les principes fondamentaux, garant de la réussite du projet et constituant une base de négociation avec les futurs opérateurs urbains.

Ces principes sont traduits sous la forme d'un schéma d'orientation pour le secteur. L'énoncé des contraintes techniques, urbaines et architecturales débouche sur une série de prescriptions et de recommandations à inscrire dans le document d'urbanisme afin d'encadrer les aménagements futurs.



1 | Le contexte urbain du projet

Extrait plan guide GPV - Projet de territoire 2008 - 2018 - Septembre 2007



1 | Le contexte urbain du projet

1.1 | Un environnement futur à anticiper

1.1.1 | Un contexte urbain en pleine évolution

L'environnement du projet peut paraître particulièrement « difficile » et contraint pour développer un programme résidentiel. La vocation actuelle de ce site d'activités d'entrée de ville est d'ores et déjà largement interrogé dans le projet urbain de la ville de Lormont. La volonté communale de poursuivre le renouvellement urbain des quartiers le long de la Garonne jusqu'en limite de la commune est forte. Les premières transformations réussies autour de l'aménagement des espaces publics du centre bourg, de la reconquête du fleuve, et de l'aménagement de la ZAC Chaigneau Bichon illustrent parfaitement cette dynamique. Le changement d'image du secteur ainsi engagé constitue un axe fondamental de développement urbain pour la commune.

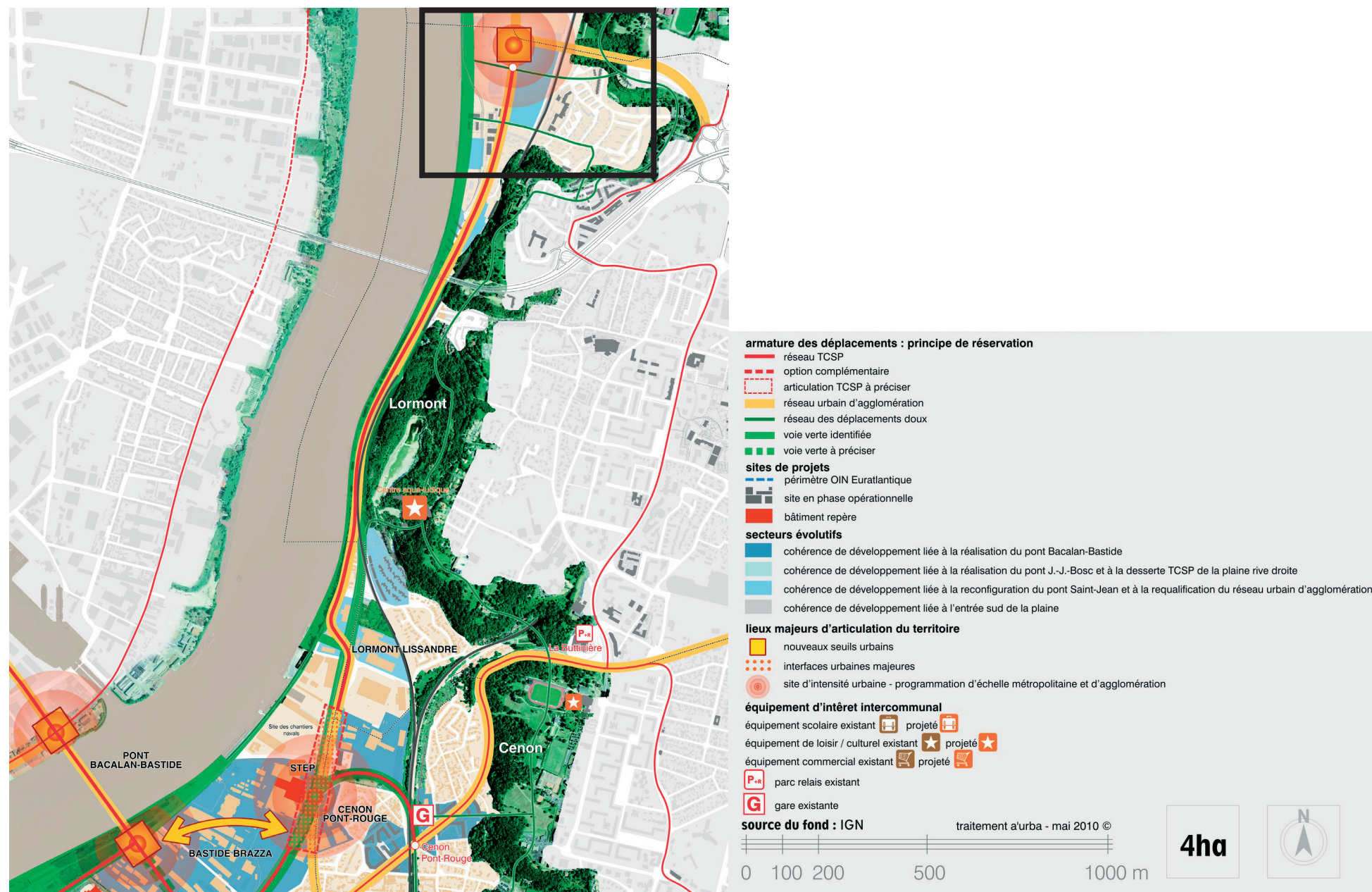
Le projet urbain inscrit dans la continuité des opérations de renouvellement urbain en cours sur la partie haute de la commune anticipe la vocation de ce secteur à terme.

Les réflexions sur l'aménagement du quartier doivent de ce fait prendre en compte une double temporalité :

- celle de la viabilité d'un projet à court terme qui sera inscrit dans l'environnement actuel et qui oblige à une grande rigueur dans la fabrication d'un cadre de vie de qualité à offrir aux futurs habitants ;
- et celle de l'anticipation des transformations de ce territoire, avec un certain niveau d'incertitudes qui oblige à fabriquer un projet « souple » dont la programmation pourra s'adapter en fonction des besoins futurs.



Extrait du Plan de référence Plaine de Garonne Rive droite - mai 2010



1.1.2 | Une opportunité court terme à inscrire dans le long terme.

La projection à long terme de l'évolution du secteur, traduite dans le projet de territoire du GPV dès 2007 s'appuie sur quatre principaux enjeux :

- Etirer la ville mixte et de proximité (activités, logements, commerces, services, équipements) jusqu'aux limites de la commune, aux abords du carrefour de la côte de Garonne ;
- Créer une desserte TCSP sur le quai Carriet afin de relier efficacement les quartiers le long de la Garonne au cœur de l'agglomération ;
- Réserver un espace susceptible d'accueillir à terme un pôle intermodal (TCSP, navette fluviale, parc relais) au débouché de la côte de Garonne ;
- Reconquérir progressivement les berges du fleuve (continuité du parc des berges) et mettre en relation ce nouvel espace de promenade avec le parc des coteaux en réservant des continuités paysagères au cœur des nouveaux quartiers.

Au delà du changement de vocation et d'image du secteur à terme, le projet de nouveau quartier doit donc anticiper des transformations progressives. L'ambition affichée par la commune dans son projet urbain peut trouver des réponses provisoires sur le site.

La nécessité d'offrir aux nouveaux habitants une offre de services complémentaire à ceux du centre bourg pour répondre aux enjeux de mixité fonctionnelle peut trouver une traduction dans la flexibilité de la conception des rez-de-chaussée des futurs ensembles immobiliers.

- Une programmation urbaine flexible

Une programmation urbaine flexible du quartier devra prendre en compte les évolutions futures et les renversements potentiels du marché immobilier en intégrant dès la conception un phasage du projet et/ou une adaptabilité de certains bâtiments pouvant ainsi répondre à l'accueil de fonctions autres que résidentielles. Des réservations pour des équipements publics ou privés de proximité peuvent également être envisagées même si la commune n'identifie pas de besoins à ce jour.

- Une desserte performante en TCSP

La volonté de desservir à terme l'ensemble du bas Lormont par une ligne de transport en commun performante Nord-Sud longeant la Garonne peut d'ores et déjà être anticipée. A court terme, l'amélioration de la desserte du secteur par le quai peut être réalisée en profitant du gabarit du quai qui autorise un aménagement provisoire permettant d'accueillir un bus en site propre.

- Une mise en réseau des parcs d'agglomération

La reconquête progressive des berges de Garonne et la mise en valeur du parc des coteaux constituent un enjeu fort pour les communes de la rive droite. La mise en synergie de ces deux grands espaces publics d'agglomération est prise en compte dans l'ensemble des projets sur la plaine de Garonne. Le quartier du quai Carriet doit s'inscrire dans cette démarche de continuité verte et intégrer dans la conception des espaces extérieurs un espace ouvert au public permettant de connecter les quartiers du haut Carriet au fleuve.

Vue oblique du site aujourd'hui et photos le long de la voie ferrée



1 | Le contexte urbain du projet

1.2 | Un site contraint mais un environnement d'exception

L'environnement actuel du quai Carriet offre une image industrielle liée au port et à la proximité des grandes infrastructures.

Les nuisances liées à cette situation urbaine doivent être intégrées en amont du projet dans un objectif de limitation des impacts environnementaux (impacts phoniques, visuels, ...).

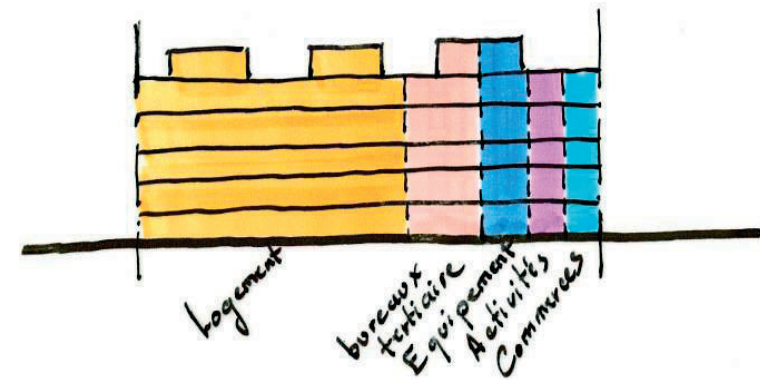
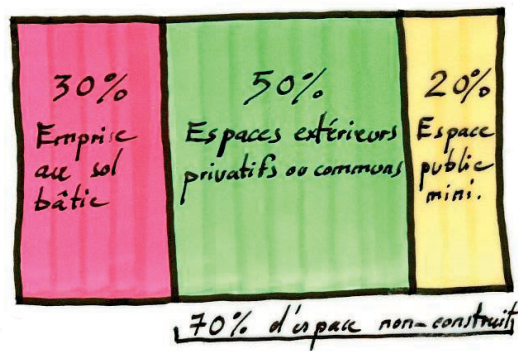
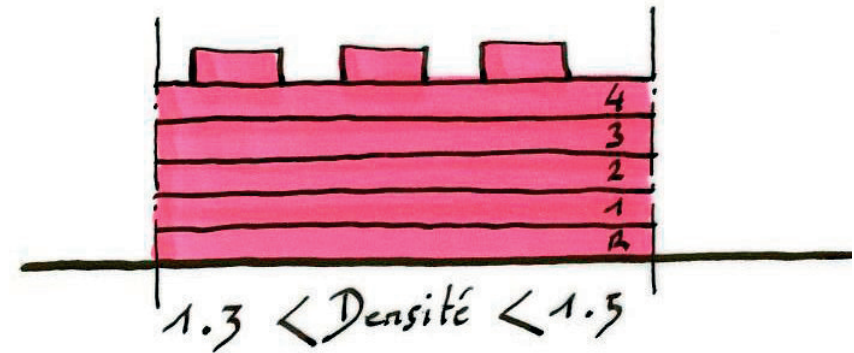
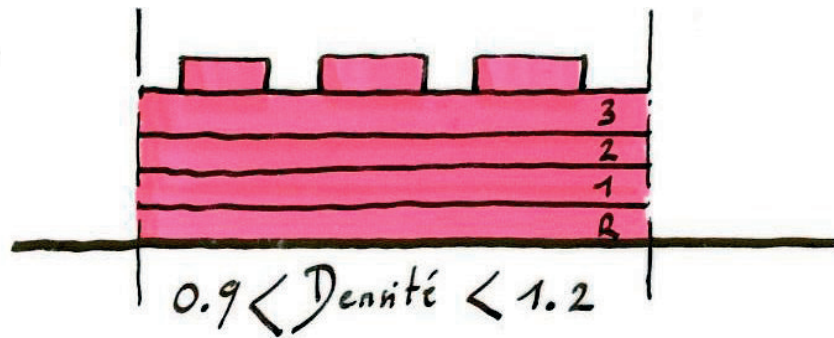
La logique de phasage de l'opération devra intégrer ces contraintes afin de créer un cadre de vie « temporaire » de qualité pour les futurs habitants.

Le site du quai Carriet offre cependant un cadre d'exception à exploiter pour attirer de nouveaux habitants. La proximité du fleuve et du coteau constitue un écrin naturel exceptionnel à valoriser dès la première phase du projet. Ainsi, tirer parti des vues vers l'ouest, constitue un axe de projet fort. Les variations de hauteur et l'implantation des bâtiments peuvent ainsi permettre d'optimiser le rapport aux grands espaces naturels.

L'adresse urbaine que symbolise le quai est également un atout non négligeable.

Un aménagement plus urbain de la section concernée, intégrant notamment une desserte bus en site propre, devra rapidement être engagé pour valoriser cet effet d'adresse.

Illustrations des principes programmatiques



1 | Le contexte urbain du projet

1.3 | Une programmation urbaine ambitieuse

Le site du quai Carriet, par sa situation urbaine centrale, fait partie intégrante du cœur de l'agglomération. Les ambitions d'accueil de population sur le territoire central de l'agglomération compte tenu des objectifs de maintenir son positionnement et de s'inscrire dans une perspective d'évolution (projet d'agglomération millionnaire exprimé notamment à travers les objectifs du ScoT) obligent à augmenter sensiblement les capacités de construction. La superficie de l'îlot (5,68 ha) comme sa géométrie simple permettent d'envisager une capacité constructible importante répondant aux objectifs de l'agglomération de recentrage urbain et d'attractivité métropolitaine (accueil d'emplois et de population).

- **La capacité d'accueil du site de projet au regard du PLU (zonage UDM) :**

Environ 48 000 m² de SHON, qui peuvent se décomposer comme suit :

- 28 000 m² SHON logement, soit environ 360 logements ;
- 19 200 m² SHON pour assurer une diversité fonctionnelle.

Cette capacité devra être majorée de 30 % environ pour répondre aux objectifs communautaires d'accueil de population.

Ainsi, la capacité théorique du site de projet à terme se situe autour de 62 000 m² SHON :

- 37 600 m² SHON logement, soit environ 470 logements ;
- 25 000 m² SHON diversité fonctionnelle.

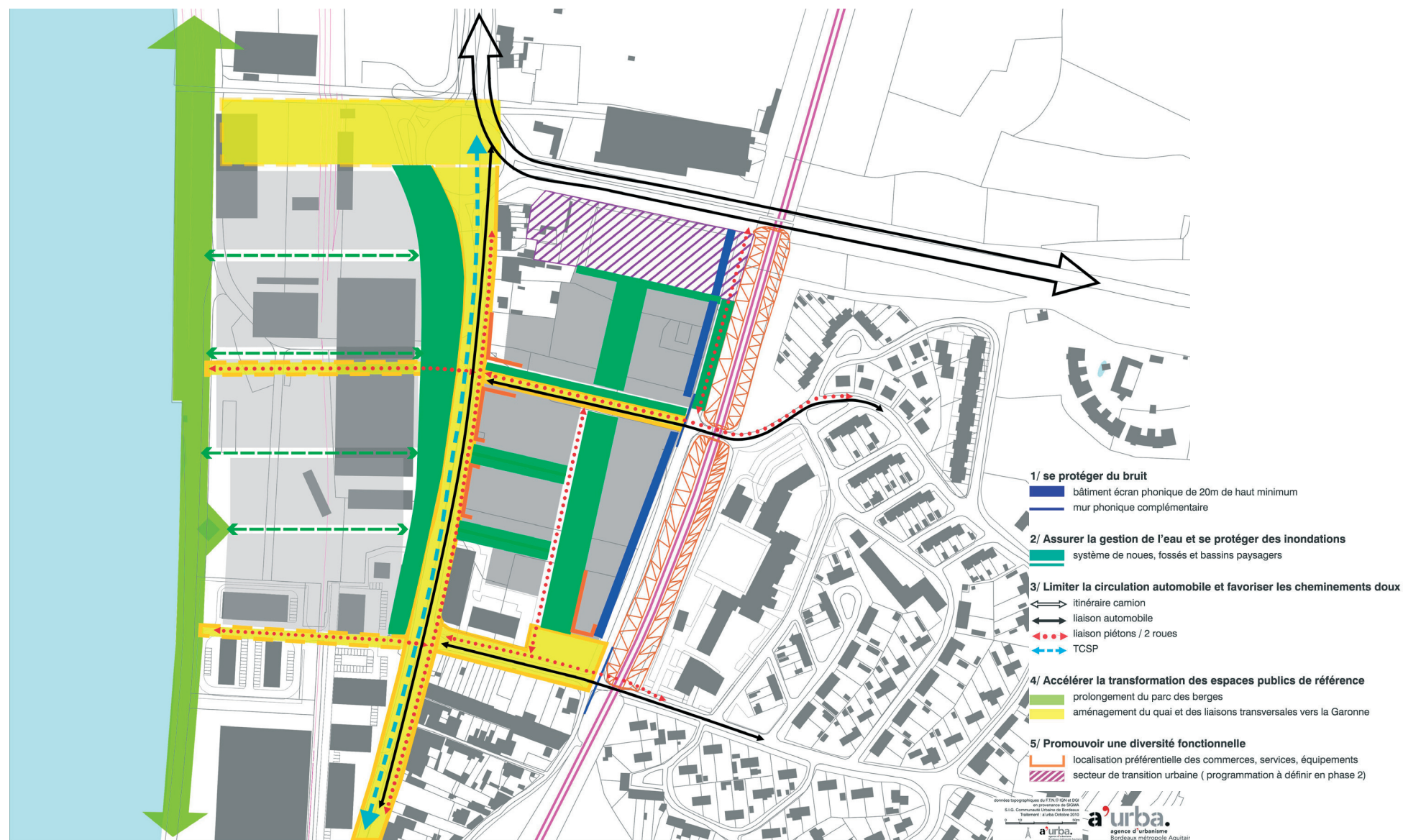
Cette hypothèse de densité et de ventilation programmatique n'illustre qu'un objectif quantitatif vers lequel il conviendrait de tendre.

Le contexte du quai Carriet, les contraintes du phasage préciseront l'enveloppe capable du site.



2 | Les objectifs et les options de cadrage

Les objectifs d'aménagement



2 | Les objectifs et les options de cadrage

2.1 | Les grands objectifs partagés

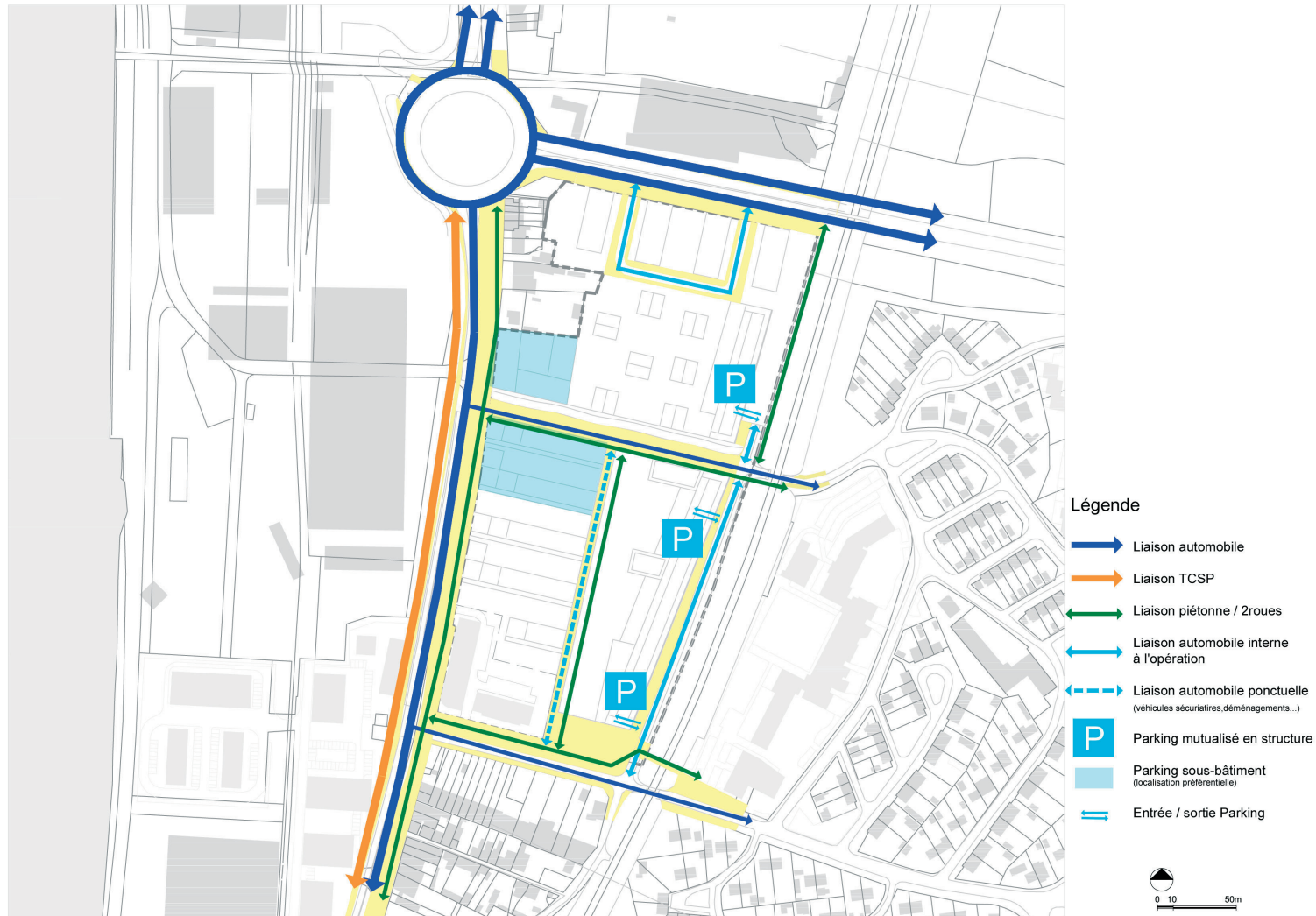
- S'inscrire dans le projet urbain de la Ville de Lormont de reconquête des bords de Garonne.
- Imaginer un projet d'ensemble à long terme compatible avec une mise en œuvre échelonnée dans le temps.
- Réduire les contraintes identifiées sur le site et tirer profit au maximum de ses atouts.
- Promouvoir une diversité fonctionnelle et une mixité résidentielle afin de créer une vraie vie de quartier et de diversifier l'offre résidentielle.
- Proposer des modes d'habiter innovants afin d'attirer des populations nouvelles.
- Intégrer le nouveau quartier dans son environnement proche et le relier à la ville.

2.2 | Les options de cadrage

- Considérer la réponse aux nuisances phoniques de la voie ferrée comme préalable indispensable à la mise en œuvre du projet.
- Intégrer comme préalable au projet d'aménagement la gestion de l'eau et des inondations.
- Proposer un programme « flexible » anticipant l'évolution future du secteur.
- Imaginer un phasage « intelligent » de l'opération dans l'espace et dans le temps permettant d'adapter le programme aux transformations futures des quartiers.
- Composer le quartier autour d'un paysage intérieur valorisant respectueux de l'identité verte de la rive droite et intégrant les objectifs d'aménagement durable.
- Limiter au maximum l'accessibilité automobile à l'intérieur des îlots résidentiels.
- Favoriser les cheminements doux à l'intérieur du quartier et vers les principaux centres d'intérêt à proximité.
- Aménager les interfaces avec les sites d'activités existants afin de limiter les nuisances (accès, desserte, bruit...) et d'intégrer positivement le nouveau quartier dans son environnement immédiat (vues, intimité...).
- Profiter de l'aménagement du quartier pour anticiper et accélérer la transformation des espaces publics de référence (quai, berges, côte de Garonne...).
- Privilégier une offre de logements en accession (accession libre, accession sociale, location-accession...) pour répondre à la demande et proposer une offre de logements diversifiée sur un secteur déjà largement « pourvu » en offre sociale locative.
- Promouvoir une diversité fonctionnelle pour animer le quartier.

2 | Les objectifs et les options de cadrage

2.3 | Le schéma des déplacements tous modes





3 | Le programme d'aménagement

3 | Le programme d'aménagement

3.1 | Les orientations urbaines

L'aménagement du site du quartier du quai Carriet répond à un double enjeu :

- un site d'échelle d'agglomération situé en entrée de ville profitant d'une adresse urbaine lisible et bien raccordé aux grands itinéraires d'agglomération, lui conférant une position d'interface entre différents territoires ;
- un site d'échelle de proximité permettant la fabrication d'un quartier susceptible d'offrir un cadre de vie de qualité aux futurs habitants et usagers.

Cette double vocation interpelle le programme à deux niveaux :

- proposer une programmation différenciée, adaptée aux contraintes du contexte en privilégiant des implantations d'activités et d'espaces fonctionnels le long des axes nuisants (côte de Garonne et voie ferrée), permettant ainsi de développer une offre résidentielle protégée au maximum des contraintes acoustiques et de circulation ;
- anticiper les transformations du territoire en réservant la possibilité d'implanter des programmes spécifiques assurant l'animation diurne du quartier et attractifs pour les autres quartiers.

Les principes d'aménagement

Les principes d'aménagement du quartier reposent sur les objectifs suivants :

- gérer les nuisances sonores par la réalisation de bâtiments écrans, implantés au plus près des voies ferrées ;
- mutualiser le stationnement sur l'ensemble de l'opération afin d'optimiser les accès et les espaces circulés ;

- organiser l'opération autour d'un vaste cœur d'îlot paysagé développant un espace de convivialité en cœur de quartier ;
- limiter au maximum l'emprise au sol des constructions pour favoriser une infiltration des eaux sur site ;
- développer une offre de logements diversifiée, en développant des concepts innovants et en favorisant au maximum les vues et des conditions d'ensoleillement optimales.

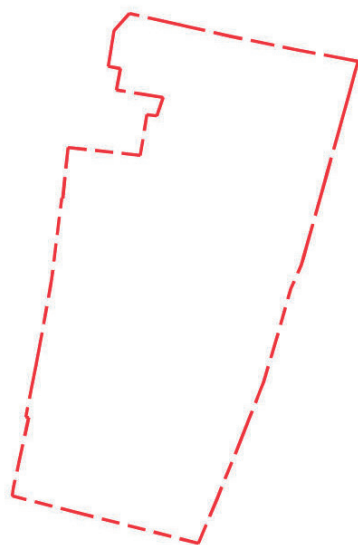
La programmation logement

L'enjeu de diversification de l'offre en logement sur le site conduit à encadrer la programmation.

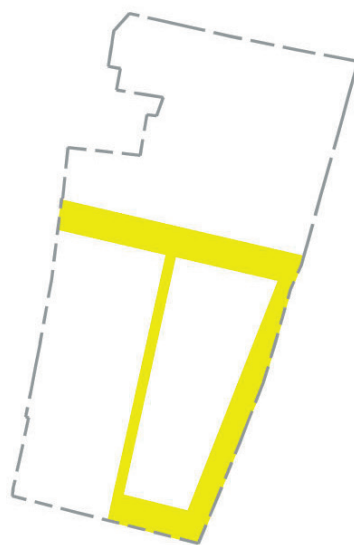
L'offre de logement devrait tendre vers les équilibres suivants :

- 50 à 60 % d'accession abordable ;
- 5 % maximum d'offre locative sociale de type PLUS (cette offre pouvant être réalisée dès la première phase pour répondre aux besoins identifiés) ;
- 30 à 40 % d'offre en location et/ou accession libre.

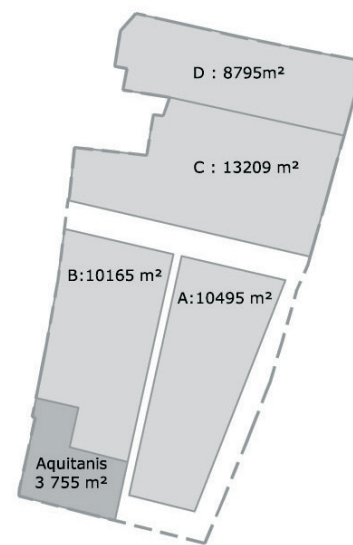
Environ 10 % de la production totale devra être dédiée à des logements innovants, attractifs, pour des populations jeunes.



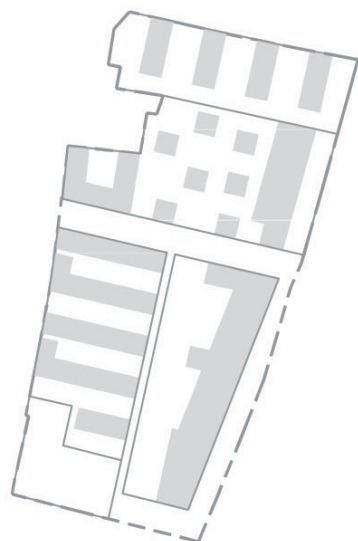
Périmètre opérationnel
54 720 m²



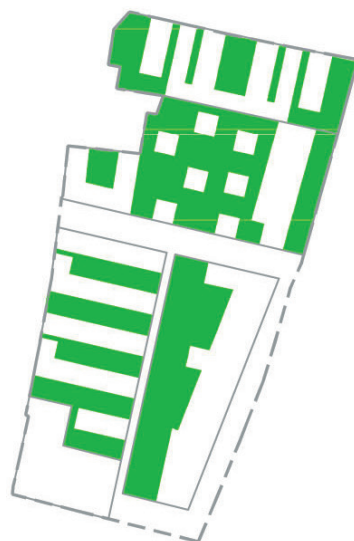
Surface des espaces circulés
8 350 m²



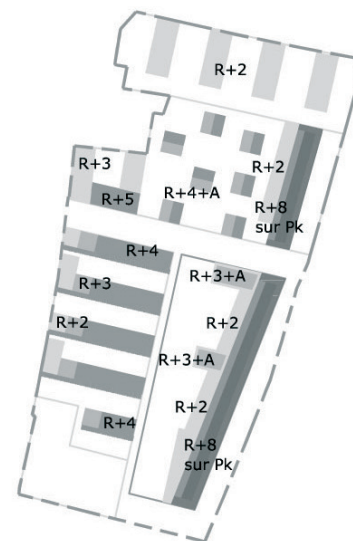
Surface des îlots
46 365 m²



Emprise au sol
18 430 m²



Surface des espaces libres
24 200 m²



Principe d'épannelage

3 | Le programme d'aménagement

3.2 | Le programme de référence

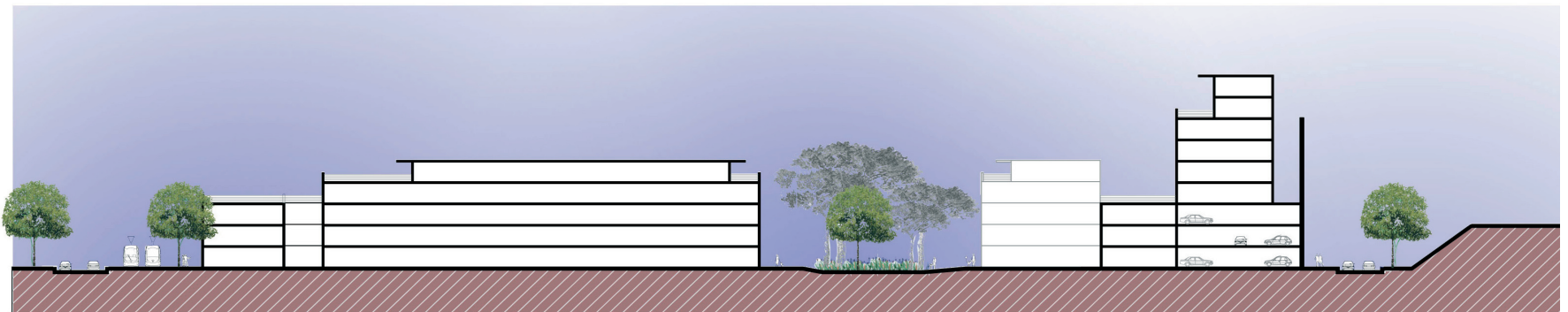
La densité affichée comme sa traduction en gabarit (de R+2 à R+8) n'est qu'indicative. La hauteur du bâtiment écran le long de la voie ferrée pourrait être réétudiée sous réserve des conclusions de l'étude acoustique.

La préservation des vues vers la Garonne pour un maximum de logements reste un principe fondateur du futur projet.

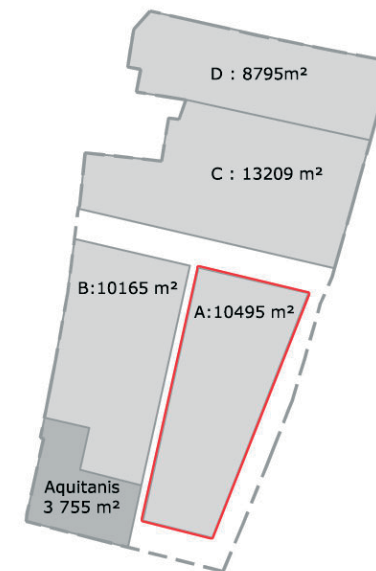
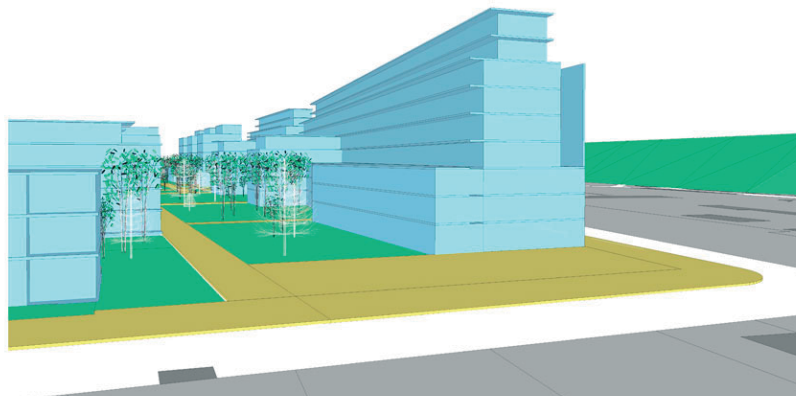
Un ajustement de l'ensemble des hauteurs ne serait envisageable qu'à condition qu'il respecte ce principe et n'aggrave pas la situation phonique du quartier et des quartiers environnants.

Le périmètre opérationnel est sécable en 4 îlots

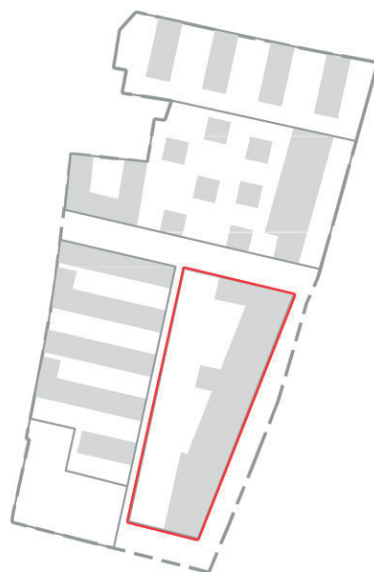
	Surface de l'îlot	Emprise au sol des constructions	Espaces extérieurs non bâtis	SHON totale	SHON logements	Nombre de logements	SHON diversification fonctionnelle	Parkings créés	Parkings nécessaires
Ilot A	10 495 m ²	5 230 m ²	5 265 m ²	15 960 m ²	14 460 m ²	180	1 500 m ²	335	180
Ilot B	10 165 m ²	4 330 m ²	5 835 m ²	17 850 m ²	17 600 m ²	220	250 m ²	70	225
Ilot C	13 210 m ²	4 855 m ²	8 355 m ²	17 680 m ²	17 680 m ²	221		169 + 52	221
Ilot D	8 795 m ²	2 555 m ²	6 240 m ²	5 000 m ²			5 000 m ²	à définir	à définir
Total	42 665 m ²	16 970 m ²	25 695 m ²	56 490 m ²	49 740 m ²	621	6 750 m ²	626	626



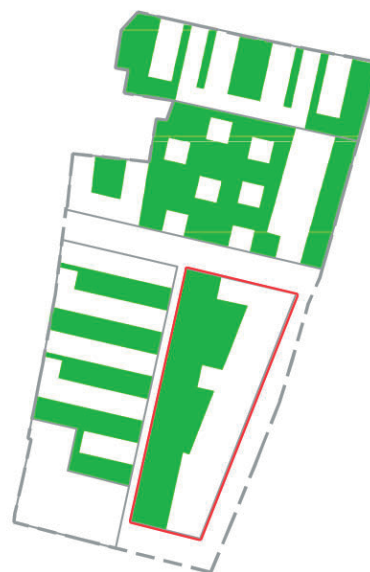
Coupe de principe Est-Ouest



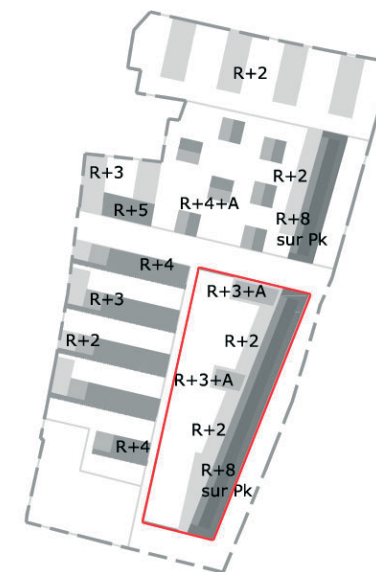
Surface des îlots



Emprise au sol



Surface des espaces libres



Principe d'épannelage

3 | Le programme d'aménagement

Ilot A

L'aménagement de l'îlot A, adossé à la voie ferrée, repose sur les objectifs suivants :

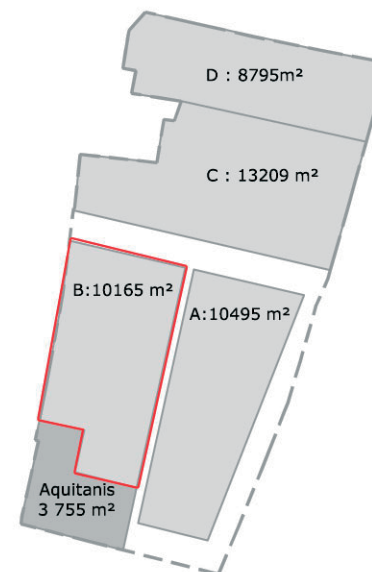
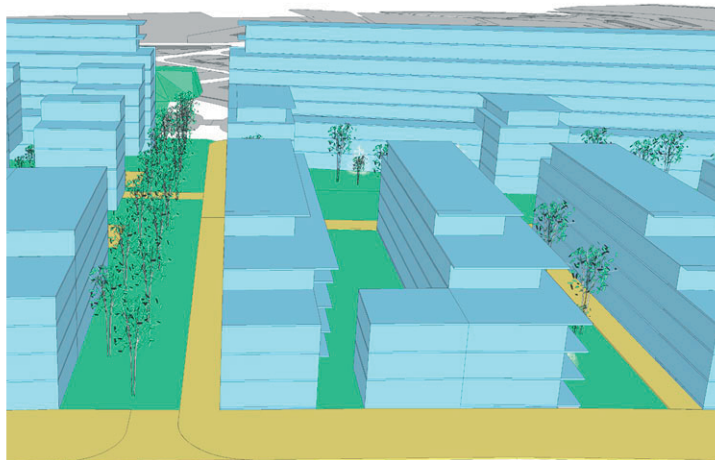
- une mise à distance de l'ensemble immobilier résidentiel par un double système de paroi antibruit et de localisation préférentielle du stationnement en structure sur 3 niveaux ;
- la constitution d'un espace paysagé de cœur d'îlot assurant la transition entre les jardins privés et l'allée piétonne publique ;
- une organisation des immeubles résidentiels favorisant les vues sur un cœur d'îlot paysagé ;
- une mixité de typologie de logements proposant différentes manières d'habiter (maisons superposées sur jardins, appartements en rez-de-chaussée avec jardins, appartements avec loggias, appartements duplex avec terrasses, appartements avec vue sur Garonne...).

	Typologie des constructions	Hauteur	Emprise au sol des constructions	SHON logements	Nombre de logements	SHON autre	Places de stationnement
A1	Maisons superposées	R+2	900 m ²	2 500 m ²	32		32
A2	Immeubles villas	R+3+A	1 370 m ²	3 100 m ²	38	1 500 (réservation équipement)	38
A3	Immeubles collectifs	R+4+2A sur 3 niveaux de parking	2 960 m ²	8 860 m ²	110		110

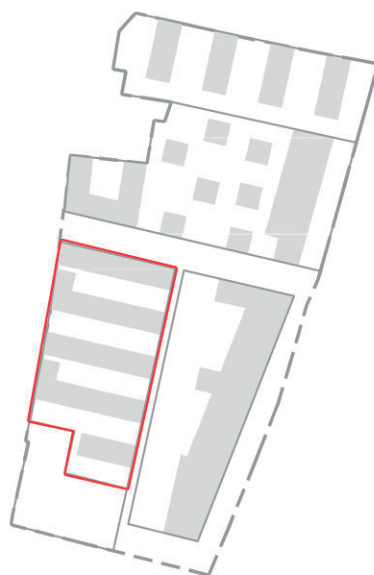
Total SHON 15 960 m²

dont 14 460 m² SHON logements, soit environ 180 logements - 1 place de parking par logement, soit 180 places.

dont 1 500 m² SHON diversité fonctionnelle (réservation équipement, services).



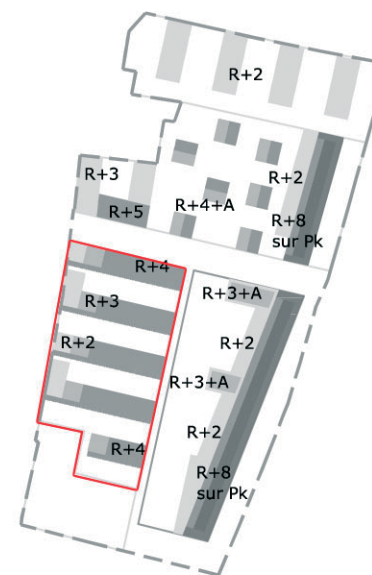
Surface des îlots



Emprise au sol



Surface des espaces libres



Principe d'épannelage

1 | Titre de Chapitre

Ilot B

L'aménagement de l'îlot B, le long du quai Carriet, repose sur les objectifs suivants :

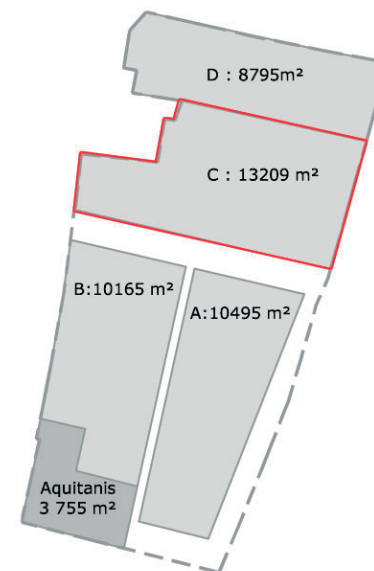
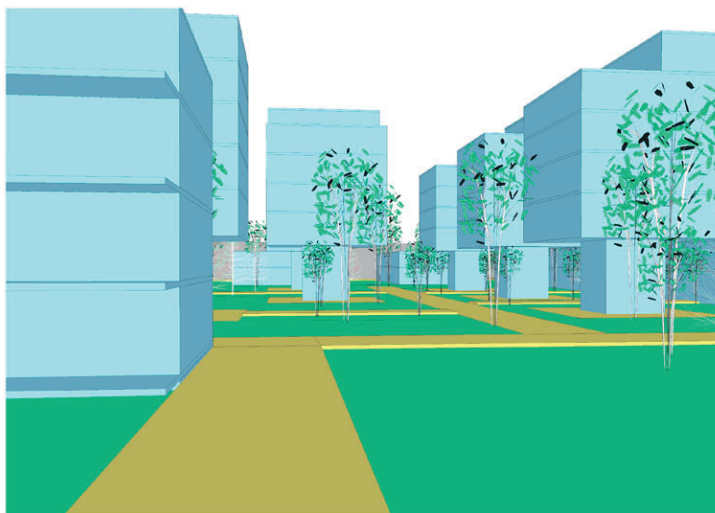
- une organisation d'immeubles en peigne offrant des perméabilités visuelles vers le cœur d'îlot paysagé ;
- la constitution de jardins collectifs partagés entre immeubles participant à la qualité du cadre de vie et participant à la stratégie de récupération des eaux de pluie ;
- une organisation des immeubles résidentiels favorisant une double orientation des logements avec organisation des pièces de vie au sud, orientées vers les jardins collectifs ;
- la création de terrasses généreuses en escalier favorisant les vues sur la Garonne pour de grands logements ;
- une mixité de typologie de logements proposant différentes manières d'habiter (appartements en rez-de-chaussée avec jardins, appartements avec loggias, appartements duplex avec terrasses, appartements avec vue sur Garonne...).

	Typologie des constructions	Hauteur	Emprise au sol des constructions	SHON logements	Nombre de logements	SHON autre	Places de stationnement
B1	Immeubles collectifs	R+4 partiel	930 m ²	3 690 m ²	46	250 m ² (services, commerces)	51
B2	Immeubles collectifs	R+2 / R+4 partiel	1 050 m ²	4 180 m ²	52		52
B3	Immeubles collectifs	R+4 partiel	890 m ²	3 690 m ²	46		46
B4	Immeubles collectifs	R+2 / R+4 partiel	1 020 m ²	4 140 m ²	52		52
B5	Immeubles collectifs	R+4 partiel	440 m ²	1 900 m ²	24		24

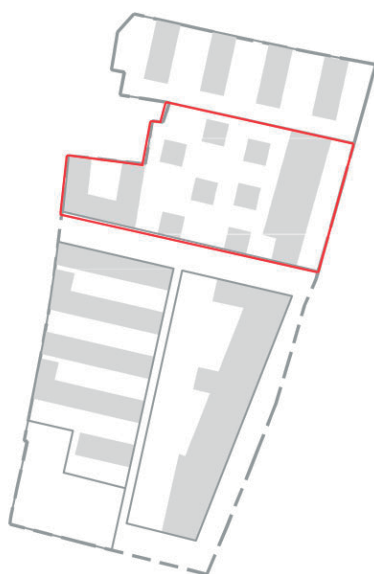
Total SHON 17 850 m²

dont 17 600 m² SHON logements, soit environ 220 logements - 1 place de parking par logement, soit 220 places.

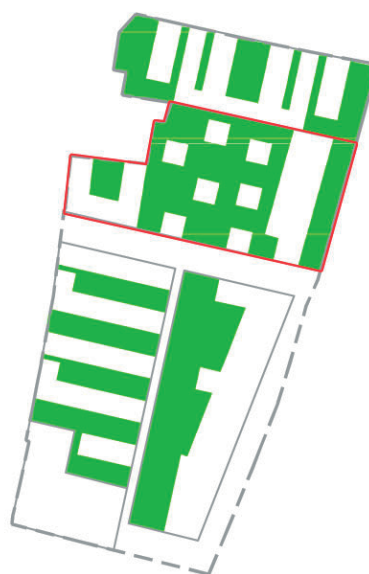
dont 250 m² SHON diversité fonctionnelle (services, commerces)



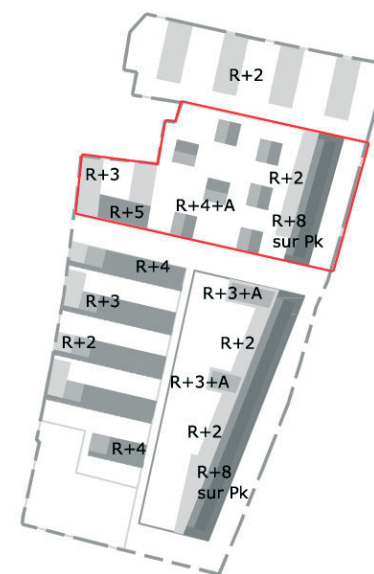
Surface des îlots



Emprise au sol



Surface des espaces libres



Principe d'épannelage

3 | Le programme d'aménagement

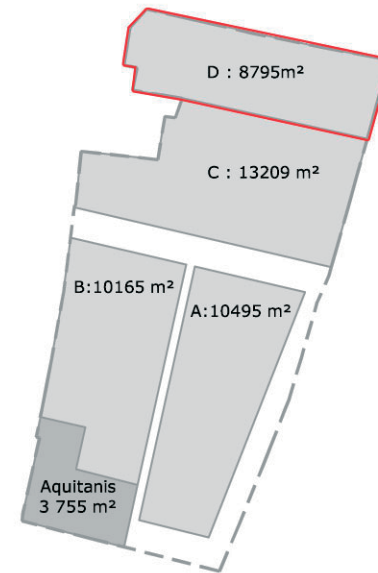
Ilot C

L'aménagement de l'îlot C, entre voie ferrée et quai Carriet, repose sur les objectifs suivants :

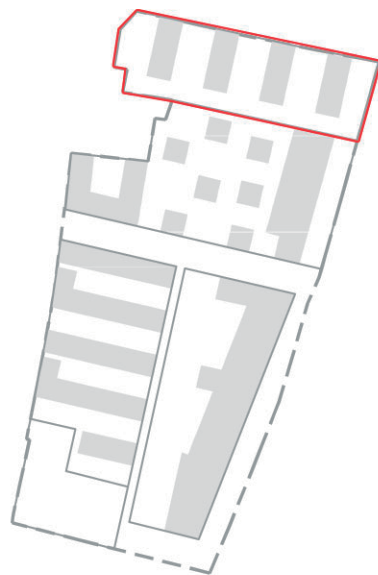
- une mise à distance de l'ensemble immobilier résidentiel par un double système de paroi antibruit et de localisation préférentielle du stationnement en structure sur 3 niveaux ;
- une organisation d'immeubles villas en cœur d'îlots offrant des perméabilités visuelles vers le cœur d'îlot paysagé et de créer des orientations multiples préservant l'intimité des logements ;
- la constitution de jardins collectifs partagés entre immeubles villa participant à la qualité du cadre de vie et à la stratégie de récupération des eaux de pluie ;
- une mixité de typologie de logements proposant différentes manières d'habiter (appartements en rez-de-chaussée avec jardins, appartements avec loggias, appartements duplex avec terrasses, appartements avec vue sur Garonne...).

	Typologie des constructions	Hauteur	Emprise au sol des constructions	SHON logements	Nombre de logements	SHON autre	Places de stationnement
C1	Maisons superposées	R+2	730 m ²	1 740 m ²	21		21
C2	Immeubles collectifs	R+4+2A sur 3 niveaux de parking	1 050 m ²	4 340 m ²	54		54
C3	Immeubles villas	R+4+A	1 575 m ² (7 x 225)	5 670 m ²	70		70
C4	Immeubles collectifs	R+3 / R+4 / R+5 partiel	1 500 m ²	5 930 m ²	74		74

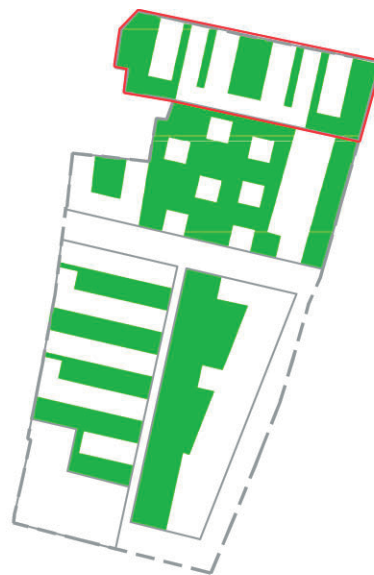
Total SHON 17 680 m² soit environ 221 logements.



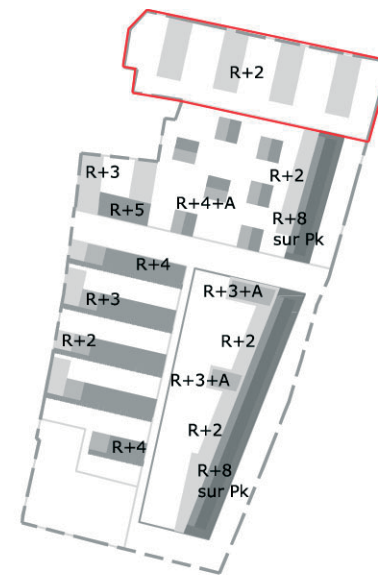
Surface des flots



Emprise au sol



Surface des espaces libres



Principe d'épannelage

3 | Le programme d'aménagement

Ilot D

L'aménagement de l'îlot D, le long de la côte de Garonne, repose sur les objectifs suivants :

- diversifier l'offre résidentiel du quartier ;
- assurer l'interface en les programmes de logements et les grandes infrastructures ;

Total SHON 5 000 m²

La programmation de cet îlot peut être reportée dans le temps et est donc mentionnée à titre indicatif.

A terme, on peut en effet aisément imaginer un programme de constructions plus ambitieux, mêlant des activités diverses (artisanat / tertiaire / équipement...).

La forme urbaine et la constructibilité de cet îlot pourraient en effet évoluer vers un ensemble plus marquant en entrée de ville.

Les interrogations liées notamment à une desserte TCSP du secteur obligent à une grande prudence (programmation d'un parc relais ?). A ce titre, le renouvellement urbain de la frange de la côte de la Garonne pourrait être différé.

Illustration d'un aménagement envisageable - Phase 1



3 | Le programme d'aménagement

3.3 | Le phasage

Afin de créer les conditions de développement d'un cadre de vie de qualité pour les nouveaux habitants, la question du phasage de l'opération apparaît comme essentielle.

La première phase du projet doit pour cela s'intégrer au mieux dans l'environnement existant en se préservant au maximum des nuisances du contexte actuel et en cherchant à s'inscrire dans la continuité des opérations engagées (programme de logements d'Aquitanis) et des tissus résidentiels existants. La réussite de la greffe du quartier réside ainsi dans les relations qu'il saura entretenir avec les ensembles résidentiels et les équipements situés à proximité.

La création d'un quartier animé, offrant des espaces de vie et d'échange collectifs, passe par la réponse à deux principaux objectifs :

- développer un volume de construction suffisant pour générer une vraie vie de quartier et attirer d'autres fonctions urbaines (le seuil d'un millier d'habitants permettant de développer une offre commerciale et ou de services) ;
- assurer l'intimité des nouveaux logements et offrir des usages complémentaires aux futurs habitants sur les espaces de vie extérieurs, ce qui se traduit par la réalisation dès la première phase d'un environnement valorisant.

La réponse à ces deux objectifs dicte naturellement une première phase de projet au sud du site, inscrite dans la continuité du projet Aquitanis, permettant de composer un paysage de qualité entre fleuve et coteau.

Cette première phase de construction intègre l'ensemble des réponses aux nuisances existantes (voie ferrée, contact avec les activités en place...) et permet de donner une adresse urbaine au projet en participant à la construction d'une première séquence de la façade sur le quai Carriet.

Bilan - Programme phase 1

Ilot A	Typologie des constructions	Hauteur	Emprise au sol des constructions	SHON logements	Nombre de logements	SHON autre	Places de stationnement
A1	Maisons superposées	R+2	900 m ²	2 500 m ²	32		32
A2	Immeubles villas	R+3+A	1 370 m ²	3 100 m ²	38	1 500 m ² (réservation équipement)	38
A3	Immeubles collectifs	R+4+2A sur 3 niveaux de parking	2 960 m ²	8 860 m ²	110		110
Total			5 230 m²	14 460 m²	180	1 500 m²	180

Ilot B	Typologie des constructions	Hauteur	Emprise au sol des constructions	SHON logements	Nombre de logements	SHON autre	Places de stationnement
B1	Immeubles collectifs	R+4 partiel	930 m ²	3 690 m ²	46	250 m ² (services, commerces)	51
B2	Immeubles collectifs	R+2 / R+4 partiel	1 050 m ²	4 180 m ²	52		52
B3	Immeubles collectifs	R+4 partiel	890 m ²	3 690 m ²	46		46
B4	Immeubles collectifs	R+2 / R+4 partiel	1 020 m ²	4 140 m ²	52		52
B5	Immeubles collectifs	R+4 partiel	440 m ²	1 900 m ²	24		24
Total			4 330 m²	17 600 m²	220	250 m²	225

Total A+B		9 560 m²	32 060 m²	400	1 750 m²	405
------------------	--	----------------------------	-----------------------------	------------	----------------------------	------------

	Surface de l'îlot	Emprise au sol des constructions	Espaces extérieurs non bâtis	SHON totale	SHON logements	Nombre de logements	SHON diversification fonctionnelle	Parkings créés	Parkings nécessaires
Ilot A	10 495 m ²	5 230 m ²	5 265 m ²	15 960 m ²	14 460 m ²	180	1 500 m ²	335	180
Ilot B	10 165 m ²	4 330 m ²	5 835 m ²	17 850 m ²	17 600 m ²	220	250 m ²	70	225
Total A+B	20 660 m ²	9 560 m ²	11 100 m ²	33 810 m ²	32 060 m ²	400	1 750 m ²	405	405

3 | Le programme d'aménagement

3.4 | Le programme détaillé de la phase 1

La première phase de l'opération est constituée de deux îlots sur une assiette foncière de 25 540 m². Elle permet de développer environ 33 800 m² de SHON principalement dédiée à une programmation résidentielle.

Ce programme, qui représente la création de 400 logements, répond aux objectifs de densité attendue sur ce secteur. Environ 1 850 m² de SHON sont dédiés à la diversification fonctionnelle. Il s'agit de réserver des espaces pour des équipements publics ou privés, des commerces de proximité, des services, avec une localisation préférentielle sur les espaces publics de référence (articulation du quartier avec la rue du fleuve, façade sur le quai Carriet).

Le site du quai Carriet doit pouvoir offrir une diversité de logements, en gammes et en typologies, suffisamment attractif en coût, qualité et confort. Il s'agit donc de développer une offre susceptible de retenir certaines populations (desserrement des ménages et fluidité du parc) et surtout d'attirer de nouveaux habitants par une production de logements adaptée et abordable. Ainsi le développement d'une offre de logements en accession abordable apparaît comme un objectif prioritaire. Elle concerne l'essentiel des ménages au regard de leur ressource et de leur solvabilité.

L'offre de logement pourrait être ventilée de la façon suivante :

- de 50 à 60 % d'accession abordable, soit 200 à 240 logements ;
- 5 % d'offre locative sociale de type PLUS, soit 20 logements ;
- de 30 à 40 % d'offre en location et/ou accession libre, soit 120 à 160 logements.

Environ 10 % de cette production pourra être dédiée à des produits innovants, susceptibles d'attirer de nouvelles populations, soit environ 40 logements « expérimentaux » sur l'ensemble de cette première phase.

La production de logements attendue devra également offrir des typologies diversifiées susceptibles d'apporter une réponse à la décohabitation et à l'accueil des familles. A ce titre, le développement d'une offre de très petits logements et de très grands logements apparaît comme nécessaire. On cherchera donc à favoriser au maximum la création de logements de type T1 et T4/T5. Si les logements de type T3 restent une cible préférentielle pour les primo-accédants, il conviendrait de réfléchir à leur flexibilité, afin de pouvoir s'adapter à l'évolution de la cellule familiale.

Le programme de construction envisagé en première phase reste indicatif. Sous réserve des conclusions de l'étude acoustique, les hauteurs pourraient être révisées. Une implantation différente des bâtiments en bordure du quai Carriet pourrait également permettre de revisiter la densité de l'opération en libérant des espaces de pleine terre.



4 | Illustrations d'un aménagement envisageable

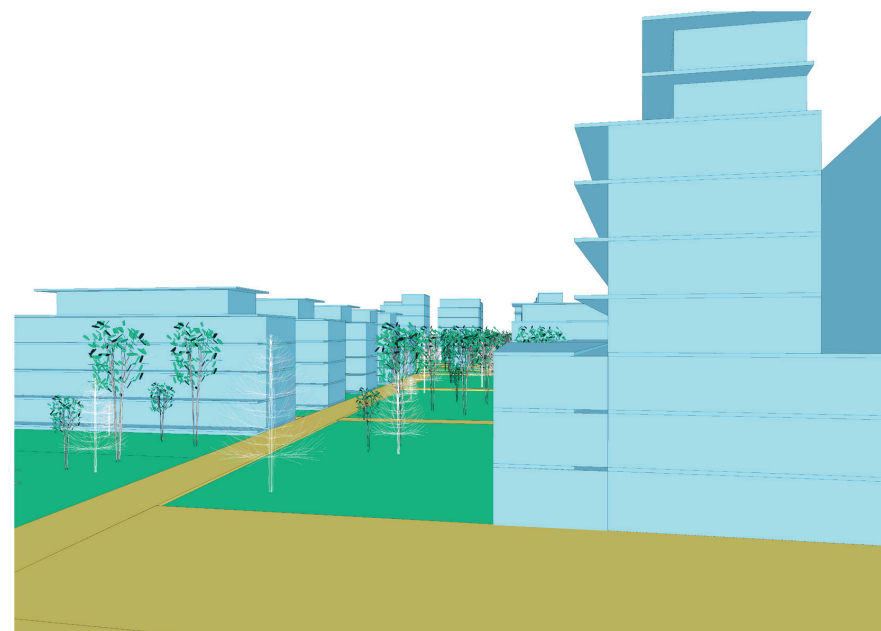
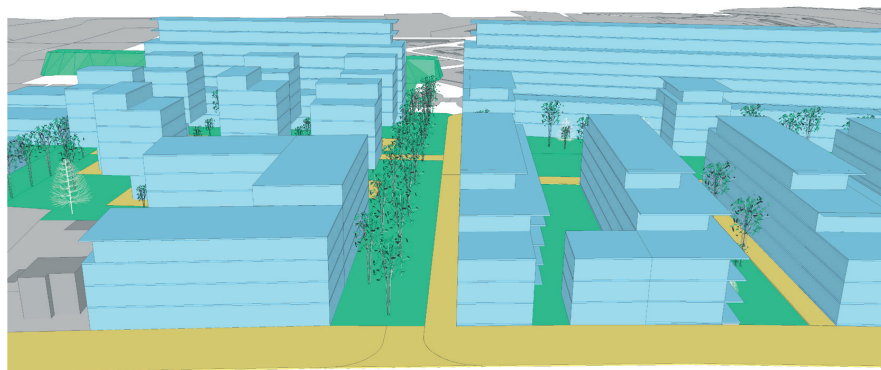
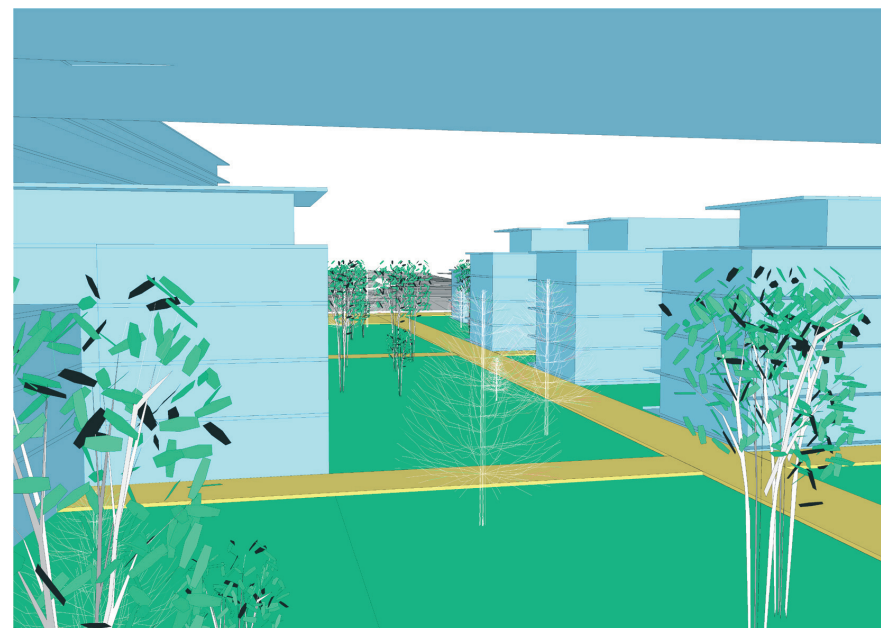
Vue oblique



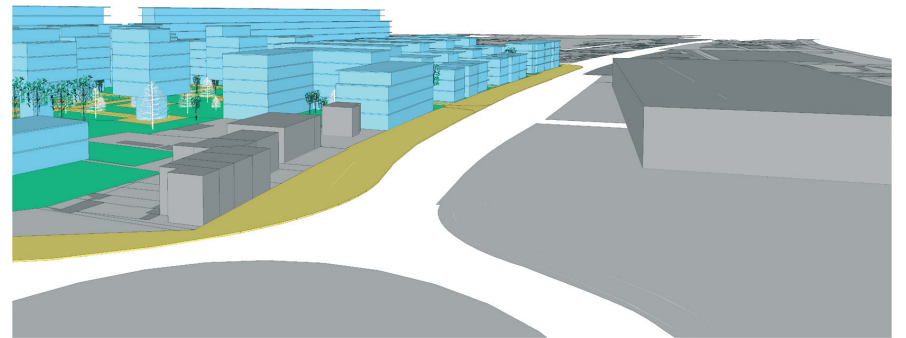
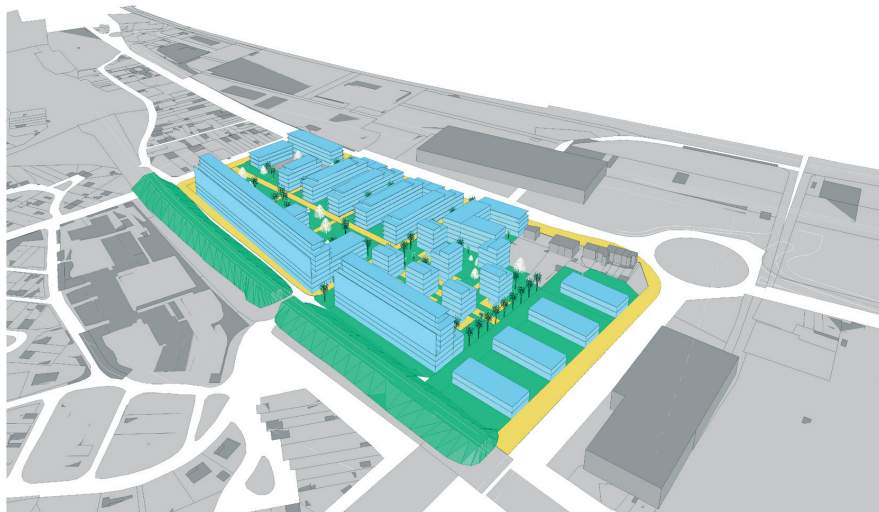
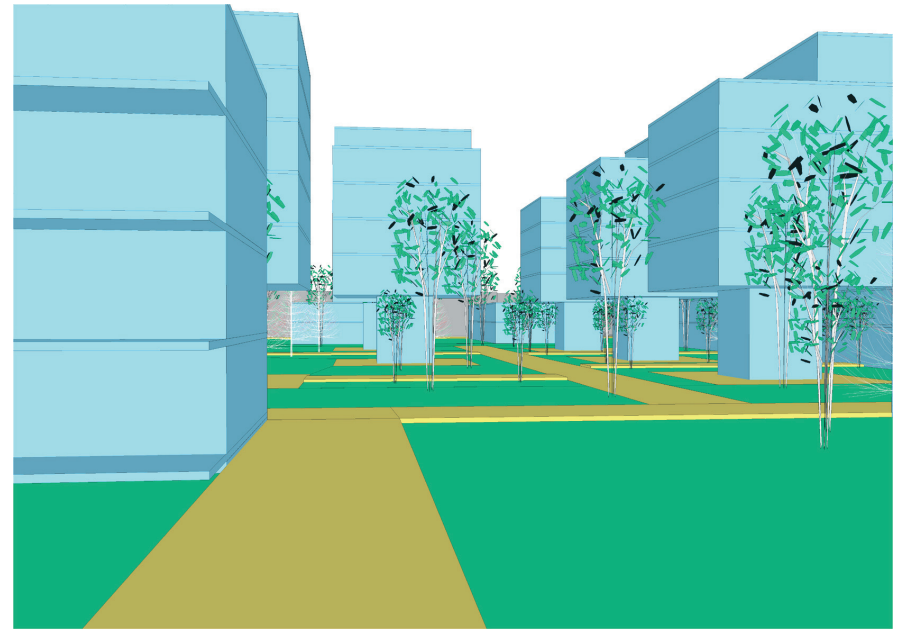
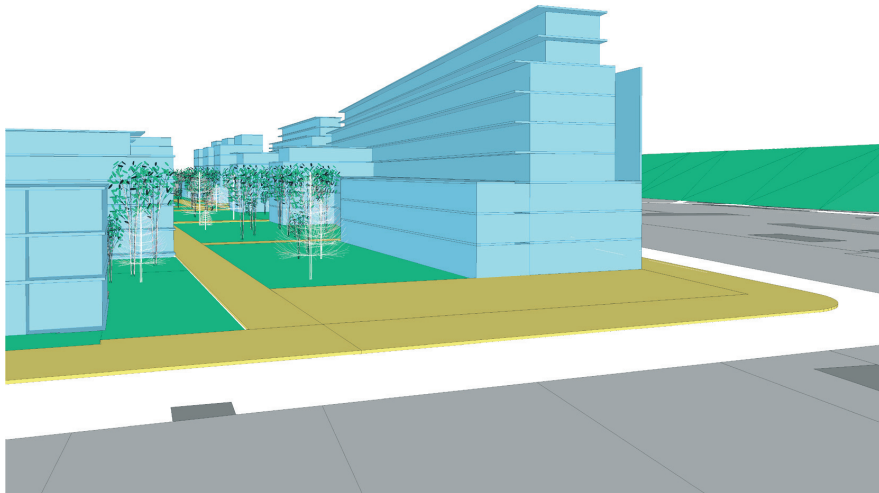
Plan masse



Vues de l'aménagement



Vues de l'aménagement





5 | Les suites à donner

Orientations d'aménagement à inscrire dans le PLU



5 | Les suites à donner

L'ensemble des orientations urbaines et programmatiques déclinées précédemment peut être inscrit dans le PLU afin de garantir les fondamentaux du projet.

L'orientation d'aménagement qui s'inscrit en complémentarité du règlement d'urbanisme permet de traduire les intentions communales sur le site de projet et d'en préciser les principes d'aménagement. En complémentarité du document graphique qui illustre le parti d'aménagement retenu, les dispositions qualitatives permettent de traduire finement les attendus du programme d'aménagement souhaité.

Au-delà des recommandations sur la nature des espaces extérieurs et publics, les orientations programmatiques peuvent être déclinées finement et préciser ainsi le type d'offre à développer, en fixant la nature des programmes attendus (taille des logements, type de produit logement...).

Le calendrier de la prochaine modification du PLU est compatible avec les délais envisagés par l'opérateur pressenti, l'approbation de la 6ème modification du PLU étant prévue à l'été 2012.

Ainsi les thèmes suivants pourraient être déclinés dans l'orientation d'aménagement du PLU :

La lutte contre le bruit

- une stratégie d'implantation de bâtiments jouant le rôle d'écran phonique pour protéger la vie du quartier des nuisances de la voie ferrée, comme préalable à l'aménagement ;
- une stratégie de répartition des programmes en fonction du niveau de nuisances, notamment le long de la côte de Garonne.

La programmation urbaine

- une programmation urbaine flexible (principes de réservation pour des équipements publics ou privés, conception de rez-de-chaussée évolutif, phasage de l'opération) ;

- une offre de logements diversifiée (50 à 60 % d'accession abordable, 5 % maximum d'offre locative sociale, 30 à 40 % d'offre en location et/ou accession libre) ;
- une diversité de typologies de logement permettant d'offrir différentes manières d'habiter le quartier (logements en duplex avec terrasse, logements en rez-de-jardin, appartements avec terrasses ou loggias, maisons superposées...) ;
- des logements à double orientation permettant de préserver au maximum les vues et garants de conditions d'ensoleillement optimales.

La gestion des déplacements et l'aménagement des espaces circulés

- une optimisation des voies de desserte automobile afin de limiter au maximum l'impact de la circulation au cœur du quartier ;
- un principe de mutualisation du stationnement en ouvrage permettant de canaliser les entrées/sorties des véhicules ;
- une possibilité d'organiser des espaces de stationnement intégrés aux constructions (notamment dans le cadre des programmes en accession libre) à condition qu'ils ne nuisent pas au paysage des espaces extérieurs publics ou privés en pleine terre ;
- un maillage de circulations douces permettant d'irriguer l'ensemble des logements et d'assurer une porosité entre le quartier et son environnement ;
- des principes d'aménagement des espaces circulés privilégiant des revêtements poreux et réduisant au maximum l'emprise de la chaussée.

L'aménagement des espaces extérieurs

- une composition du quartier autour d'un paysage intérieur valorisant et respectueux de l'identité verte de la rive droite ;
- une limitation de l'emprise au sol des bâtiments pour permettre de dégager des jardins extérieurs privés ;
- une intégration en amont de la gestion de l'eau pour favoriser une infiltration sur site par la création d'un réseau de noues ou bassins à secs participant à la composition des espaces extérieurs.



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