

Communauté urbaine de Bordeaux



Cenon - Franges du faisceau ferroviaire

Enjeux et propositions pour une démarche de projet

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Octobre 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

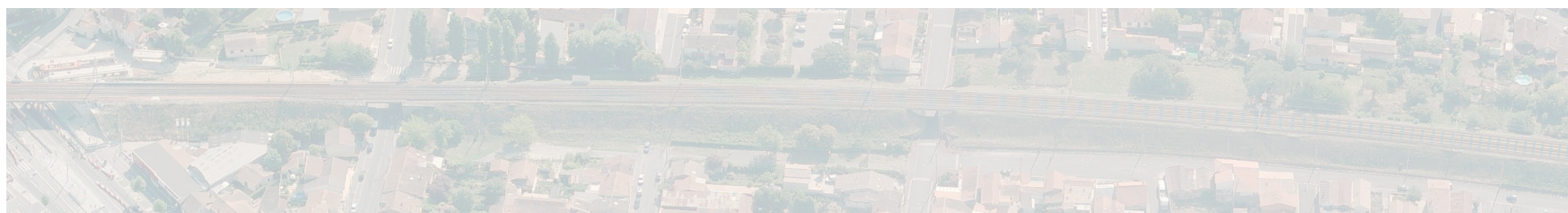


Équipe projet

Marie-Pierre Barré
José Branco
Anne Carnac
Kim Son Pichelin

avec la participation de
Joëlle Martineau

Interlocuteurs CUB :
Jacqueline Descazeaux, DDUP
Emmanuelle Carlier, Mission 2025



Synthèse de l'étude

Cette étude s'inscrit dans le cadre du projet de doublement du faisceau ferroviaire de la Ligne à Grande Vitesse de Bordeaux-Paris et des réflexions générales initiées par la ville de Cenon s'agissant du développement des quartiers résidentiels aujourd'hui adossés aux grandes infrastructures de la plaine de Garonne.

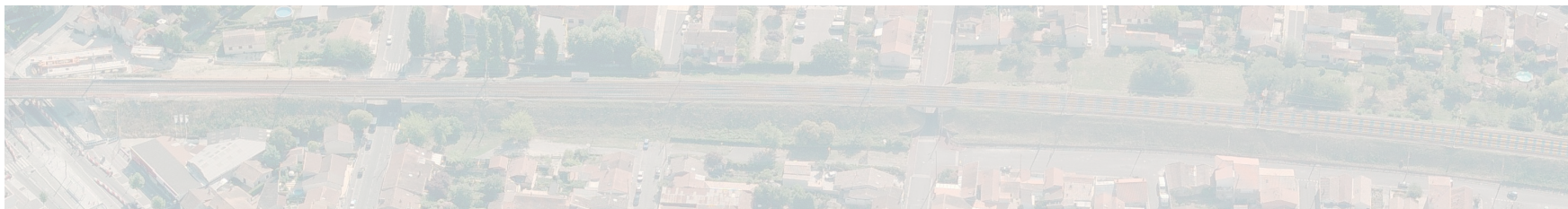
Lancée à l'initiative de la Communauté urbaine de Bordeaux, l'étude réalisée par l'a-urba s'est déroulée dans le cadre d'un partenariat technique et financier avec Réseau Ferré de France, impliqué à toutes les étapes du projet.

L'objectif de la démarche consiste à définir les conditions de valorisation urbaine et paysagère des délaissés fonciers qui résultent directement de l'impact du projet sur l'environnement du quartier, après démolition d'une quarantaine d'habitations.

Comprise entre le pôle multimodal de la gare de Cenon Pont-rouge et le boulevard de l'Entre-deux-mers, la séquence concernée par le projet (environ 180 mètres linéaires) oblige la collectivité à réfléchir à la construction d'un projet urbain d'ensemble, susceptible de « panser » le traumatisme engendré par le projet de LGV. Cet objectif de reconstruction du tissu urbain est doublé d'un objectif économique et social.

L'étude aborde dans un premier temps les enjeux de développement du territoire aujourd'hui morcelé par les infrastructures. Elle propose une synthèse des orientations générales portées par la collectivité.

Sur la base de plusieurs scénarios d'évolution urbaine, la ville s'est exprimée en faveur de la constitution d'un nouveau pôle de services de proximité – option s'avérant complémentaire aux fonctions résidentielles existantes et susceptible de dégager des synergies avec le pôle de la clinique du groupe Bordeaux Nord Aquitaine.



Le projet d'ensemble retenu fait l'objet d'une présentation détaillée des modalités d'occupation négociées avec Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet d'infrastructure.

L'énoncé des contraintes techniques, urbaines et architecturales est résumé et débouche sur une série de prescriptions et de recommandations pouvant servir de base à la rédaction d'un cahier des charges urbanistique à l'attention du futur opérateur retenu pour la réalisation de ce programme.

L'étude conclue sur les démarches opérationnelles, réglementaires et programmatiques qu'il serait souhaitable d'engager pour garantir la réussite de l'opération d'ensemble.

L'opérationnalité à moyen terme de ce projet constitue une opportunité pour développer une opération expérimentale et innovante qui pourrait faire école dans des contextes urbains comparables. Cette ambition de projet suppose une forte mobilisation des acteurs et un dispositif d'accompagnement adapté.

Enfin, à l'échelle de la Plaine de Garonne, l'exemple traité illustre une démarche qui pourrait s'appliquer à de nombreux autres délaissés et parcelles évolutives adossés à des infrastructures de nature différente (quai Carriet et secteur William Pitters à Lormont, franges du boulevard Joliot Curie à Bordeaux, Cenon et Floirac boulevard André Ricard...).



Sommaire

1 | Préambule

Comment valoriser les infrastructures en milieu urbain par le biais des délaissés fonciers ?

2 | La situation générale et les grands enjeux

- 2.1 Le bas Cenon : un territoire morcelé par les infrastructures
- 2.2 Les composantes du périmètre de réflexion
- 2.3 Les enjeux territoriaux
- 2.4 Les objectifs d'évolution du quartier
- 2.5 L'impact foncier du projet de LGV
- 2.6 Une séquence urbaine centrale à recomposer
- 2.7 Bilan atouts et faiblesses du site Victor Hugo

3 | Les scénarios de développement urbain explorés

- Scénario 1 : Un pôle de service de proximité
- Scénario 2 : Un pôle d'équipements publics
- Scénario de synthèse

4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en œuvre

4.1 La construction d'un projet d'ensemble

- 4.1.1 Les deux temps d'actions du projet urbain
- 4.1.2 Les actions complémentaires sur l'espace public
- 4.1.3 Les clés de réussite du projet

4.2 Les prescriptions urbaines et architecturales à verser au cahier des charges.

- Les contraintes techniques
- Les contraintes d'intégration urbaine du projet
- Les exemples de réalisation

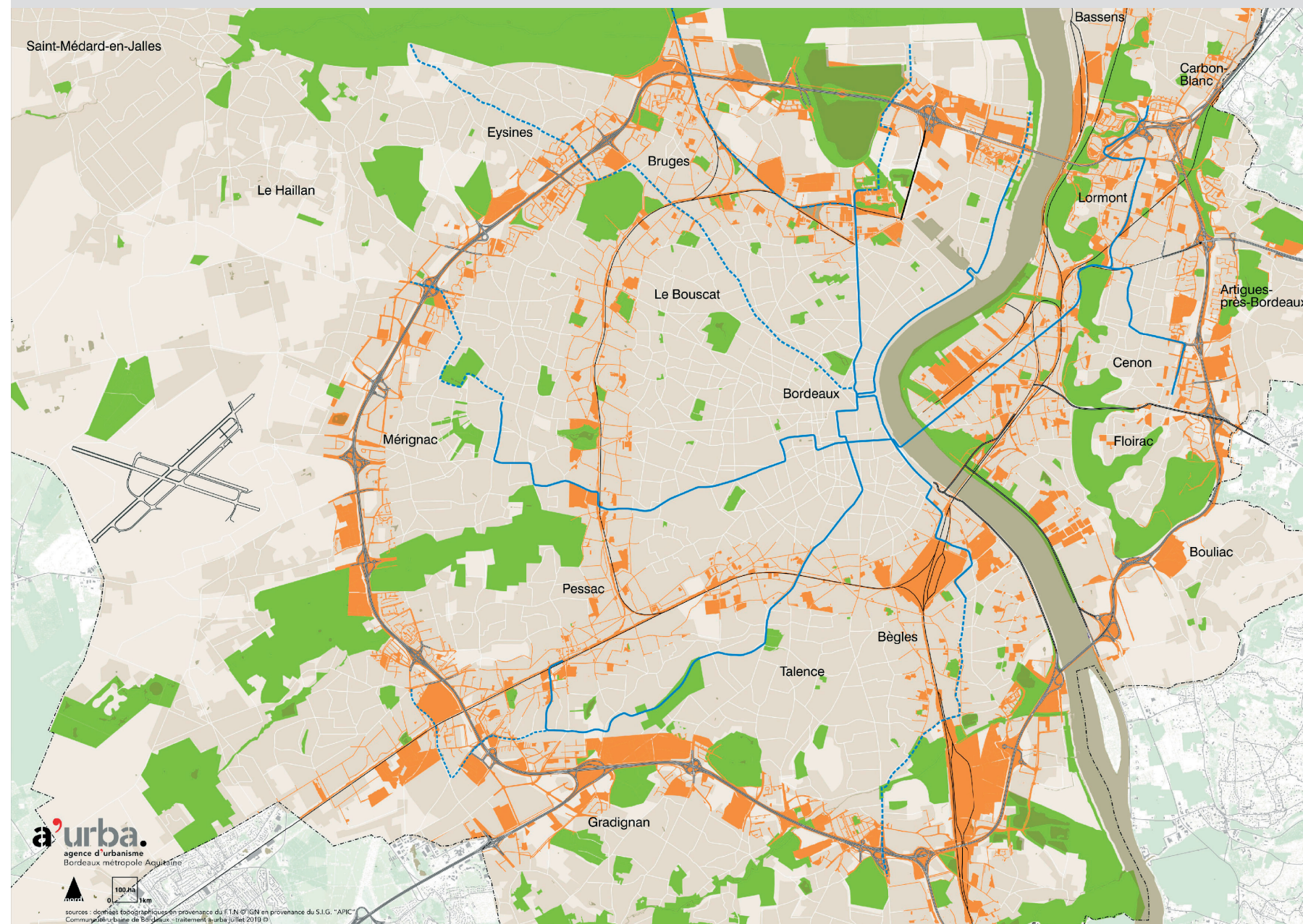
5 | Hypothèses de programmes immobiliers : scénarios illustratifs

6 | Annexes



1 | Préambule

Le foncier public en frange des principales infrastructures



Comment intégrer les infrastructures en milieu urbain par le biais des délaissés fonciers ?

Un délaissé est par définition un espace qui ne concentre pas a priori de valeur d'usage et suscite de ce fait un faible intérêt quant à son potentiel d'exploitation. Ces lieux, bien souvent perçus comme des sites en déshérence, sont souvent localisés aux abords d'infrastructures (routes, aéroports, voies ferrées...) et souffrent par conséquent d'un environnement difficile à domestiquer. Des situations urbaines rencontrées, émergent des stigmates qui bousculent les logiques courantes de production de la ville : nuisances sonores importantes, enclavements difficiles à résorber, paysages scarifiés, discréditent leurs réelles capacités de valorisation et de recyclage. A première vue, ces espaces, bien que bénéficiant parfois d'une localisation géographique en cœur de ville, sont dévalorisés de fait parce qu'ils se situent dans des contextes urbains à faible attractivité (territoires économiques en attente de renouvellement, grands ensembles résidentiels des trente glorieuses, équipements portuaires, gares ...).

Les infrastructures sont souvent perçues comme des fractures marquant des discontinuités dans les quartiers et le paysage urbain. Les délaissés qui les accompagnent, sont parfois des lieux où se développent des pratiques marginales, voire illicites. Parfois considérés comme des « non lieux », ils prennent une dimension négative dans l'imaginaire ou la réalité du vécu. Ces délaissés constituent des espaces « délocalisés », isolés géographiquement, socialement et économiquement de la ville traditionnelle. Généralement rattachés au fonctionnement des réseaux urbains, ils se distinguent des friches foncières

classiques, par leur forte dépendance aux logiques de gestion sectorielles et aux politiques patrimoniales des concessionnaires et personnes morales publiques, pour la plupart investies sur des missions de service d'intérêt général (transport public, distribution de l'énergie, gestion des autoroutes, etc). Adossés à des coupures urbaines généralement perçues localement comme un handicap, les nombreuses contraintes dictées par les sujétions techniques interdisent à priori tout projet d'occupation durable, en raison des opérations régulières de maintenance et des servitudes considérées souvent à tort comme rédhibitoires. Bien souvent, le règlement d'urbanisme s'accommode difficilement des caractéristiques physiques des terrains concernés (déclivités, exigüité des assiettes foncières, statut juridique du sol...) et nécessite de réelles adaptations des règles de prospect et d'emprise au sol.

Il en ressort que chaque situation identifiée révèle des exigences singulières qui conditionnent fortement le processus de projet. La définition du programme comme levier du projet nécessite donc une approche sur « mesure », adaptée tout autant à la topologie du site, qu'aux contraintes de gestion et suffisamment pertinente pour infléchir positivement les rapports établis entre l'infrastructure et son territoire d'accueil.

Dans le contexte de développement de l'agglomération bordelaise, marqué par le prolongement du tramway 3^e phase comme par la réalisation future de la Ligne à Grande Vitesse, une réflexion générique sur l'intégration des infrastructures de transport apparaît pertinente. Face aux ambitions démographiques portées par la métropole bordelaise, la valorisation des délaissés urbains marque un engagement en faveur de la mobilisation des

différentes ressources foncières disponibles sur le territoire – condition nécessaire pour atteindre les objectifs de production de logements neufs.

Cette démarche trouve par ailleurs plusieurs intérêts : démontrer qu'il est possible de donner un nouveau souffle aux situations urbaines de déshérence et de gommer les cicatrices imprimées par les grandes infrastructures, redynamiser l'attractivité immobilière de certains secteurs où l'action publique paraît compromise, en faisant preuve d'inventivité et d'audace dans la programmation urbaine et architecturale.

Un rapide regard sur la répartition géographique des délaissés d'infrastructures relevés sur le territoire communautaire fait apparaître de nombreuses pistes de projets qu'il conviendrait d'investir dans la perspective du projet métropolitain. Ces lieux sont autant d'opportunités foncières pour créer de futures polarités, espaces de communication, générateurs de nouvelles pratiques, favorisant un réinvestissement des acteurs de la ville sur de nouveaux territoires d'investigation, à l'instar des abords de la rocade ou de la ceinture ferroviaire.

Les atouts de ce type d'espaces sont nombreux :

- des ressources en foncier « public » importantes et mobilisables à court/moyen terme ;
- un contexte favorable à l'évolution des fonctions attribuées aux infrastructures (développement du réseau de TCSP, réduction de la vitesse sur les grandes voies d'agglomération, intégration des modes doux...) qui permet d'entrevoir une redéfinition des modes de partage des espaces concernés, au profit du développement de programmes immobiliers ;

- des sites souvent localisés stratégiquement à la croisée des grands réseaux régionaux, qui présentent un fort potentiel de valorisation urbaine ;
- un rapport privilégié aux quartiers périphériques, aujourd'hui questionnés face aux pressions de l'étalement urbain et de la polarisation du territoire girondin.

Les atouts techniques de ces infrastructures résident également dans l'optimisation possible des espaces « oubliés », à l'image des sous-faces de viaducs rarement exploités ou bien des possibilités de couverture de talwegs parfois envisageables, lorsque la topologie des lieux aggrave fortement les effets de coupure.

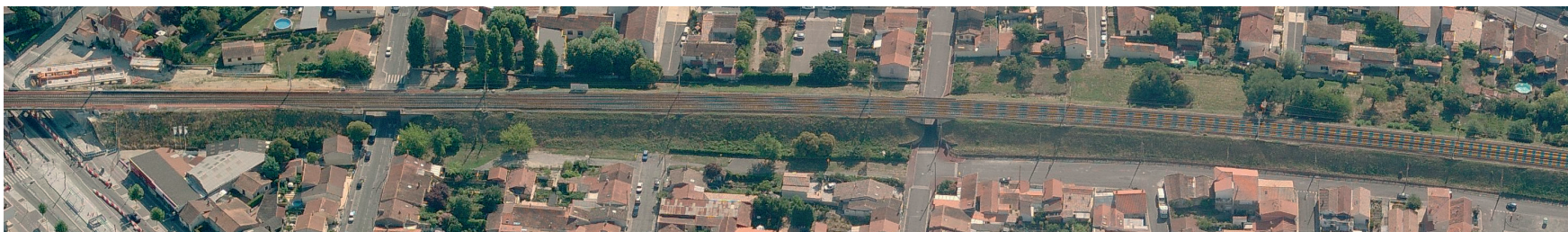
La réalisation de grands projets portant sur la restructuration d'infrastructures de déplacement et de transport amène à questionner le rapport des ouvrages de génie civil avec les espaces du quotidien. L'appréhension des enjeux et des capacités d'intervention sur les délaissés d'infrastructures doivent être pris très en amont dans le montage d'opération, notamment pour ce qui concerne la définition du programme - clef de voûte conditionnant fortement la crédibilité du projet. La réussite de cette démarche repose en grande partie sur le décloisonnement des disciplines. Elle nécessite un investissement dans la concertation entre les partenaires liés à la conception et la gestion des réseaux structurants ainsi que les acteurs de la construction de la ville. Cette émulation permet de construire une vision de projet partagée qui surpasse la vocation fonctionnelle de l'infrastructure pour englober les différentes plus-values en terme d'image, d'usage et de complémentarité aux espaces de vie des quartiers.

1 | Préambule

L'investissement public sur le financement des infrastructures comme leur impact en ce qui concerne le coût foncier représentent une charge élevée pour les collectivités. La question d'un « retour global » sur investissement est à ce titre une des clefs du projet.

Le thème de la valorisation des délaissés interroge largement la collectivité. L'étude des franges ferroviaires de Cenon peut être considérée comme l'illustration d'une démarche innovante susceptible d'essaimer sur l'ensemble du territoire.





2 | La situation générale et les grands enjeux



2 | La situation générale et les grands enjeux

2.1 | Le « Bas Cenon » : un territoire morcelé par les infrastructures de transport

→ Des quartiers particulièrement enclavés

- Des secteurs résidentiels historiquement rattachés à la plaine de Garonne, aujourd'hui séparés par les infrastructures urbaines ;
- Une topographie marquée conditionnant fortement la relation avec les Hauts de Garonne mais de nouveaux liens confortés grâce au projet du Parc des Côteaux ;
- Un quartier en quête d'identité, bénéficiant de réels atouts (qualité résidentielle et cadre paysager, localisation centrale).

→ Une offre de services mal répartie et inadaptée aux pratiques quotidiennes

- Des pôles de services existants en limite de quartier (Cours Gambetta, Benauges, Avenue Thiers), difficilement accessibles ;
- Une centralité forte autour de la gare Cenon Pont Rouge et du projet de ZAC, susceptible de redynamiser l'attractivité du cours Victor Hugo ;
- Des opportunités à capter pour la définition d'un nouveau pôle de services de proximité dans le cadre des libérations foncières dictées par le projet de LGV ;
- La fin du dispositif de Zone Franche Urbaine pressentie fin 2010.



2 | La situation générale et les grands enjeux

2.2 | Les composantes du périmètre de réflexion (viaducs routiers, talus ferroviaires)

- Un enchaînement de coupures urbaines.
- Quelques franchissements hérités de l'histoire, au caractère confidentiel.
- Le cours Victor Hugo : un axe inter-quartier déterminant pour le fonctionnement du quartier de la plaine de Garonne.
- Une entrée de ville en attente de requalification le long du boulevard de l'Entre-deux-Mers (projet pressenti à moyen terme).
- Des tissus hétérogènes dont la vocation reste à confirmer (statuer sur le maintien des activités industrielles en milieu résidentiel).

Légende

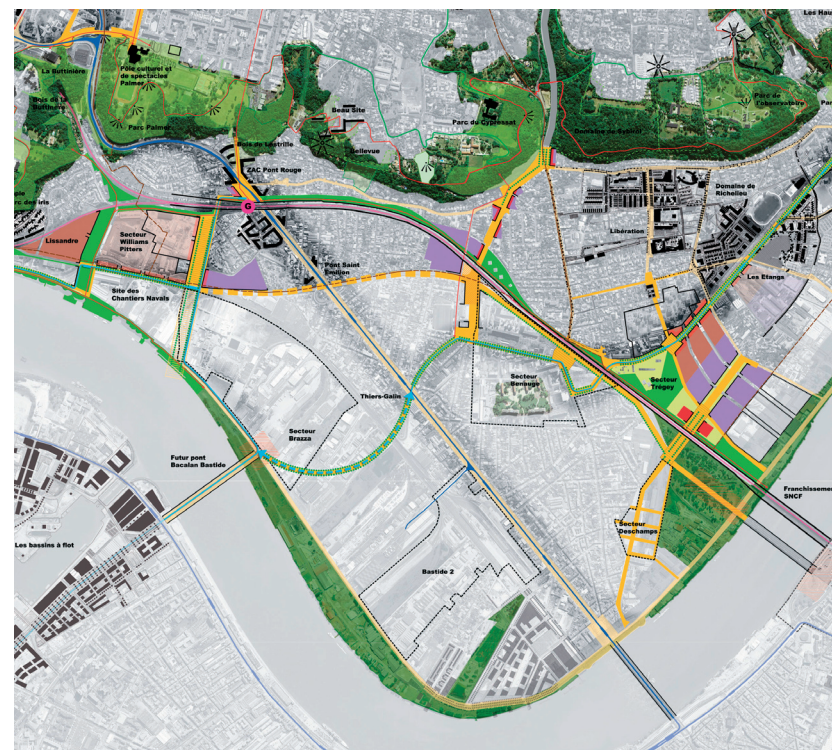
-  Centralités et pôles de quartiers
-  Grands équipements structurants
-  Tramway
-  Equipements de quartier
-  Quartiers résidentiels
-  Sites en phase de renouvellement
-  Coupures physiques
-  Franchissements
-  Liaisons interquartiers
-  Grandes voiries d'agglomération



2 | La situation générale et les grands enjeux

2.3 | Les enjeux territoriaux

- **S'inscrire dans une vision globale et cohérente à l'échelle du territoire.**
- Valoriser l'entrée de ville sud autour du réaménagement des infrastructures routières ;
- Préparer le renouvellement des secteurs le long du boulevard Joliot Curie / André Ricard (projets étudiés dans le cadre des réflexions du Projet de Renouvellement Urbain de Joliot Curie) ;
- Assurer la continuité d'un itinéraire piétons / deux roues le long de l'infrastructure ferroviaire, complémentaire au Parc des Côteaux, actions entrant plus largement dans la stratégie Plaine de Garonne.



2 | La situation générale et les grands enjeux

2.4 | Les objectifs d'évolution du quartier

→ **La création d'un nouveau centre de quartier répondant aux attentes des populations :**

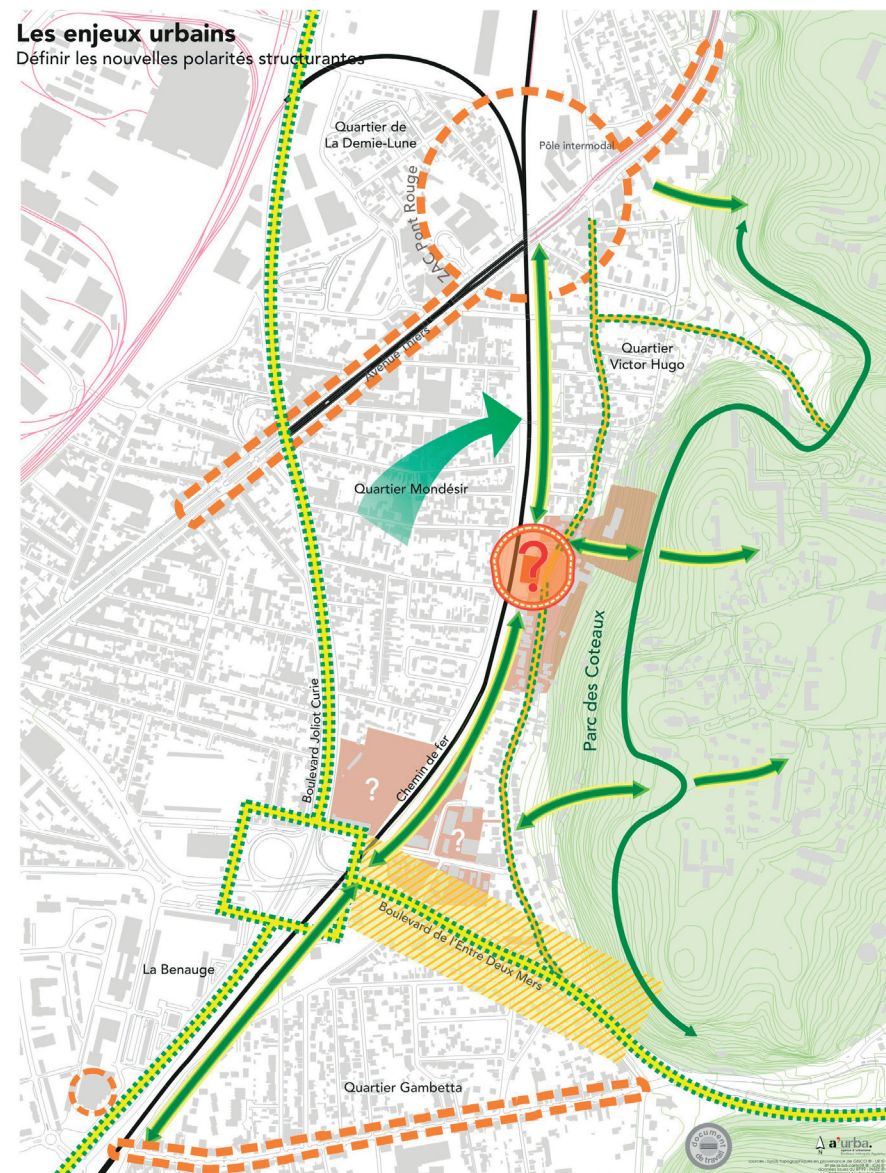
- une séquence urbaine centrale à recomposer, des stigmates à effacer ;
- un foncier évolutif important à valoriser (parcelle du château du diable et de la clinique) ;
- une programmation d'équipements, de commerces et services à définir et mettre en synergie ;
- une reconstitution de l'offre en logements sur site.... ;
- un lien physique avec le coteau à prolonger au cœur des quartiers....

Légende

-  Pôle de services et de proximité
-  Site d'entrée de ville
-  Fixer une ambition programmatique pour les sites en devenir
-  Développer les liaisons douces entre quartiers
Améliorer les échanges entre les territoires haut et bas de la commune
-  Anticiper la requalification des voies de transit
-  Conforter le rôle et la qualité des voies interquartiers

Les enjeux urbains

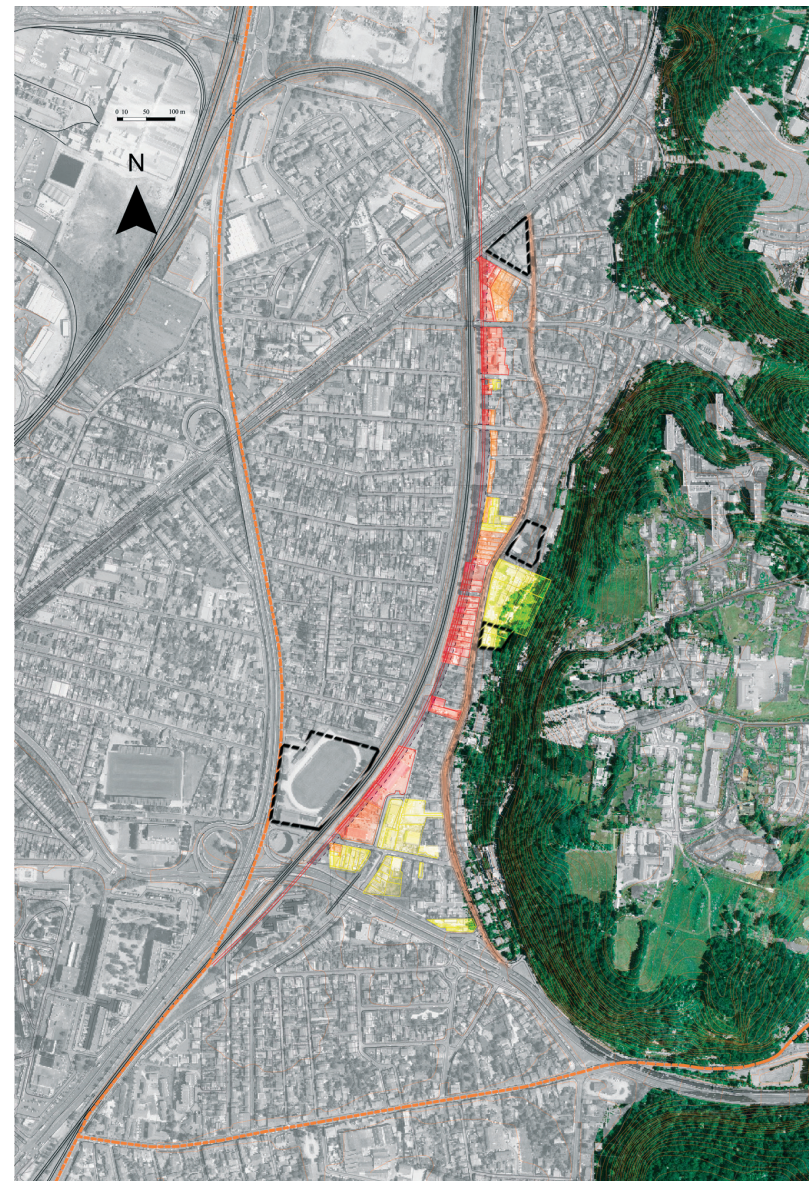
Définir les nouvelles polarités structurantes



2 | La situation générale et les grands enjeux

2.5 | L'impact foncier du projet LGV

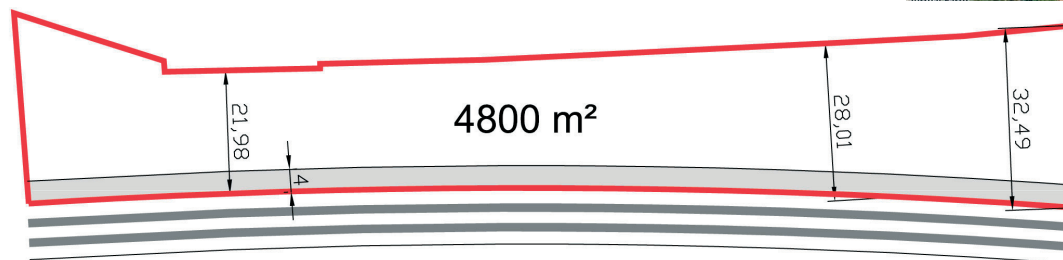
- **L'impact foncier du projet de LGV. Un contexte urbain évolutif :**
- Trois sites majeurs de recomposition urbaine actuellement identifiés :
 - autour de l'avenue Thiers et de la ZAC Cenon Pont-Rouge ;
 - autour de la séquence centrale fortement impactée par le projet RFF (43 parcelles) ;
 - autour de l'entrée de ville de l'Entre-deux-Mers et de la ZA Emile Combes.
 - Des opportunités d'évolution identifiées en bordure du cours Victor Hugo.



2 | La situation générale et les grands enjeux

2.6 | Une séquence urbaine centrale de plus de 180 m à recomposer

- Une structure foncière fragmentée.
- Un tissu résidentiel sensible et bas.



2 | La situation générale et les grands enjeux

2.7 | Bilan atouts et faiblesses du site Victor Hugo

Les atouts

- Une localisation géographique attractive.
- Un environnement naturel de qualité.
- Une valorisation urbaine liée aux équipements publics et aux opérations d'aménagement (ZAC Pont Rouge, pôle intermodal, OIN, ANRU Joliot Curie...).
- Une dynamique liée à la proximité de la clinique, un élément moteur pour le quartier.

Les faiblesses

- Une « adresse » peu lisible à l'échelle de la plaine rive droite.
- Des nuisances sonores non négligeables.
- Des contraintes physiques importantes (configuration de l'assiette foncière, gestion délicate du stationnement, offre limitée sur voirie).
- Un contexte résidentiel sensible appelant une intervention « mesurée ».



3 | Les scénarios de développement urbain explorés

3 | Les scénarios de développement urbain explorés

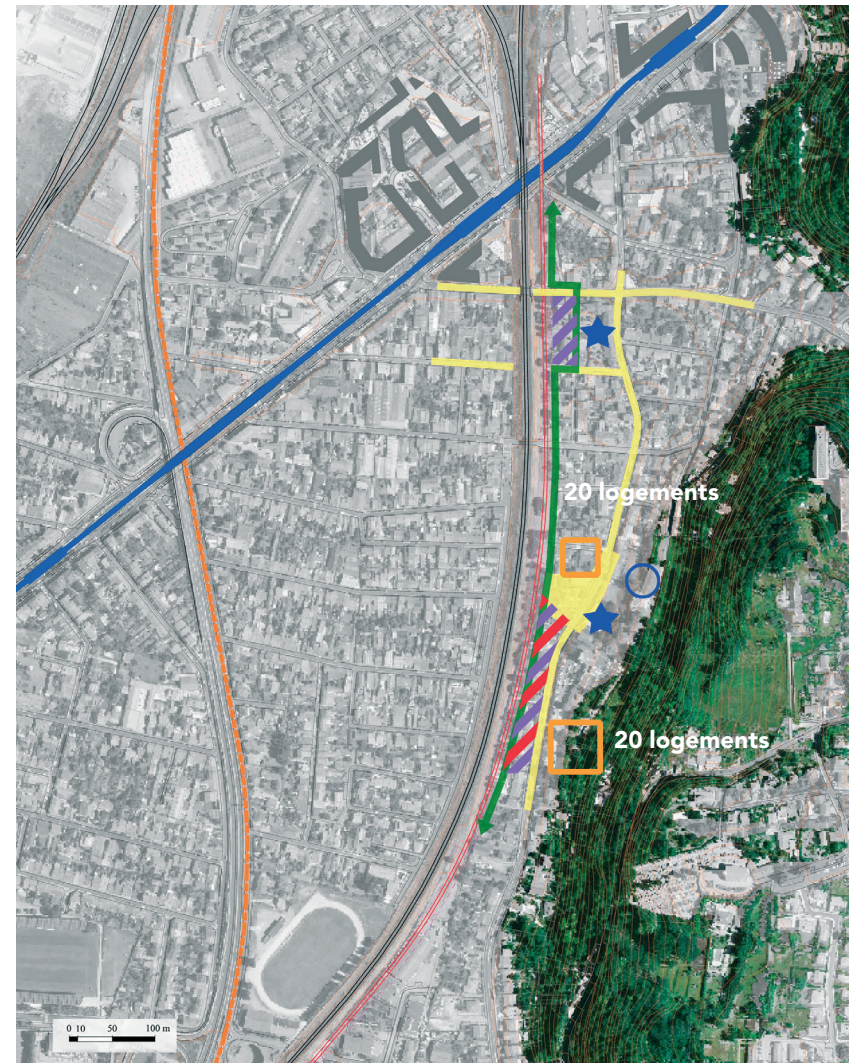
Les scénarios de développement d'une polarité en cœur de quartier

Deux stratégies proposées, offrant des combinaisons possibles :

Scénario 1

→ **Constituer un pôle de services de proximité prenant appui sur :**

- L'implantation de l'école maternelle ;
- Des opérations ponctuelles d'habitat sur le domaine du château du Diable, envisageables à court et moyen terme sur foncier vierge ou évolutif situé à proximité ;
- Une offre en services et commerces de rue,
... dépendant pour partie des conditions d'accès et de l'offre en stationnement sur voirie.

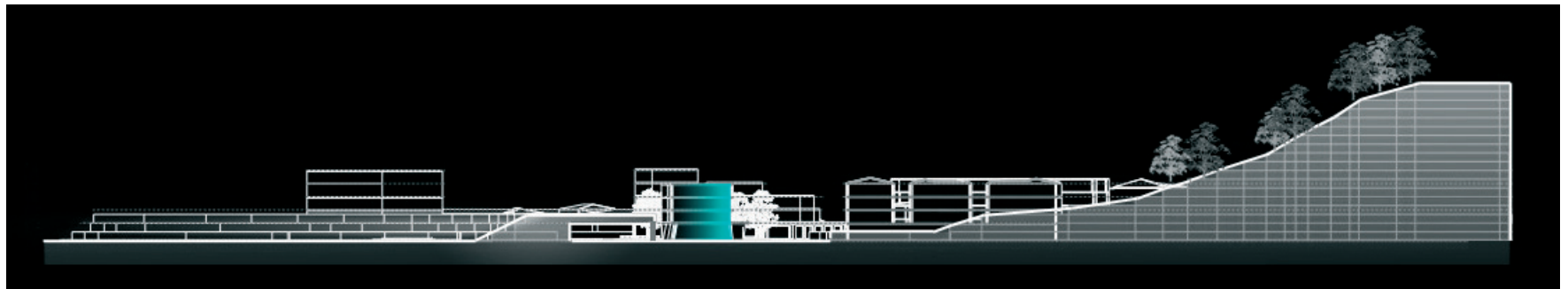
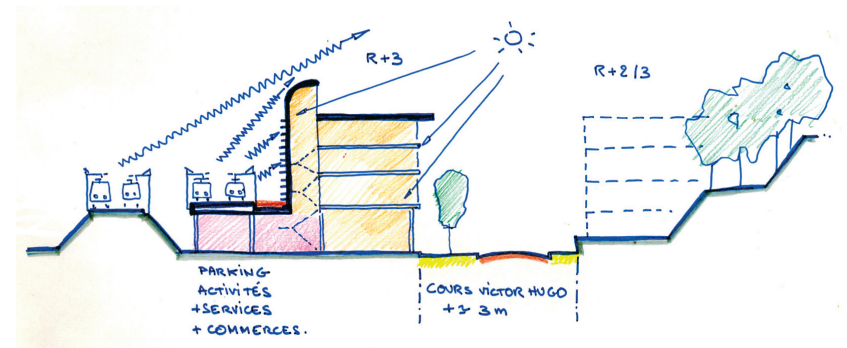


3 | Les scénarios de développement urbain explorés

Scénario 1

→ Un pôle de services de proximité

- Réaliser un "bâtiment écran" le long du viaduc de la LGV (accoustique urbaine, qualification des interfaces, optimisation de l'assiette foncière disponible) en R+3 ;
- Investir la sous-face de l'estacade ;
- Elargir le gabarit du cours Victor Hugo.



Scénario 1

→ Un pôle de services de proximité

Les phasages envisagés

- **A court terme :**
 - réalisation du pôle de services ;
 - installation de l'école sur la propriété du château du Diable ;
 - construction d'un programme résidentiel en pied de coteaux au sud de la clinique.
- **A moyen terme** (après acquisitions progressives des parcelles évolutives attenantes) :
 - création de deux ensembles résidentiels complémentaires Cours Victor Hugo ;
 - confortement des locaux d'activités.

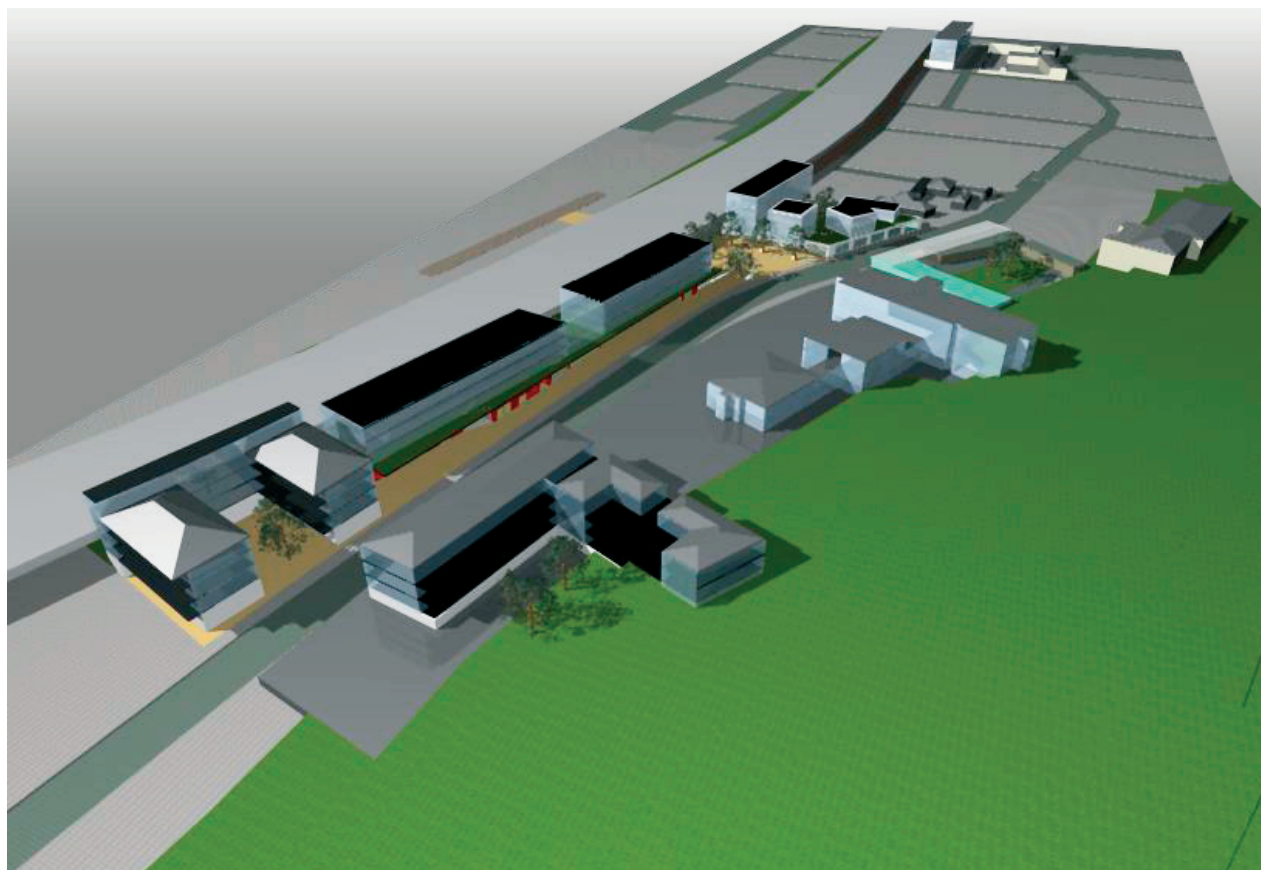


3 | Les scénarios de développement urbain explorés

Scénario 1

→ **Un pôle de services de proximité**

Vue d'ensemble (simulation approximative)

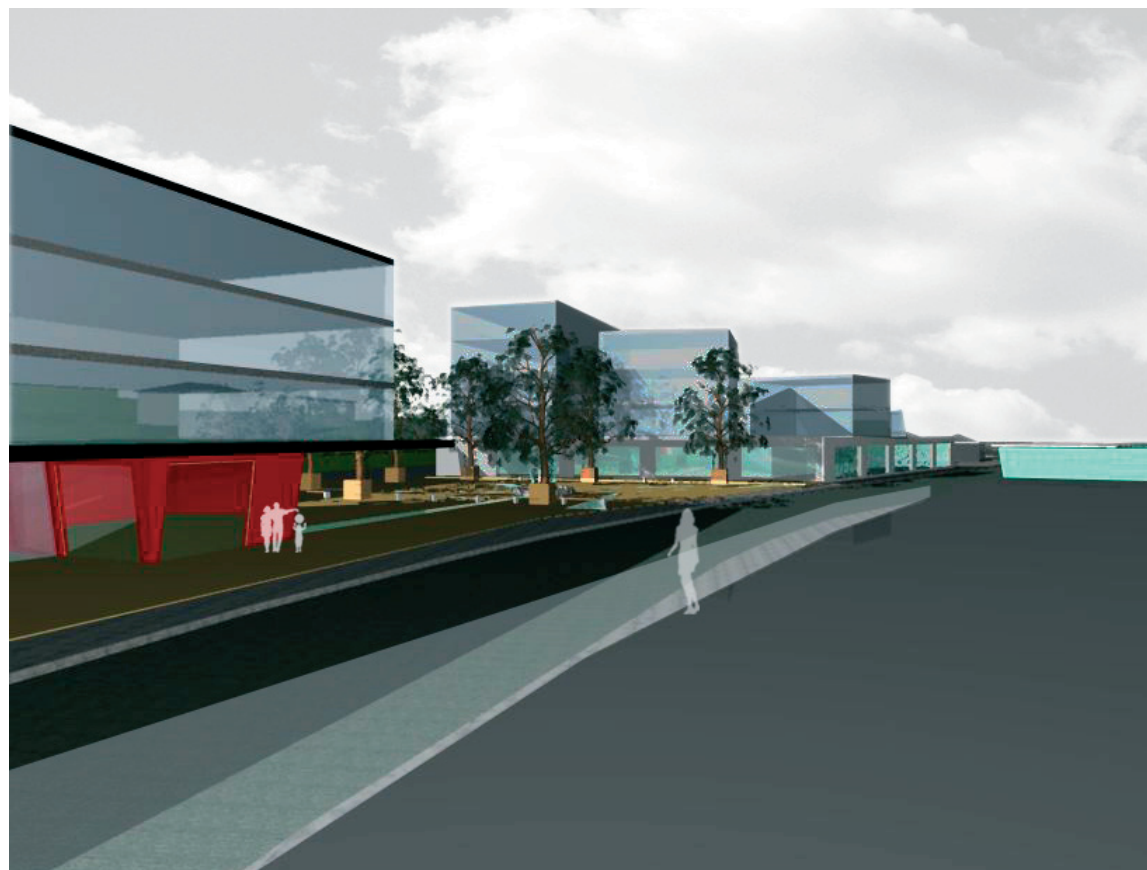


3 | Les scénarios de développement urbain explorés

Scénario 1

→ **Un pôle de services de proximité :**

Ambiance générale restituée depuis le cours Victor Hugo



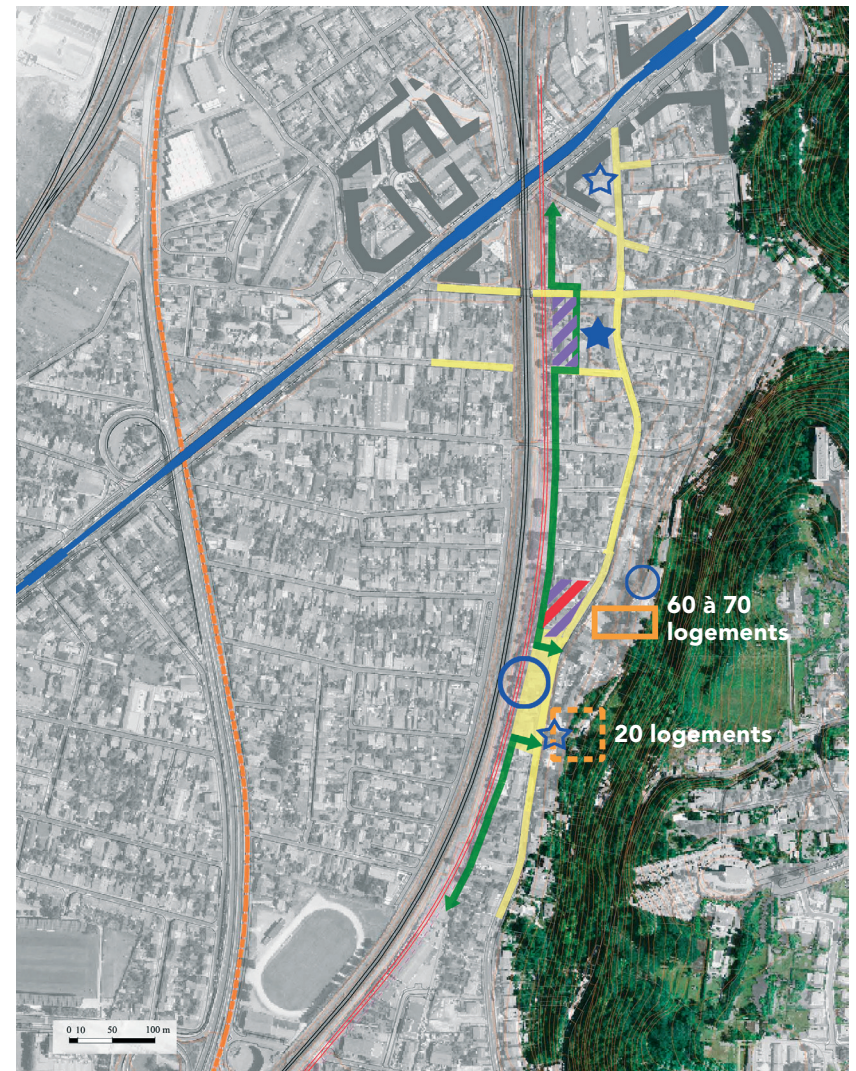
3 | Les scénarios de développement urbain explorés

Les scénarios de développement d'une polarité en cœur de quartier

Scénario 2

→ **Réaliser un pôle d'équipements publics basé sur :**

- Un ou des programmes d'habitat significatifs (80 à 90 logements) ;
- Une offre diversifiée et complémentaire en équipements (sports, loisirs, locaux associatifs) ...
... organisés le long d'un espace public central ;
- Garantissant l'interface de l'ensemble des composantes du projet (itinéraires doux, équipements, servitudes...) ;
- Compatible avec l'implantation de l'école Camille Maumey sur site).

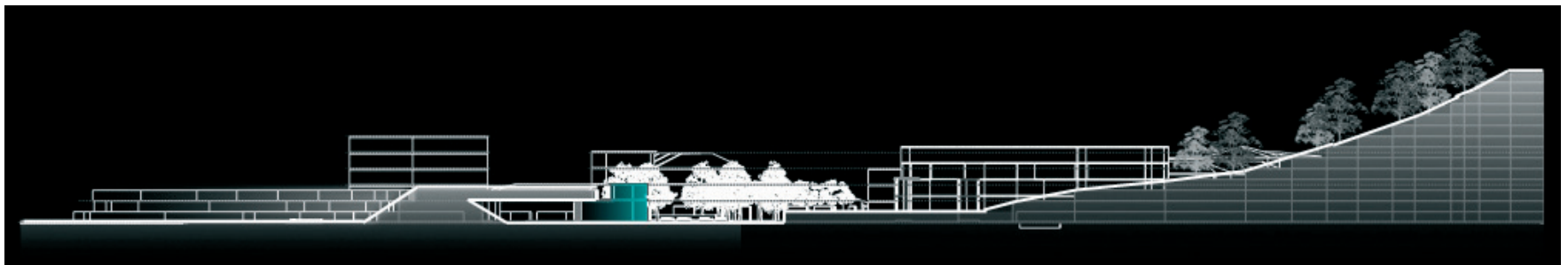
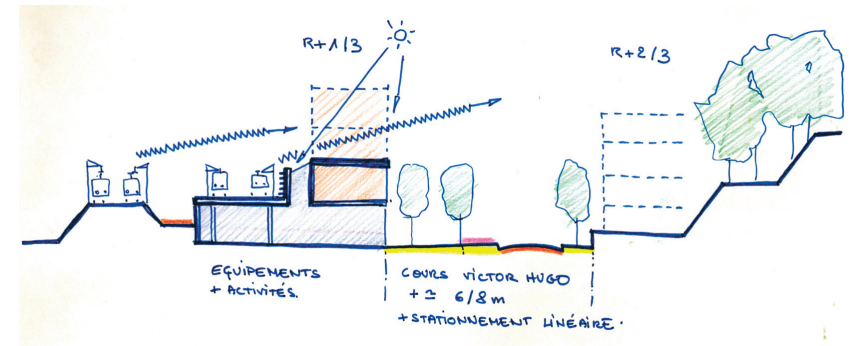


3 | Les scénarios de développement urbain explorés

Scénario 2

→ Un pôle d'équipements publics

- Optimiser l'insertion des programmes bâtis sous le tablier ferroviaire...
... au bénéfice de l'espace public qui gagnerait en confort, environ + 80 % dédiés au stationnement, trottoirs plantés, arrêts de bus, ...



3 | Les scénarios de développement urbain explorés

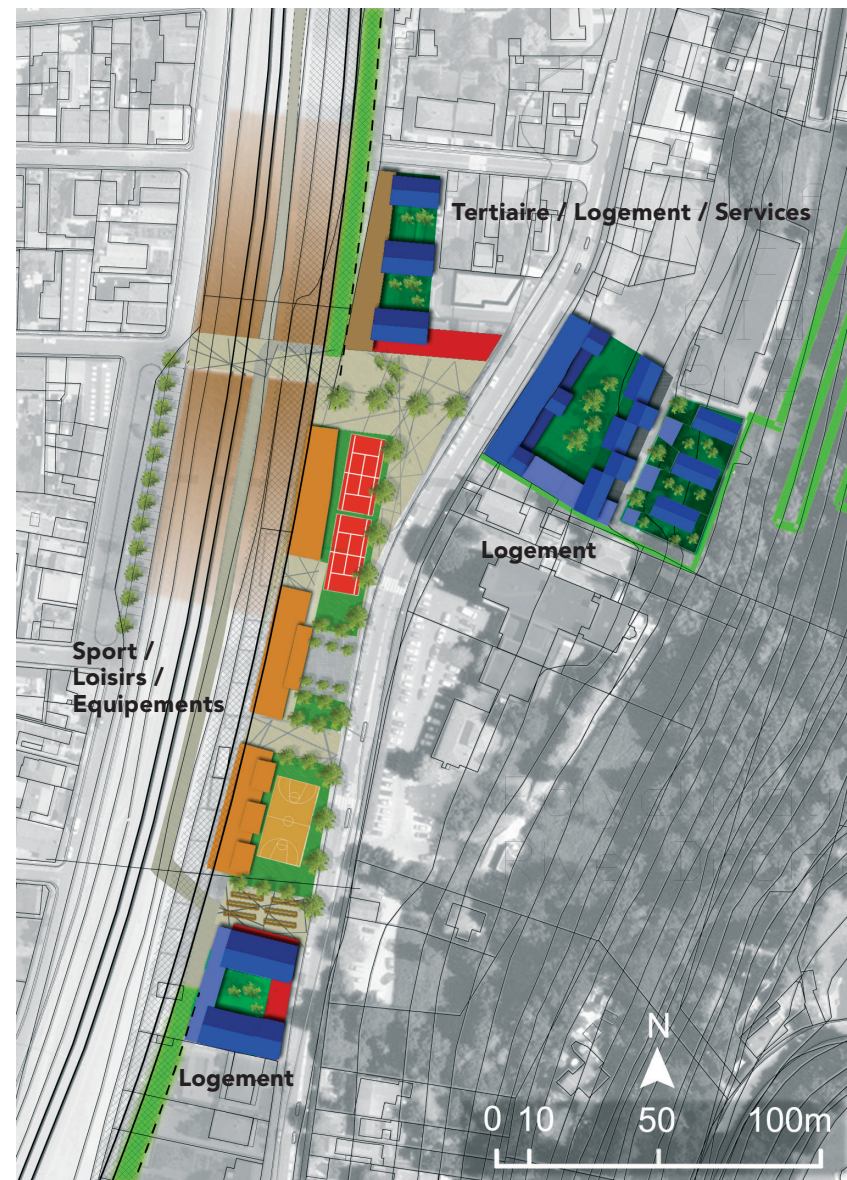
Scénario 2

→ Un pôle d'équipements publics

Simulation basée sur l'aménagement d'équipements à vocation sports et loisirs, couverts et de plein air.

Les phasages proposés :

- **A court terme :**
 - réalisation concomitante des équipements publics permettant de libérer certains sites communaux susceptibles de muter) ainsi que d'un programme résidentiel sur la propriété du château du Diable ;
 - transfert des locaux associatifs en façade ouest de l'avenue ;
 - conservation de l'accès au Parc des Coteaux.
- **A moyen terme :**
 - confortation de l'offre résidentielle et de services sur les parcelles évolutives en bordure de voie ferrée.

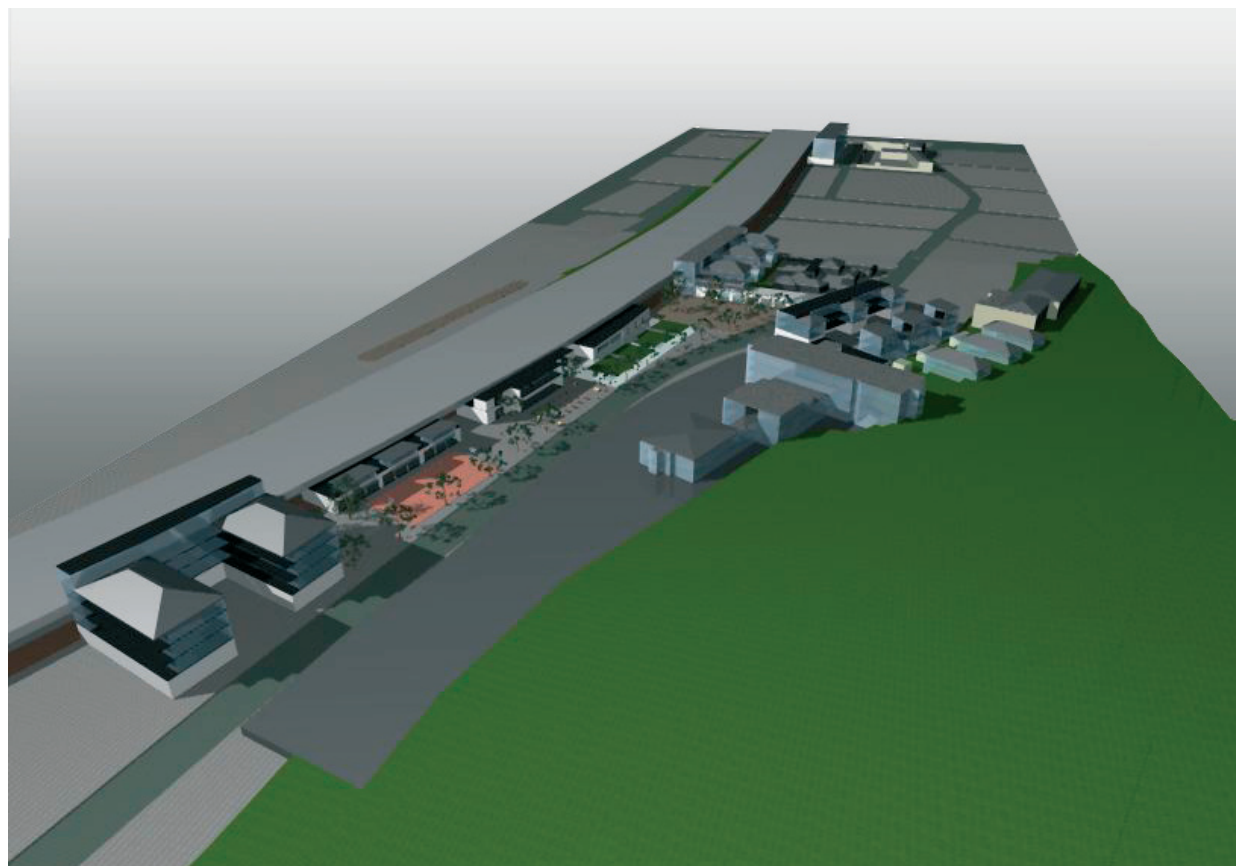


3 | Les scénarios de développement urbain explorés

Scénario 2

→ **Un pôle d'équipements publics**

Vue d'ensemble

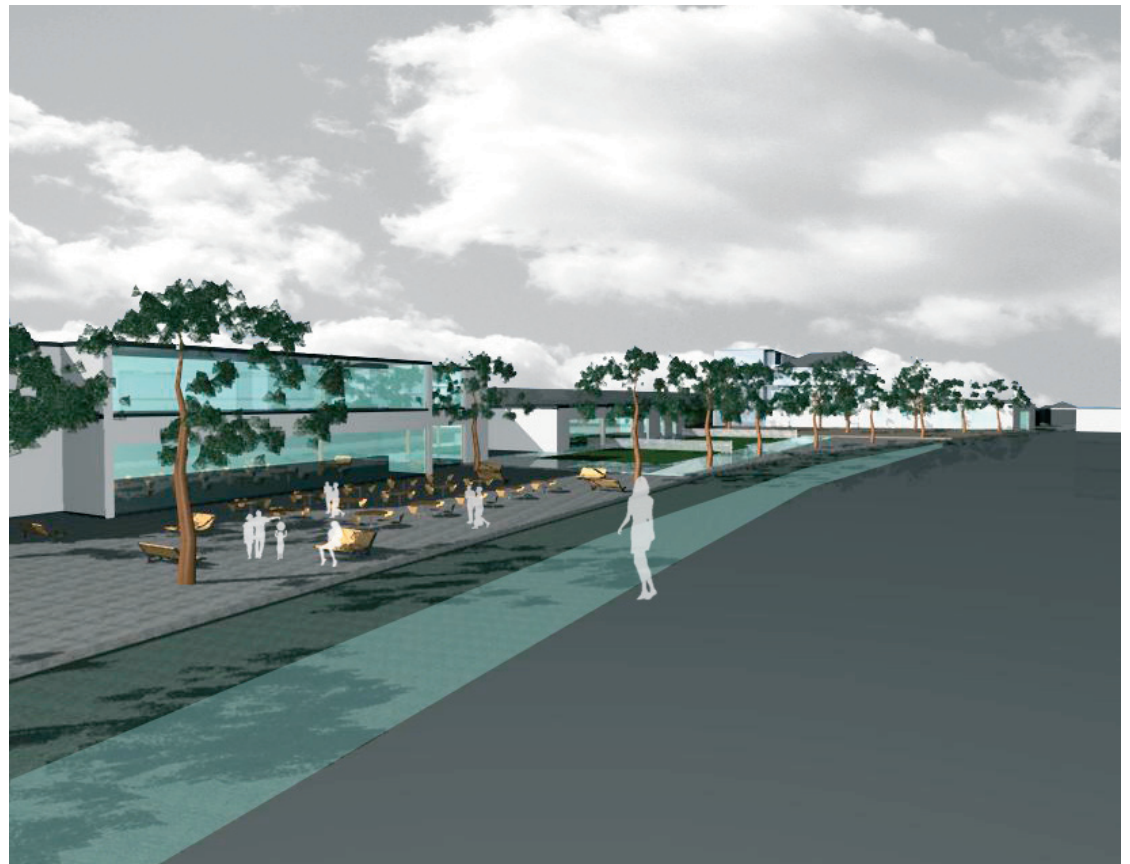


3 | Les scénarios de développement urbain explorés

Scénario 2

→ Un pôle d'équipements publics

Ambiance générale depuis le cours Victor Hugo permettant d'apprécier la nouvelle configuration de l'espace public.



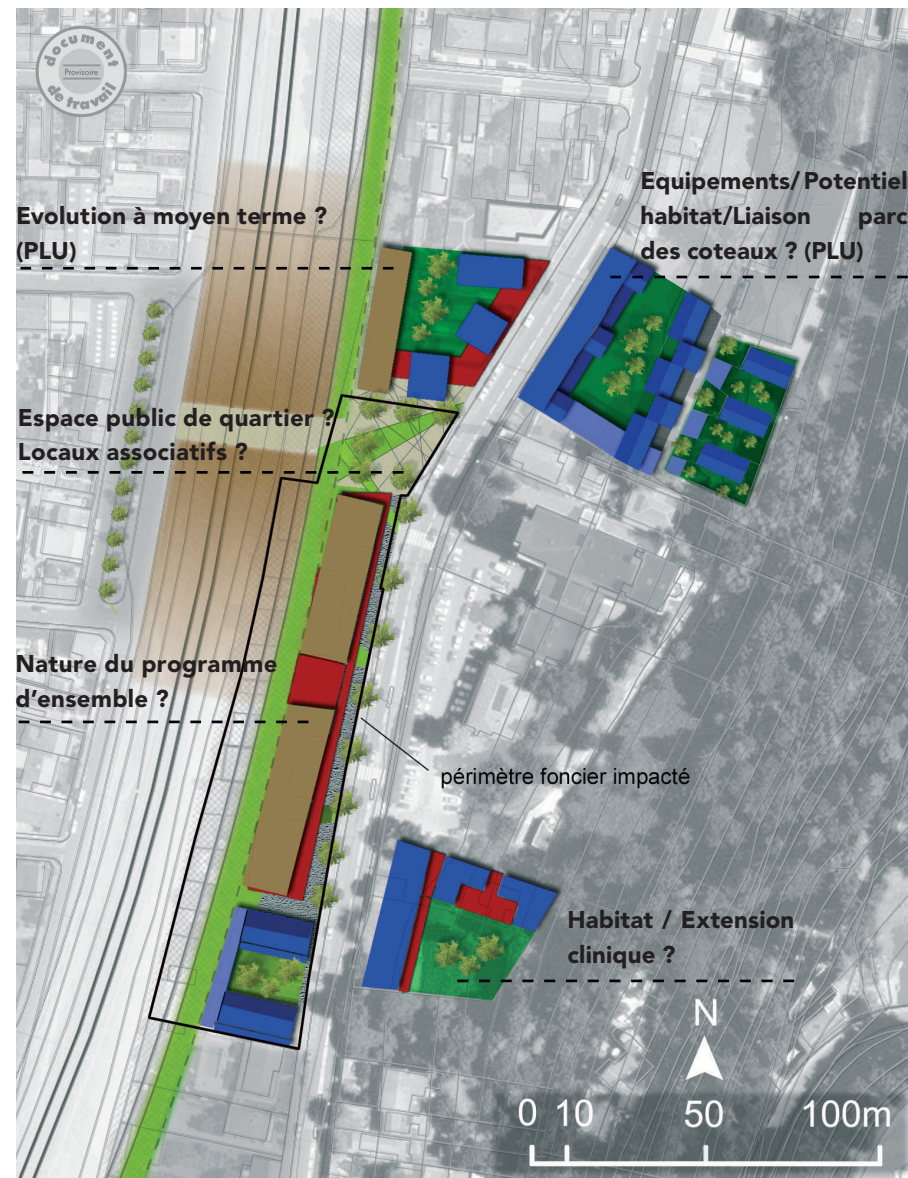
3 | Les scénarios de développement urbain explorés

Scénario de synthèse

Les options partagées, consécutives aux réflexions conduites par la ville et à l'avancement des études techniques menées par RFF :

Bilan des questions posées après arbitrages sur la localisation de l'école Camille Maumet (1er semestre 2010) :

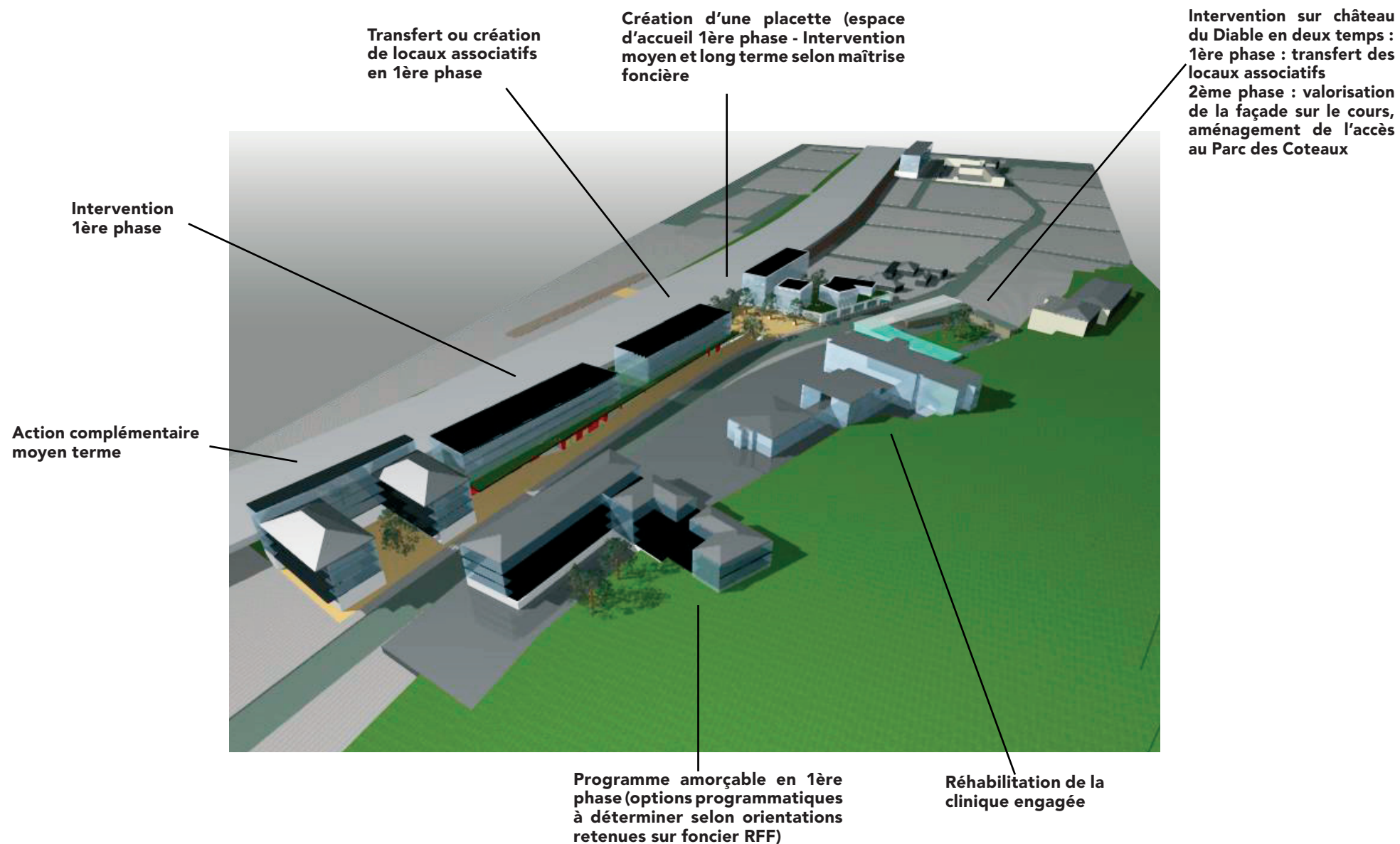
- Quelle ambition pour le devenir du quartier ?
- Les options d'aménagement sur foncier RFF ?
- Le devenir du site du Château du Diable (relocalisation des locaux associatifs et vocation à terme) ?
- Quel accompagnement sur le foncier privé malléable aux abords ?
- Quels outils et partenariat établir pour construire le projet ?





4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en œuvre

La construction d'un projet d'ensemble



4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

4.1 | La construction d'un projet d'ensemble

4.1.1 | Les deux temps d'actions du projet urbain

Deux temps d'intervention sont proposés :

- 1) Engager la réalisation rapide des actions réparatrices (recyclage des délaissés, embellissement du site...) ;
- 2) Se saisir de cette opportunité pour constituer un pôle d'animation et de services servant l'ensemble du quartier.

Sur le plan opérationnel, il peut être envisagé d'intervenir prioritairement à la fois sur la séquence centrale, et les parcelles AW 410 - 411 - 412, en pied de coteau.

La livraison de l'espace public (placette) est souhaitable en première phase et devra se faire au regard des éléments de programmes publics et privés retenus à ses abords (services d'accueils; équipements prévus en sous-face de l'estacade RFF).

4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

4.1.2 | Les actions complémentaires sur l'espace public

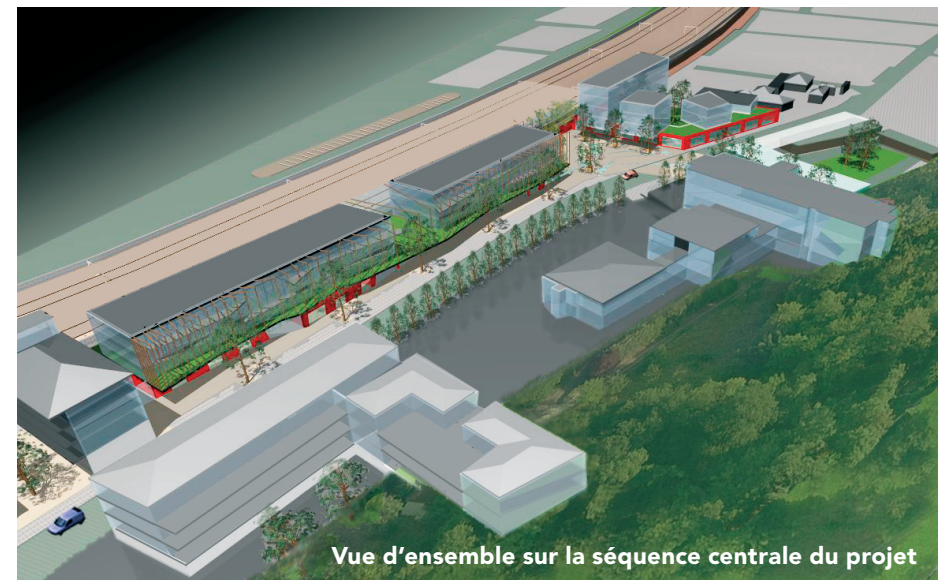
La perception du paysage urbain et le dimensionnement de l'espace public du cours Victor Hugo.



4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

L'élargissement du gabarit du cours Victor Hugo (environ + 3 mètres) doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- Améliorer le confort global des cheminements au droit des programmes bâtis ;
- Embellir cette séquence par des plantations (rappel parc du Cypressat ?) et paysager éventuellement le mur de soutènement de la clinique ;
- Amener plus de confort aux arrêts de bus (croisement des piétons), faciliter l'accès des PMR aux services de santé ;
- Renforcer l'offre de stationnement linéaire sur voirie.



4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

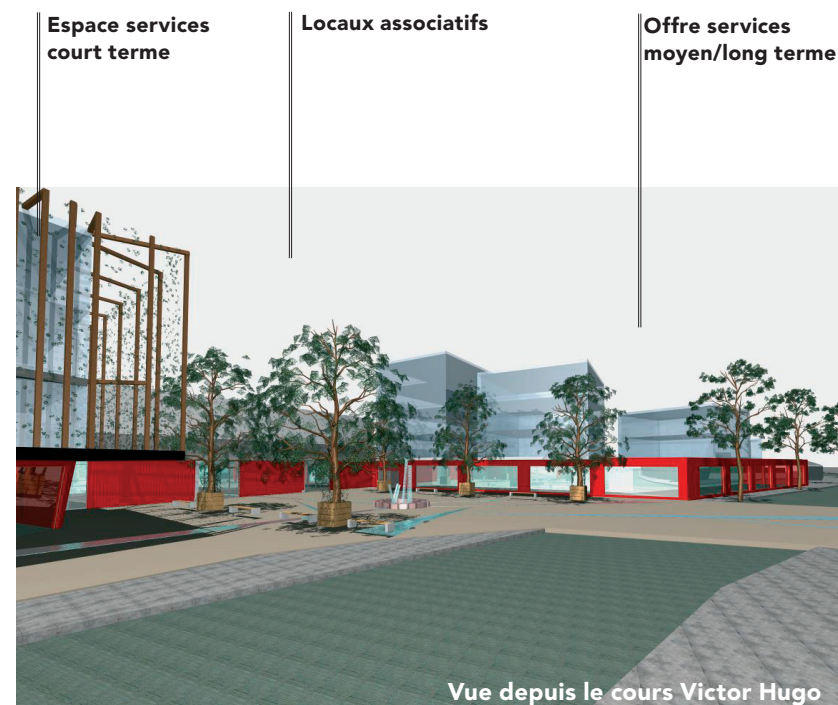
En complément du recalibrage du cours Victor Hugo, il est proposé la création d'un espace public à destination des habitants et des futurs usagers, sous la forme d'une placette.

Des fonctions d'animations sont donc à prévoir aux abords immédiats de cet espace public.

Plusieurs hypothèses programmatiques sont suggérées :

- Locaux associatifs en sous face de l'estacade.
- Espace de services (boutique, accueil, conciergerie, restauration).
- Développement de services complémentaires à plus long terme.

La programmation de rez-de-chaussée revêt donc une importance particulière et devra faire l'objet d'une programmation concertée entre les opérateurs et la collectivité (synergies à déterminer à l'échelle du site, selon les besoins exprimés par les riverains, les usagers et les gestionnaires de la clinique, les instances associatives associées au projet.



4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

4.1.3 | Les clés de réussite du projet (synthèse)

La complexité du site (contexte d'adossement à l'infrastructure, faible profondeur de l'assiette foncière, linéaire de plus de 150 m) oblige à une grande rigueur à tous les moments du projet.

Pour le court terme (Foncier RFF) :

- **Une programmation sur mesure, compte tenu des contraintes posées**

Une adéquation, économie/ programme/contraintes à trouver

- **Une constructibilité à renforcer pour équilibrer l'opération (COS environ 1,5/2)**

Anticiper les évolutions du PLU (modification ou révision du PLU).

- **La gestion du stationnement privé (contrainte forte à intégrer)**

L'occupation de la sous-face de l'estacade comme élément de réponse qualitatif et économique au projet architectural.

- **Déterminer les modalités de gestion des espaces "partagés" (sous-face du viaduc, voie d'accès...) selon la nature des programmes bâtis et le statut ultérieur de l'ensemble immobilier constitué (propriétaire unique, copropriété, gestionnaire délégué, etc...**

- **L'encadrement du projet**

Définir un cahier des charges de cession urbain, architectural et technique.

Confirmer le maître d'ouvrage pilote de l'opération (appel d'offre ou consultation, négociation vente, accompagnement)

Préciser les modalités de suivi du projet pour les différents partenaires (CUB, RFF, Ville, MO, MOE).

Pour le long terme (Autres sites évolutifs localisés aux abords)

- **Préciser la programmation des équipements publics (équipements communaux, aménagements urbains rétrocédés à la CUB) ainsi que leur financement.**

- **Définir la vocation des autres sites (Château du Diable, parcelles privées...).**

- **Statuer sur les outils de mise en oeuvre adaptés à la complexité de l'opération (veille foncière, PLU, partenariat public/privé...).**

4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

4.2 | Les prescriptions urbaines et architecturales à verser au cahier des charges

Les contraintes techniques à prendre en compte

Les contraintes liées au projet RFF

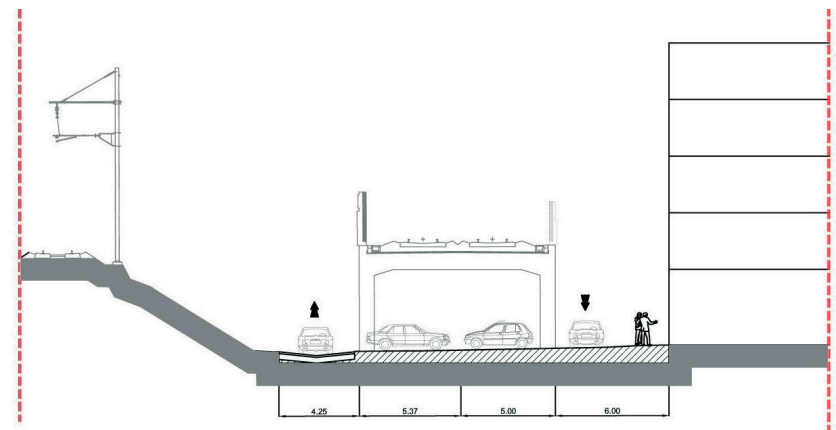
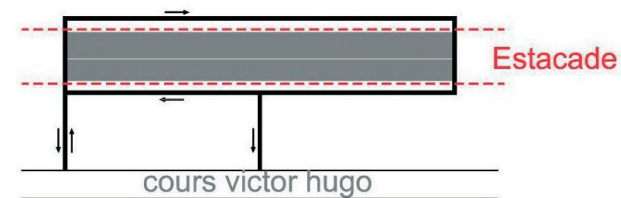
Considérant que :

- la conception générale des infrastructures est à ce jour stabilisée (linéaire viaduc, collecteur assainissement, positionnement de la voie de maintenance).
- la validation de RFF sur les conditions d'exploitation de la sous-face de l'estacade, à savoir :
 - l'option 2 files de stationnement est confirmée ;
 - un recul supérieur ou égal à 4 m doit être ménagé entre le bâtiment et le viaduc.
 - l'opération de gestion annuelle suppose également de libérer l'espace concerné (évacuation du parking à prévoir). Cette dernière contrainte exclut donc l'installation d'équipements ou de locaux indémontables.
- Il convient d'affiner les capacités de stationnement estimées entre 65 et 80 places selon les normes dimensionnelles appliquées (pour la séquence centrale du cours Victor Hugo) en sous-face de l'ouvrage.
- L'accessibilité aux parkings depuis le cours Victor Hugo.

Option négociée avec RFF

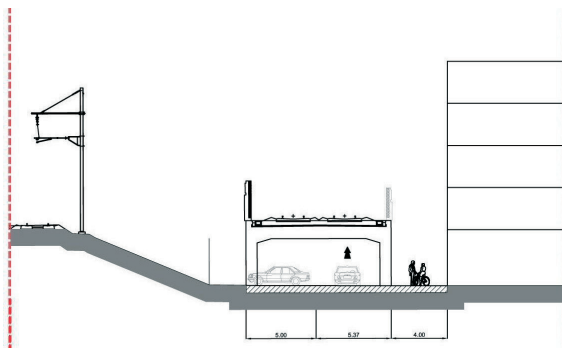
4- De part et d'autre de l'ouvrage

deux voies extérieures / bilatéral
env. 80 places de parking

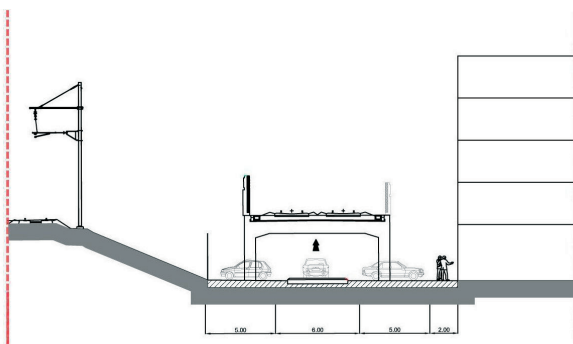
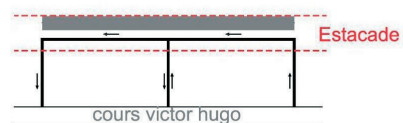


Les hypothèses d'organisation du stationnement

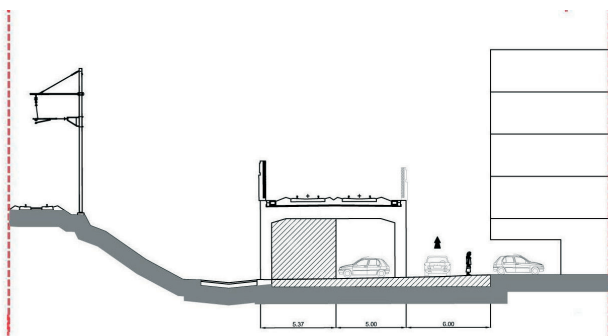
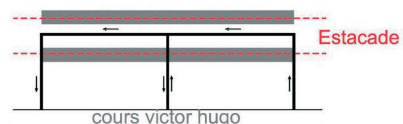
Options étudiées, non retenues par RFF



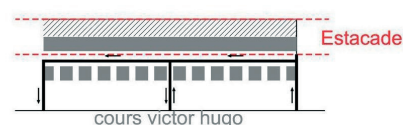
1- 100 % intégré à l'ouvrage
une voie intérieure / unilatéral
env. 40 places de parking



3-Desserte centrale
une voie intérieure / bilatéral
env. 80 places de parking



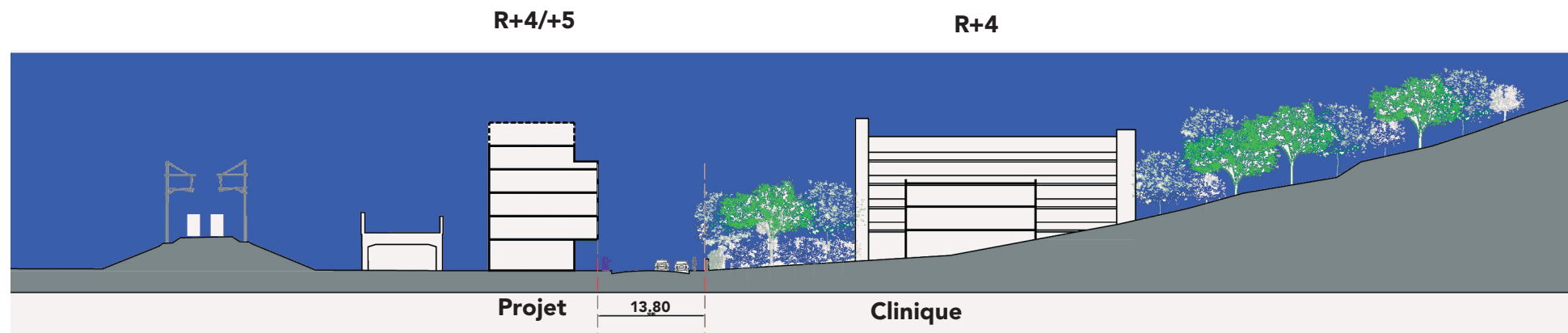
2- Entre deux
une voie extérieure / bilatéral
env. 40 places de parking



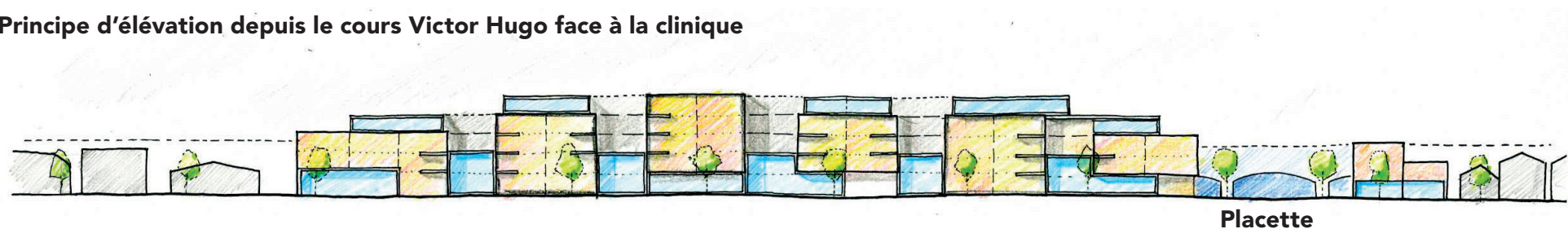
Les contraintes d'intégration urbaine du projet

- Une constructibilité à renforcer tout en garantissant une intégration du projet dans le tissu résidentiel.
- Une hauteur maximale proposée à R+4/+5.
- Un encorbellement permettant de gagner plus d'espace le long du cours Victor Hugo (trottoirs élargis, stationnement linéaire, plantations).
- Un vélum graduel assurant la transition avec les maisons riveraines.
- Un rythme volumétrique inspiré du paysage résidentiel.

Illustration de principes d'insertion



Principe d'élévation depuis le cours Victor Hugo face à la clinique



4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

Les exemples de réalisations

Une opération mixte adossée à une voie ferrée

Logements, services et commerces à Nantes
Maître d'œuvre : TETRAC
Maîtrise d'ouvrage : Lamotte Construction
2007



4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

Exemples de réalisation

Locaux d'activités en frange de voie ferrée

Bruges



4 | Préfiguration du projet urbain à mettre en oeuvre

Exemples de réalisations

Une composition urbaine rythmée

Logements à Lille

Maître d'œuvre : Philippe Dubus

Maîtrise d'ouvrage : Palm Promotion et Dubois Promotion
2007





5 | Hypothèses de programmes immobiliers

5 | Des scénarios programmatiques illustratifs

Les trois scénarios illustratifs présentés ci-après éclairent les capacités d'aménagement offertes sur le foncier disponible en bordure du faisceau ferroviaire.

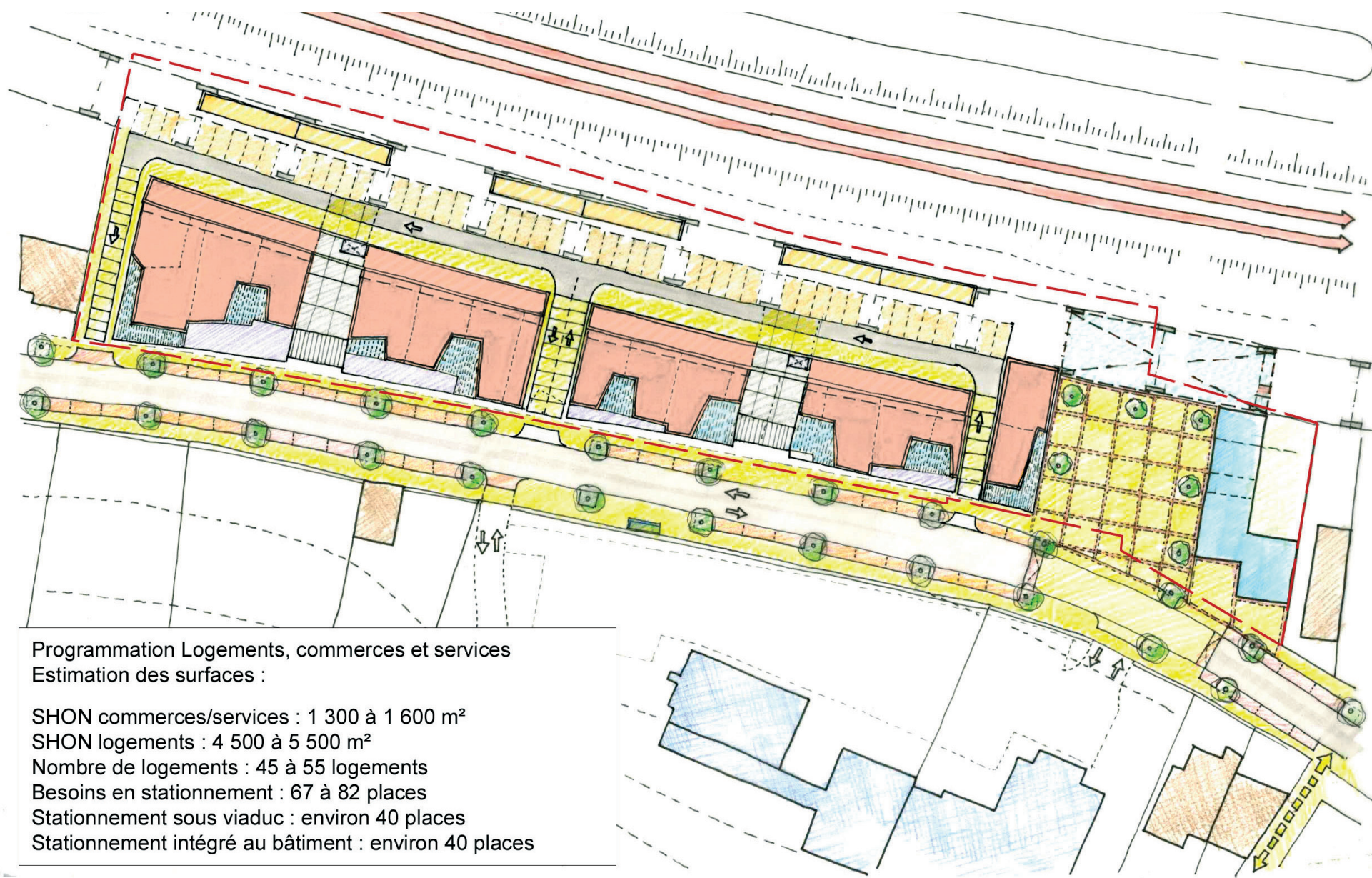
Ces projets sont versés à titre de démonstration.

Ils permettent d'apprécier les contraintes et solutions architecturales pour trois typologies de programmes immobiliers :

- Une première hypothèse, basée sur la réalisation d'un ensemble résidentiel associant une offre en commerces et services de proximité.
- Une seconde piste programmatique, construite sur l'idée d'offrir de nouveaux espaces réservés aux activités de la clinique (services de santé, consultations médicales, partenaires privés...).
- Enfin, un dernier scénario privilégiant la programmation de surfaces tertiaires et d'activités commerciales complémentaires.

Ces trois projets reprennent de manière commune la proposition consistant à privilégier l'aménagement des espaces publics (cours et placette), action susceptible d'exercer un effet « levier » sur le renouvellement urbain des tissus contigus et la valorisation plus générale du quartier.

Programmation logements, commerces et services



Programmation pôle santé



Programmation pôle santé - Estimation des surfaces :

SHON : 6 800 à 8 000m²

SHON commerces ou services : environ 200m² (sur la place)

Stationnement intégré sous viaduc : environ 80 places

Programmation tertiaire



Programmation tertiaire - Estimation des surfaces :

SHON tertiaire : 6 800 à 8 000m²

SHON commerces ou services : environ 200m² (sur la place)

Stationnement intégré sous viaduc : environ 80 places

5 | Des scénarios programmatiques illustratifs

Les suites à donner (propositions)

- Confirmer la maîtrise d'ouvrage publique et le niveau d'implication des différents partenaires associés au projet (ville, CUB, maître d'ouvrage pour la promotion).
- Statuer sur les éventuels éléments de programmes publics (commune, CUB).
- Valider le calendrier de l'opération (rétro-planning), date de libérations foncières, livraison du projet immobilier.
- Tester en priorité l'hypothèse d'un programme complémentaire à la clinique.
- Retenir une procédure de consultation d'opérateurs, le cas échéant.
- Elaborer le cahier des charges du projet en étroite collaboration technique avec RFF.
- Poursuivre la réflexion d'ensemble à l'échelle du quartier (2011 ?).

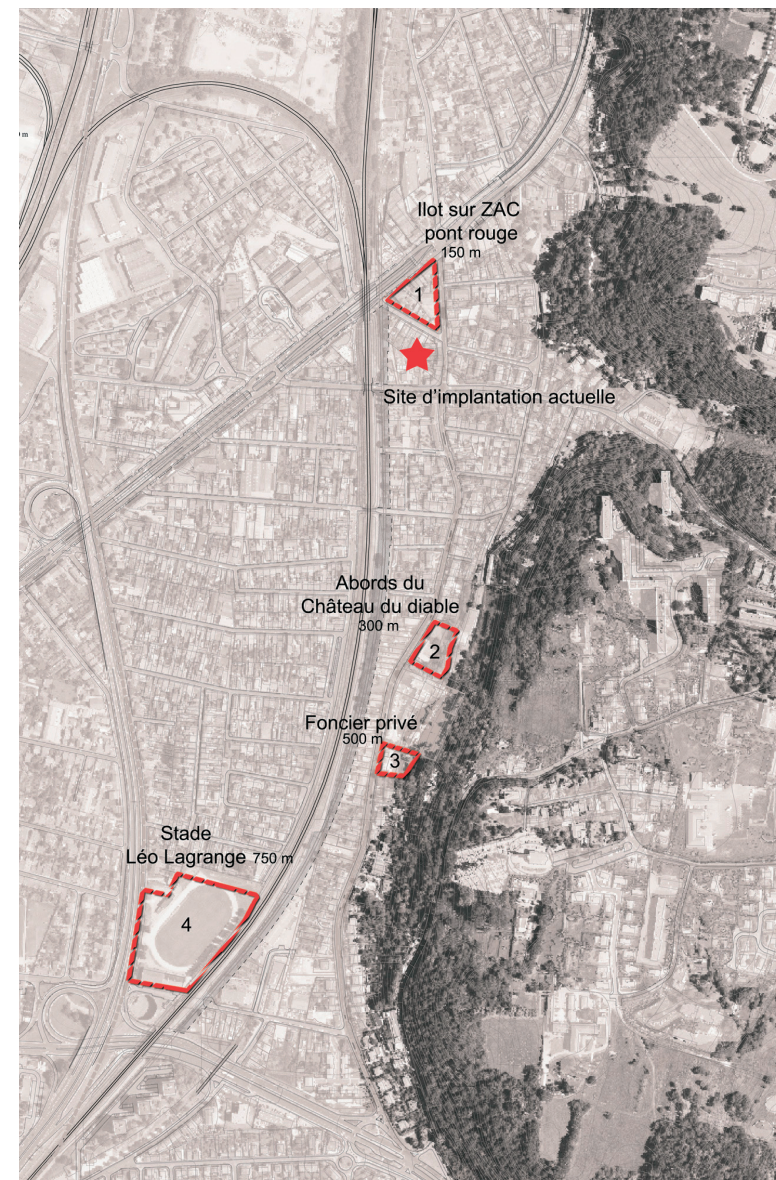


6 | Annexes

Les hypothèses de relocalisation de l'école maternelle

→ Evaluation des opportunités foncières

- Les critères pour la relocalisation de l'équipement :
 - la disponibilité foncière immédiate,
 - la proximité avec l'école primaire potentiellement maintenue sur site,
 - la protection des nuisances phoniques,
 - les capacités d'accueil compatibles avec le programme.
- Quatre sites prioritaires identifiés et analysés selon leurs avantages et inconvénients.



La relocalisation de l'école maternelle

Site 1 : l'îlot sud - ZAC Cenon Pont-Rouge

→ Avantages

- Proximité avec l'école primaire ;
- Synergie avec programme ZAC ;
- Accessibilité depuis les grands axes (Victor Hugo, Jean-Jaurès).

→ Inconvénients / conditions particulières

- Incertitudes sur la maîtrise foncière ;
- Cohabitation en phase chantier.



La relocalisation de l'école maternelle

Site 2 : les abords du château du Diable

→ Avantages

- Foncier ville maîtrisé ;
- Qualités paysagères ;
- Distance compatible avec le maintien de l'école primaire sur site.

→ Inconvénients / conditions particulières

- Préalables réglementaires à lever (révision simplifiée du PLU) ;
- Relocalisation des locaux associatifs.



58 | Cenon - Franges du faisceau ferroviaire - Octobre 2010



La relocalisation de l'école maternelle

Site 2 : les abords du château du Diable

- Améliorer la lisibilité des équipements ;
- Valoriser le foncier disponible ;
- Offrir un accès au Parc des Coteaux.

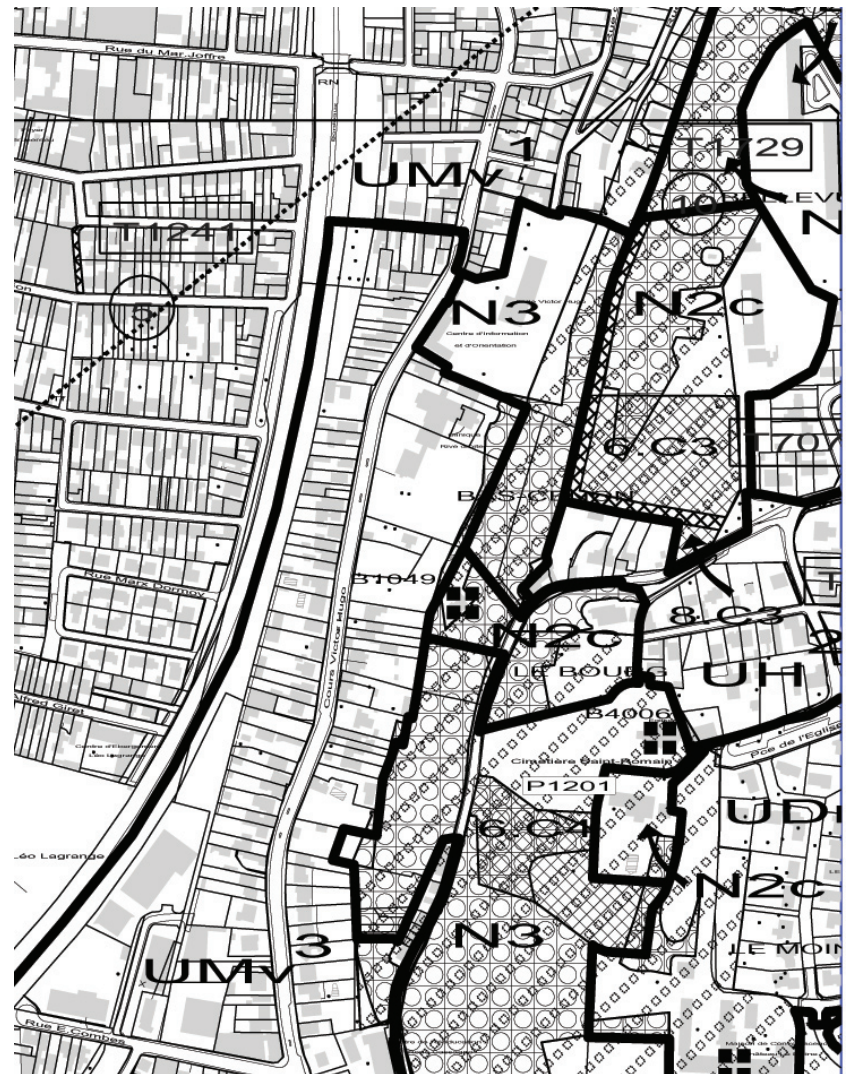


Le cadre réglementaire

Anticiper sur les différentes hypothèses programmatiques dans le cadre de la prochaine révision simplifiée du PLU.

Deux aspects à considérer :

- 1) Les limites réglementaires de la zone N3 potentiellement ajustables (dans le cadre de la révision du PLU).
- 2) Une adaptation des Orientations d'Aménagements delon les options de projet retenues.



La relocalisation de l'école maternelle

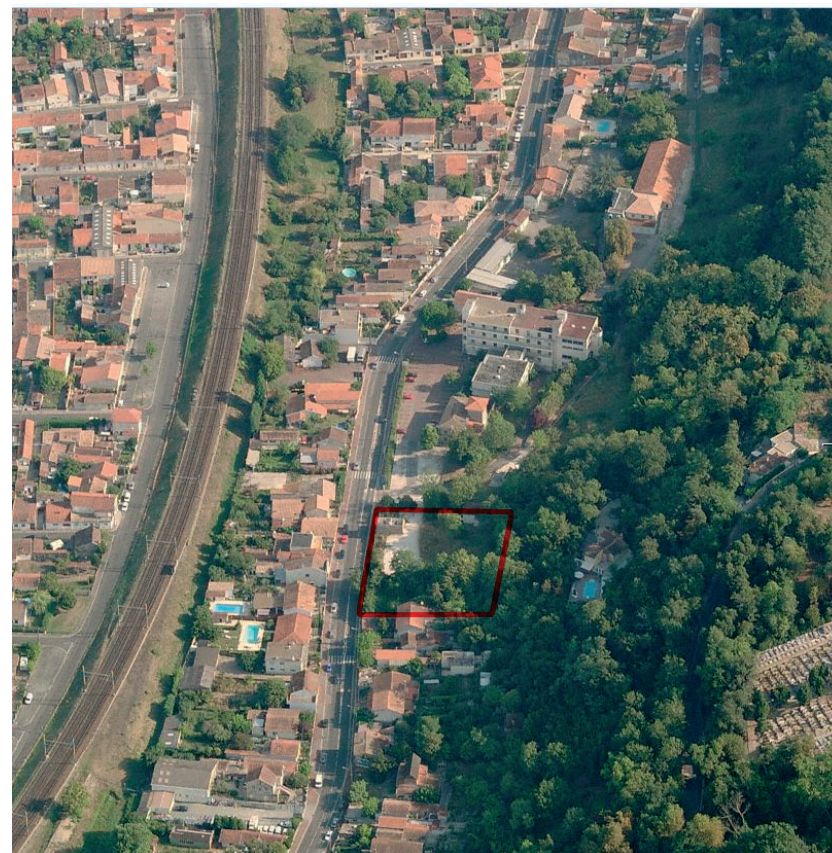
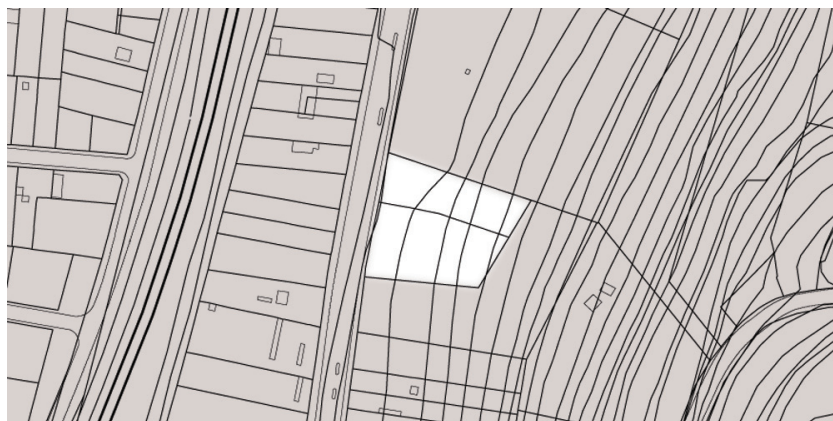
Site 3 : le foncier privé (« Me Ramoroni » et clinique Rive Droite)

→ Avantages

- Foncier vacant mobilisable (sous réserve de négociations) ;
- Offre en stationnement à proximité envisageable ;
- Lisibilité et synergie avec opération d'aménagement ;
- Assiette foncière optimisable (selon besoins).

→ Inconvénients / conditions particulières

- Négociations foncières à engager ;
- Elargissement si maintien de l'école primaire ;
- Contraintes physiques (surplomb) ;
- Réalisme financier lié au coût du terrain.



La relocalisation de l'école maternelle

Site 4 : Le stade Léo Lagrange

→ Avantages

- Foncier ville maîtrisé ;
- Assiette foncière modulable (selon besoins) ;
- Equipements existants partiellement conservables.

→ Inconvénients / conditions particulières

- Localisation géographique autorisant le regroupement des deux groupes scolaires sur site unique ;
- Enclavement et absence de desserte en TC ;
- Niveau élevé de nuisances sonores ;
- Contexte peu valorisant.



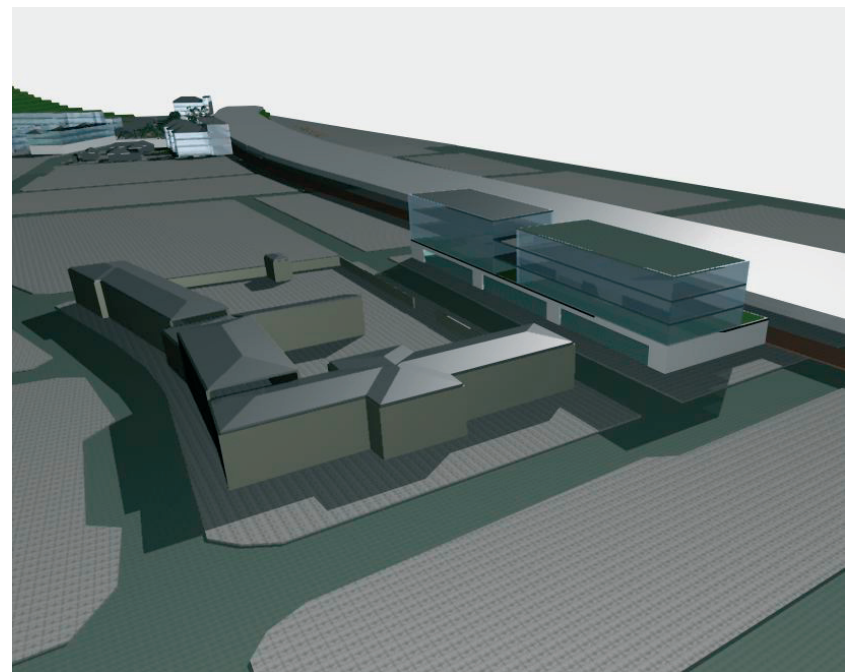
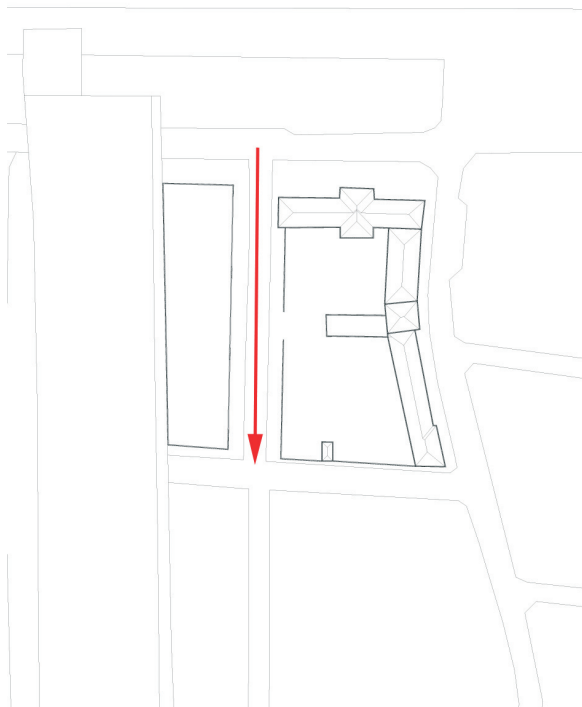
62 | Cenon - Franges du faisceau ferroviaire - Octobre 2010



Les conditions de maintien de l'école dans l'hypothèse de la relocalisation de la section maternelle

→ Les propositions :

- Réalisation d'un bâtiment écran le long du faisceau (programme tertiaire / activités artisanales) ;
- Création d'une voie de desserte locale (dépose minute scolaires, accès aux programmes immobiliers) ;
- Reconfiguration des espaces extérieurs de l'école ;
- Options pour le transfert de la maison de quartier sur site.





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