



L'ancien parvis de la gare Ravesies - Saint-Louis et l'emprise ferroviaire

Mémoire synthétique

Convention a'urba - Ville du Bouscat 2013



Sous la direction de
Camille Uri

Chef de projet
Nicolas Drouin

avec la participation de
Pierre Layère
Joëlle Martineau



Sommaire

Introduction	4
1 Rappel : Etudes et réalisations, les grandes étapes	5
1.1 2002-2005 : Etudes préalables liées à l'arrivée du tramway (ligne C, 2ème phase)	9
1.2 2005 - Concours d'architecture et d'urbanisme pour la réalisation du parc-relais dans une opération d'aménagement d'ensemble. Désignation du projet lauréat (Antoine Grumbach) en avril 2005	11
1.3 2005-2007 : Réalisation des travaux d'aménagement provisoires de la place Ravesies et mise en service du tramway (ligne C, terminus Les Aubiers). Construction du parc-relais puis de l'opération de logements de part et d'autre de la rue Abel	13
1.4 2010 : Concours d'architecture et d'ingénierie pour les aménagements définitifs de la place Ravesies. Désignation du projet lauréat (ADH) en juin 2010. Livraison des travaux fin 2014	15
1.5 2010 : Etude d'urbanisme "Le Bouscat-Bruges. Evolution des quartiers Est. Rapport final. Avril 2010". Mise en perspective des quartiers situés de part et d'autre de la branche ferrée, anticipant sur sa désaffectation ; mutation des secteurs Béquigneaux-Godard.....	17
2 Les grandes options actualisées de programmation et d'organisation spatiale.....	19
2.1 Place Ravesies	23
2.2 Le talus ferré et ses franges.....	24
Annexes :	27
- Compte-rendu d'entretien entre l'a-urba et RFF	29
- Documents préparatoires à la révision du PLU. En attente d'une étude	30

Introduction

Depuis plus de quinze ans, le paysage du quartier Ravesies-Allées de Boutaut a considérablement évolué. La Zac Ravesies d'abord, puis l'arrivée du tramway, ont permis de faire levier et de fédérer les acteurs publics autour de l'idée que cet intervalle entre la ville centre intra boulevards et les quartiers du Lac, non seulement recelait de grandes potentialités pour faire ville, mais était aussi un territoire de développement urbain incontournable pour engager le renouvellement d'image de Bordeaux nord au sens large.

Dans le secteur Bouscatais, les réflexions menées sur l'aménagement du parvis de la gare Ravesies-Saint Louis et les franges du talus ferré ont été conditionnées par les options longtemps laissées ouvertes par les autorités organisatrices des transports publics.

Aujourd'hui, l'aménagement de la place Ravesies s'achève et l'espace public commence à vivre. Le tramway rythme la scène urbaine. Les autorités organisatrices des transports ont opté pour l'abandon de la gare Ravesies au profit d'un TCSP de ceinture passant par la place Latule et donc du transfert du lieu d'échange avec la ligne C du tramway à l'ancienne gare de Cracovie. Ce qui conduit à l'abandon de l'exploitation de la branche ferroviaire allant de La Vache à la Place Ravesies.

Par ailleurs, au titre des 55 000 ha de Nature, l'équipe Coloco-ADH amorce une phase d'expérimentation de sa boîte à outils, précisément sur cette friche qui fait aujourd'hui coupure entre le quartier Providence et le reste de la commune du Bouscat.

Au vu des pressions exercées par différents promoteurs sur les soldes fonciers persistant aux abords de la place (RFF, Cub, Ville), il y a urgence à accorder l'ensemble des acteurs concernés sur les grandes orientations programmatiques préalables à l'évolution de l'ancienne gare de Ravesies et de la branche ferroviaire désaffectée.

Le présent mémoire synthétique a pour objet, après une brève rétrospective des différentes études et actions connues sur ce site, de dégager les principes essentiels susceptibles de réunir un consensus ainsi que les éventuels axes de recherche complémentaires en vue de la définition d'une orientation d'aménagement et de programmation dans le cadre du PLU 3.1.





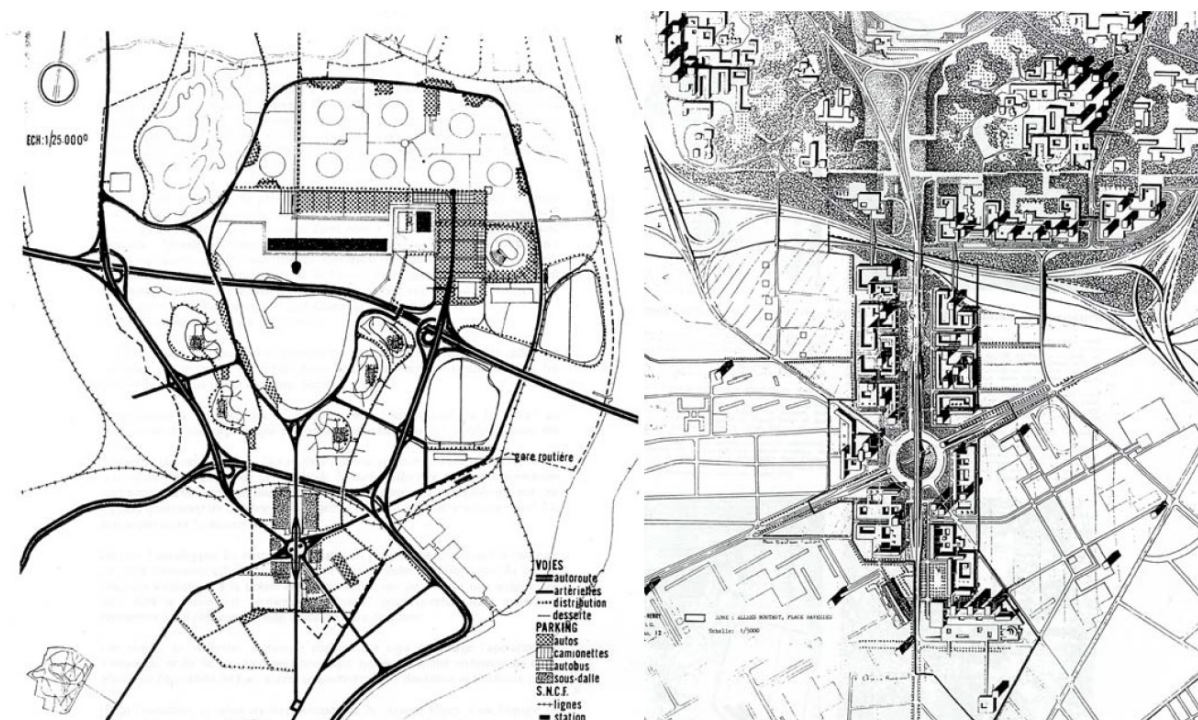
1 | Rappel : Etudes et réalisations, les grandes étapes

1 | Rappel : Etudes et réalisations, les grandes étapes

La création dans les années 60 du nouveau quartier du Lac sur les anciens palus du nord de Bordeaux devait s'accompagner de l'organisation d'un lien solide avec la ville historique : l'axe Counord-Boutaut constituait le support idéal dans cet objectif. Xavier Arsène Henry, architecte en chef de l'opération de Bordeaux-Lac, proposa dans les années 70 de traiter l'accroche urbaine sous la forme d'une voie royale bordée de 2 rives très fortement densifiées. Si le projet ne fut pas retenu pour son impact sur les quartiers riverains, quatre opérations publiques d'aménagement urbain furent néanmoins menées ces vingt dernières années aux abords d'un axe recalibré à 45 m pour l'accueil du tramway : le quartier Haussmann (1985-2000) (sur le site de l'ancienne gare Saint Louis), la ZAC multisites Ravezies (1990-2010), la Grenouillère (2005-2013) et plus récemment la rive Est des Allées de Boutaut (2009-2013) sur les communes du Bouscat et de Bruges.

L'arrivée du tramway sur l'axe historique Counord -Boutaut a suscité ces dix dernières années une série d'études complémentaires et d'actions d'accompagnement portant sur les espaces publics traversés, comme sur les mutations prévisibles de leurs abords.

Nous livrons ci-après une rapide évocation des enjeux -objectifs des réflexions menées depuis 2002 et de ce qui reste d'actualité ou a été réalisé.



Dessins de Xavier Arsène Henry : 1964



Axonométrie générale - Source a'urba - maquette 3D de suivi opérationnel - 2011

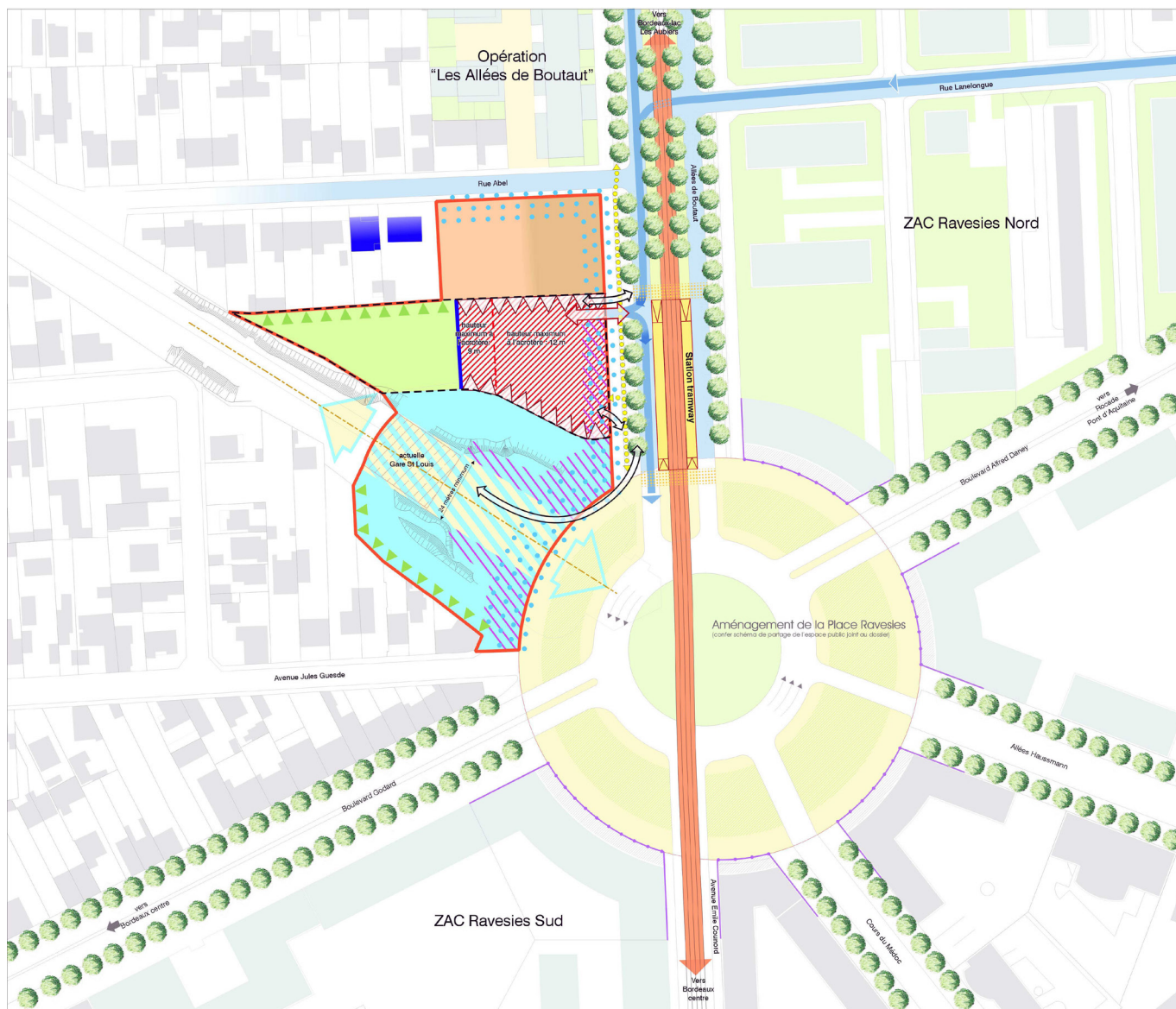
1 | Rappel : Etudes et réalisations, les grandes étapes

1.1 | 2002-2005 : Etudes préalables liées à l'arrivée du tramway (ligne C 2ème phase)

Si les choix de tracés du tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux reposaient sur une desserte optimale des secteurs d'habitat, d'emploi et des grands équipements, ils voulaient également anticiper le renouvellement urbain des territoires. C'est ainsi qu'entre la place Ravesies et les Aubiers, les études d'insertion urbaine du tramway et, plus globalement, la question du devenir des quartiers riverains se sont posées en ces termes :

- Faire des Allées de Boutaut une véritable avenue urbaine;
- Démolir le pont de Cracovie et désenclaver le quartier des Aubiers ;
- Changer l'image routière de la place Ravesies ;
- En rive ouest des Allées de Boutaut, articuler le tissu pavillonnaire d'origine maraîchère à des formes urbaines d'habitat collectif pour constituer une façade des Allées à la mesure de son rôle urbain ;
- Intégrer un parc relais place Ravesies face à la future station tramway.

Ces principes ont été retenus dans le cadre du premier PLU communautaire de 2006 sous la forme d'orientations d'aménagement de secteurs (OA).



COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX
PARC RELAIS RAVESIES AU BOUSCAT
CONCOURS D'ARCHITECTURE ET D'INGENIERIE

3.1 SCHEMA D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

- Périmètre d'intervention
- Emprise réservée pour la réalisation du parc relais
- Intégrer la réalisation du parc relais dans une opération d'ensemble à l'échelle de la place Ravésies (occupation et extension en sous-sol envisagée)
- Emprises affectées aux programmes mixtes (tertiaire, services urbains hôtellerie, ...)
- Amorcer le développement bâti de la rive ouest des allées de Boutaut par un programme de logements collectifs
- Maîtriser la transition entre les formes d'habitat caractéristiques du Bouscat et la nouvelle façade urbaine des allées de Boutaut
- Relocaliser les locaux de services SNCF de la gare Saint Louis dans le cadre de l'opération d'ensemble
- Intégrer les commerces et services en rez-de-chaussée et en façade
- Ménager et composer la continuité de l'espace public au regard de l'évolution future des emprises ferrées (TCSP, Coulee verte)
- Se rattacher au nivellement général de l'espace public projeté (Allées de Boutaut, Place Ravésies) en intégrant les contraintes de nivellement liées au risque d'inondabilité sur le secteur



0 10 20m

données topographiques
en cadre de la DGI
en provenance du SIGMA
Commune d'Urbanisme de Bordeaux
traitement AURBA 06/2004 ©
Mission Tramway - 2ème phase

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

- Qualifier les interfaces avec le tissu résidentiel
- Qualifier les interfaces entre le parc relais et les programmes associés
- Traiter les espaces libres en aménagement paysager
- Maintenir une distance de confort visuel et acoustique vis-à-vis du tissu riverain
- Localiser de manière pertinente les entrées et sorties du parc de stationnement sur les allées de Boutaut, en façade de la parcelle affectée au parc relais
- Optimiser les échanges intermodaux tramway/parc relais/gare Saint-Louis
- Prendre en compte les itinéraires 2 roues, piétons et en assurer l'accueil et le stationnement
- Principe d'itinéraire d'accès et de sortie du parc relais depuis la rocade via la place Latute
- Bâti soumis à un ordonnancement général (péristyles)
- Bâti existant
- Bâti projeté
- Passages piétons associés à la station Tramway

1 | Rappel : Etudes et réalisations, les grandes étapes

1.2 | 2005 : Concours d'architecture et d'urbanisme pour la réalisation du parc-relais dans une opération d'aménagement d'ensemble. Antoine Grumbach

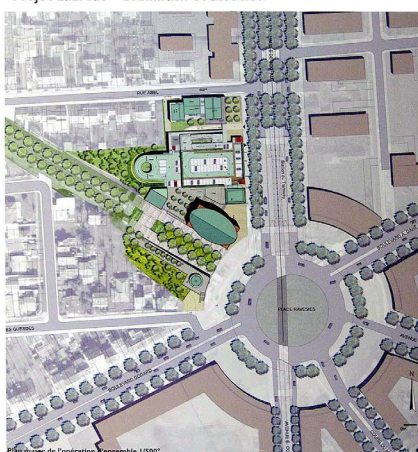
La programmation d'un parc relais de 400 places au nord de la Place Ravesies était justifiée par une situation de seuil entre les territoires Lac-Médoc et la ville intra-boulevards. L'intermodalité semblait alors d'une bonne efficacité à cet endroit avec, en complément, un parc de stationnement aérien provisoire plus en amont, aux Aubiers. La valeur urbaine du site de la gare Ravesies sur les boulevards a conduit les collectivités à programmer une opération d'ensemble capable d'intégrer l'ouvrage fonctionnel. Le projet d'Antoine Grumbach, architecte, a été retenu.

Les principaux objectifs étaient les suivants :

- Avec le parc relais, développer une polarité urbaine forte, d'image métropolitaine ;
- Anticiper sur la densification d'emploi et d'habitat sur ce secteur et proposer des services urbains à la mesure (en projection : 2 500 actifs et 3 000 résidents dans un rayon de 400 mètres autour de la place) ;
- Prendre en compte les scénarios d'avenir de la branche ferrée et de la gare et donc prévoir la mise en continuité des espaces publics (place, parvis de la gare, axe ferré) ;
- Compléter le cadre bâti de la place (régé par le règlement de la ZAC Ravesies) par un événement urbain marquant la Ville du Bouscat sur les boulevards.

A ce jour, seuls le parc relais et l'opération de logements de part et d'autre de la rue Abel ont été construits.

Opération d'ensemble associée au parc relais Ravesies
Projet Lauréat – Grumbach et associés





MATHEO DOLIVE - GROUPEMENT ISA / SYTRA / HALLS / INGENIO / ECCTA
GROUPEMENT D'ARCHITECTES / BIP / ESCA / EEP
DESIGN MATHEO DOLIVE / ABSOLUT DESIGN / MANOIR ET COURBIAN
MATHEO DOLIVE / GROUPEMENT ISA / SYTRA / HALLS / INGENIO / ECCTA

Ligne C : Ravésies - Les Aubiers

© Le tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux 2005
© ARTEFACTO - PHOTO : D. LE LANN

1 | Rappel : Etudes et réalisations, les grandes étapes

1.3 | 2005-2007 : Réalisation des travaux d'aménagement provisoires de la place Ravesies et mise en service du tramway (ligne C, terminus Les Aubiers). Construction du parc-relais, puis de l'opération de logements de part et d'autre de la rue Abel.

La traversée de la place Ravesies par le tramway posait la question de la gestion des flux de circulation automobile à la croisée d'axes majeurs. L'hypothèse d'un passage inférieur était émise. Celle-ci a été abandonnée au profit d'une gestion des flux en surface, misant sur une régulation de la circulation de type urbain ; en effet, il a été jugé :

- que l'impact des trémies du passage inférieur seraient très pénalisantes pour les liens piétonniers entre les quartiers en aval et en amont de la place ;
- que la fluidification du trafic le long des boulevards à cet endroit aurait pour conséquences de plus fortes congestions aux autres carrefours de part et d'autre.

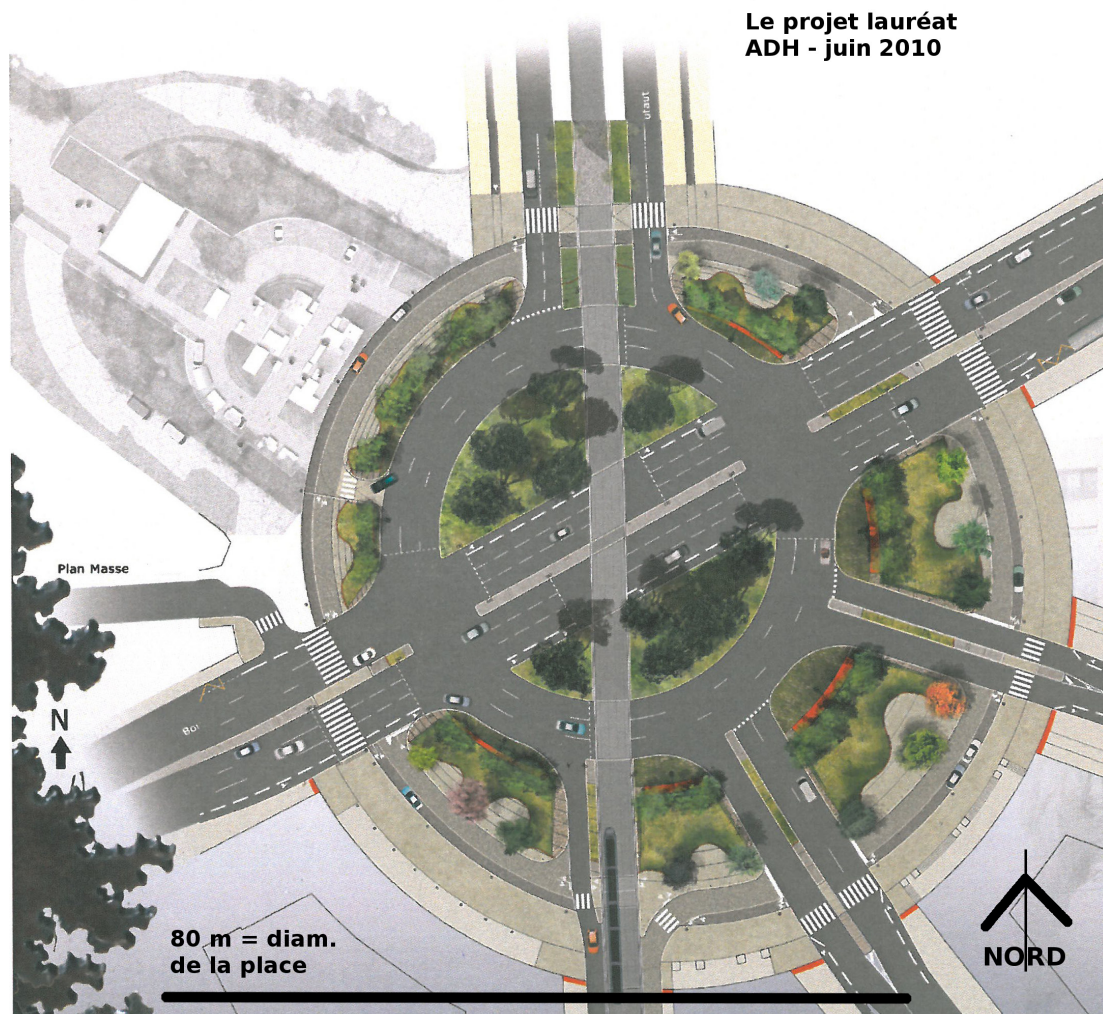
Plusieurs solutions ont été testées par la maîtrise d'œuvre du tramway pour aboutir à une figure de grand giratoire à feux. Les aménagements de voirie ont été réalisés à titre provisoire et l'état actuel du trafic semble satisfaisant. Les données 2011 font en effet apparaître en moyenne -jour (ouvrés), une charge de l'ordre de 18 000 véhicules tous sens confondus sur l'axe des boulevards alors que sur la même voie, à la hauteur de la barrière du Médoc, on en enregistre 42 000 ...Et dans le sens sortant, le plus chargé à l'heure de pointe du matin, près de 3 000 véhicules/heure à la barrière du Médoc pour un peu plus de 1 100, place Ravesies.

Image projet lauréat



changer l'image de la place Ravésies en donnant une tonalité végétale

**Le projet lauréat
ADH - juin 2010**



1 | Rappel : Etudes et réalisations, les grandes étapes

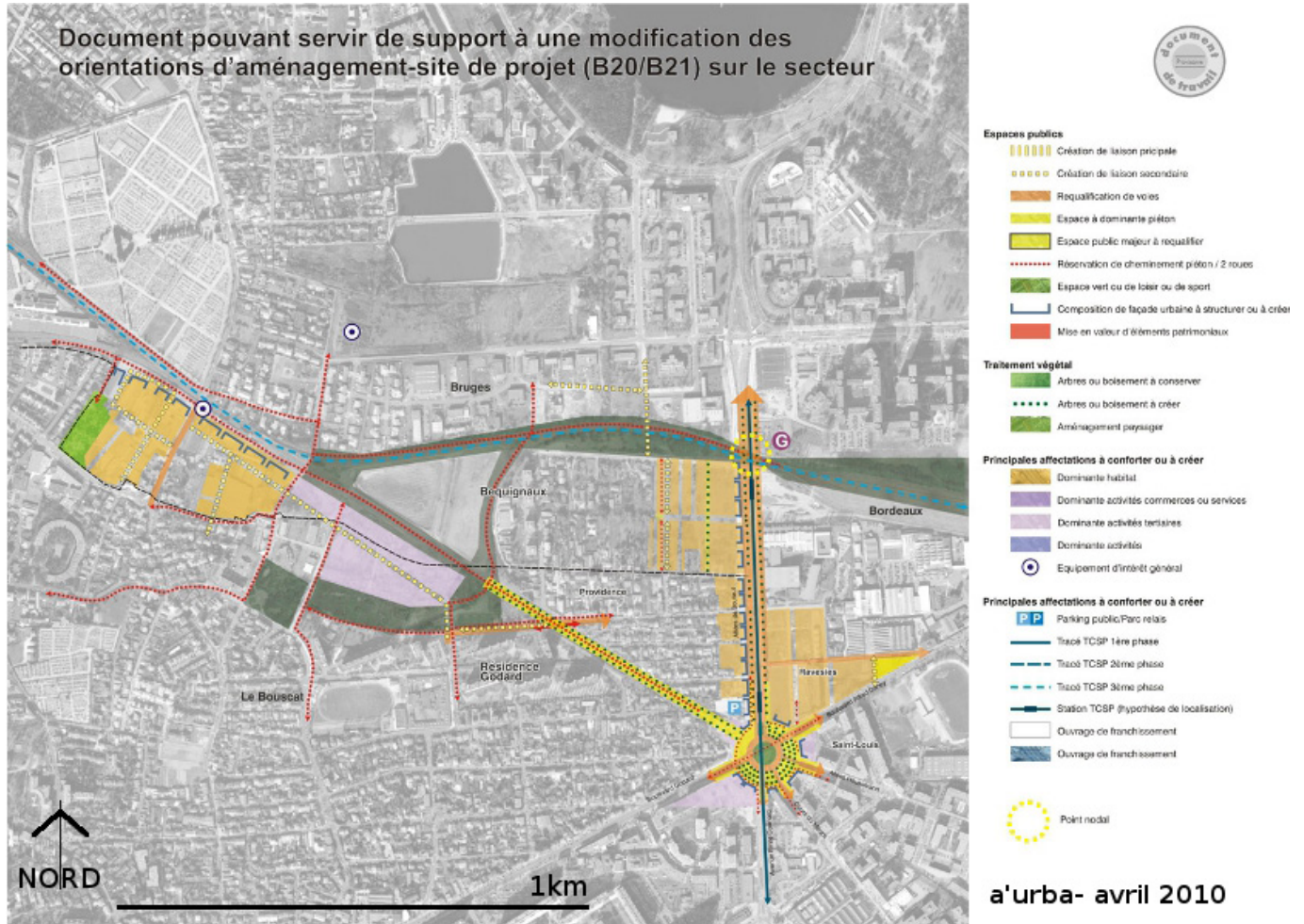
1.4 | 2010 : Concours d'architecture et d'ingénierie pour les aménagements définitifs de la place Ravesies. Désignation du projet lauréat ADH. Livraison des travaux fin 2014.

L'aménagement définitif de la place Ravesies a fait l'objet d'un concours d'architecture et de paysage, sur la base des principes circulatoires mis en service concomitamment au tramway. Trois objectifs publics étaient clairement énoncés : « une place identitaire, une place circulée, une place animée ».

Le projet lauréat (ADH, architectes paysagistes) vise à protéger les parvis des immeubles en pourtour de la place des nuisances circulatoires et d'y favoriser des pratiques, en particulier là où les programmes récemment réalisés ou projetés le suggéraient (brasseries, services urbains). Les circulations piétonnes et cyclables ont également fait l'objet d'une attention particulière pour faciliter et raccourcir au mieux les traversées de la place du nord au sud.

Le document de référence qui fixait les objectifs publics est le programme d'aménagement du concours réalisé par l'aurba en octobre 2009.

Le Bouscat - Bruges. Quelle évolution pour les quartiers Est ? a'urba, avril 2010



1 | Rappel : Etudes et réalisations, les grandes étapes

1.5 | 2010 : Étude a'urba « Le Bouscat-Bruges. Évolution des quartiers Est. Mise en perspective des quartiers situés de part et d'autre de la branche ferrée, anticipant sa désaffectation ; mutation des secteurs Béquigneaux-Godard.

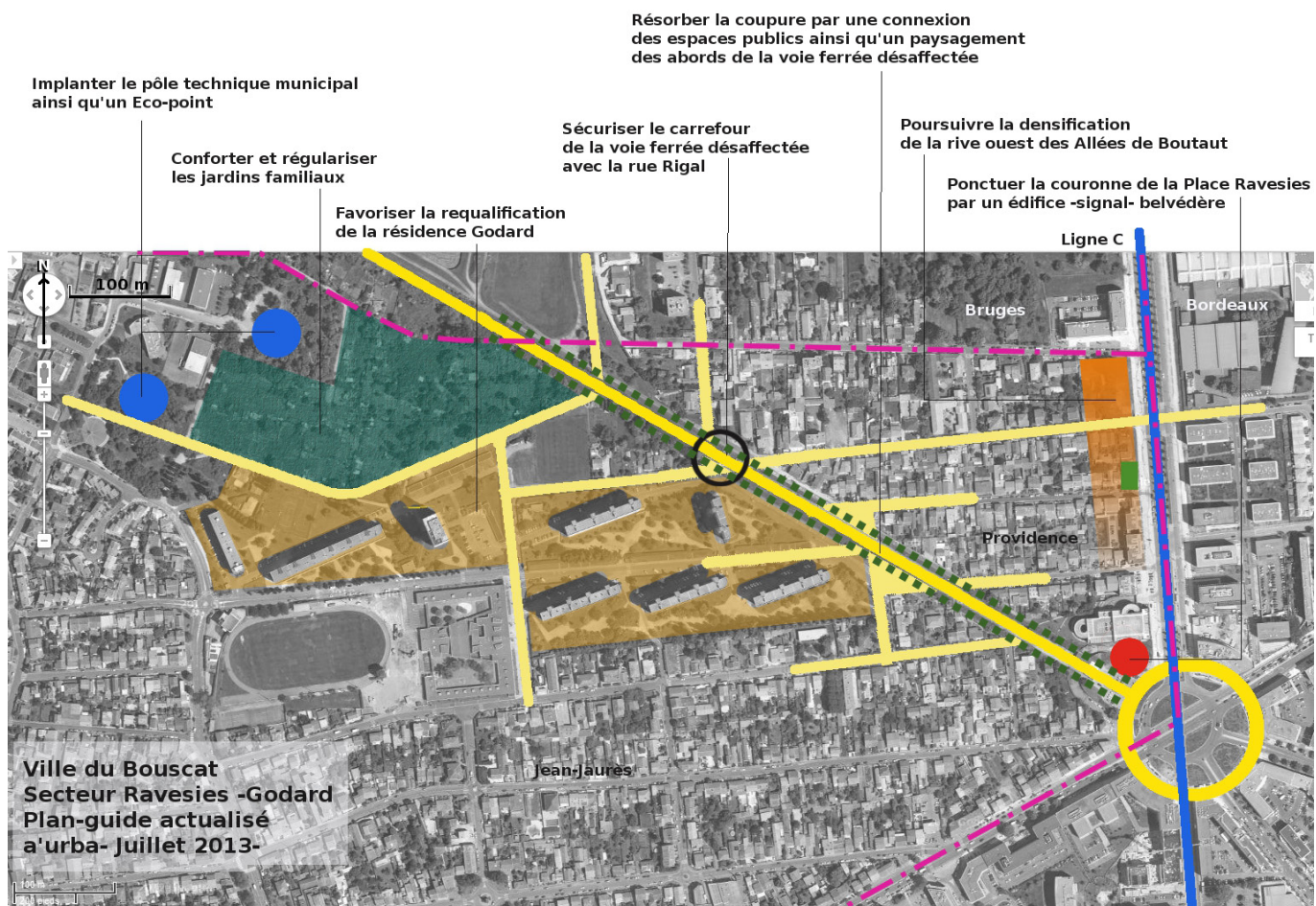
A l'initiative des communes de Bruges et du Bouscat, la Communauté urbaine de Bordeaux sollicite l'a-urba pour réaliser une étude prospective sur l'avenir des secteurs Béquigneaux, Godard, Providence et Petit Bruges, adossés et séparés par le talus ferroviaire.

Plusieurs scénarios avaient été imaginés selon la conservation ou non de l'activité ferroviaire et de la gare Ravesies-Saint-Louis. Dans l'hypothèse de l'abandon de cette desserte, un scénario d'arasement partiel du talus entre la place Ravesies et les bassins d'étalement avait été privilégié par les acteurs, sous réserve de vérification de sa faisabilité (opportunité et financement). En effet, ce scénario présentait un double avantage à deux échelles de territoires :

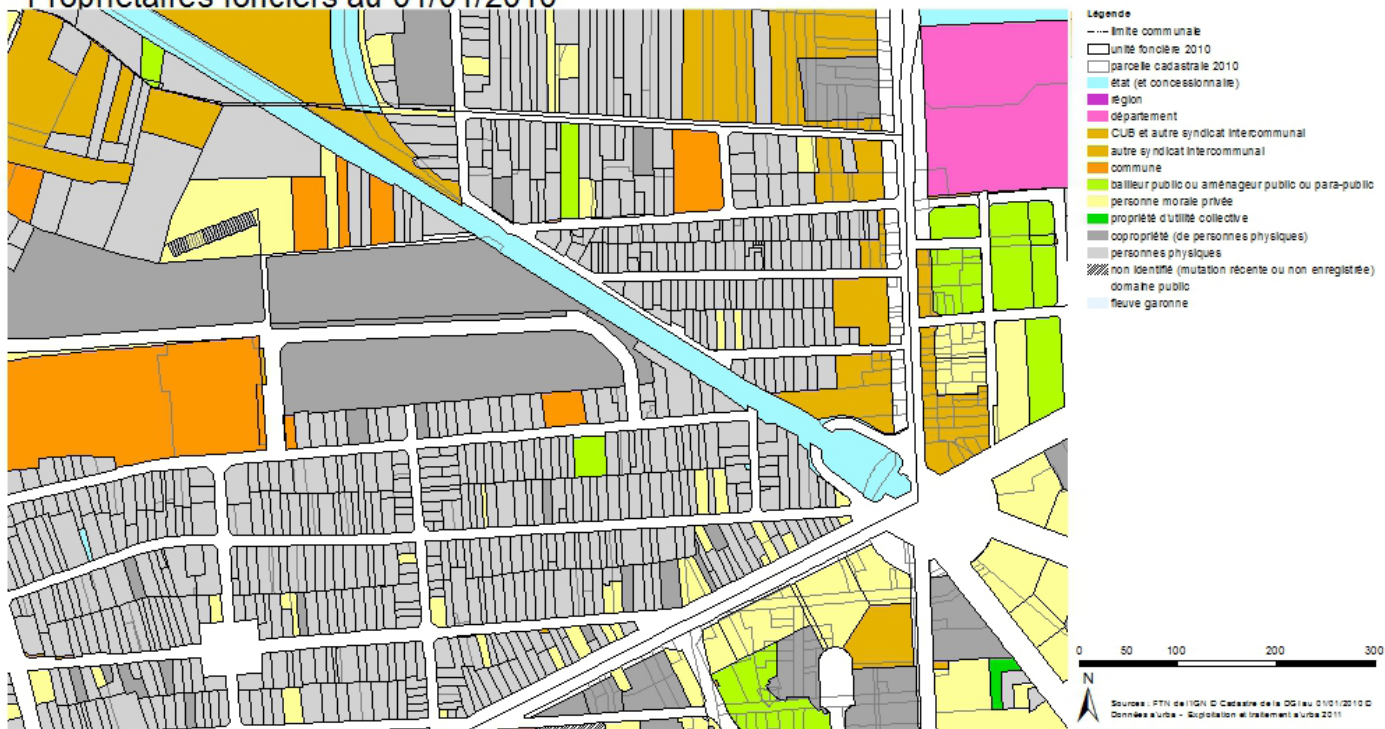
- Reconvertir la branche ferrée en une voie verte, amorçant la constitution d'une promenade urbaine et d'un couloir paysager entre la place Ravesies et le bois de l'hippodrome, avec la mise en lien d'équipements verts.
- Localement, résorber les coupures entre les quartiers Providence et Béquigneaux-Godard en permettant, en fonction des caractéristiques de la maille viaire, d'assurer des continuités automobiles et/ou piétonnes et cyclables.



2 | Les grandes options actualisées de programmation et d'organisation spatiale



Commune du Bouscat Propriétaires fonciers au 01/01/2010

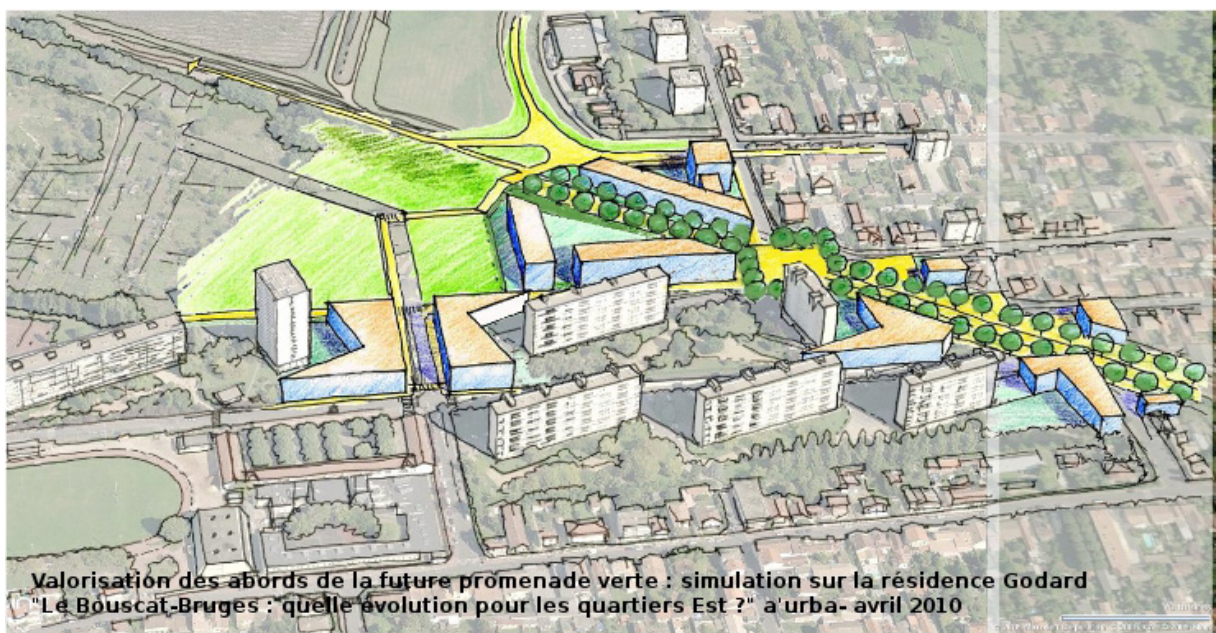


2 | Les grandes options actualisées de programmation et d'organisation spatiale

Au cours de l'année 2013, conformément à la convention passée avec la Ville du Bouscat ainsi qu'à la faveur de la révision du PLU communautaire, l'agence d'urbanisme a réalisé un plan-guide actualisé reprenant les points susceptibles de faire consensus :

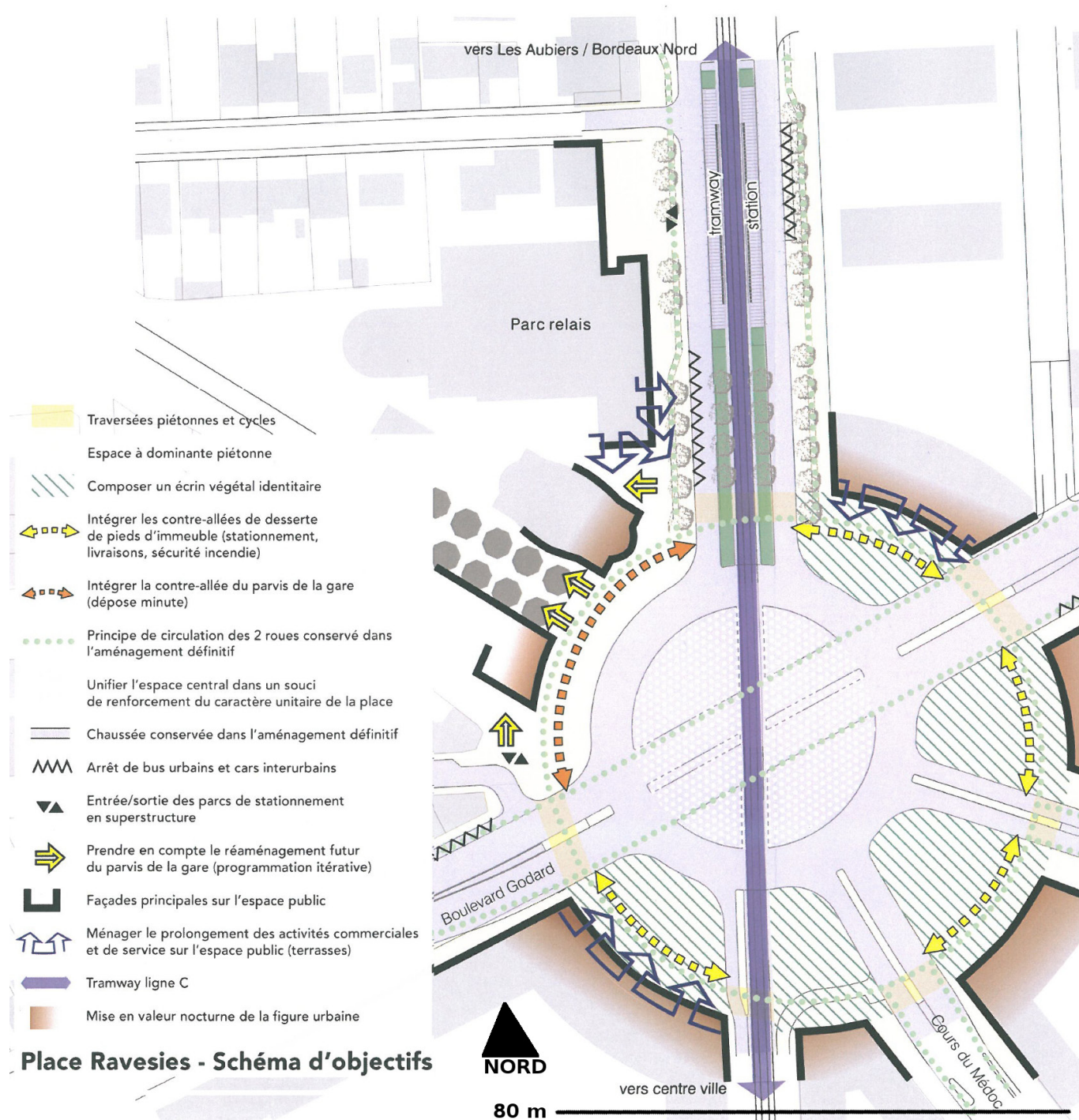
- 1- Résorber la coupure de la future friche ferroviaire par une connexion des espaces publics des deux quartiers ainsi qu'un paysagement de la voie ferrée : le passage de la rue Rigal nécessite un réaménagement qui sera d'autant plus facilité qu'il est désormais délivré du trafic ferroviaire.
- 2- Achever la densification de la rive ouest des allées de Boutaut.
- 3- Ponctuer la couronne bâtie de la place Ravesies par un édifice-signal-belvédère.
- 4- Favoriser la requalification de la résidence Godard (en lui permettant notamment de dégager des ressources sur sa propre assiette foncière pour de nouvelles emprises constructibles).
- 5- Plus au nord-ouest, compléter la petite zone d'activités par le pôle technique municipal, implanter un éco-point, conforter le secteur des jardins familiaux après régularisation des occupations de fait.

Ces points ont fait l'objet d'une OAP et d'un complément au rapport de présentation transmis à la CUB en juin 2013. Cependant, ces éléments restent suspendus aux conclusions d'une étude urbaine prévue par la CUB sur ce secteur au contrat de co-développement.



Valorisation des abords de la future promenade verte : simulation sur la résidence Godard
"Le Bouscat-Bruges : quelle évolution pour les quartiers Est ?" a'urba- avril 2010

Rappel du cahier des charges du concours a'urba - 2009



2 | Les grandes options actualisées de programmation et d'organisation spatiale

2.1 | Place Ravesies

> Les options retenues pour l'aménagement de l'ancien parvis de gare Ravesies - Saint-Louis

Le principe de composition urbaine retenu dans le cadre du concours d'architecture (Antoine Grumbach 2005) est confirmé par la Ville du Bouscat et la Communauté urbaine de Bordeaux.

Sur le plan de la composition :

Partant du principe d'une reconversion de la ligne de chemin de fer en voie verte, l'opération immobilière constituera un lieu vivant, seuil d'entrée de la promenade depuis la place Ravesies. Un bâtiment d'une dizaine d'étages sera le point d'orgue de la composition circulaire de la place signalant une porte du Bouscat.

Sur le plan programmatique les objectifs suivants sont consolidés :

- Un hôtel ou une résidence hôtel de gamme supérieure ;
- Le ou les derniers niveaux du bâtiment accessibles au public (restaurant panoramique, salles de conférences par exemple). En effet, la localisation du bâtiment offre des points de vue remarquables sur l'agglomération et la ville centre (axe historique du Médoc- Lac-Bordeaux centre, enchaînement Le lac-les bassins à flots-la Garonne) ;
- Une enseigne commerciale (moyenne surface de proximité) en rez-de-chaussée ;
- Enfin, compte tenu de la forte pression du stationnement sur le secteur, un parking sera intégré pour les besoins propres aux établissements, les visiteurs et les résidents.

> Les préalables à lever pour achever l'aménagement de la place Ravesies (cf-compte-rendu d'entretien a'urba - RFF en annexe)

Les principes d'aménagement spatiaux restent ceux du cahier des charges du concours d'aménagement de la Place en 2009-2010 qui désigna ADH comme maître d'œuvre.

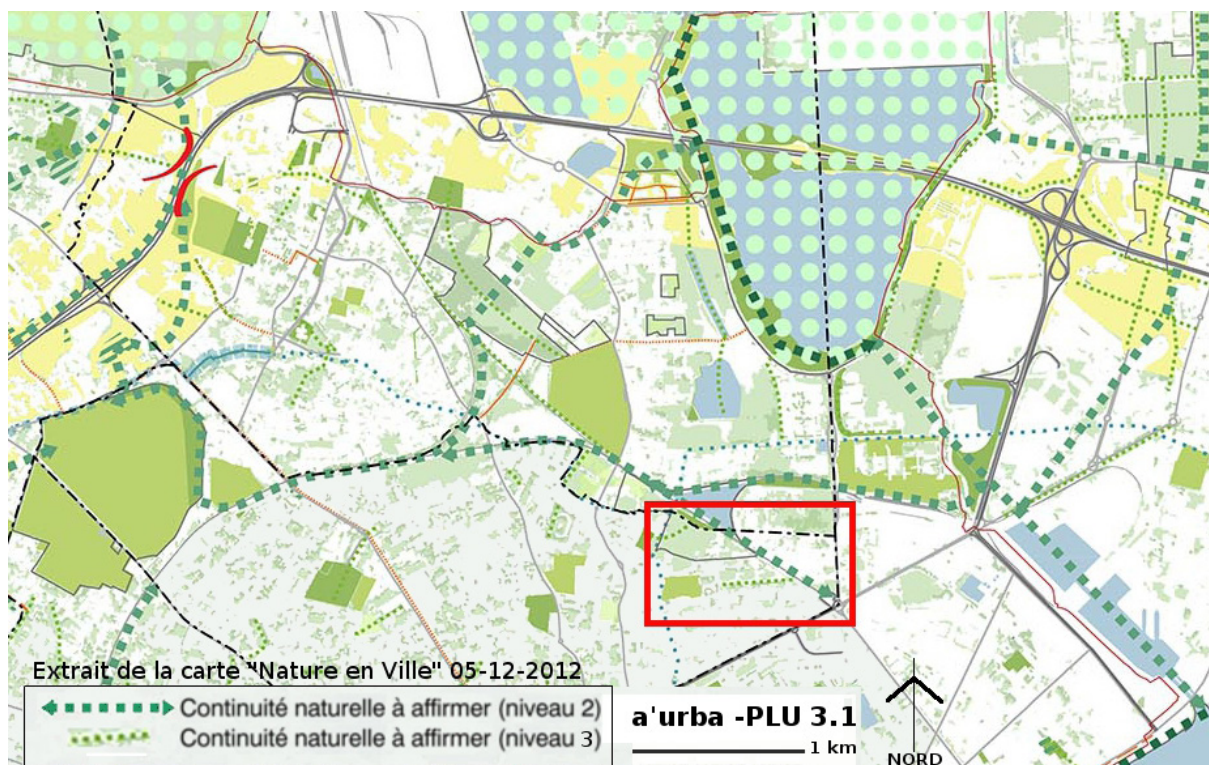
Une grande partie du site est encore aujourd'hui la propriété de RFF et la SNCF est propriétaire de la gare. Réseau ferré de France a lancé une procédure de fermeture administrative de la ligne. Seulement à cette issue, dès novembre 2014 au plus tard, RFF pourra envisager soit une cession de foncier, soit un transfert de gestion à la Cub sur la base d'un projet précis. Enfin, l'articulation des espaces publics de la place avec la voie verte aura été définie et programmée en articulation avec le projet ADH qui sera réalisé fin 2014.

Il conviendra également de régulariser la cession d'une partie du foncier RFF déjà mobilisé pour les besoins circulatoires de l'anneau, place Ravesies.

Ces préalables étant levés, l'assiette foncière cessible et les objectifs publics seront connus et RFF pourra traiter avec un opérateur.

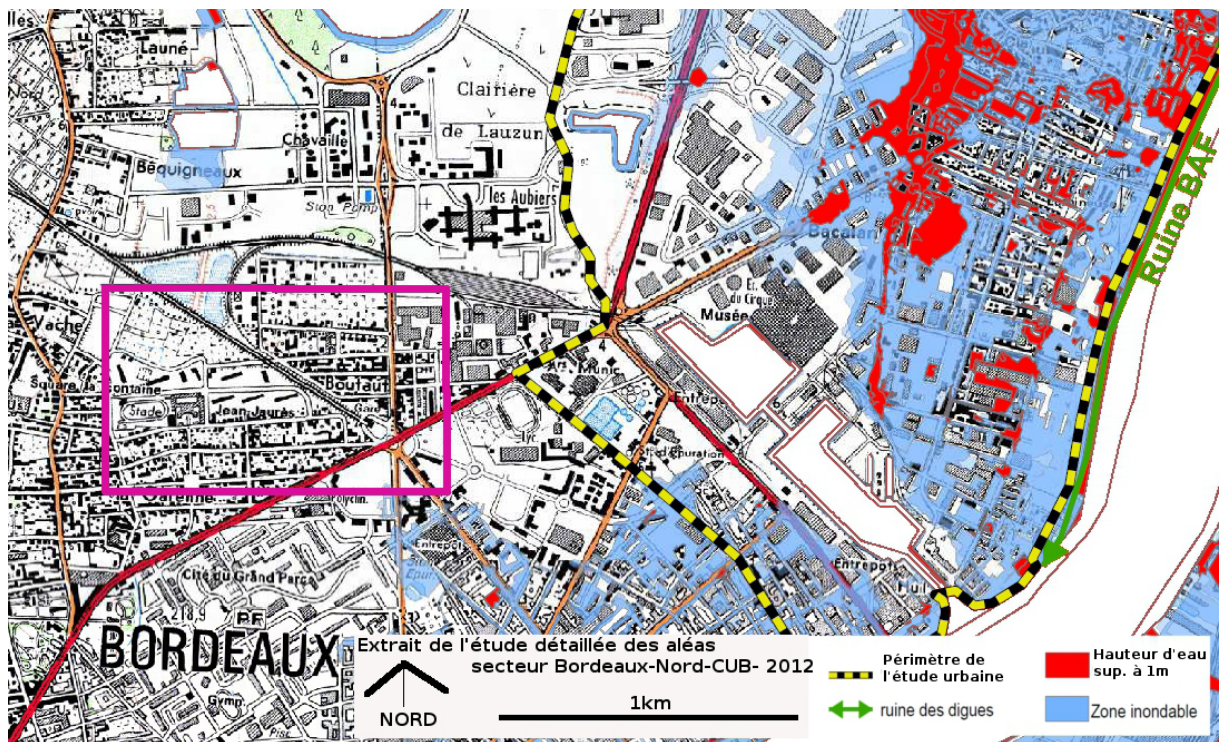
2 | Les grandes options actualisées de programmation et d'organisation spatiale

2.2 | Le talus ferré et ses franges



La voie ferrée devant être désaffectée, l'emprise du talus pourrait constituer l'amorce d'une liaison douce le long de la ceinture ferrée entre les berges de Garonne et l'hippodrome du Bouscat, qui correspond à une continuité de niveau 2 dans la trame verte de natures et de paysages proposée par l'aurba comme fondation du PLU 3.1. Cette continuité peut être en outre complétée par 2 connexions (nord-sud et est-ouest) de niveau 3 reliant les espaces vert publics, équipements sportifs et le cœur d'îlot nord de l'avenue Aristide Briand à la branche ferroviaire et aux boulevards.

2 | Les grandes options actualisées de programmation et d'organisation spatiale



L'étude menée en avril 2010 par l'aurba avait anticipé sur l'absence de risque d'inondation qui est aujourd'hui confirmée par les études fines intégrant les aléas de rupture. Le talus ne joue donc plus l'effet de digue résultant de la lecture antérieure du PPRI.

Dans l'hypothèse où RFF souhaiterait préserver l'équipement en l'état, y compris les rails, celui-ci constituerait le socle d'un parc linéaire d'accompagnement des infrastructures de déplacement, qu'il conviendra d'épaissir au fil des nouvelles opérations immobilisées, des DIA, ou des aménagements programmés sur les voies adjacentes.

En effet, si une veille foncière s'impose sur les redans privés en contact avec la future promenade, il sera préférable, pour faire de cette coupure actuelle un lien entre les 2 quartiers bouscatais, d'envisager la constitution d'aérations urbaines plantées qu'une suture construite peu significative au regard des dépenses (qui seraient occasionnées par la suppression, même partielle, du talus + foncier). Il faudrait prévoir une préemption au profit de la commune.

A l'issue de la procédure de fermeture administrative de la ligne (novembre 2014), si les choix privilégient l'affectation du site, sans transformation lourde, à un usage public, la solution du transfert de gestion sera de loin la plus avantageuse. La cession n'aurait eu d'intérêt que dans l'optique d'une opération immobilière très dense, susceptible d'absorber le coût de suppression du talus.

Ce projet reste cependant à préciser car la boîte à outils proposée par ADH- Coloco dans le cadre de la démarche 55 000 ha de natures, devrait se limiter à expérimenter et accompagner une maîtrise d'ouvrage non encore désignée.

2 | Les grandes options actualisées de programmation et d'organisation spatiale

Dans l'hypothèse d'un transfert de gestion et dans le respect du partage actuel des compétences, cette coulée verte composite (talus plantés et voies de circulation douce) dont le tracé parcourt plusieurs communes, peut être gérée par deux maîtrises d'ouvrage : la CUB pour les circulations douces et chaque commune traversée pour l'aménagement et la gestion des zones vertes.





Annexes :

Annexe 1 : compte-rendu d'entretien entre l'a-urba et RFF

Entretien du 27 avril 2013 de Nicolas Drouin avec Lionel Boutin, RFF, chef du service aménagement et patrimoine
(tél : 05 56 93 69 14 - lionel.boutin@rff.fr) :

La branche ferrée et les mutations en cours

La branche ferrée est aujourd'hui fermée à la circulation depuis le débranchement de Béquigneaux jusqu'à la place Ravesies. Elle fait partie du domaine public ferroviaire. Une procédure vient d'être engagée pour fermeture administrative de la ligne et cette procédure peut durer entre 12 et 18 mois. A l'issue de quoi sera acté l'abandon provisoire ou définitif de l'utilisation de l'équipement ferroviaire.

Pour les besoins du tram-train, un transfert de gestion est en cours sur la branche nord.

Une partie de la branche sud, le long des bassins d'étalement, pourrait être affectée aux besoins d'exploitation/régulation des convois tram-train (à confirmer par la Cub). Entre les bassins d'étalement et la place Ravesies, aucune fonction, ni de trafic ni d'exploitation du réseau, ne sont à l'ordre du jour.

A l'avenir

A l'issue de la procédure de fermeture administrative de la ligne, il sera possible d'envisager soit une cession du foncier, soit un transfert de gestion à destination, exclusivement, d'une collectivité et pour un projet bien précis. Le remodelage de l'espace ferré (talus et équipements existants) dépendra des conclusions de la procédure.

Le parvis de la gare Ravesies

Des préalables fonciers sont à lever, en particulier à régulariser sur l'actuel anneau de circulation de la place Ravesies, entre RFF et la Cub.

De même, sur le parvis de la gare, une entente entre RFF et SNCF, propriétaire de la gare, est un préalable (gestion en temps masqué).

Comment avancer ?

RFF est sollicité par des opérateurs et ressent le besoin d'une ligne de conduite commune avec les collectivités territoriales.

RFF peut être partenaire d'une opération d'aménagement sous différentes formes : cession du foncier ou conventionnement avec les collectivités pour la maîtrise d'ouvrage d'une opération d'aménagement...

RFF est preneur d'un tour de table avec la Cub et la Ville du Bouscat.

Annexe 2 : Documents préparatoires à la révision du PLU, en attente d'une étude

Projet non retenu

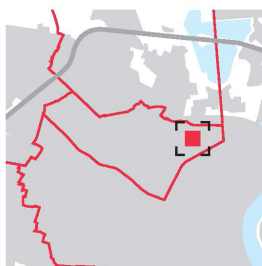
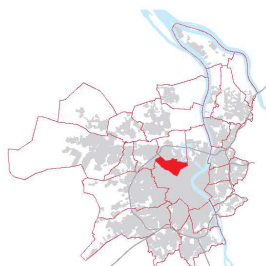


Le Bouscat

Complément du rapport de présentation de l'OAP

LBO 01

RP/OAP



Allées de Boutaut Béquigneaux-Godard Le Bouscat

Caractéristiques du site

Axe historique vers le Médoc et lien entre la ville centre et le secteur du lac, les allées de Boutaut constituent un maillon majeur de la composition urbaine du territoire de Bordeaux-Nord. L'arrivée du réseau de tramway, l'élargissement à 45 mètres de l'espace public, ainsi que la nouvelle perspective dégagée vers les quartiers du lac, concourent à restituer à cet axe son caractère emblématique. Dans le cadre d'un aménagement urbain autour de la place Ravesies qui semble inachevé sur son cadran Bouscatais d'une part, et sur le secteur du lac d'autre part, les allées de Boutaut doivent être le support des fonctions urbaines résidentielles et de services bénéficiant à terme d'un renforcement de l'offre de transport public.



Le secteur de Béquigneaux-Godard se situe à l'ouest des allées de Boutaut. Son foncier est constitué de parcelles publiques et privées parfois enclavées. Site marqué par la prédominance d'espaces verts et libres, non bâtis, occupé par des jardins familiaux appartenant à la Commune, des parcelles privées exploitées en potager, un parc communal et des terrains nus appartenant à la CUB.

On relève la présence d'une zone humide dans le secteur des jardins partagés du Bouscat.

Le site



Annexe 2 : Documents préparatoires à la révision du PLU, en attente d'une étude

Projet non retenu



Le Bouscat

Complément du rapport de présentation de l'OAP



Objectifs généraux

Sur les allées de Boutaut, il s'agit d'affirmer un axe identitaire à l'échelle communautaire par la qualité de ses espaces publics, le choix d'une forme urbaine volontaire et une offre intermodale diversifiée (renforcement de la desserte tramway et parc relais, voie piétons-cycles sur ancienne voie ferrée, cheminements doux le long des allées de Boutaut).

- Valoriser le site de l'ancienne gare Ravesies et permettre son évolution (dominante hôtellerie, commerces) dans le cadre de la voie douce le long de la voie ferrée,
- Ponctuer la couronne bâtie de la place Ravesies par un édifice signal permettant l'accès à tous d'un nouveau point de vue sur l'agglomération,
- Promouvoir un espace public de qualité sur l'ensemble du linéaire ancienne voie ferrée / Allées de Boutaut en accompagnement de l'aménagement de la Place Ravesies et du réseau tramway,
- Réduire l'actuel effet de coupure de la voie ferrée,
- Assurer une bonne transition des formes d'habitat collectives en rive des allées (R+3 souhaitée), et individuelles dans l'épaisseur du tissu, dans le respect des valeurs d'usage et paysagères des quartiers résidentiels existants (silhouette, traitement des espaces ouverts privés, cours et jardins en pleine terre, intégration du stationnement sous bâtiments...),
- Développer une offre locative de logements alternant petite taille (jeunes adultes) et grands logements (familles),
- Privilégier des RDC pouvant être affectés à des commerces et services urbain.

Sur le secteur Béquigneaux-Godard, les principaux enjeux s'expriment en terme d'équilibre entre tranquillité résidentielle et dynamisme économique tout en tirant parti de l'important patrimoine naturel qui cerne la commune. Dans cette perspective, il s'agit de préserver la diversité et la qualité résidentielle actuelle de Béquigneaux Godard, renforcer sa mixité fonctionnelle et donner une façade qualitative au quartier sur la ceinture ferroviaire tout en prévenant la marginalisation de cette poche résidentielle.

- Développer, étendre et développer la présence des jardins familiaux dans la continuité d'un parc public et aux abords de la résidence Godard ; ceci afin d'optimiser leur utilisation.
- Assurer la continuité des circulations douces d'Ouest en Est, reliant le quartier au centre ville et au tramway sur les Allées de Boutaut, dans le cadre d'un maillage doux à l'échelle communautaire.
- Implanter un ensemble de services communaux et communautaires: Centre Technique Municipal, Eco-point, Eco-Crèche.
- Renforcer le maillage doux nord-sud vers les équipements publics du Tasta.
- Permettre une meilleure desserte en Transports en Commun (tramway / allées Boutaut + tram-train Médoc).
- Prendre en compte la zone humide dans le cadre de l'aménagement de la zone.

	surface en eau
	cours d'eau
	cours d'eau canalisé
	espace vert et/ou armature paysagère à créer ou à conforter
	espace planté ou à planter
	zone humide à préserver
	espace vert et/ou d'usage collectif
	préserver les qualités paysagères
	développement urbain
	ensemble végétalisé avec percées visuelles
	liaison douce existante
	liaison douce à créer
	plantations
	lisière à consolider ou à mettre en valeur
	continuité paysagère et écologique
	arbre remarquable
	tâche urbaine
	secteur de l'OAP
	autre site de projet
	espace public à créer ou à requalifier
	carrefour à créer ou à requalifier

	voie structurante
	voie existante
	voie à créer
	voie à requalifier
	ligne Tramway actuelle / extension phase 3 et tram-train
	Lignes réseau 2012-2014
	voie ferrée et LGV
	front urbain à conforter
	séquence urbaine avec percées visuelles
	centralité existante / centralité à conforter ou à créer
	émergence à créer
	équipement existant / équipement à créer / bâti remarquable
	accès existant ou à créer
	cône de vue
	linéaire commercial
	gare / parc relais existant et projeté
	pôle d'échanges existant / projeté
	voirie soumise à l'amendement Dupont L111.1.4
	passage à niveau

Annexe 2 : Documents préparatoires à la révision du PLU, en attente d'une étude

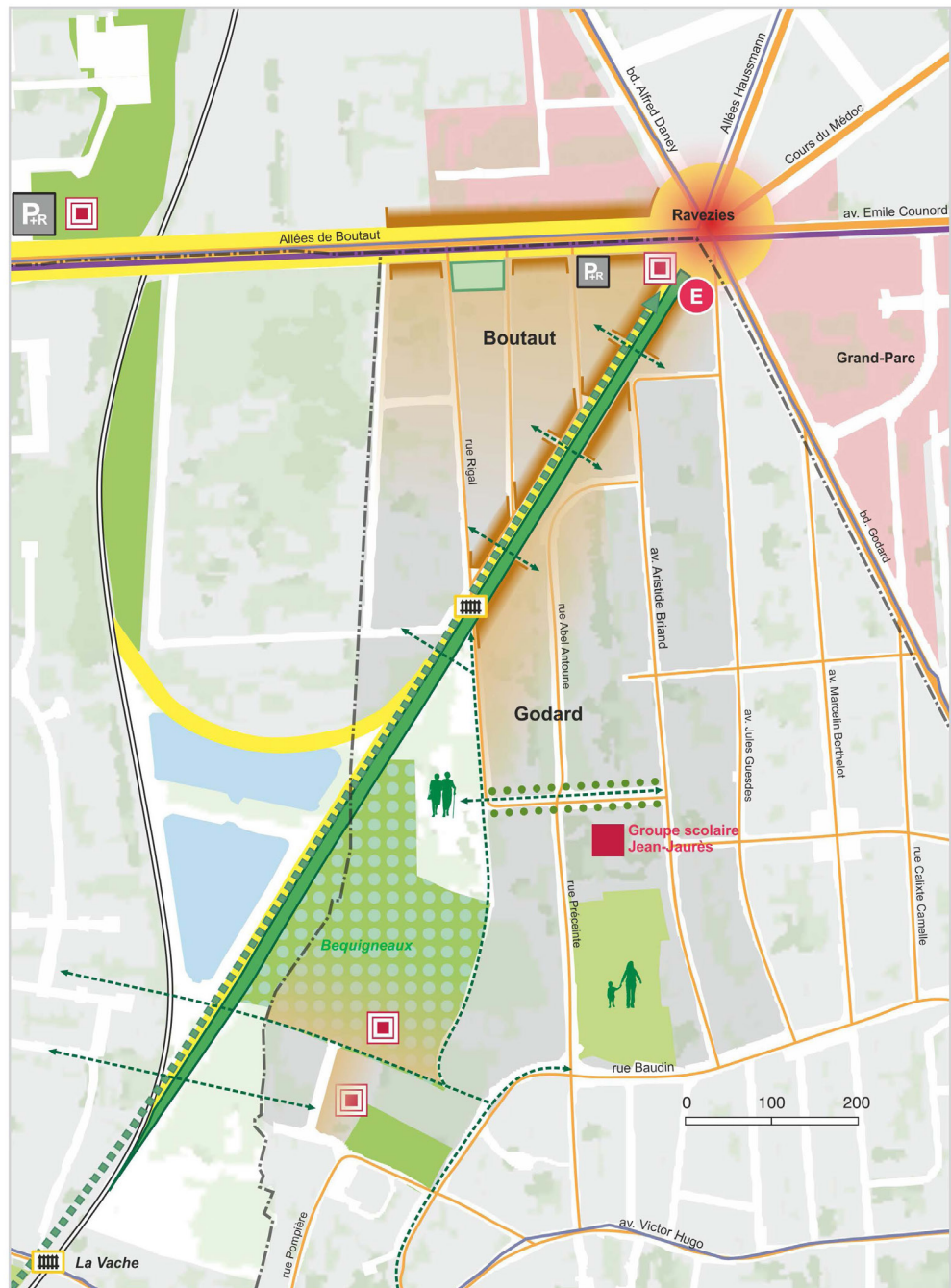
Projet non retenu



Le Bouscat

Complément du rapport de présentation de l'OAP

LBO 01



sources du fond / données
données DGI en provenance
traitement a'urba 2013©



Annexe 2 : Documents préparatoires à la révision du PLU, en attente d'une étude

Projet non retenu



Le Bouscat

Orientation d'aménagement et de programmation



Allées de Boutaut Béquigneaux-Godard Le Bouscat



Annexe 2 : Documents préparatoires à la révision du PLU, en attente d'une étude

Projet non retenu



Le Bouscat

Orientation d'aménagement et de programmation



Paysage



- Préserver les éléments paysagers identifiés.



- Permettre l'aménagement paysager le long de la voie ferrée, au moins sur les séquences en site propre.



- Créer un espace vert public sous forme de square (rue Gabriel Péri) afin de réaliser un espace communal de verdure pour les riverains du quartier La Providence.

sur le secteur Béquigneaux-Godard



- Pérenniser, étendre et développer le petit ensemble de jardins familiaux existant au nord de la cité et préserver le bois ouest du secteur tout en se réservant la possibilité d'y intégrer un équipement.

Renouvellement urbain



- Aménager et valoriser les abords de la gare actuelle.



- Affirmer le maillage et la continuité des itinéraires, notamment le long de la voie ferrée et vers la cité Godard.

Développement urbain



- Créer un espace public autour de l'ancienne gare et le long de ses voies, pour favoriser l'appropriation par tous les modes doux non motorisés.

Annexe 2 : Documents préparatoires à la révision du PLU, en attente d'une étude

Projet non retenu

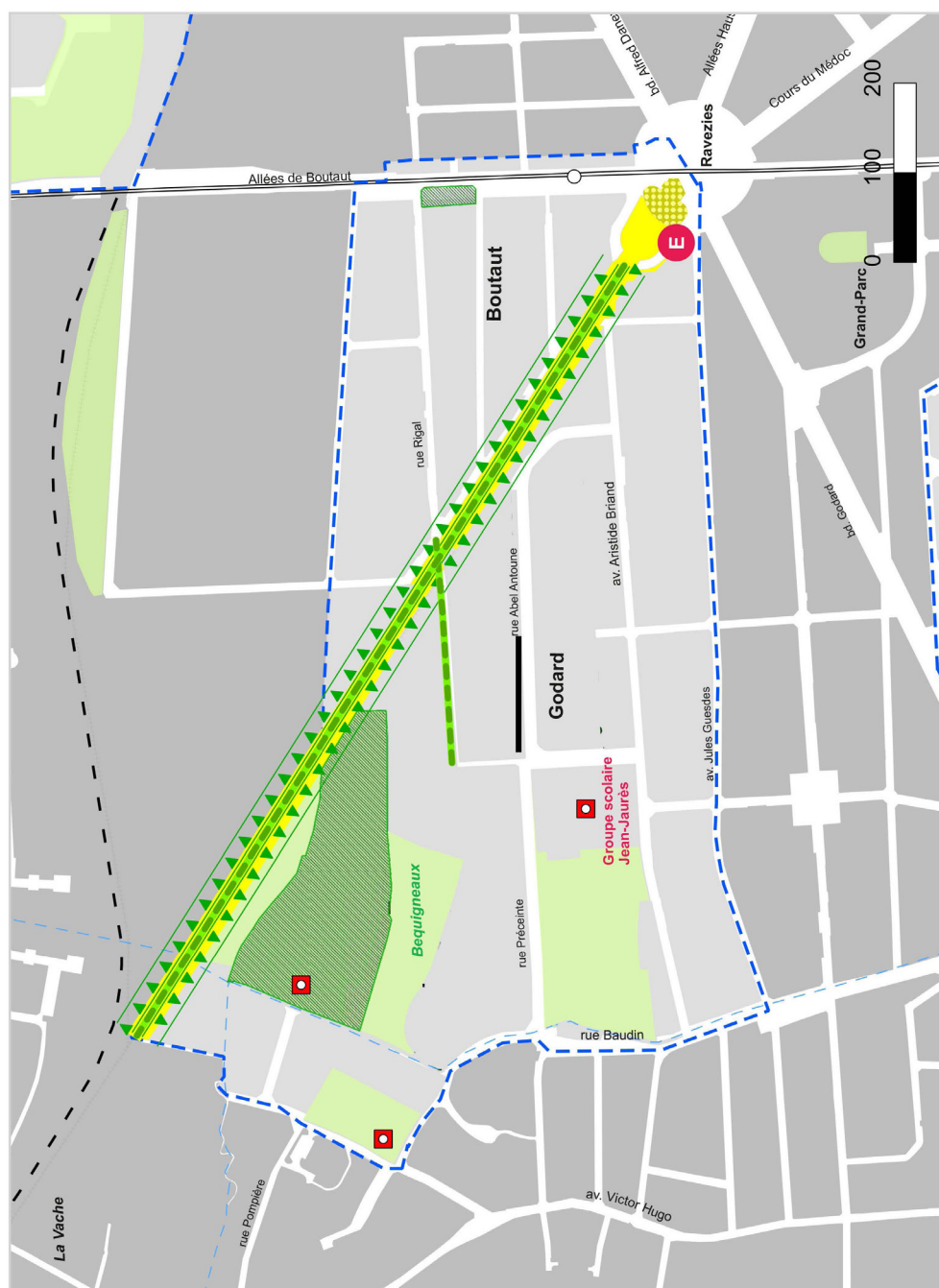


Le Bouscat

Orientation d'aménagement et de programmation

LBO 01

OAP



sources du fond / données

données DGI en provenance de SIGMA - Cub ©

traitement a'urba 2013©



NB : carte opposable sous réserve de validation des actions et/ou outils réglementaires



agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

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

© aurba | décembre 2013