

Vers un développement urbain dense, continu et aéré

Le développement de la plaine rive droite doit s'inscrire dans une vision plurielle et diversifiée de la ville, en opposition à la « ville de pierre » :

- par nature, le territoire de la plaine rive droite est polymorphe. Sa trame urbaine et ses échelles varient fortement d'un lieu à un autre ;
- son développement urbain sous-tend l'idée de couture, d'adaptation, d'interface et de transition au regard de l'existant ;
- sa richesse tient à sa diversité et à la cohabitation de ses usages, de ses fonctions et de ses populations.



À partir d'un vélum moyen à R+4 et une emprise au sol limitée à 30 % à l'îlot, la plaine rive droite devrait accueillir à terme plus de 70 000 habitants et autant d'emplois. À partir des caractéristiques du territoire, le modèle urbain proposé restituera, à travers les opérations d'aménagement, plus de 200 ha d'espaces ouverts dont au moins 60 ha d'espaces publics, confortant ainsi l'armature paysagère et contribuant à la vie urbaine.

La multitude de situations urbaines offertes par le territoire permet de donner libre cours à l'innovation et à la créativité architecturale, sous l'inspiration du contexte de chaque situation urbaine, en s'affranchissant des typologies traditionnelles dominantes.



Stratégie territoriale



Plaine rive droite

Démarche prospective

armature urbaine, programmation et cohérences

Construire et exprimer le projet de territoire de la plaine rive droite à l'horizon 2030

Cette démarche constitue une nouvelle étape vers la construction d'un plan de référence pour le territoire plaine rive droite (2010-2030). Il s'agit d'alimenter une stratégie de développement urbain respectueuse des caractéristiques du territoire de la plaine rive droite. Sur la base des objectifs partagés, exprimés par les communes, et des ambitions du projet de la métropole bordelaise, sont abordés :

- les enjeux de programmation urbaine, à partir d'une approche globale et théorique à l'échelle du territoire. Il s'agit de fixer des objectifs quantitatifs vers lesquels il conviendrait de tendre. Ces derniers sont à préciser, par la suite, en fonction des différents sites de projet et de leur contexte ;
- l'armature des déplacements, basée sur des principes réservoirs. Il s'agit d'identifier l'ensemble des tracés possibles, destinés aux différents modes de déplacements et d'usages qui participeront à terme à la desserte et à l'irrigation de l'ensemble du territoire dans une logique de cohérence. Bien entendu, les choix finaux et les décisions de faire reposent sur des engagements et des procédures qui relèvent d'autres instances ;
- les logiques de développement du territoire qui permettent d'anticiper les synergies entre les investissements publics en équipements nécessaires à la valorisation du territoire et les sites de projets attenants.

Cette réflexion est complémentaire aux approches des grands sites de projet du cœur d'agglomération (OIN Bordeaux-Euratlantique) et devra s'inscrire dans la démarche « écocité, plaine de Garonne ».

Les propositions élaborées dans cette démarche ne constituent pas une fin en soi mais plutôt des éléments de cadrage, s'appuyant sur des principes généraux, garants d'une cohérence d'ensemble du territoire plaine rive droite. Ils déterminent un ensemble de variables pour lequel il n'existe pas encore une réelle visibilité quant aux modes de faire.

Rappel des objectifs partagés

1 | Affirmer la vocation de centralité de la plaine rive droite

Fédérer l'identité de la métropole autour du fleuve, élément de représentation à la fois symbolique et emblématique de l'agglomération. Renforcer et rééquilibrer le centre d'agglomération de part et d'autre du fleuve en favorisant un même niveau d'intensité urbaine sur les deux rives.

2 | Valoriser l'identité du territoire à travers l'émergence d'une nouvelle modernité

Participer à l'attractivité de la métropole et renouveler l'image du cœur d'agglomération en réinventant une nouvelle modernité au service du développement durable et s'appuyant sur l'idée que la nature inspire la ville et donne sens au territoire.



3 | Accueillir et retenir les populations

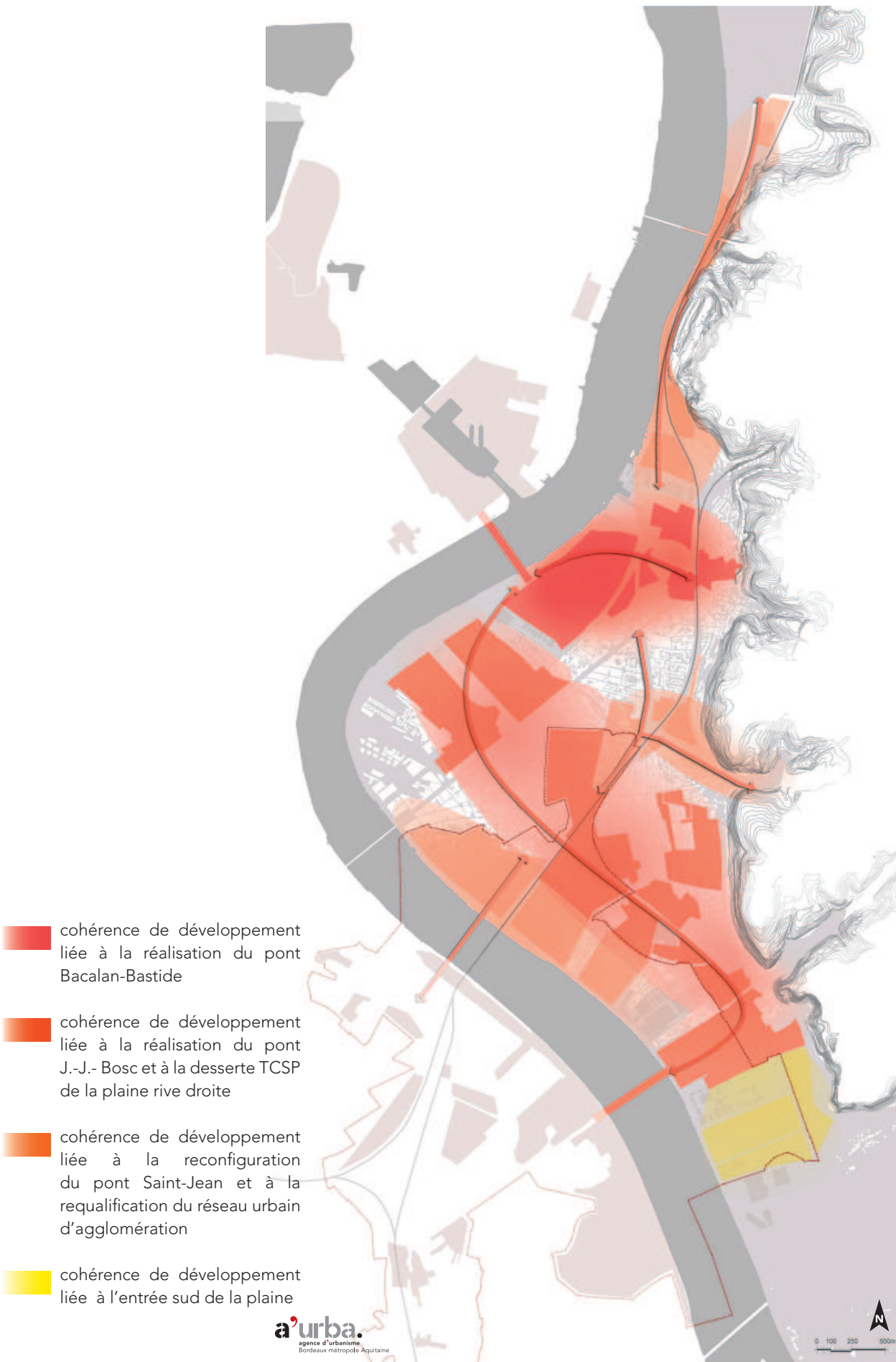
Construire dans l'optique d'une agglomération millionnaire signifie une production de logements qui soit adaptée aux ressources et aux besoins des ménages, donc abordables et de qualité. Cette conception de la production permettra de renforcer l'attractivité de l'agglomération et de fait participera de la lutte contre l'étalement urbain.

4 | Valoriser l'attractivité métropolitaine d'un territoire marqué par sa vocation économique

Attractif de par ses caractéristiques, ce territoire de l'hypercentre métropolitain possède un réel potentiel pour développer un projet économique, levier de développement du projet d'ensemble. Un projet économique qui, de plus, se doit d'être innovant pour garantir un positionnement complémentaire à l'échelle de l'agglomération et générer un métissage urbain qui reste aujourd'hui à inventer.



Les logiques du développement urbain



Les grands projets et investissements communautaires au regard des cohérences de développement urbain de la plaine

Le développement urbain de la plaine rive droite va s'appuyer sur une logique de construction progressive de la ville liée :

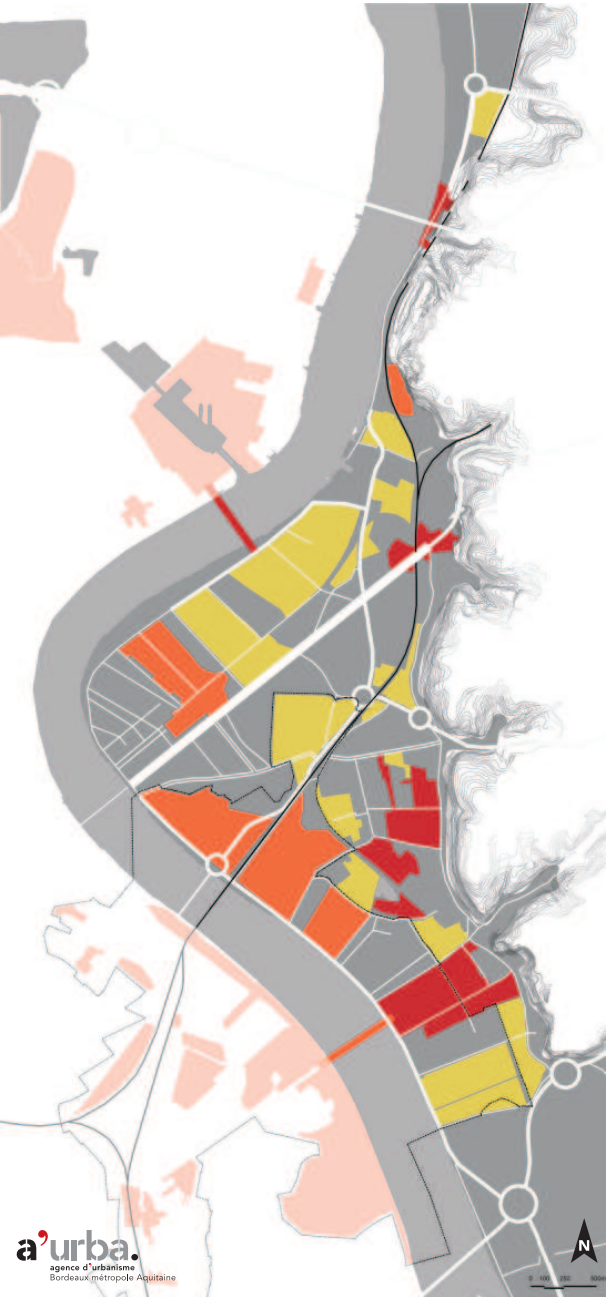
- aux opportunités foncières à gérer sur le court, moyen ou long terme ;
- aux projets communautaires actuellement en cours de réalisation ou programmés ;
- aux objectifs d'attractivité économique qui caractérisent le centre d'agglomération ;
- au rythme de construction de logements à soutenir sur le long terme.

S'il constitue une opportunité et un enjeu exceptionnel pour l'agglomération, le projet de territoire de la plaine rive droite s'inscrit dans une démarche de régénéraissance et de renouvellement urbain nécessitant d'importants investissements préalables en équipements et réseaux dont la réalisation s'inscrira dans une temporalité qui reste à définir.

Son développement urbain est également guidé par une logique séquentielle, basée sur la réalisation des grands projets communautaires (ponts, équipements métropolitains qui constituent de formidables leviers de valorisation des territoires).

L'effet d'entraînement de ces projets dessine ainsi de grandes logiques d'actions qui s'appuient sur l'articulation entre les grands projets communautaires et les ensembles fonciers attenants. Sont ainsi identifiés :

- la réalisation du pont Bacalan-Bastide (2012) et les liaisons à conforter (TCSP Ravesies - Cenon Pont-Rouge, aménagement de voirie...) dont le foncier attenant mutable représente l'équivalent de **7 000 logements⁽³⁾** et **370 000 m² de surfaces d'activités⁽⁴⁾**, de services et d'équipements ;
- la réalisation du pont J.-J. Bosc (2016) et le bouclage TCSP des deux ponts dont le foncier attenant mutable représente l'équivalent de **11 000 logements⁽³⁾** et **600 000 m² de surfaces d'activités⁽⁴⁾**, de services et d'équipements ;
- la reconfiguration du pont Saint-Jean et la requalification du réseau urbain des grands itinéraires d'agglomération (avenues Joliot-Curie et André-Ricard, boulevard de l'Entre-Deux-Mers, les quais) dont le foncier attenant mutable représente l'équivalent de **9 500 logements⁽³⁾** et **480 000 m² de surfaces d'activités⁽⁴⁾**, de services et d'équipements ;
- l'entrée sud de la plaine dont le foncier attenant mutable représente l'équivalent de **3 000 logements⁽³⁾** et **160 000 m² de surfaces d'activités⁽⁴⁾**, de services et d'équipements.



- projet en cours de réalisation
- projet programmé
- site de projet

Sites de projet et secteurs évolutifs

Le potentiel estimé à plus de 30 000 logements nouveaux représente 15 % des besoins en logements de la CUB à l'horizon 2030. Le rythme de construction, représentant entre 1 500 et 2 500 logements par an, correspond, dès à présent, à une production très soutenue sur ce territoire.

3. Ces évaluations s'appuient sur un objectif de réalisation de plus de 30 000 logements et d'une capacité constructible de l'ordre de 4 000 000 m².
4. Les surfaces d'activités comprennent les bureaux, tertiaires, locaux d'activités et commerces.

Définition d'une programmation territoriale

300 ha de sites évolutifs pour répondre à la mixité fonctionnelle et à l'intensité urbaine (évaluation de la constructibilité au regard des programmes en cours et des règles du PLU)

Les capacités constructibles ont été évaluées à partir, d'une part, des programmations actuellement en cours sur les sites de projets identifiés tels que la ZAC Bastide-Niel ou le projet Euratlantique et d'autre part, sur les capacités qui relèvent du règlement actuel du PLU :

- pour l'ensemble de ces sites évolutifs, la densité brute¹ qui en découle est comprise entre **0,9 et 1** ;
- afin de garantir une mixité fonctionnelle sur chacun de ces sites, **60 %** de leur capacité constructible totale sont destinés à des programmes de logements, les **40 %** restants étant affectés à des programmes complémentaires répartis, en moyenne, comme suit :
- 1/4 destiné aux équipements publics ;
- les 3/4 restants destinés aux activités diverses (commerces, bureaux, services, activités tertiaires...).

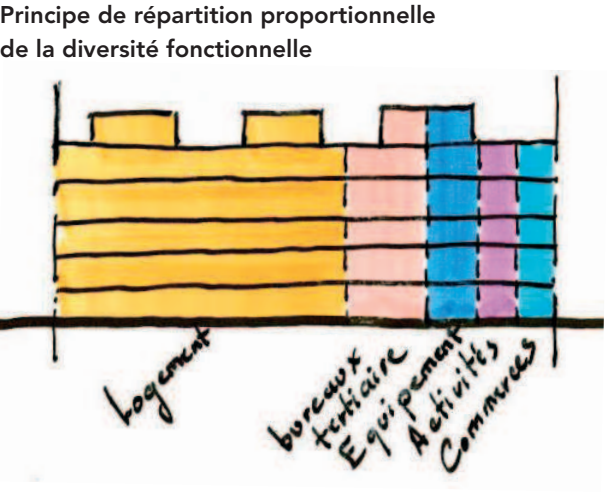
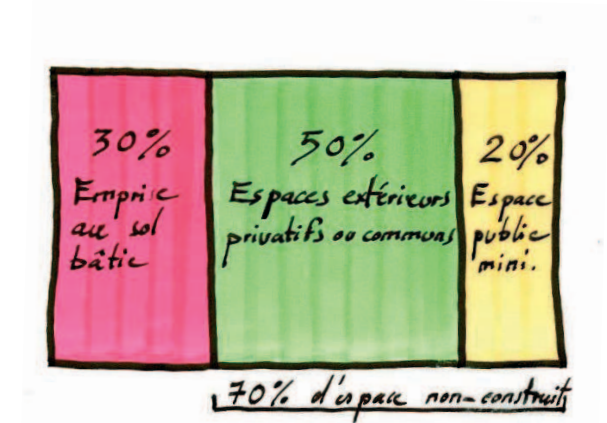
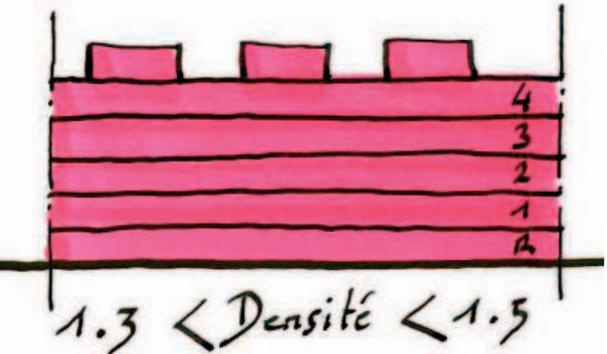
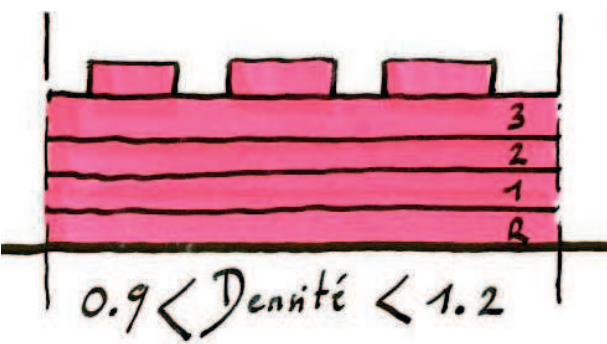
Ces ratios constituent un objectif global vers lequel tendre sur le long terme mais dont la répartition devra, bien évidemment, être adaptée en fonction des différents sites de projet.

La capacité constructible totale représente **3 000 000 de m²** de SHON, soit un potentiel de **22 000 logements** (1 800 000 m² de SHON), correspondant à une moyenne de 70 à 80 logements/ha.

L'urbanisation au service de la constitution et du renforcement de la trame paysagère (constituer une armature paysagère durable)

Pour valoriser et préserver les composantes majeures du territoire –l'eau et le végétal– le développement urbain, doit s'inspirer de principes simples basés sur le maintien d'une part importante d'espaces non construits –publics ou privés. Il convient pour cela de conserver, sur les différents sites évolutifs, une emprise limitée des constructions : une hauteur moyenne des constructions à R+3 sur une **emprise au sol limitée à 30 %** –calculée à partir de l'assiette foncière totale du projet– permet d'atteindre une densité minimum brute de 1. Ces 30 % d'emprise au sol bâtie permettent de conserver 70 % de l'assiette foncière du projet en espaces non construits, dont 20 % minimum devront être affectés à des espaces publics afin de favoriser l'intensité de la vie urbaine et sociale. Les 50 % restants étant affectés à des espaces extérieurs privés–espaces communs d'ensembles résidentiels, jardins privés... où la dimension paysagère

1. La densité brute est le rapport entre la SHON totale construite et la superficie de l'assiette foncière de l'opération, y compris les espaces publics qui participent à l'opération



sera fortement dominante.
Cela revient à considérer que sur les 300 ha de sites évolutifs, plus de **200 ha** seront maintenus en espaces libres, non bâtis :
• **60 ha** minimum seront destinés à des espaces publics ;
• **150 ha** (privés ou publics) seront aménagés en espaces végétalisés, destinés à des usages multiples.
Ces 200 ha représentent d'importantes emprises destinées à la valorisation du cadre paysager et à la gestion des eaux (bassins de rétention, infiltration, noues...).
C'est l'aménagement urbain qui fabrique le vert.

Des ambitions d'accueil de population et de recentrage de l'agglomération qui concernent notamment le territoire plaine rive droite (évaluation de la constructibilité à renforcer pour répondre aux objectifs d'une agglomération millionnaire).

Compte tenu des objectifs de l'agglomération de maintenir son positionnement et de s'inscrire dans une perspective d'évolution jeune et dynamique, notamment par l'accueil de nouvelles populations dans la CUB, à l'horizon 2030 – exprimé à travers le projet du SCoT – il convient, dès à présent, d'envisager une augmentation notable des capacités de construction en logement – de l'ordre de 30 à 50 % – par rapport aux estimations actuelles.
Le territoire de la plaine rive droite est d'autant plus concerné que nous sommes en présence de vastes emprises évolutives, notamment sur les sites de projet et que ce territoire se situe en plein cœur d'agglomération, là où les enjeux de recentrage sont particulièrement affirmés au regard des risques d'étalement urbain, pour le maintien d'une ceinture d'espaces naturels.
Cela reviendrait à réaliser plus de **30 000 logements** sur le territoire d'ici 2030 – au lieu des 22 000 estimés – soit l'équivalent de **15 %** des besoins en logement de la CUB (210 000 logements). Cela équivaut à **2 500 000 m² de SHON** auxquels il faut ajouter 40 % de SHON pour répondre aux enjeux de mixité fonctionnelle.
Cela représente un total de près de **4 000 000 de m² de SHON** qui se traduit par une densité brute moyenne comprise entre **1,3 et 1,5²**.
En respectant le principe de limiter l'**emprise au sol des constructions à 30 %**, afin de valoriser la trame paysagère, cette densité peut être atteinte en élevant la hauteur moyenne des constructions de un étage par rapport aux évaluations précédentes, soit une hauteur moyenne de R+4.

Cette augmentation globale de la densité qui permettrait d'atteindre des objectifs plus ambitieux d'accueil de population semble donc, a priori, parfaitement envisageable sur le territoire, compte-tenu de son impact relativement limité.

2. La densité nette à l'îlot pouvant atteindre 2

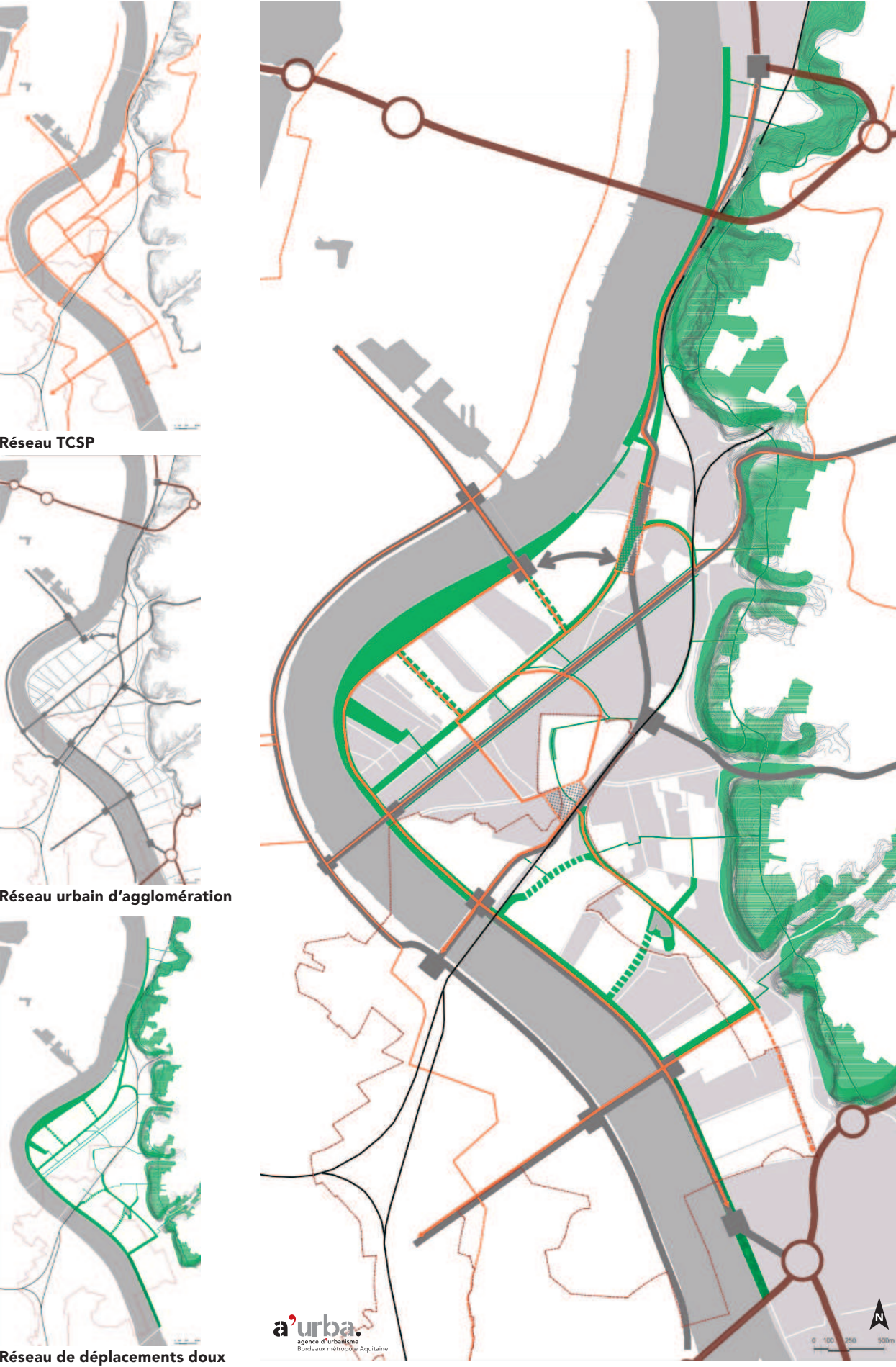
Les besoins résidentiels de la plaine rive droite : entre ambitions et ajustement aux besoins

Le renforcement de la production de logement apparaît comme nécessaire à la fois pour répondre aux besoins des ménages déjà en place et pour consolider l'attractivité de l'agglomération. Il faut à la fois construire pour retenir et construire pour attirer.
Parallèlement à ces besoins quantitatifs, deux types d'enjeux qualitatifs apparaissent.
Le premier enjeu est la nécessité d'une production de logements qui soit en adéquation avec les besoins des ménages. Ces besoins se structurent autour de trois éléments : la solvabilité des ménages, leur taille, leur parcours résidentiel. À l'échelle de l'agglomération, ces besoins nécessitent de promouvoir des produits de logements abordables (locatif social ou accession aidée) à hauteur de 55% de la production totale. Le deuxième enjeu consiste à adapter la production aux paramètres existants. En effet, le territoire de la plaine rive droite nécessite de trouver un compromis entre des besoins communaux différents (rattrapage en termes de logements conventionnés et diversification de l'offre, y compris en termes de logements haut de gamme).
Deux principes d'action découlent de la définition de ces enjeux.
• Le premier principe consiste en une production importante de logement abordables et conventionnés (accession et locatif).
• Le second réside dans la production d'une typologie diversifiée susceptible d'apporter un offre relative à la décohabitation et à l'accueil des familles.

Vers un projet économique, levier du développement de la plaine rive droite

La volonté d'affirmer une centralité métropolitaine et d'offrir un niveau d'intensité urbaine au moins équivalent à celui de la rive gauche, suppose de constituer un bassin d'emplois dont le rayonnement dépasse les limites du territoire. Ce facteur nécessite un projet économique fort dans la mesure où l'on ne peut s'appuyer sur l'apport de nouvelles populations pour générer un bassin d'emplois conséquent. L'emploi résidentiel ne permet pas de créer une dynamique suffisante pour avoir l'effet d'entraînement souhaité et développer de réelles fonctions métropolitaines.
Par ailleurs, la logique de complémentarité entend un positionnement qui doit s'articuler avec le tissu économique existant de la rive gauche et la dynamique nouvelle du projet Bordeaux Euratlantique.
Ce dernier point laisse entrevoir un projet économique dont une part de la programmation nécessiterait la réservation d'emprise foncière, à déterminer, dédiée à l'accueil d'entreprises. Des sites qui ne seraient cependant pas déconnectés du projet urbain d'ensemble, pour répondre aux enjeux d'unité et de métissage des différentes fonctions présentes qui caractérisent ce territoire.

L'armature des déplacements



Une armature des déplacements au service de l'urbanité du territoire

La réalisation prochaine de deux nouveaux franchissements sur le fleuve –pont Bacalan-Bastide (2012) et franchissement J.-J. Bosc (2016)– va bouleverser les échanges entre les deux rives, générant obligatoirement de nouveaux itinéraires mais aussi de nouvelles proximités. Cette continuité plus affirmée et lisible du maillage urbain, à l'échelle de la ville, constitue en effet la condition *sine qua non* du rééquilibrage du cœur d'agglomération, de part et d'autre du fleuve.

Constituer un réseau TCSP structurant et performant capable de desservir l'ensemble du territoire de la plaine rive droite et notamment les sites de projet

Outre le franchissement par la ligne A sur le pont de Pierre, il s'agit de raccorder l'ensemble du futur réseau à celui de la rive gauche en s'appuyant sur les nouveaux franchissements. La liaison Ravesies - Pont-Rouge, par le futur pont Bacalan-Bastide, est d'ores et déjà validée. Il reste cependant à établir :

- un principe de bouclage TCSP entre les deux futurs franchissements, constituant et prolongeant, à terme, le bouclage ouest des boulevards ;
 - une liaison directe entre la gare Saint-Jean et la rive droite permettant de relier la partie rive droite du pôle d'affaires Bordeaux Euratlantique ;
 - une extension vers le nord d'une ligne TCSP desservant les futures opérations et quartiers qui jalonnent le pied de coteau, jusqu'au quai Carriet.
- Ce réseau doit offrir des connexions TC performantes vers le plateau , la rocade et au-delà, vers le territoire de l'Entre-Deux-Mers.

Substituer au vocabulaire routier de la voirie un vocabulaire urbain et compléter le maillage urbain d'agglomération

Le caractère autoroutier des grands itinéraires d'agglomération sur ce territoire (pénétrante Est, boulevard de l'Entre-Deux-Mers, cours de Verdun, boulevard Joliot-Curie, pont Saint-Jean, avenue Carnot...), constitue d'importantes coupures urbaines. Outre les nuisances qu'ils génèrent dans les quartiers riverains, on sent bien qu'ils ne favorisent pas une évolution qualitative du bâti et dévalorisent le foncier. Une requalification lourde des axes structurants routiers en voies urbaines (mise à niveau des carrefours, réduction des voies de circulation automobile au profit des circulations douces et des TC, limitation des vitesses de circulation à 50 km/h maximum, paysagement) permettrait d'établir un nouveau rapport entre espace public et privé le long de ces axes requalifiés. La réalisation des deux futurs franchissements qui s'inscrivent dans le prolongement des grands itinéraires

urbains d'agglomération sur la rive gauche, impose aussi une accroche aux grands itinéraires de la rive droite. Un lien lisible et avec le boulevard André-Ricard - Joliot-Curie semble donc nécessaire à partir des deux franchissements, constituant, de fait, un bouclage entre les trois franchissements (B. B., St-Jean, J.-J. B.). La constitution, à terme, de ce réseau urbain d'itinéraires d'agglomération va obligatoirement engendrer un retournement des quartiers autour des nouvelles configurations d'espaces publics.

Réaliser un réseau structurant de déplacements doux inscrit dans la trame verte

À terme, la plaine rive droite offrira aux habitants deux grands parcs d'agglomération (le parc aux Angéliques de 80 ha, sur les bords de Garonne et le parc des Coteaux de 400 ha représentant 26 km de promenade). Cet ensemble constitue une situation unique dans l'agglomération en établissant un dialogue direct avec le fleuve. Cette situation impose une nouvelle logique urbaine, innovante, de mise en relation, à l'échelle du territoire, des deux parcs d'agglomération, pour renforcer son unité. L'organisation urbaine devra s'appuyer sur de grandes continuités structurantes valorisant les circulations douces et les TC et assurant la mise en tension des parcs. Cette armature « verte » devra relier notamment l'ensemble des sites de projets et mettra « à distance de pantoufle » chacun des habitants de la plaine d'un espace vert.

Les sites de projet et les secteurs évolutifs



Une urbanisation à inscrire dans des contextes différenciés

À travers cette estimation quantitative des capacités constructibles des différents sites évolutifs et de projet, il ne s'agit pas, bien entendu, de proposer un vélum uniforme à R+4 sur l'ensemble de la plaine rive droite. Le caractère polymorphe et contrasté, déjà souligné, devra inspirer la conception de nouvelles formes urbaines adaptées aux spécificités du territoire. Partant d'une hauteur moyenne permettant d'atteindre une certaine densité, il convient de la faire varier en fonction des programmes et des contextes. La lecture du territoire révèle sa diversité de situations susceptibles de fédérer différentes attitudes et écritures urbaines en fonction des lieux, des interfaces, des transitions et du maintien de l'identité des territoires.

Quatre entités géographiques

- **La ville maritime**, quartiers quai de Brazza et quai de Queyries, présente une rive naturelle sur le fleuve. Il s'agit d'un territoire inondable dont l'occupation historique, à dominante industrielle, marque encore le territoire par la présence de bâtiments emblématiques (Grands Moulins, SOFERTI...). La trame parcellaire en lanière, perpendiculaire à la berge, issue des tracés hydrologiques, constitue une particularité de ce territoire. Il offre un vis-à-vis d'exception avec la façade XVIII^e de la rive gauche.

- **La ville fluviale**, quartiers quai de la Souys et quai de Floirac. Secteur plus diversifié mêlant espaces économiques et résidentiels, le quai est constitué d'une rive construite. La forte perception du coteau parallèle à la berge est renforcée par sa proximité. Ce territoire participe du périmètre Bordeaux Euratlantique dans un vis-à-vis, rive droite, rive gauche, qui symbolise l'inscription de la ville dans le XXI^e siècle.

- **La ville constituée**, structurée de part et d'autre de l'avenue Thiers, s'inscrit dans la typologie traditionnelle des échoppes bordelaises en pierre dont les cœurs d'îlot étaient, sur ce territoire, occupés par diverses activités. Excepté le secteur Deschamps qui se situe au débouché du pont Saint-Jean, son évolution repose essentiellement sur la présence d'un foncier diffus mutable sur un territoire en partie inondable.

- **La ville du pied de coteau** qui présente une épaisseur variable, du nord au sud, sur l'ensemble de la plaine, constitue la partie la plus « vernaculaire » du territoire. Elle intègre les bourgs anciens de Lormont, Cenon et Floirac et l'ensemble des quartiers à dominante d'habitat individuel qui s'y raccrochent. La forte présence du coteau participe de son identité et lui confère son caractère de « ville des jardins ».

Les seuils d'ancrage du territoire dans l'agglomération

Le territoire plaine rive droite se caractérise par une géographie nettement délimitée par le coteau et le fleuve. Son ancrage au reste du territoire de l'agglomération s'opère par des effets de seuils qui précèdent le franchissement de ces entités naturelles.

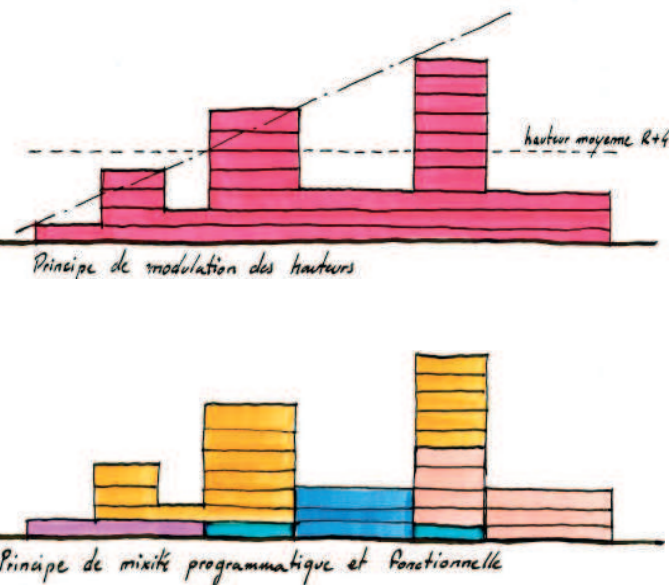
Ces seuils, parfaitement identifiables sur le territoire, correspondent aux débouchés des ponts –actuels et futurs– et aux arrivées des voies venant du plateau. Ils constituent les lieux majeurs d'arrivée sur le territoire de la plaine rive droite. Leur représentation symbolique de « porte » mais aussi de vitrine et de repère dans la ville peut se traduire par la conception d'espaces publics majeurs susceptibles de fédérer des projets structurants d'agglomération.

L'émergence de nouvelles polarités urbaines

La lecture d'ensemble du territoire de la plaine rive droite permet d'appréhender de nouveaux secteurs stratégiques d'interfaces urbaines et de convergence des flux et des réseaux. Ils offrent un potentiel permettant d'envisager l'émergence de nouvelles polarités dans le territoire définissant, à terme, des lieux de forte intensité urbaine susceptibles de rassembler des programmes immobiliers emblématiques.

Deux secteurs sont identifiés :

- **le secteur André Ricard – Demi-Lune**, à l'interface des communes de Bordeaux, Cenon et Lormont ;
- **le secteur Benauges – Trégey**, à l'interface des communes de Bordeaux, Cenon et Floirac.



Des territoires contrastés et les lieux majeurs d'articulation des territoires

