

Ville de Cenon



Cenon - Estacade & franges du faisceau ferroviaire

Enjeux et propositions pour une démarche de projet

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Décembre 2014

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

Sophie Bayce
José Branco

Direction scientifique:
Camille Uri

Interlocuteurs Ville de Cenon:
Aurélie Monery
Isabelle Beneyt

Interlocuteur RFF:
Hervé Fernez

Interlocuteur SNCF:
Vincent Brousseau



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.

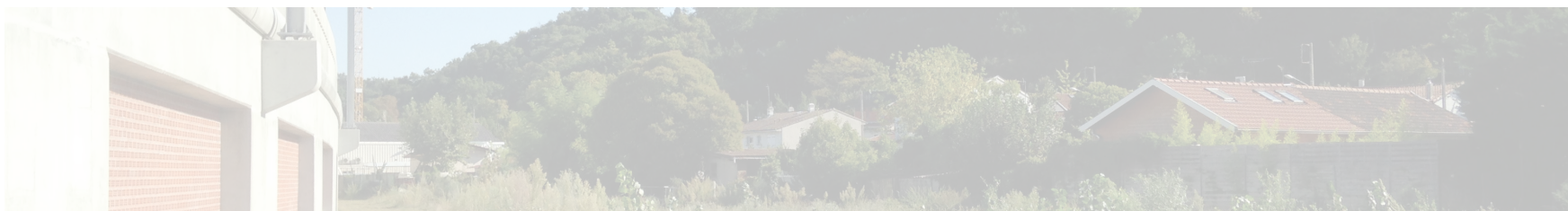
Lancée à l'initiative de la Ville de Cenon, l'étude réalisée par l'arba s'est déroulée dans le cadre d'une convention communale au cours de laquelle un partenariat technique avec RFF et SNCF a été initié.

L'objectif de la démarche consiste à définir les conditions de valorisation urbaine, paysagère et architecturale à la fois des surfaces situées sous l'ouvrage ferroviaire (l'estacade) et 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 2 km) 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, en se servant à la fois de ce qu'il peut se passer sous l'infrastructure et à côté d'elle. Cet objectif de reconstruction du tissu urbain est doublé d'un objectif économique et social.

L'étude rappelle dans un premier temps les enjeux de développement du territoire aujourd'hui morcelé par les infrastructures. Elle propose ensuite une synthèse des contraintes techniques liées à la future exploitation de l'estacade.

Puis, sur la base d'un diagnostic fin des 3 grandes séquences du projet et de leurs enjeux respectifs, l'étude initie un travail de scénarisation programmatique : plusieurs options sont ainsi travaillées et formalisées au travers d'un plan-programmes, accompagné de faisabilités et illustrées de références architecturales ou urbaines.



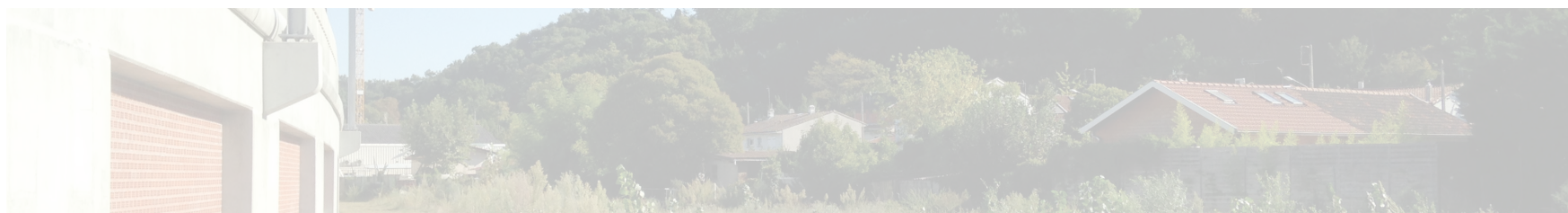
L'énoncé des contraintes techniques, urbaines et architecturales débouche sur une série de prescriptions et de recommandations pouvant servir de base à la rédaction d'un cahier des charges urbanistique à l'attention du futur opérateur retenu pour la réalisation de ce programme ambitieux.

L'étude s'achève sur les démarches opérationnelles, réglementaires et programmatiques qu'il serait souhaitable d'engager pour garantir la réussite de l'opération d'ensemble, notamment la question des validations techniques nécessaires de la part des partenaires puis du phasage du plan-programme.

Ainsi, cette présente étude n'est pas conclusive; la première suite logique à lui donner est que RFF et SNCF puissent établir, sur la base des propositions élaborées, un document de validation technique de premier niveau. En effet, si cette étude s'est attachée, sur la base des contraintes identifiées, à développer le «champ des possibles» en termes de qualité urbaine, paysagère, d'usages et programmatiques, il est primordial d'entamer un processus plus opérationnel.

L'opérationalité 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, un engagement d'études pré-opérationnelles et opérationnelles conséquentes et un dispositif d'accompagnement et de concertation adapté.



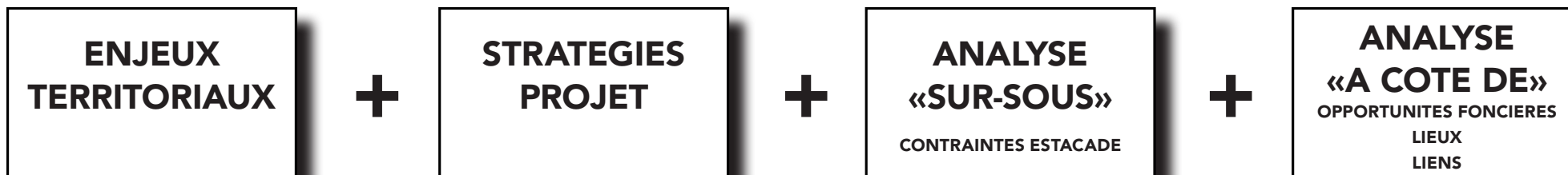
Sommaire

1 Préambule	p 7		
Intégration des infrastructures en milieu urbain par le biais des délaissés fonciers : le devenir de l'estacade cenonaise			
2 Enjeux & contraintes	p 11		
2.1	Le bas Cenon : un territoire morcelé par les infrastructures		
2.2	Les composantes du périmètre de réflexion		
2.3	Une situation exceptionnelle		
2.4	La stratégie		
2.5	SUR/SOUS : l'objet estacade, un potentiel de développement en soi		
2.6	AUTOUR : des opportunités de projets		
3 Les scénarios de programmation explorés	p 65		
3.1	L'estacade et ses délaissés : vers une scénarisation programmatique		
3.2	Au nord : un quartier de gare en cours de renouvellement et 345m d'estacade à programmer		
3.3	Au coeur : une séquence urbaine centrale de plus de 360m à recomposer		
3.4	Au sud : ouverture vers des objets à connecter, plus de 400m d'estacade pour intensifier les liens entre petits et grands ensembles		
3.5	Articuler les 3 séquences (Nord+Coeur+Sud) : actions complémentaires sur l'espace public (plan des espaces ouverts selon 2 grandes typologies)		
4 Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances	p 111		
4.1	La construction d'un projet d'ensemble : les clés de réussite du projet		
4.2	La composition d'un projet global : les interfaces du projet		
4.3	La nécessité d'une coordination et d'un phasage : les temps du projet		
4.4	Les recommandations urbaines et architecturales : les ambiances du projet		

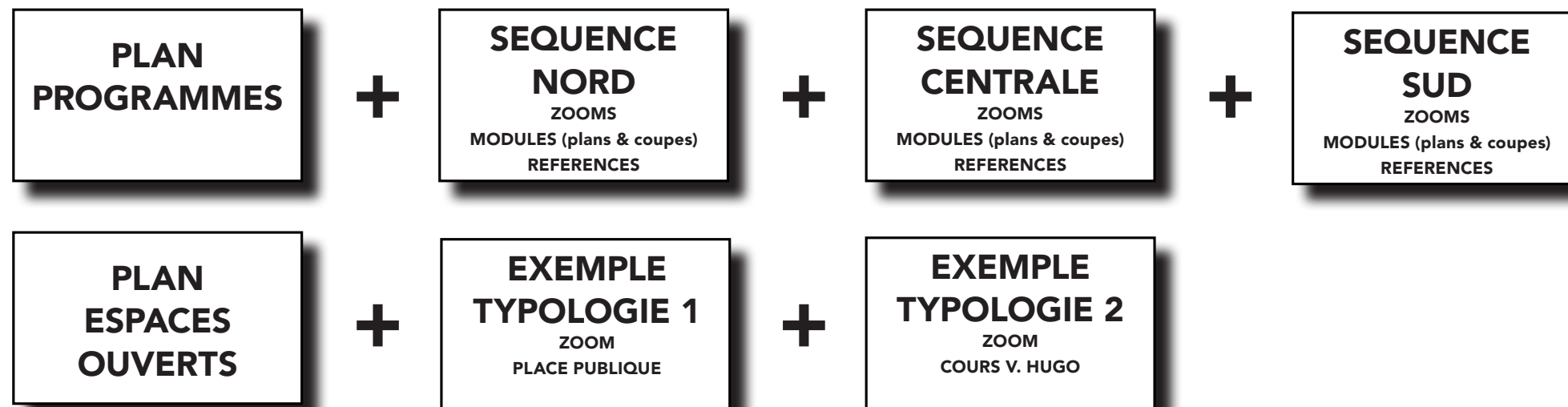


1 | Préambule

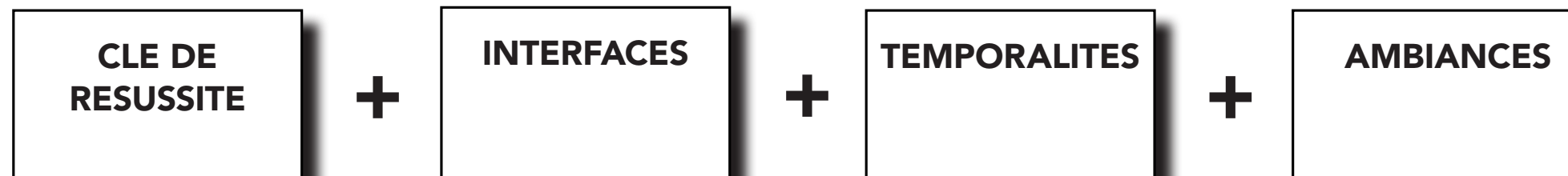
1. enjeux et contraintes



2. scénario de programmation



3. les suites



Intégration des infrastructures en milieu urbain par le biais des délaissés fonciers : le devenir de l'estacade cenonaise

SOURCES

- Etude « Cenon, Franges du faisceau ferroviaire », A'urba, octobre 2010,
- Etude « Evolution du territoire du bas-Cenon : premières orientations stratégiques », A'urba, juin 2013,
- Documents graphiques des dossiers de travaux de construction d'un ouvrage d'art en estacade et d'aménagements associés (RFF/Egis),
- Etude de définition d'une politique de stationnement -zoom bas Cenon, Transitec, avril 2013.
- Etude PRU Joliot Curie à Cenon, Bouriette & Vaconsin, mars 2012 + rendu comité de pilotage 19 septembre 2013.

OBJECTIFS

Penser le devenir et la métamorphose des délaissés

- la valorisation de la sous-face du viaduc
- la transformation des emprises adjacentes à l'ouvrage (la base chantier notamment)

Imaginer le devenir du complexe nord-sud composé par la rue Marcel Sembat, le faisceau ferroviaire et le cours Victor Hugo comme un axe inter-quartier déterminant pour le fonctionnement du quartier de la Plaine de Garonne

- une séquence urbaine centrale à recomposer,
- un lien physique avec le coteau à prolonger,
- une programmation d'équipements, de commerces et de services à mettre en synergie,

- un lieu-jalon, de service ou d'animation entre le secteur Zac Pont Rouge et le quartier Gambetta,
- des opportunités de développement résidentiel.

Transcender les contraintes techniques et programmatiques pour faire de cet espace une opération exemplaire de recyclage de délaissés ferroviaires.

METHODE

Etape 1 : Identifier/actualiser les enjeux et les contraintes

- actualisation des enjeux territoriaux,
- mise en place de la stratégie projet : SUR/SOUS/A COTE DE,
- analyse SUR/SOUS : synthèse des contraintes techniques de l'estacade,
- analyse A COTE DE : synthèse des opportunités liées au contexte environnant.

Etape 2 : Scénario de programmation

- réalisation d'un plan-programmes selon 3 grandes séquences urbaines : au nord, au coeur et au sud (avec zooms/séquence : modules programmés, prescriptions et références),
- esquisse d'un plan des espaces ouverts selon 2 grandes typologies d'espaces publics.

Etape 3 : Les suites

- définition des clés de réussite et des leviers à activer pour la suite,
- ouverture sur les interfaces à prendre en compte pour développer le plan-programme,
- perspectives temporelles : vers un plan de phasage,
- rappel des ambiances du projet comme fil conducteur.



2 | Enjeux & contraintes

NB : Ces cartes provisoires sont mises à jour suite aux différentes phases de travail avec les communes. Elles préfigurent les projets de territoire communaux et servent de support à la phase réglementaire. Les zones grisées, représentant les zones urbaines du PLU actuel, sont susceptibles de comporter des secteurs soumis au risque « inondation ».

-  Site de projet en phase opérationnelle ou pré-opérationnelle
-  Site de projet en cours de définition
-  Périmètre de projets 50 000 logements / Euratlantique
-  Corridor lié aux TC à capacité élevée
-  Secteur de projet potentiel à étudier en priorité
-  Secteur à enjeux particuliers à interroger
-  Zonage réglementaire AU à interroger
-  Zonage réglementaire AU relevant des trois dernières circulaires en matière de gestion des inondations littorales
-  Polarité structurante
-  Zonage U
-  Tissu constitué
-  Zonage UE et UI du PLU
-  Zone économique à urbaniser, à questionner
-  Etiquette indiquant un changement de zonage
-  Ligne Tramway actuelle
-  Ligne Tramway extension phase 3 et tram-train
-  «Lignes» réseau 2012-2014
-  Voie ferrée
-  LGV
-  Gare existante et projetée
-  Pôle d'échanges existant et projeté
-  Parc relais existant et projeté
-  Continuité écologique majeure à préserver (niveau 1)
-  Continuité naturelle à affirmer (niveau 2)
-  Connexion à renforcer ou créer (niveau 2)
-  Liaison végétale et paysagère (niveau 3)
-  Continuité écologique, hydraulique et paysagère liée à l'eau
-  Continuité liée à des ruisseaux busés
-  Boucle verte
-  Espace de natures accessible, vocation principale d'usages
-  Espace de natures accessible, vocation principale écologique
-  Site de préservation et de restauration d'espaces de natures
-  Projet et/ou ré-aménagement d'espaces de natures ouvert au public
-  Espace agricole et viticole à préserver/valoriser
-  Strate arborée et herbacée

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Janvier 2013

PLU 3.1
COMPLÉMENTAIRE
URBAIN
LE NOUVEAU

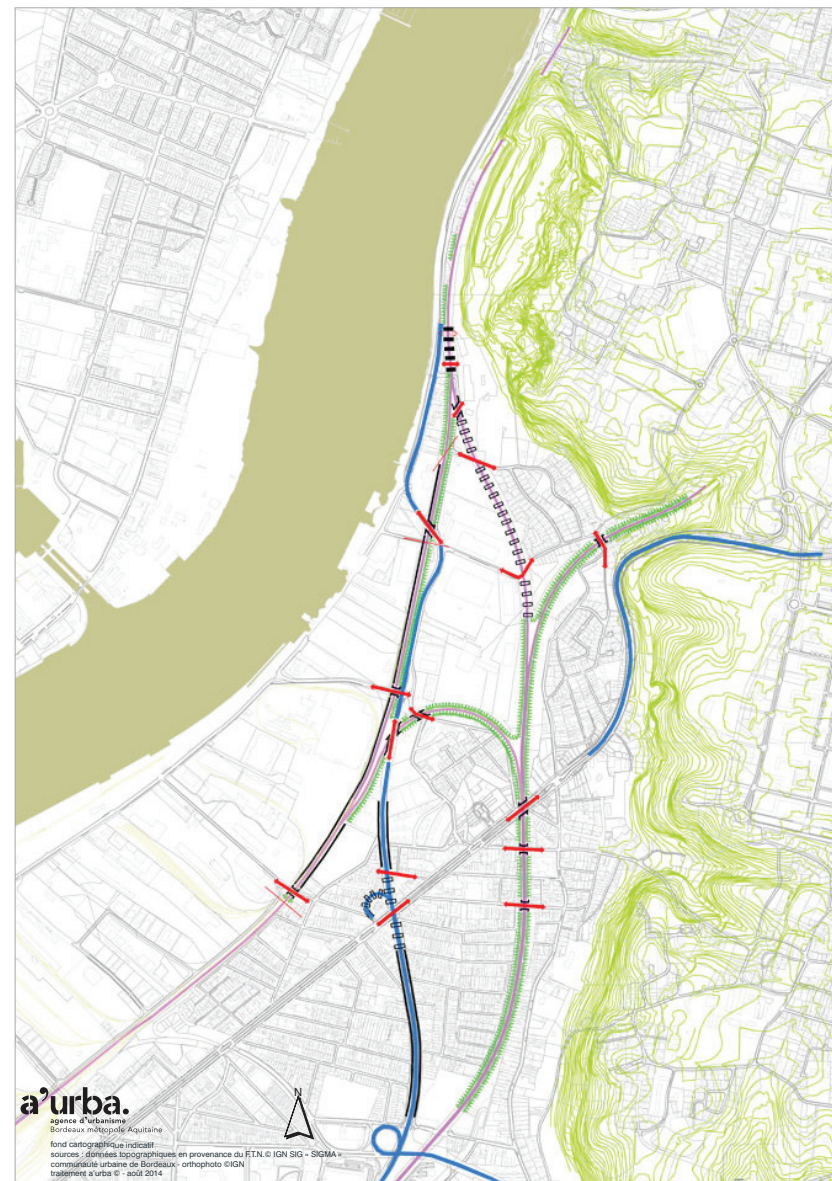
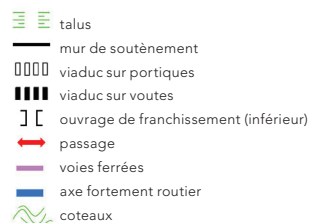
fonds topographiques en provenance de SIGMA SIG CLUB ©
12632111 Projet PLU 3.1 - Traitement d'urbanisme 2012
Contact : Catherine LE CALVE c-lecalve@a'urba.org



2 | Enjeux et contraintes

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

- **Des infrastructures-coupures...**
 - Un enchaînement de coupures urbaines entraînées par la présence des voies ferrées (doublées via l'estacade) et des axes de circulation rapides.
 - Des ouvrages en talus et talwegs enserrant des secteurs d'habitat
 - Quelques franchissements hérités de l'histoire, peu nombreux et au caractère confidentiel.
- **aux infrastructures-coutures**
 - Une conception des ouvrages d'art reflétant la géographie du site.
 - 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).
 - Certaines séquences de voies ferrées construites en viaduc offrant des perméabilités visuelles et fonctionnelles à développer (estacade LGV, Lissandre / Marais etc.)



Coupures urbaines

2 | Enjeux et contraintes

2.3 | Une situation exceptionnelle

- **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.



Réseaux d'espaces (ou)verts

2 | Enjeux et contraintes

(INTER)NATIONAL

RESEAU LGV



RESEAU TER

METROPOLITAIN

LOCAL

GARE
MULTIMODALE



COTEAUX

HABITAT

PROGRAMMATIONS



CONTINUITES DOUCES

LIEN
INTER-QUARTIER

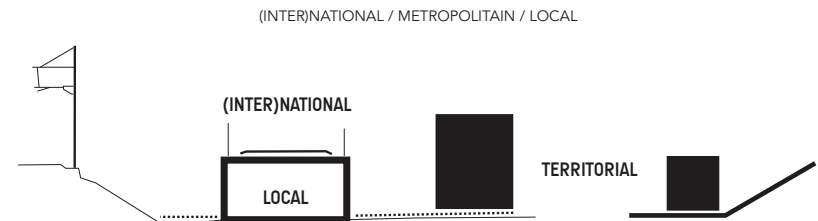
LIEN
INTER-QUARTIER

2 | Enjeux et contraintes

2.4 | La stratégie

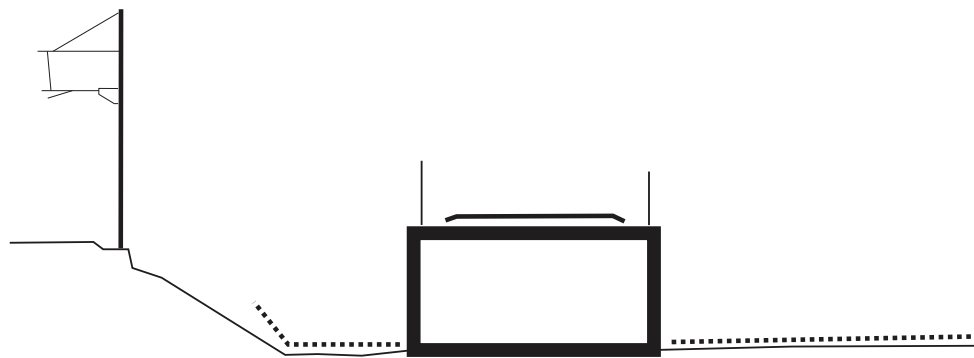
Articuler 3 logiques d'échelle...

- **échelle (INTER)NATIONALE : circuler sur l'estacade**
 - 2017 : l'arrivée de la LGV à Bordeaux
 - une infrastructure au service d'un déplacement grande échelle : Bordeaux-Paris en 2h05 (et au-delà l'accessibilité à l'Europe).
- **échelle METROPOLITAINE : programmer l'estacade**
 - une estacade constituée comme une enveloppe capable dont la programmation est à penser à l'échelle métropolitaine (mais répondant aussi à des besoins locaux).
- **échelle LOCALE : accompagner le développement de l'estacade**
 - des délaissés d'infrastructures à mobiliser pour intensifier les liens locaux et minimiser l'impact de l'ouvrage dans le paysage cénonais.

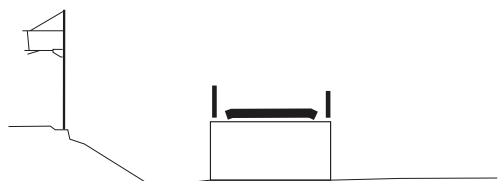


2 | Enjeux et contraintes

SUR / SOUS / AUTOUR



SUR = dessus



SOUS = dedans



AUTOUR = à côté de



2 | Enjeux et contraintes

2.4 | La stratégie

... en lien avec 3 grandes configurations spatiales

→ **Circuler sur l'estacade : SUR**

- préserver l'infrastructure,
- tenir compte des contraintes techniques,
- répondre aux exigences de sécurité.

→ **Programmer l'estacade : SOUS**

- une programmation d'équipements, de commerces, de services, d'activités et d'espaces publics à imaginer.

→ **Accompagner l'estacade : AUTOUR**

- une séquence urbaine centrale à recomposer,
- un foncier évolutif à valoriser,
- une programmation à définir et à mettre en synergie avec celles situées SOUS l'estacade,
- un lien physique avec le coteau à prolonger au cœur des quartiers.



2 | Enjeux et contraintes

2.5 | SUR/SOUS

L'objet estacade : un potentiel de développement en soi

→ Une infrastructure «capable» :

SUR : une ligne de transport

SOUS : des programmations à inventer

L'ESTACADE EN QUELQUES CHIFFRES

2.780 km (dont 1.180 km entre l'avenue Jean Jaurès & le boulevard de l'entre-deux mers)

10.37 m de large (dont **8.77** m à l'intérieur)

4.60 m de haut (hors mur anti-bruit) dont environ **3.86** m de hauteur libre à l'intérieur (en moyenne) avec **2.70** m en mini (tour Sellier, dernier plot) et **5.02** en maxi (plot 8 vers entrée Joffre).

24 369 m² à programmer soit plus de **3** Rochers de Plamer (7 500 m² sdp)

94 064 m³ de «volume capable» estimé

2h05 temps de trajet Bordeaux-Paris

2017 année de mise en service

20 000 000 de voyageurs estimés /an + **6 500 000** voyageurs supplémentaires /an

180 000 000 d'€ estimés pour les travaux de suppression du bouchon ferroviaire

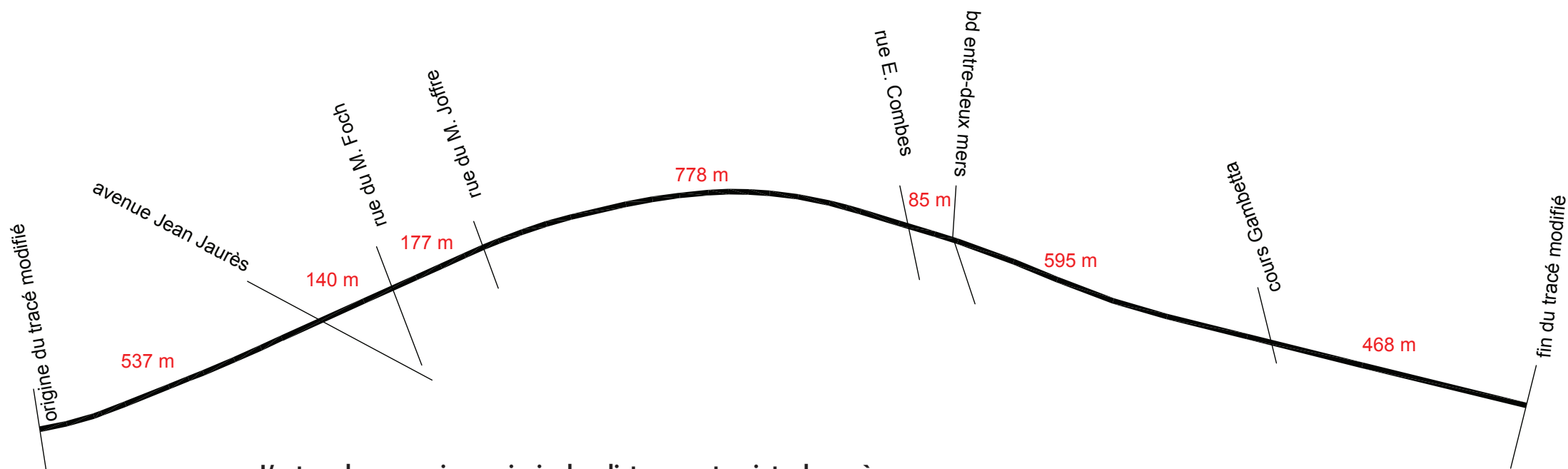
340 km de chantier (le plus grand chantier ferroviaire européen)

15 trains/heure (capacité maximale de la ligne)



L'estacade cenonaise : panorama

2 | Enjeux et contraintes



L'estacade cenonaise : principales distances et points de repères

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif

sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »

communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN

traitement a'urba © - novembre 2014



2 | Enjeux et contraintes

1 même entité infrastructurelle mais plusieurs atmosphères

→ L'OUVRAGE VU DE DEDANS

-un parcours rythmé par l'architecture du viaduc proposant une sous face pleine et continue (le tablier) contrastant avec des parois latérales tantôt murées tantôt ouvertes, telles des fenêtres sur la ville,

-des pleins et des vides alternant les vues sur le paysage proche ou plus lointain et les fermetures,

-un parcours au rythme de la géométrie du viaduc : une courbe régulière mais un sol (très) plat,

-un parcours jouant des contrastes minéral/végétal

Le tout contribuant à définir une ambiance assez homogène et unitaire le long du parcours.

→ L'OUVRAGE VU DE DEHORS

-un parcours scandé par l'architecture du viaduc et ses 3 grandes séquences : arcades et portiques, selon 2 types. (cf : planches suivantes),

-les «accidents» topographiques : le reste du niveau de la ville, le talus ferroviaire adjacent (ligne pré-existante), les raccords aux réseaux viaires occasionnant des montées et des descentes tout au long du parcours

-le vélum urbain : en toile de fond, les découpes des silhouettes urbaines environnantes (formes urbaines composites, coteaux etc.), participant grandement à la variété des vues

A l'inverse du parcours sous l'estacade, la perception de l'ouvrage depuis l'extérieur renvoie une image plus composite.

DEDANS



DEHORS



2 | Enjeux et contraintes



2 | Enjeux et contraintes

L'ouvrage estacade : synthèse des contraintes

SOURCES

DCE LOT GC

-plan d'ensemble

DOCUMENTS GRAPHIQUES DU DOSSIER DE TRAVAUX DE CONSTRUCTION
D'UN OUVRAGE D'ART EN ESTACADE ET D'AMÉNAGEMENTS ASSOCIÉS
(RFF/EGIS)

-vues en plan - synthèse des contraintes planches 1 & 2

-cahier de profils en travers n° Z129

-coupe longitudinale

-profils en long pistes d'entretien & d'exploitation

PRO LOT 7 VOIRIE-ASSAINISSEMENT

- NI 100135B 7C Notice technique Piste

NOTE « EXPRESSION DES BESOINS » SNCF

ENTRETIENS SNCF MR BROUSSEAU 12.03.14 & 17.09.14

ENTRETIEN RFF MR FERNEZ 09.10.14

VISITES DE SITE

L'ouvrage d'art se décompose en 4 grandes séquences infrastructurelles (cf : planches ci-après) :

→ **[1] Une séquence « Portiques » autour de la gare de Cenon pôle multimodal/Zac pont rouge :**

- 197.85 m (+franchissement avenue Jean Jaurès)

- hauteurs mini/maxi : 5.75 m / 7.04 m

→ **[2] Une séquence « Arcades » entre les rues du Maréchal Foch & Joffre (plots 1 à 5 - zone 3a) :**

- 163.70 m

- hauteurs mini/maxi : 6.55 m / 7.07 m

→ **[3] Une séquence « Portiques » entre la rue du Maréchal Joffre et la rue Emile Combes / le boulevard de l'entre-deux mers (plots 6 à 32 - zone 4a):**

- 829.55 m

- hauteurs mini/maxi : 4.93 m / 6.52 m

→ **[4] Une séquence « Terrasses » entre le boulevard de l'entre-deux mers et la fin de l'estacade (plots 33 à 35) :**

- 100 m

- hauteurs mini/maxi : 4.02 m / 5.68 m

2 | Enjeux et contraintes

A prendre en compte également:

→ **Une piste d'entretien & d'exploitation**

* **une piste d'entretien revêtue entre la rue du Maréchal Joffre et la rue Emile Combes** (zone 4a); le tracé synoptique, au départ de la rue du Maréchal Joffre, montre un positionnement par rapport à l'estacade alternant un tracé à l'est, puis dessous, puis à l'ouest, avant de reprendre sa place sous l'ouvrage.

- 1 voie bi-directionnelle de 4m de large (dont un minimum roulant de 2.80 m)

- piste limitée à un trafic occasionnel de véhicules

- vitesse de référence : 40 km/h max

* **une piste d'entretien enherbée à l'est de l'estacade sur tout le linéaire de l'ouvrage** (165m zone 3a & 740m en zone 4a); pour la circulation de véhicules légers entre la limite d'emprise et l'estacade (quand le gabarit latéral est suffisant).

- 1 voie bi-directionnelle de 2.80m (minimum roulant)

- vitesse de référence : 20 km/h max

*des portails d'accès aux pistes sont prévus aux intersections avec le domaine public (ainsi que des clôtures par panneaux rigides en limite d'emprise (2m de haut)

En résumé, la fonction ferroviaire de l'estacade et les contraintes techniques qu'elles impliquent engendrent des dispositions à prendre en compte :

→ Une accessibilité à l'ouvrage nécessaire aux visites :

*visites programmées

*interventions exceptionnelles d'urgence

→ Une maîtrise des matières entreposées

→ Un maintien de l'intégrité de la structure, y compris système de drainage de la plateforme

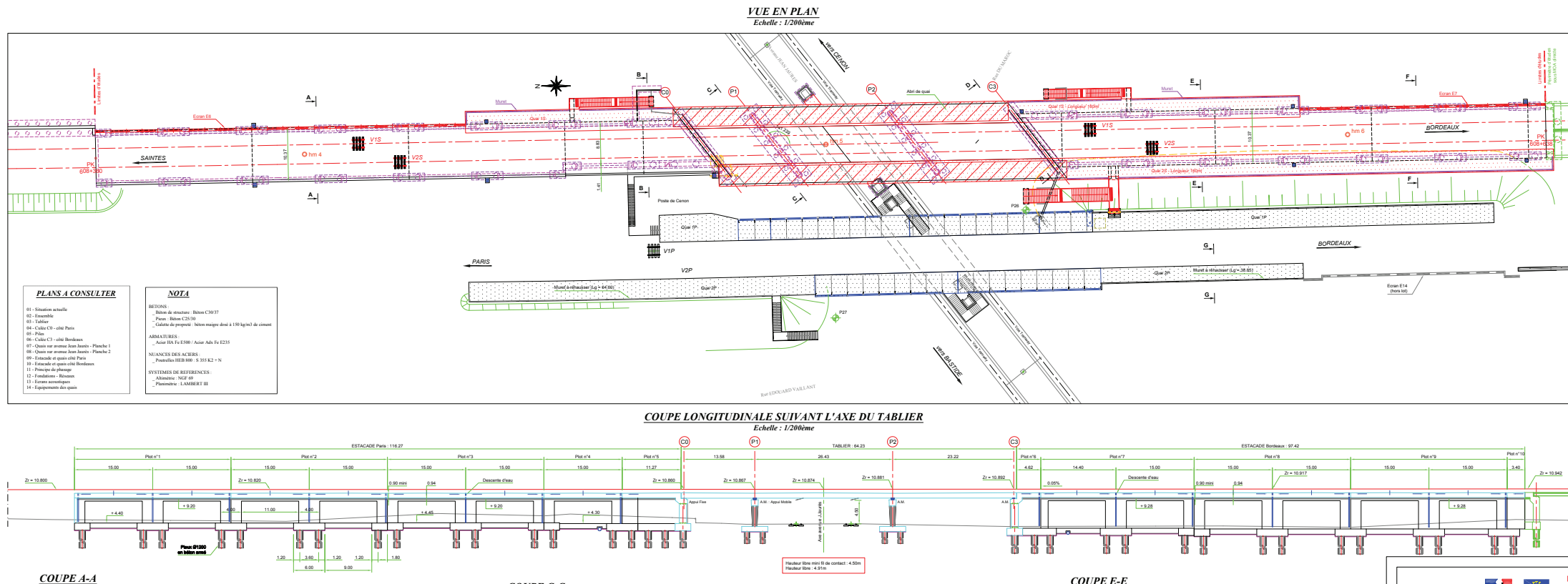
→ Un maintien des accès au bassin de rétention et aux vannes

→ Un maintien du dégagement des voies d'accès/piste de maintenance

→ La possibilité de la mise en place d'un plan Vigipirate et des dispositifs en découlant (pas de cloisonnements, ni faux-plafonds, etc...)

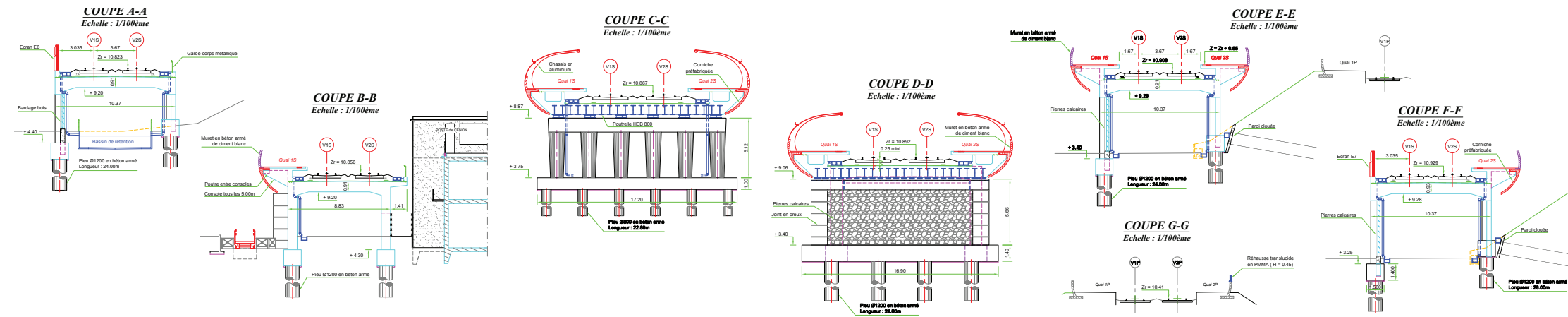
2 | Enjeux et contraintes

Vues en plan _ séquence [1] franchissement avenue Jean Jaurès-pôle multimodal



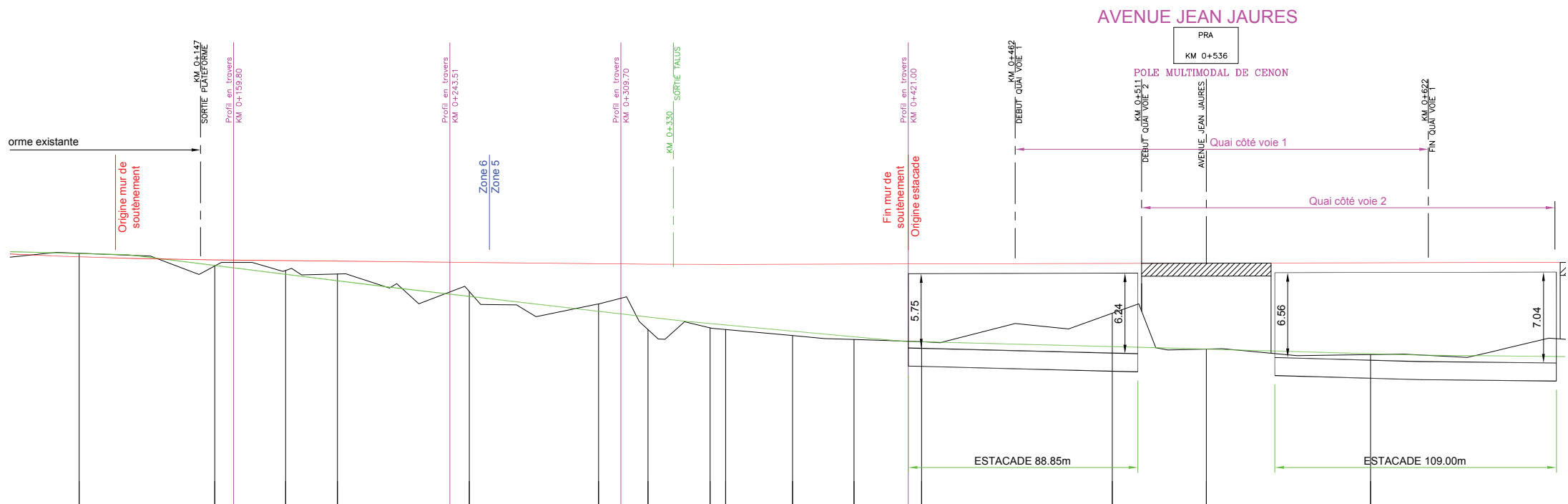
2 | Enjeux et contraintes

Profils en travers - séquence [1] franchissement avenue Jean Jaurès-pôle multimodal



Profil en long - séquence [1]

franchissement avenue Jean Jaurès-pôle multimodal

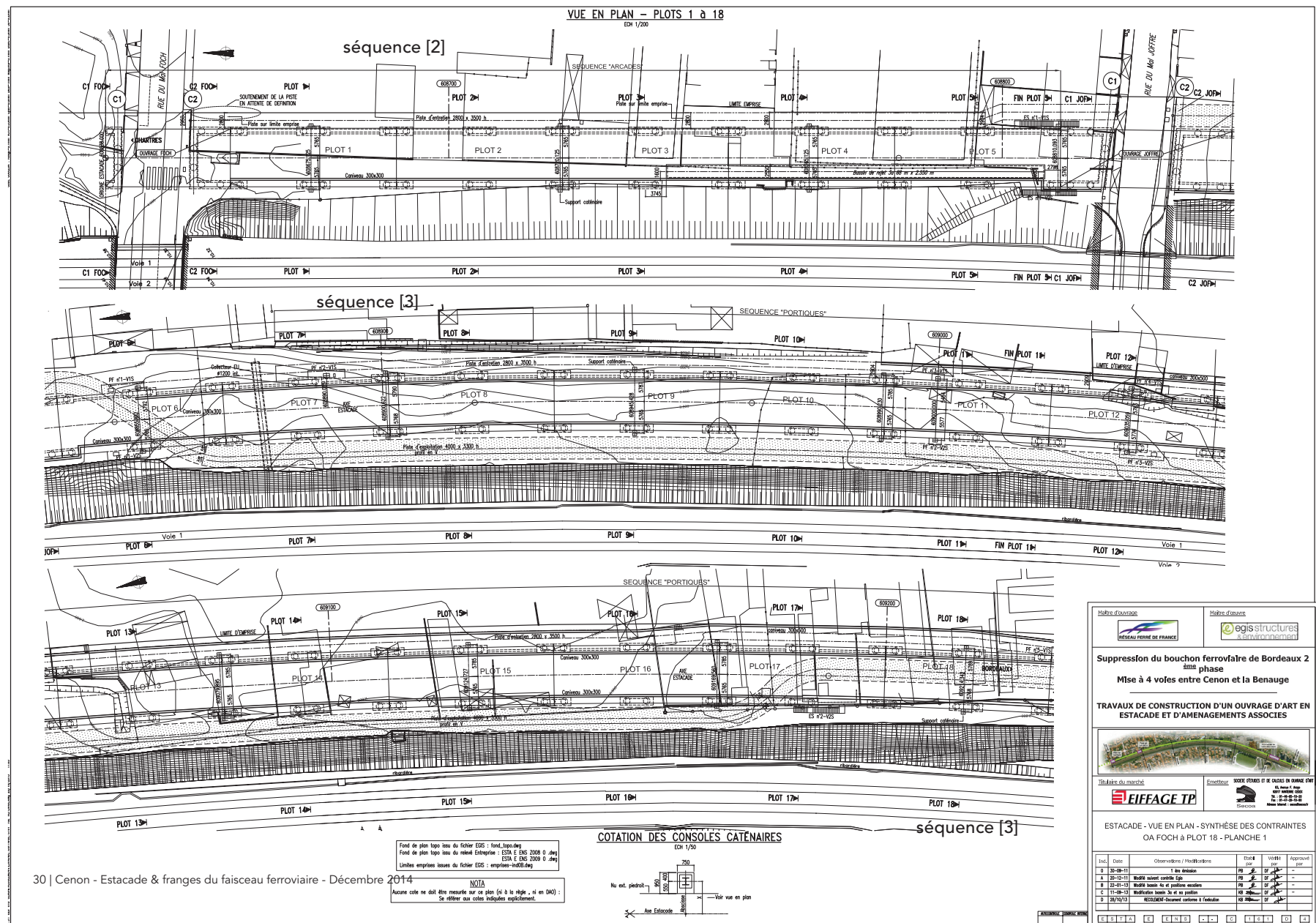


2 | Enjeux et contraintes

Vues en plan plots 1 à 18

*séquence [2]
rues Foch/Joffre

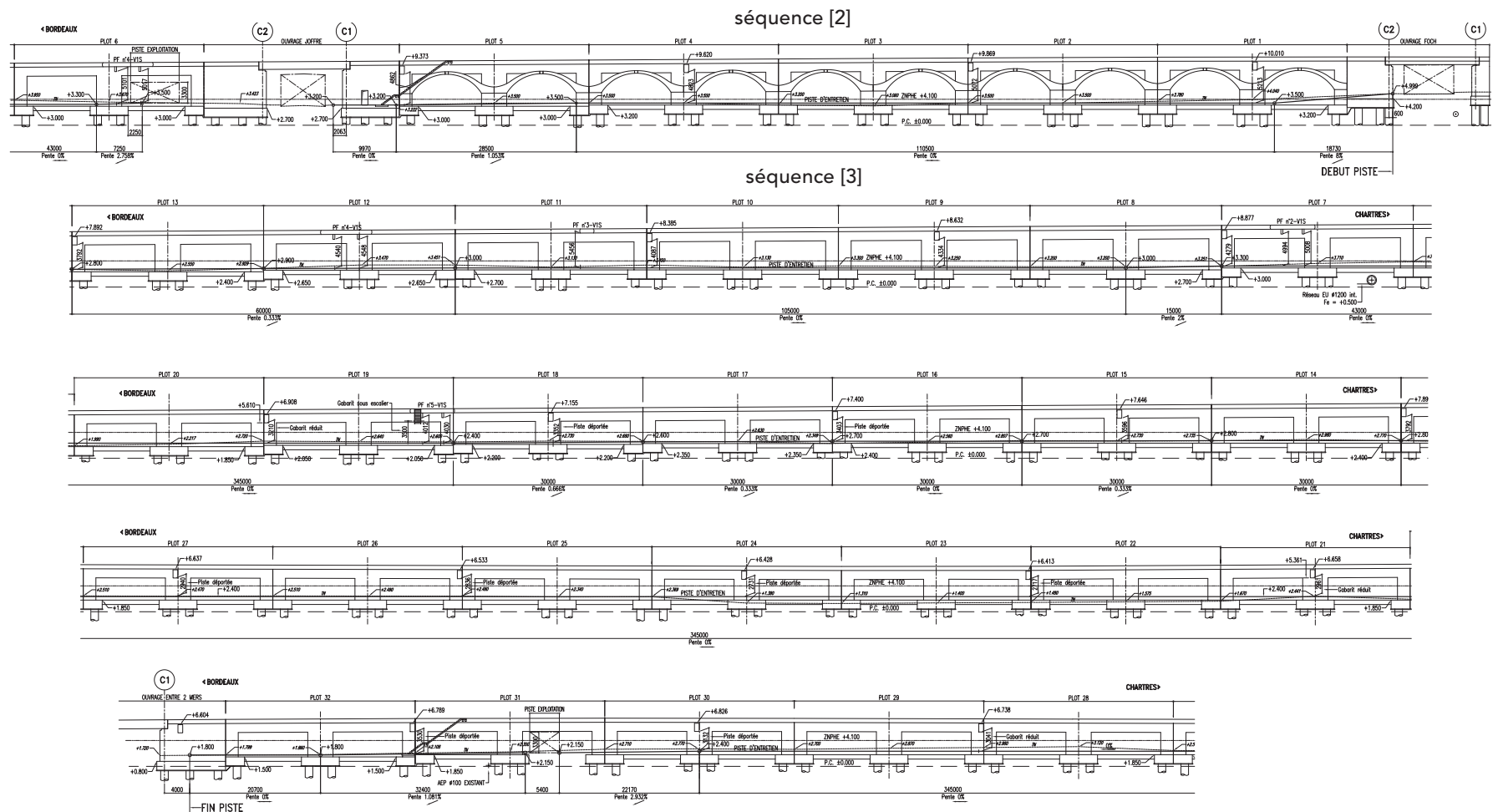
*début séquence
[3]
au-delà



2 | Enjeux et contraintes

Profil en long séquences [2] + [3]

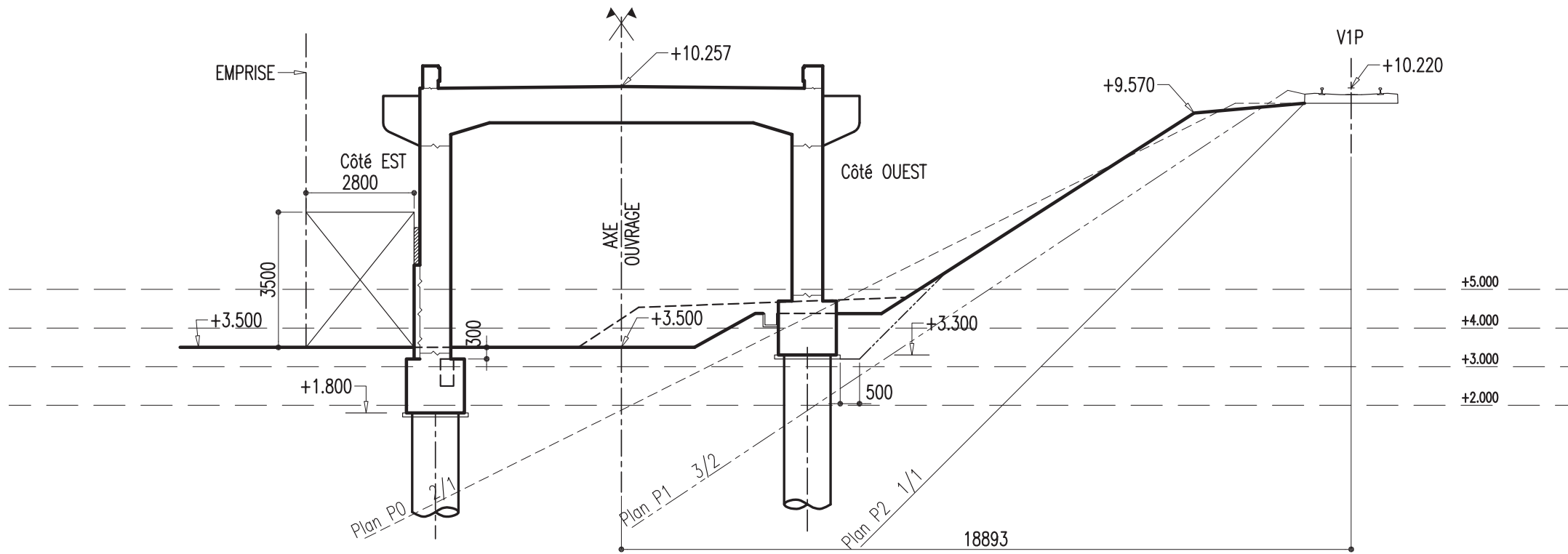
rues du Maréchal Foch, Joffre, Emile Combes & bd de l'entre-deux mers



2 | Enjeux et contraintes

Exemple de profil en travers - séquence [2]

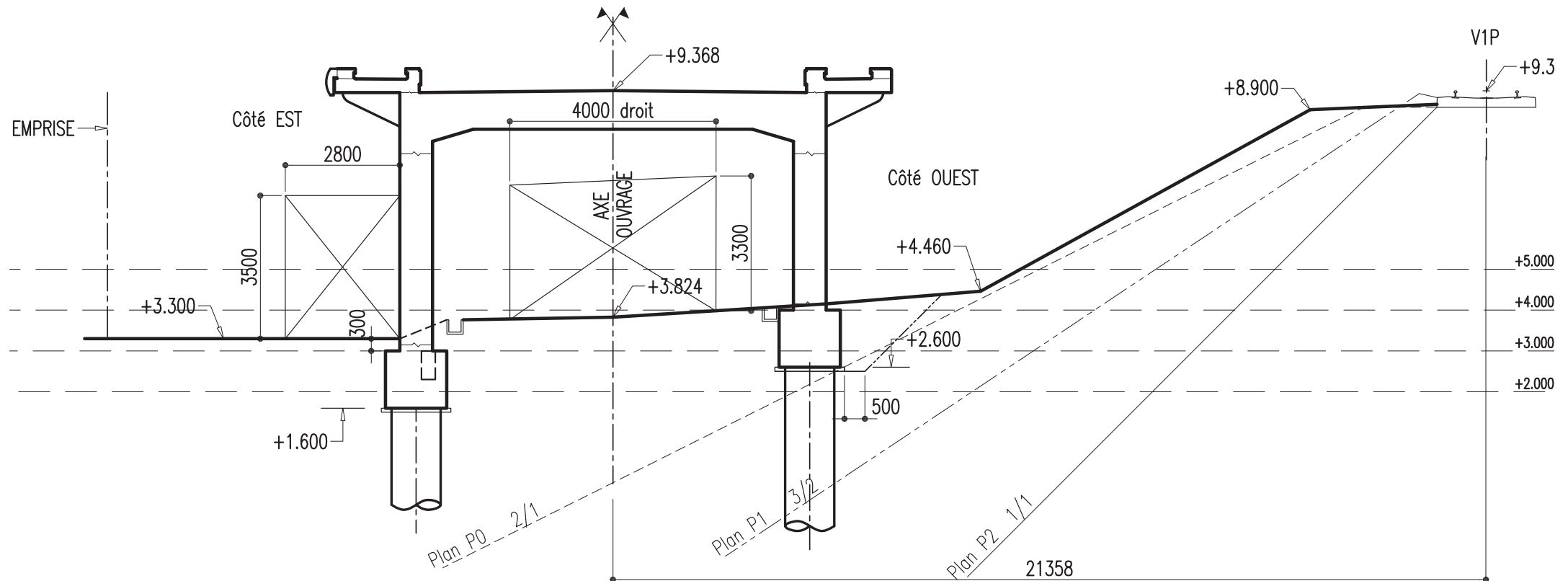
A l'intersection avec la rue Foch (plot 1)



2 | Enjeux et contraintes

Exemple de profil en travers - séquence [3]

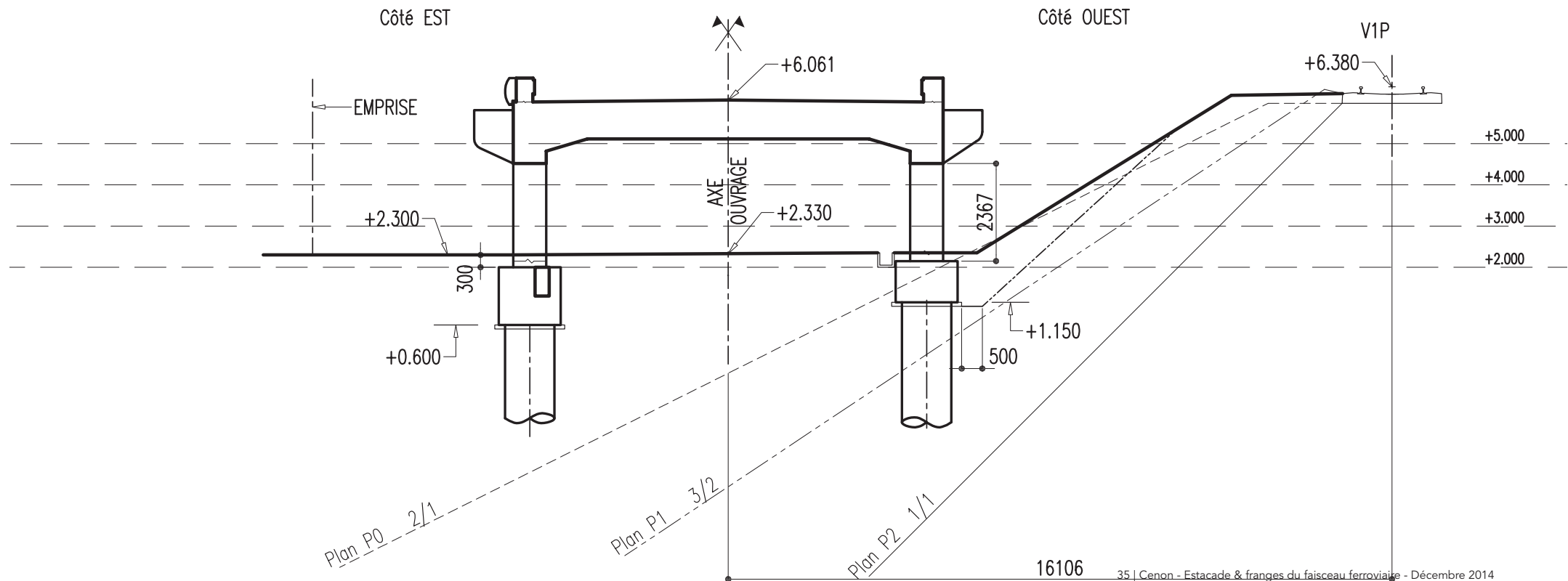
au sud de la rue du Maréchal Joffre (plot 6)



2 | Enjeux et contraintes

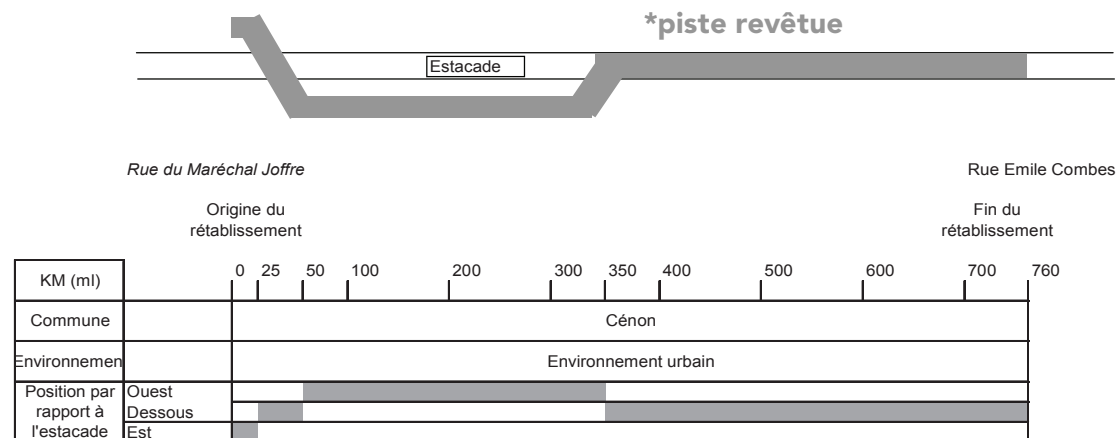
Exemple de profil en travers - séquence [4] :

la fin de l'estacade (plot 35)



2 | Enjeux et contraintes

Schémas de la piste d'entretien & d'exploitation



*piste enhérbee - zone 3a



*piste enhérbee - zone 4a



2 | Enjeux et contraintes



Les atouts

- Une situation stratégique en coeur de rive droite, en pied de coteaux
- Un «volume capable» exceptionnel :
une enveloppe à programmer
des surfaces disponibles abritée
une structure à occuper
- Un lien fort inter-quartier : espace de flux et d'échange
- Une occasion de perméabilité verte et douce en axe nord-sud via l'utilisation des pistes techniques/d'entretien



Les faiblesses

- Des nuisances sonores & des vibrations difficiles à évaluer à ce stade, mais non négligeables : à prendre en compte dans toute proposition
- Des contraintes physiques & techniques importantes
configuration de l'assiette foncière,
gestion délicate des accès & du stationnement
contraintes liées à l'exploitation
- Un contexte résidentiel sensible appelant une intervention mesurée.

2 | Enjeux et contraintes

2.6 | AUTOUR

Autour de l'estacade : des opportunités de projet

→ L'impact foncier du projet de LGV Un contexte urbain évolutif

AUTOUR : tenir compte des délaissés fonciers et des tissus environnants pour organiser la sous-face de l'estacade

LES ABORDS EN QUELQUES CHIFFRES

556 184 m² de périmètre de cohérence
= environ **55 Ha** soit **99** terrains de football
200 m de large (environ 100 m de part et d'autre de l'estacade)
2 780 m de long

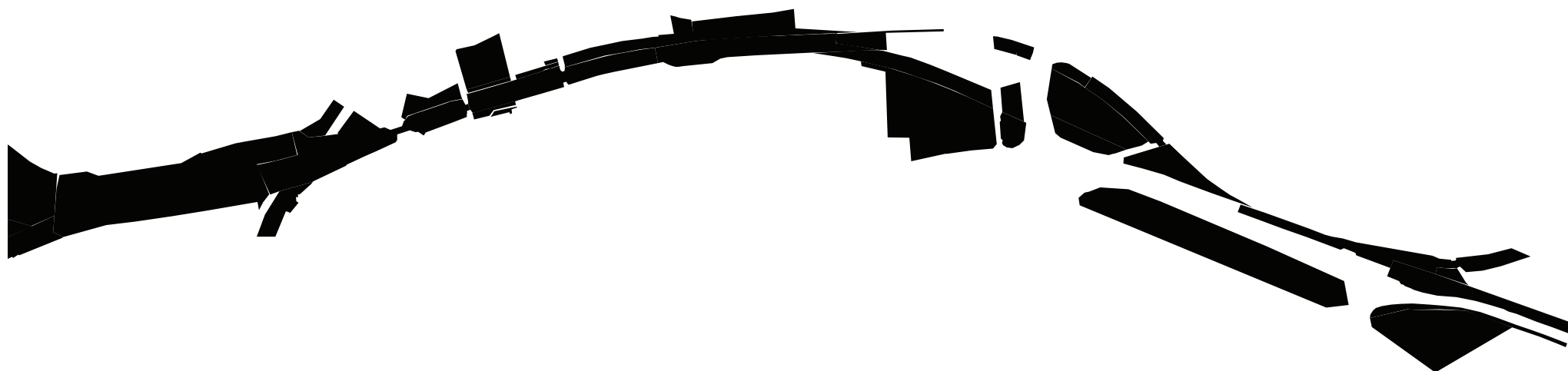
3 sites majeurs de recomposition urbaine actuellement identifiés:

- 1** autour de l'avenue Thiers et de la ZAC Cenon Pont-Rouge ;
- 1** autour de la séquence centrale fortement impactée par le projet (base chantier le long de V. Hugo) : **43** parcelles / **4 800** m² d'un seul tenant / entre **22m** et **32.50m** de large
- 1** 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 | Enjeux et contraintes



Empreinte des possibles

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

0 50 100 150 200 m



2 | Enjeux et contraintes

2 rives est-ouest très contrastées

→ LES ABORDS À L'EST

-un contact marqué avec les coteaux (notamment via la parcelle du château du Diable),

-un paysage structuré par des grandes lignes globalement nord-sud :

les coteaux,

le cours V. Hugo,

un découpage parcellaire en «lanière», occupé par de petites maisons de ville (r+1 en moyenne) et quelques opérations nouvelles (logements, extension & réhabilitation école C. Maumey etc.)

le complexe faisceau ferré : pistes techniques + estacade LGV + talus et voies ferrées TER.

La rapport très proche aux côteaux contribue à créer une ambiance assez bucolique, pour le moins très paysagère, à préserver.

→ LES ABORDS À L'OUEST

-une zone de contact délicate entre le faisceau ferroviaire et la rue M. Sembat : peu d'occasions de franchir le faisceau, de nombreuses surlargeurs des espaces publics

-un tissu résidentiel parfois fragile

-quelques secteurs d'équipements, notamment le stade Léo Lagrange

Le tout participant à créer une ambiance plus urbaine, à structurer.

A L'EST



A L'OUEST



2 | Enjeux et contraintes



2 | Enjeux et contraintes

2 territoires nord-sud très singuliers

→ **LES ABORDS AU NORD**

-une polarité en devenir : la ZAC Pont Rouge
l'avenue Jean Jaurès, lien direct à l'hyper centre bordelais, via la Bastide (prolongement de l'avenue Thiers),
un lieu d'interconnexion majeur pour la rive droite: TER+tram ligne A+bus+Vcub,
secteur de projets et opérations immobilières en cours : habitat (600 logements), activités commerciales (11 000 m² sdp), des bureaux (4 000 m² sdp), services et équipements publics,
un quartier proposant de nombreuses aménités : mairie, pôle emploi, crèche, commerces etc.

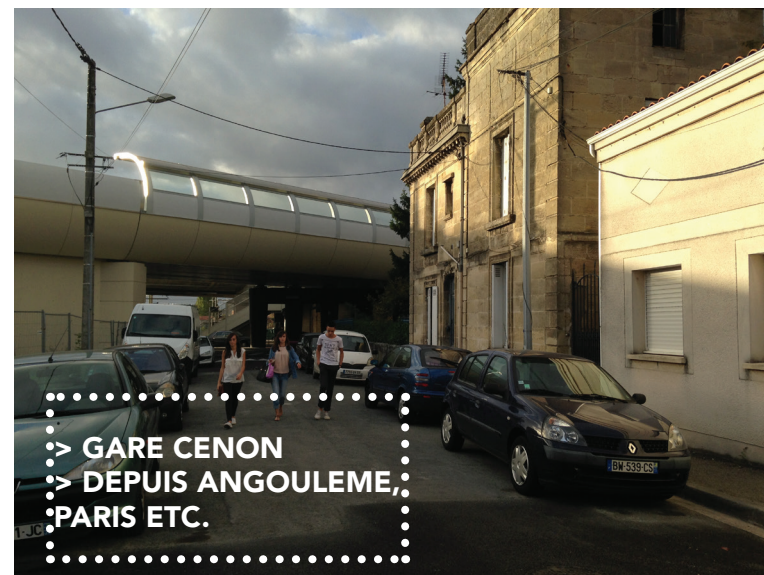
L'ensemble favorise une ambiance de «porte urbaine» qui pourrait être encore plus valorisée.

→ **LES ABORDS AU SUD**

-de vastes pièces urbaines hétéroclites et en projet :
les sites Léo Lagrange & Emile Combes en devenir,
les grands ensembles (ORU Joliot Curie, site Henri Sellier notamment), ses éléments d'identité et de mémoire (sculptures, city stade, salle associative etc.) & ses projets en cours (démolitions-reconstructions),
des équipements sportifs (stade, piscine Galin, pôle sportif etc.),
des poches d'activités,
des grandes infrastructures viaires et leurs délaissés (bd Joliot Curie, bd de l'entre-deux mers etc.),
des espaces ferroviaires

Ces éléments très disparates fabriquent une ambiance de secteur en devenir où la question du lien entre ces pièces urbaines demeure centrale.

AU NORD



AU SUD



2 | Enjeux et contraintes



2 | Enjeux et contraintes

Ruban d'opportunités

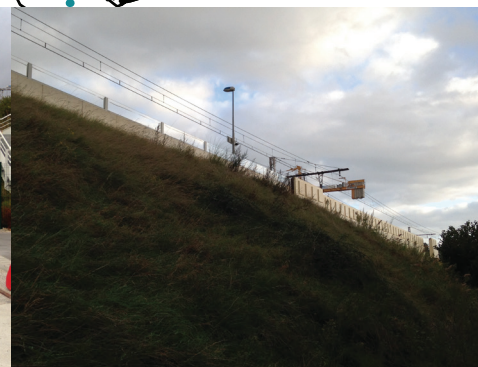
- *domanialités publiques
- *parcelles stratégiques
- *délaissés
- *surlargeurs



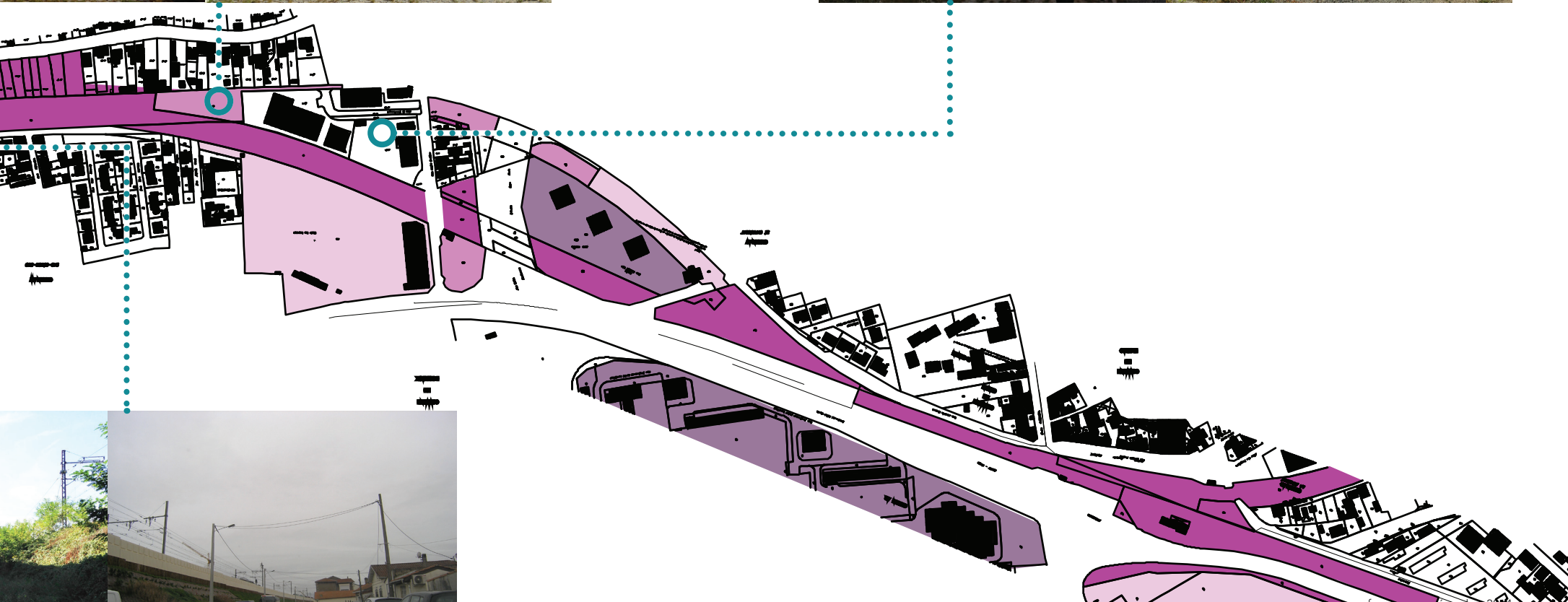
a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto © IGN
traitement a'urba © - novembre 2014



2 | Enjeux et contraintes



2 | Enjeux et contraintes

L'estacade & ses délaissés sont à programmer en fonction des dynamiques territoriales micro et macro : l'analyse des lieux & des liens A COTE DE l'ouvrage s'avère cruciale pour programmer au plus juste les espaces.

LES LIEUX

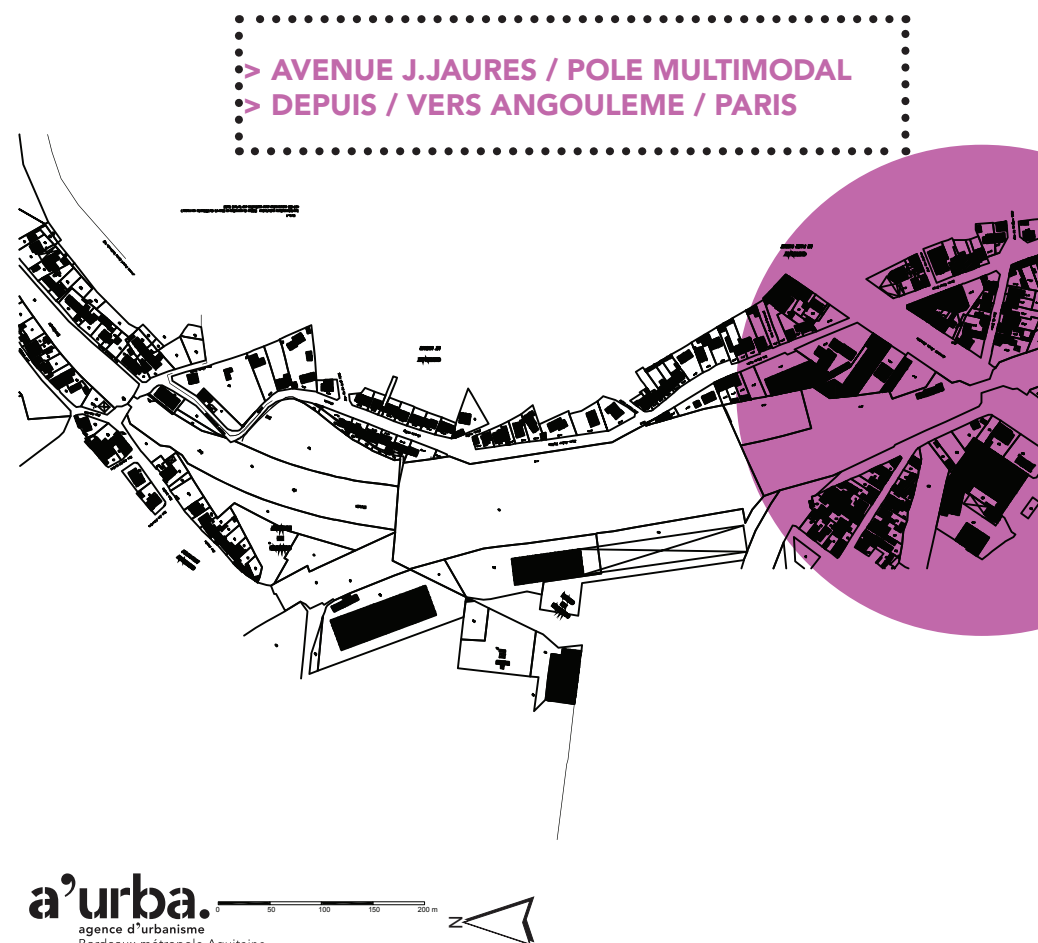
2 objectifs

Pour une valorisation urbaine d'ensemble de l'estacade et de ses délaissés prenant en compte la globalité du site en lien avec le devenir des équipements publics & des services, les opérations d'aménagement encore programmées (ZAC Pont Rouge, pôle intermodal, OIN, ANRU Joliot Curie...) et le reste du tissu.

Pour la fabrication de lieux identitaires du quartier en travaillant l'estacade et ses délaissés comme des lieux de séjour, en écho avec les programmes environnants et renforcer ainsi la singularité de chaque secteur.

3 séquences potentielles

- **Le pôle multimodal** : intensités & flux
- **Le pied de coteaux** : habitat & loisirs
- **Les grands & les petits ensembles** : infrastructures & objets



agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

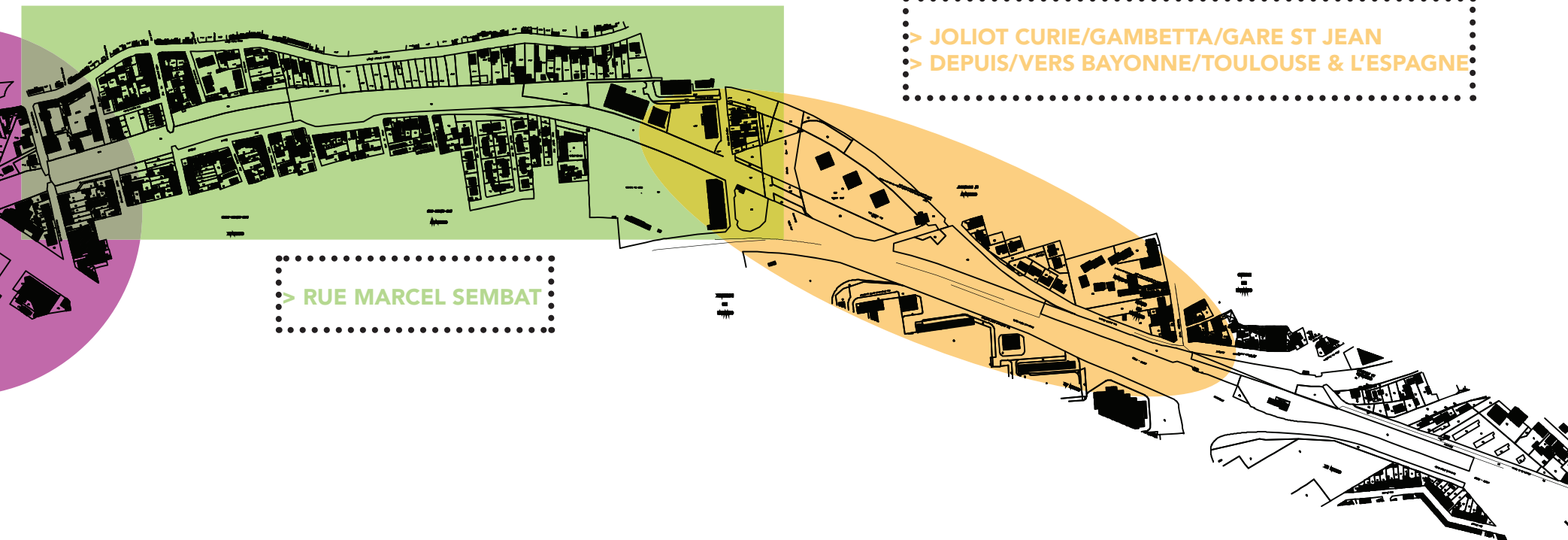
fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

2 | Enjeux et contraintes

- > COURS V.HUGO
- > LES COTEAUX, HAUT CENON

- > RUE MARCEL SEMBAT

- > JOLIOT CURIE/GAMBETTA/GARE ST JEAN
- > DEPUIS/VERS BAYONNE/TOULOUSE & L'ESPAGNE





2 | Enjeux et contraintes

LES LIEUX : AU NORD

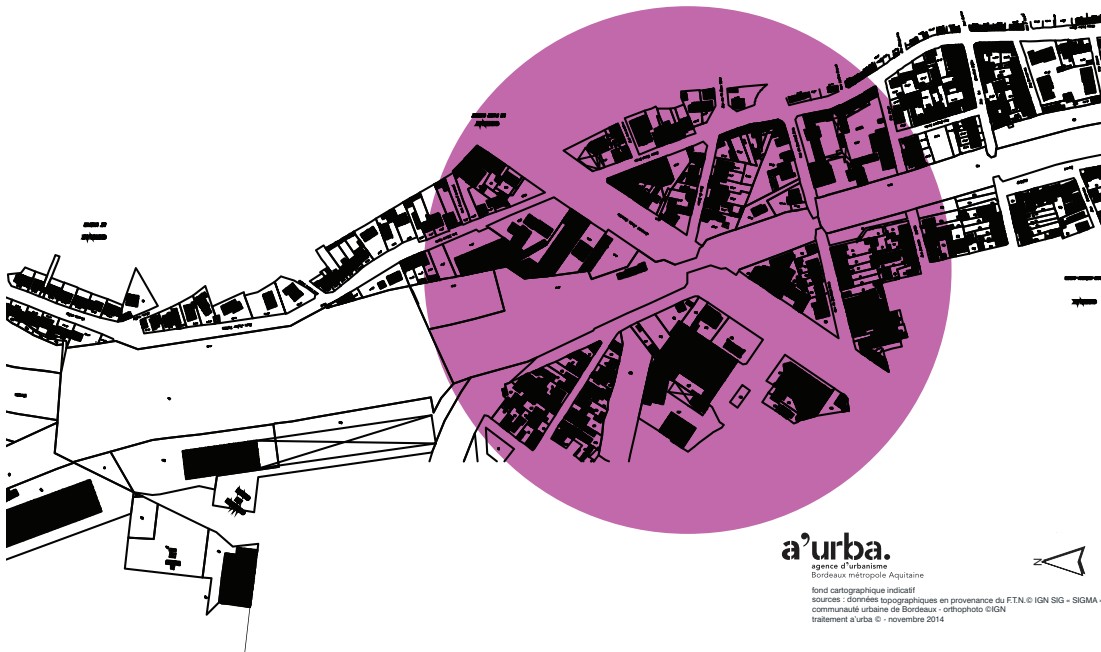
Un quartier de gare en cours de renouvellement

- Une gare en pleine évolution
- Des équipements et des services importants
- Des nouveaux programmes immobiliers en cours d'achèvement

PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT

UN NOEUD ÉQUIPÉ

L'estacade et ses délaissés mobilisés pour développer des services aux voyageurs, du commerce, de l'événementiel, voire du stationnement régulé.



a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG - SIGMA -
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto © IGN
traitement a'urba © - novembre 2014





2 | Enjeux et contraintes

LES LIEUX : AU COEUR

Une séquence urbaine centrale de plus de 180 m à recomposer

- Une structure foncière fragmentée.
- Un tissu résidentiel sensible et bas.
- Une très forte proximité aux coteaux (une occasion pour rejoindre le parc des coteaux et son parc du Cypressat via la parcelle du château du Diable notamment)
- Une base chantier à investir après la mise en fonction de l'estacade (occasion pour du développement résidentiel)
- Une estacade à programmer, en lien avec les besoins environnants résidentiels

PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT

UN LINÉAIRE ACTIF

L'estacade et ses délaissés mobilisés pour développer du logement (+stationnement), du sport & des loisirs, des locaux associatifs ou des activités



a'urba.

agence d'urbanisme

Bordeaux métropole Aquitaine

ford cartographique indicatif

sources : données topographiques en provenance du FTN © IGN SIG - SIGMA -

communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN

traitement a'urba © - novembre 2014



2 | Enjeux et contraintes

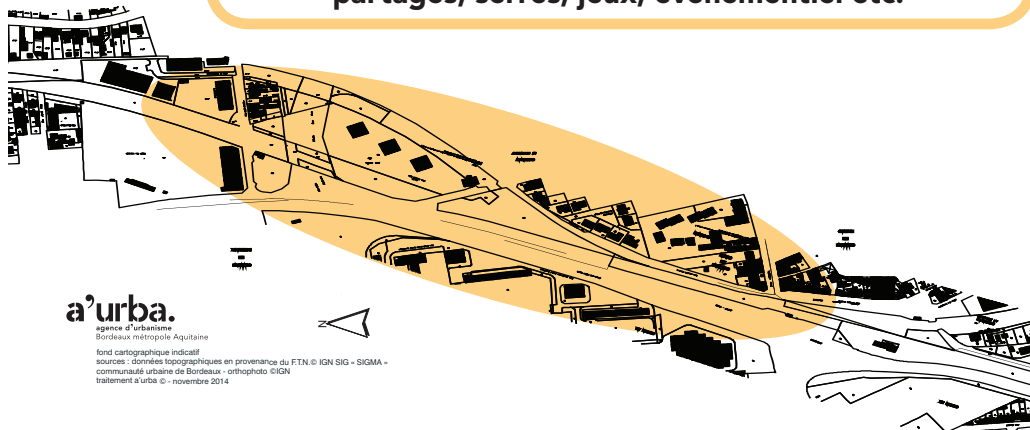
LES LIEUX : AU SUD Ouverture vers les grands & les petits ensembles

- Au-delà : les quartiers Joliot Curie, cité Sellier & Gambetta
- Un paysage marqué par les coupures infrastructurelles (boulevards de l'entre-deux mers + Joliot Curie + faisceau ferroviaire)
- Un manque de fluidité et de continuités pour les piétons et les cyclistes
- Présence de grands espaces ouverts (équipements sportifs, délaissés, bassin de rétention, etc.)
- La piste d'entretien passe dans l'estacade et laisse imaginer une opportunité de cheminement doux protégé

PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT

UNE MISE EN RELATION

L'estacade et ses délaissés mobilisés pour développer un maximum de porosités et d'échanges: jardins partagés, serres, jeux, événementiel etc.



2 | Enjeux et contraintes

LES LIENS

1 objectif

Pour une valorisation urbaine d'ensemble de l'estacade et de ses délaissés, grâce à des liens à tisser entre les lieux (équipements publics & services, opérations d'aménagement, tissu existant). Fabriquer des liens forts inter-quartiers en travaillant l'estacade et ses délaissés comme des espaces de déplacements.

→ LE CONTINUUM NORD-SUD

L'estacade & ses pistes techniques comme PARCOURS

= se servir des pistes d'entretiens et du réseau viaire parallèle au faisceau ferroviaire pour structurer des parcours nord-sud mettant en réseau les quartiers du bas Cenon

> promenade, piste cyclable, perméabilité verte et douce

→ LES LIENS QUARTIER DE GARE

L'estacade & ses délaissés comme DIFFUSIONS

= une aire multimodale, lieu d'intensité & de flux

> esplanade, parvis, parking, etc.

→ LES POROSITES EN PIEDS DE COTEAUX

L'estacade & ses délaissés comme AGRAFES

= des micros-liens, espaces de traversées plutôt de courte distance (vie intime de quartier) fabriquant bout à bout des continuités plus macro

> espaces de poche, placettes, ruelles, squares, jardins, etc.

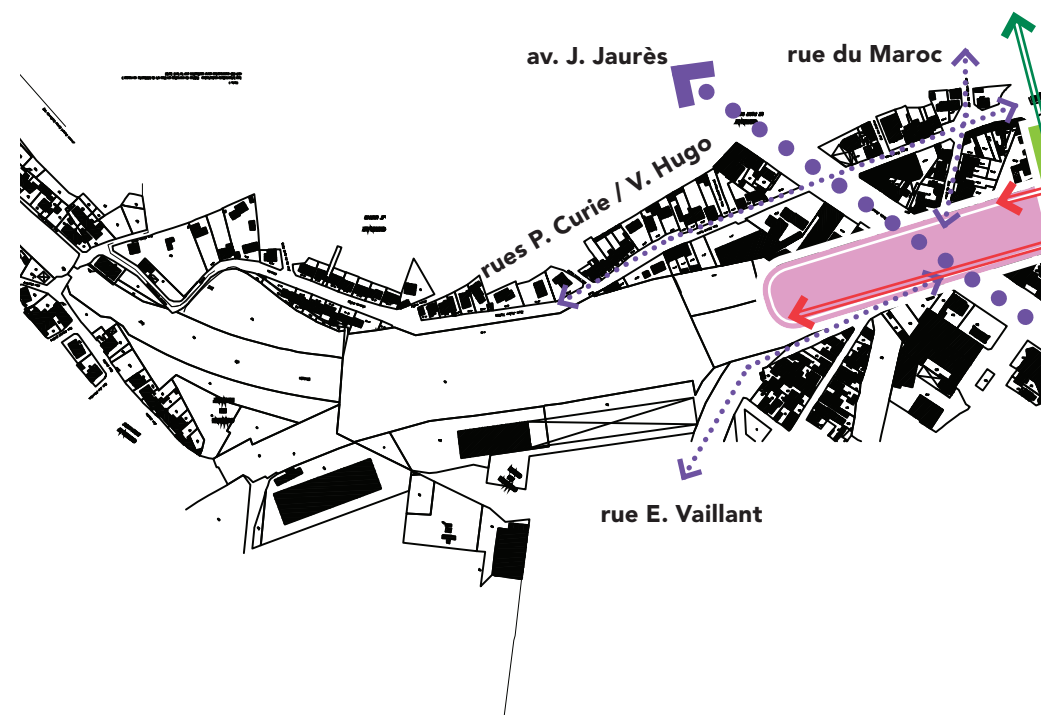
→ LES PARCOURS DU GRAND & LE PETIT PAYSAGE

L'estacade & ses délaissés comme POCHE

= des espaces ouverts, parfois couverts (sous l'estacade), parcours plus longue distance

> parcours cyclable, parc linéaire, friches, pépinières etc.

CONFORTER LE QUARTIER DE GARE

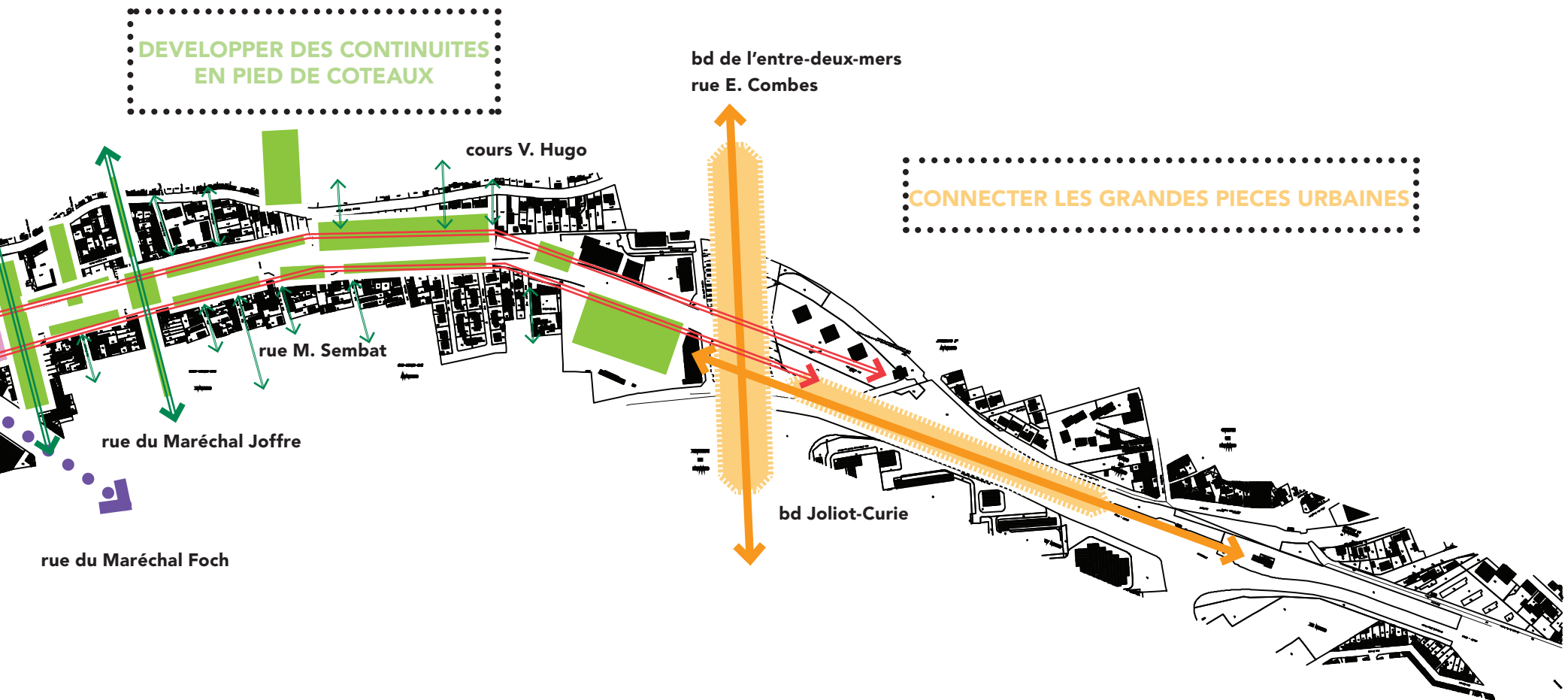


a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

2 | Enjeux et contraintes





LES LIENS : LE CONTINUUM NORD-SUD

Une potentielle perméabilité verte et douce

- Une piste d'entretien de près d'1 km pouvant servir aussi de piste cyclable, à condition de respecter les règles de sécurité de l'ouvrage (accès autorisés en journée/fermeture nocturne par exemple) et de raccorder le parcours au reste du réseau cyclable.
- Un parcours à l'abri du trafic de la rue Victor Hugo,
- Un lien fort inter-quartiers, mettant en relation les quartiers Gambetta au sud avec Victor Hugo et Pont Rouge au nord (accessibilité aux écoles, services & commerces).



PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT

UNE PROMENADE COUVERTE/DECOUVERTE

L'estacade et ses délaissés mobilisés pour développer une vaste perméabilité verte et douce (piste cyclable et promenade piétonne)





LES LIENS QUARTIER DE GARE

Une plate-forme multimodale

- Valoriser la sous-face du faisceau ferroviaire (surlargeurs sous exploitées, mobilier urbain, jalonnements) afin de favoriser la multimodalité et les usages afférents.
- Envisager cette plate-forme comme une vaste esplanade de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès, prenant dans son épaisseur toutes les occasions de développer un espace public et ses aménités.
- Un espace singulier, assez exceptionnel, à structurer autour du pôle gare (TER+tram+bus+Vcub etc.).



PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT

UN FORUM URBAIN

L'estacade et ses délaissés mobilisés pour développer une place équipée





2 | Enjeux et contraintes

LES POROSITES EN PIEDS DE COTEAUX

Un système en peigne

→ A l'est et à l'ouest du faisceau, des squares déjà existants à valoriser ou des parcelles stratégiques

*square Eugène Louis

*impasse maréchal Foch

*le château du Diable & son environnement

=Porter une attention particulière à la parcelle du château du Diable; en connexion directe avec les coteaux, elle représente un levier pour tisser un parcours public et ainsi rejoindre la boucle des coteaux (notamment le parc du Cypressat), tout en activant une occasion de mise en valeur du patrimoine architectural cenonais.

→ En est-ouest, valoriser les franchissements existants du faisceau ferroviaire et leurs jalonnements

*rue du Maréchal Foch

*rue du Maréchal Joffre

→ Dans l'aménagement des délaissés, et notamment la base chantier, répéter le système d'accroche existant à l'infrastructure, permettant de connecter l'estacade au reste du tissu et de générer des lieux de pause dans les parcours, propices à de multiples usages.

PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT

POCKET-PARK

L'estacade et ses délaissés mobilisés pour développer des poches d'espaces verts (squares, placettes, cours, venelles etc.)





LES PARCOURS GRAND ET PETIT PAYSAGE

Une structure filaire

→ Trouver les passages nécessaires entre des pièces urbaines pour les connecter entre elles

#boulevard de l'entre-deux mers

#boulevard Joliot Curie

#stade Léo Lagrange

#espaces ouverts en copropriété (Sellier, Joliot Curie etc.)

#délaissés ferroviaires

PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT

RESEAUX DE VERTS

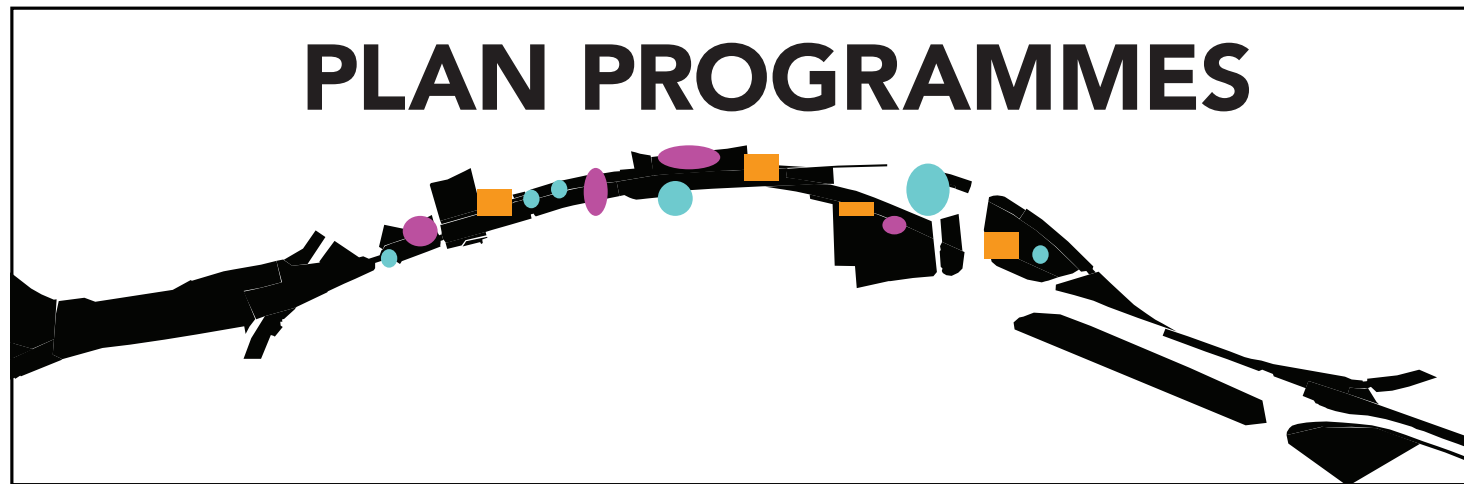
L'estacade et ses délaissés mobilisés pour développer un réseau de parcours en modes doux : mails, promenades plantées, parcs etc.





3 | Les scénarios de programmation explorés

1. définir la ligne directrice



2. imaginer les saisons du projet & les co-construire



3 | Les scénarios de programmation explorés

3.1 | L'estacade & ses délaissés : vers une scénarisation programmatique

→ **La scénarisation programmatique : une méthode intégrant les aléas de demain**

Adopter une approche par la scénarisation programmatique permet de:

-raconter une histoire mettant en valeur le champ des possibles, mais de manière réaliste (c'est-à-dire en lien avec les contraintes des différents partenaires impliqués).

-jouer avec les temps du projet : comme différentes *saisons* d'un feuilleton, pouvoir affirmer/infirmer les différentes hypothèses de projet tout en gardant une ligne directrice

=un plan qui s'adapte aux changements

→ **La ligne directrice : identifier les bons programmes**

Par la scénarisation, imaginer les programmes potentiels en lien avec :

-une stratégie d'ensemble : SUR/SOUS/A COTE DE

-les besoins d'aujourd'hui et ceux de demain

-les contraintes techniques

-les pré-faisabilités urbaines et architecturales

= définir un plan-programme évolutif

→ **Les saisons du projet : l'installation des programmes dans le temps**

= détailler le plan-programme au grè des saisons

= l'adapter ensuite aux besoins, aux réalités opérationnelles et économiques

***Par la scénarisation, imaginer la saison 1 du devenir de l'estacade**

-co-construire le projet au travers d'ateliers de programmation (en lien avec une concertation active des habitants)

-phaser le projet en fonction des différentes contraintes, temporalités, nécessités etc.

-initier les premières réalisations à des endroits stratégiques (un espace-projet dilaté, une séquence ciblée identifiée?)

projet-test exploratoire

initiatives à calibrer et travailler en lien avec le gestionnaire

évaluation des qualités d'usage de chaque projet

***Par la scénarisation, déployer la saison 2 du devenir de l'estacade**

-à partir des résultats des premiers projets et de leurs évaluations, imaginer la suite en retravaillant le plan-programme

-développer les autres projets et imaginer d'autres *saisons* pour la suite du devenir de l'estacade...

DEMARCHES INITIEES DANS CETTE ETUDE

DEMARCHES A POURSUIVRE ULTERIEUREMENT

3 | Les scénarios de programmation explorés

3 | Les scénarios de programmation explorés

→ **La ligne directrice : identifier les bons programmes**

SUR/SOUS/A COTE DE /DESSOUS : la base

La plan-programme doit être l'expression des lignes de désir, des axes de mobilité et de perméabilités à retrouver sur site : l'ossature du projet, non négociable et permanent.

=faire de ce secteur un territoire plus perméable malgré les contraintes fortes et les coupures infrastructurelles

=identifier les thématiques programmatiques et fixer les grands principes spatiaux les sous-tendants

→ **Les saisons du projet : l'installation des programmes dans le temps**

SUR/SOUS/A COTE DE /DESSOUS : les évolutions

Un plan des temporalités à imaginer comme permettant de programmer un espace actif changeant, un territoire d'expérimentation en aménageant temporairement les espaces

=imaginer des possibilités, à agencer en fonction des contraintes techniques, des enjeux économiques, des commandes politiques et des besoins des usagers. Possibilités qui peuvent évoluer dans le temps (flexibilités/reversibilités de chaque «saison»)

Penser à tester ces programmations, mettre en place des PREFIGURATIONS

=des espaces pré-programmés, pas nécessairement tous aménagés : l'estacade & ses abords comme «plateau d'expérimentation» à moindre coût (démarche permettant d'évaluer ce qui fonctionne ou pas...).

=l'éphémère pour se mettre d'accord

NOTA

Le travail à suivre est issu d'une réflexion pour répondre à la définition de la ligne directrice, tout en restant ouvert sur l'installation des programmes dans le temps et les évolutions inévitables qui seront à apporter. Le concept de module est apparu comme un bon moyen de programmer sans figer.

Construction d'hypothèses de travail, sur la base de modules, calés sur la trame architecturale de l'ouvrage, à agencer au gré des besoins exprimés dans le temps.

Le plan programme se structure ainsi autour de 15 modules identifiés à ce stade

3 | Les scénarios de programmation explorés

plan-programmes & temps d'usages: les préfigurations de demain

16 500 m² à programmer

15 modules à mettre en place

>des séquences d'équipements & de programmes à tester pour des premières préfigurations court terme

>puis un linéaire équipé pour une programmation équilibrée et inventive à moyen/long termes

>une perméabilité verte et douce, lieu de promenade, pour connecter l'ensemble de ces programmations

MODULES PROGRAMMATIQUES

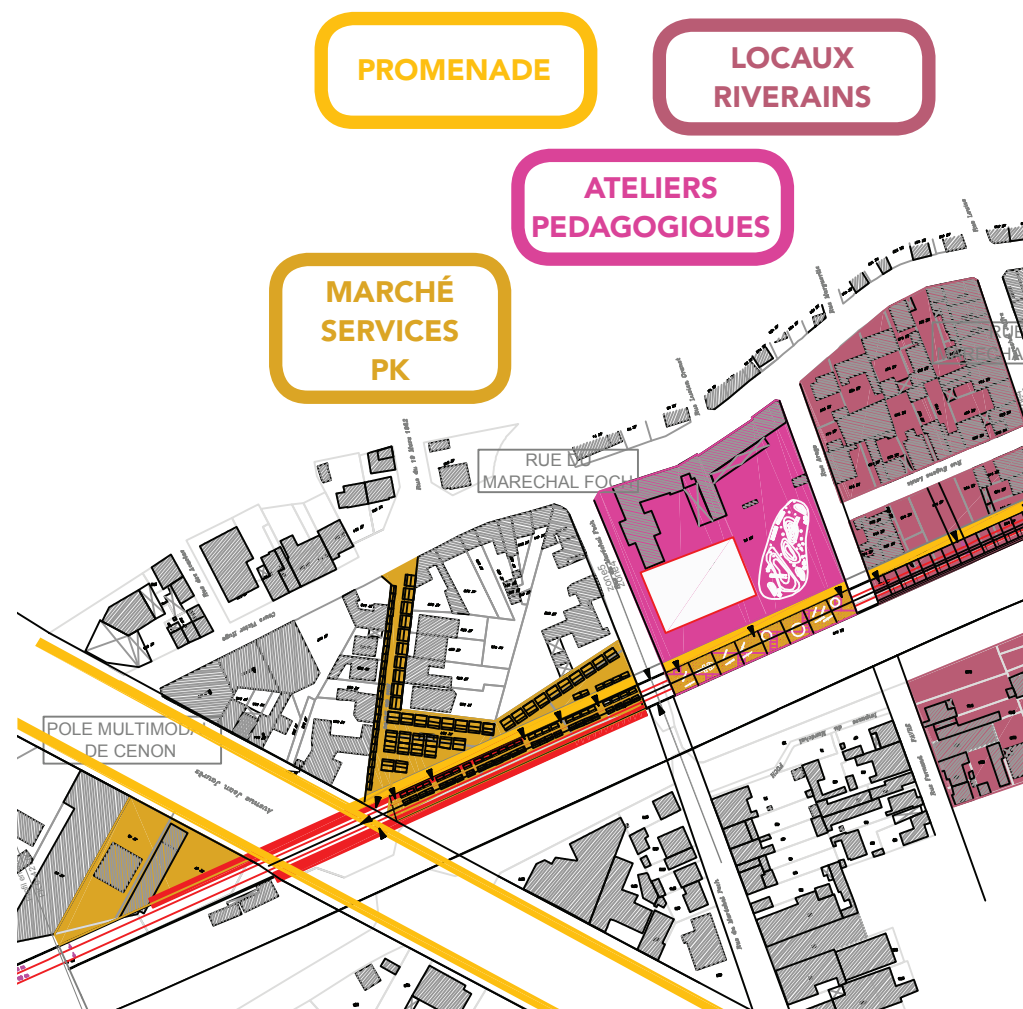
- commerces & services
- supports aux équipements & associations
- sports & loisirs
- activités & artisanat
- logements
- évènementiel
- déplacements modes doux

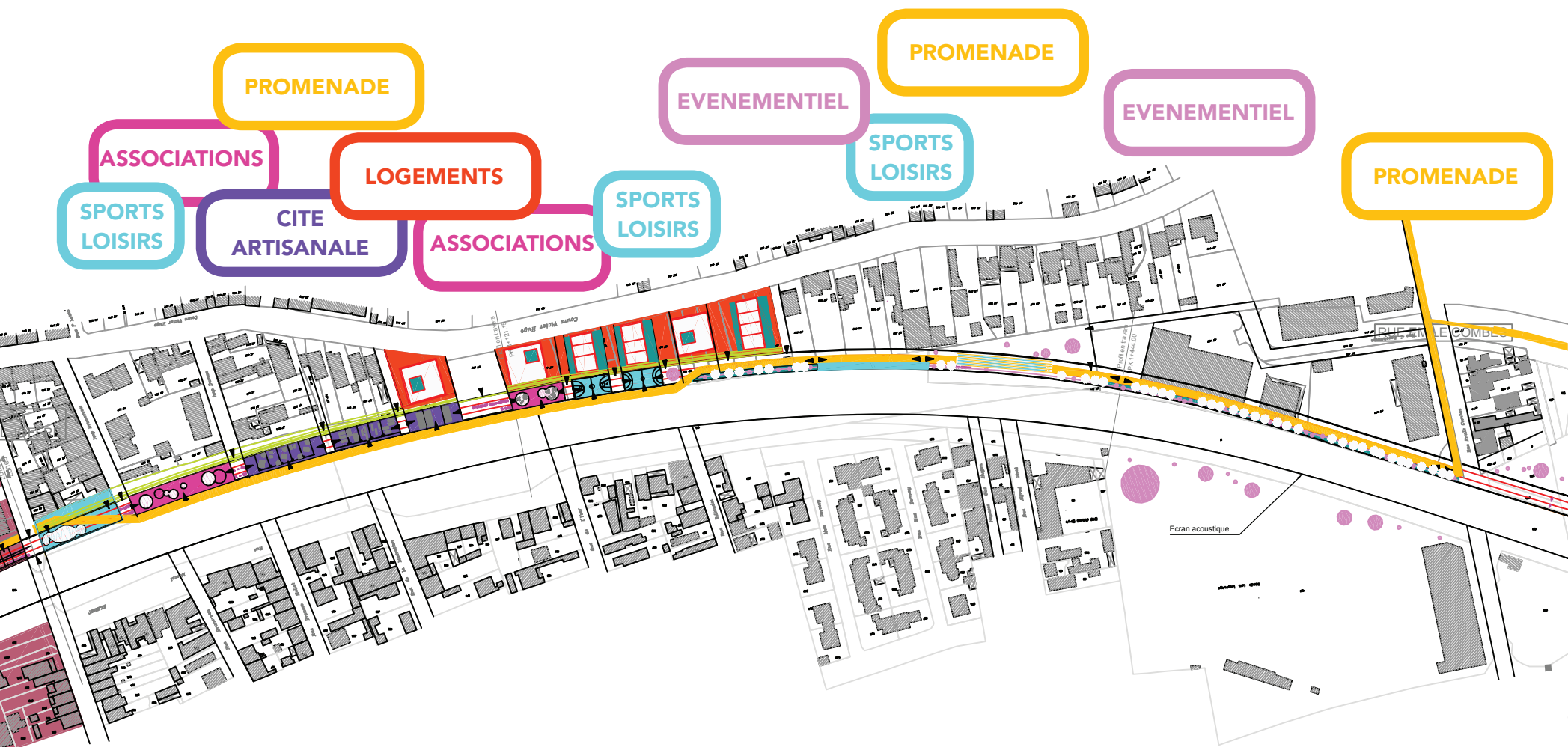
0 50 100 150 200 m

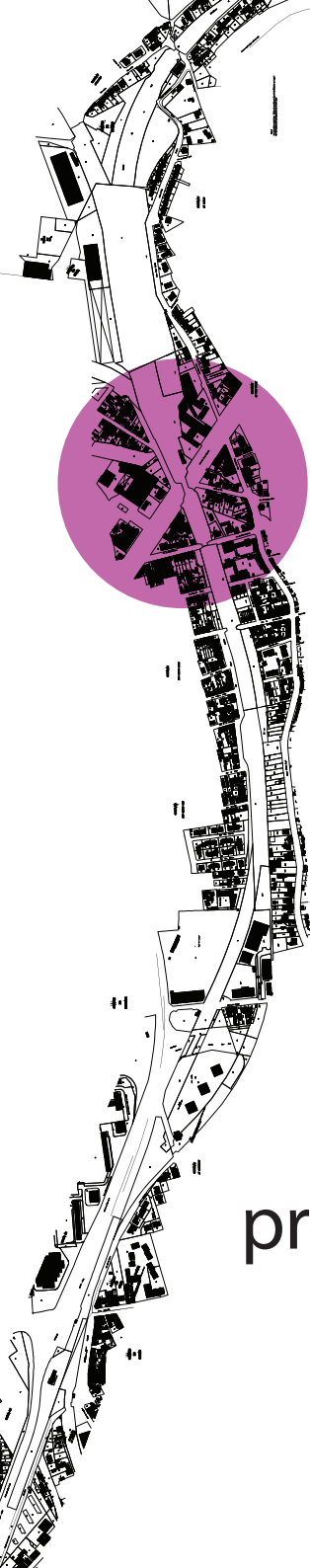
a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014







3 | Les scénarios de programmation explorés

3.2 | Au nord : un quartier de gare en cours de renouvellement et 345m d'estacade à programmer

PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT
UN NOEUD ÉQUIPÉ

marchés

services
aux voyageurs

brocantes

**ESPACES
PARTAGÉS**

expositions

commerces

kiosques

espaces de co-working

stationnement régulé

promenade

ateliers pédagogiques

événementiel

ASSOCIATIONS

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.2 | Au nord : un quartier de gare en cours de renouvellement et 345m d'estacade à programmer

MODULE 1 : temps «la place du marché & ses animations»

3 modes d'occupation possibles

Ce module, axé sur une vocation commerciale, est à envisager comme un vaste espaceversible de près de 3 700 m² composé d'une pièce centrale & de ses extensions:

-la tête de proue sous le viaduc, lors du franchissement de l'avenue Jean Jaurès, au contact de la gare multimodale, est le lieu idéal à la croisée des flux pour implanter des structures éphémères de commerces à destination des voyageurs (point info/ point presse/ restauration ambulante etc.)

-le module couvert sous l'estacade pouvant recevoir une cinquantaine de stands pour un marché couvert, à imaginer en complémentarité du marché F. Mitterrand (implanté sur le haut Cenon le mercredi matin): un marché plutôt thématique, en fin de semaine et le week-end par exemple ou très spécifique lors d'événements particuliers (brocante de quartier, marché de Noël etc.). Les jours où le marché n'a pas lieu, cet espace abrité pourrait recevoir, soit du stationnement longitudinal (cf : planche pg 77), soit un espace de services : des expositions et locaux associatifs combinés à des espaces de télétravail ou dédiés aux étudiants (cf: planches pg 78-79).

-le délaissé RFF à l'est de l'infrastructure, couplé à la rue du Maroc (alors fermée à la circulation automobile, pour être mobilisée temporairement comme espace d'extension du marché) accueillent quant à eux environ 80 stands découverts pour la jauge maximale (plan ci-contre). Une jauge minimale peut être adaptée (20 à 30 stands extérieurs). Il est également envisageable de proposer un marché uniquement couvert et de dédier cet espace à du stationnement (cf: planche pg 76).

-dans l'hypothèse maximaliste de «place de marché», de l'autre côté de la rue du Maréchal Foch, **le groupe scolaire Camille Maumey**, alors fermé le week-end, pourrait quant à lui soutenir les activités du marché (dans la cour de récréation et sur la voie nouvelle, accueil d'autres stands, voire aires de stockage ou de stationnement).

marchés/brocantes

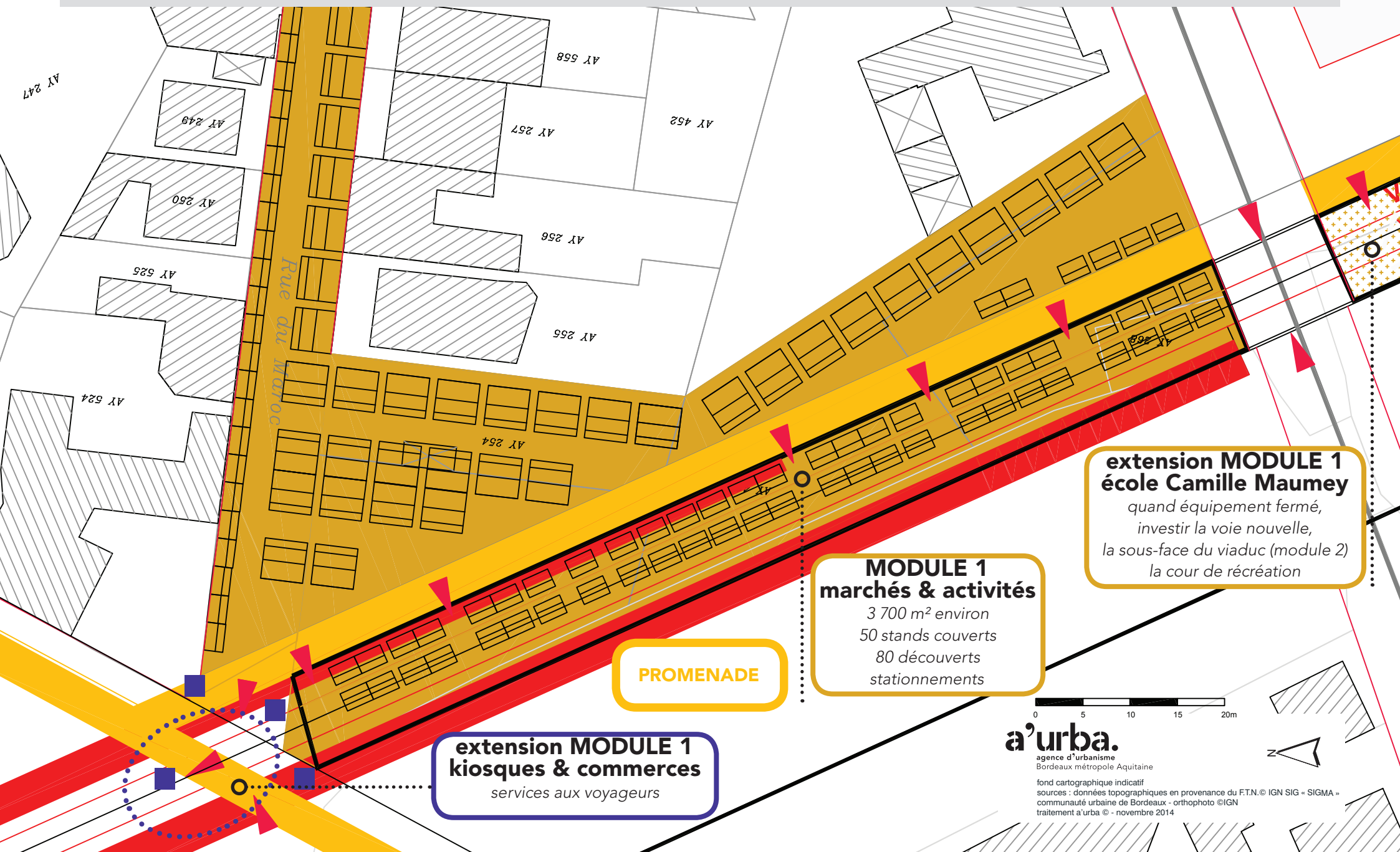


TOKYO-Asakusa



PARIS-métro aérien & structures modulaires-site de la Goutte d'or-GVNG

module 1 : la place de marché (jauge maximale de 130 stands)



**extension MODULE 1
école Camille Maumey**

*quand équipement fermé,
investir la voie nouvelle,
la sous-face du viaduc (module 2)
la cour de récréation*

**MODULE 1
marchés & activités**

3 700 m² environ
50 stands couverts
80 découverts
stationnements

PROMENADE

**extension MODULE 1
kiosques & commerces**

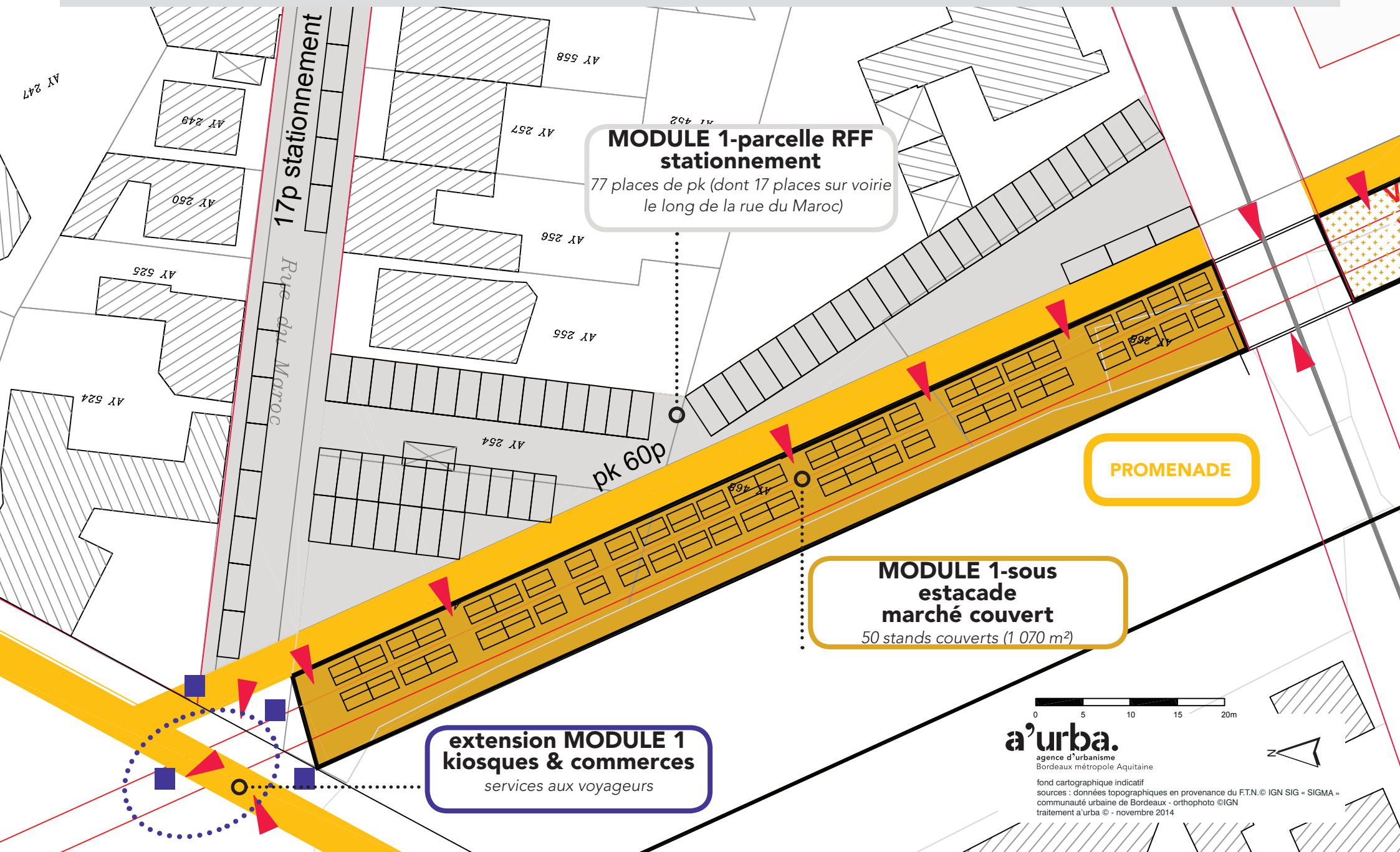
services aux voyageurs

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

module 1 : le marché couvert et l'espace de stationnement (jauge maximale de 117 places) _ variante 2



**MODULE 1-parcelle RFF
stationnement**

77 places de pk (dont 17 places sur voirie
le long de la rue du Maroc)

PROMENADE

**MODULE 1-sous
estacade
marché couvert**

50 stands couverts (1 070 m²)

**extension MODULE 1
kiosques & commerces**

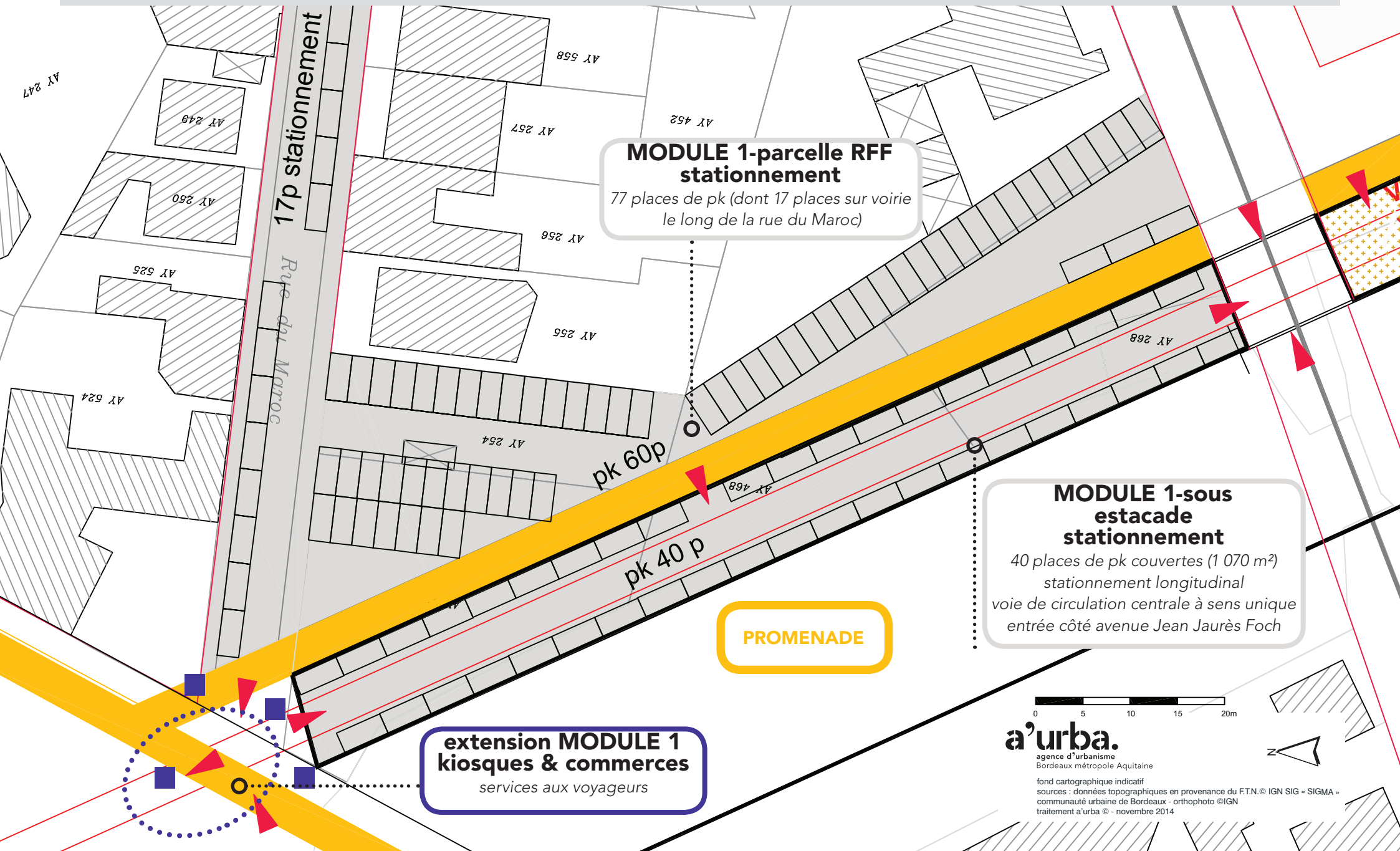
services aux voyageurs

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

module 1 : l'espace de stationnement (jauge maximale de 117 places)_ variante 3



**MODULE 1-parcelle RFF
stationnement**

77 places de pk (dont 17 places sur voirie
le long de la rue du Maroc)

**MODULE 1-sous
estacade
stationnement**

40 places de pk couvertes (1 070 m²)
stationnement longitudinal
voie de circulation centrale à sens unique
entrée côté avenue Jean Jaurès Foch

PROMENADE

**extension MODULE 1
kiosques & commerces**

services aux voyageurs

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.2 | Au nord : un quartier de gare en cours de renouvellement et 345m d'estacade à programmer

MODULE 1 : le reste du temps

Pour les autres jours de la semaine, quand aucune activité de marché n'est déployée, et à la place de l'hypothèse du stationnement couvert, les espaces libérés peuvent constituer des aires mixtes recevant selon les besoins :

-le module couvert sous l'estacade pourrait s'adapter à recevoir des expositions artistiques (en lien avec les événements musicaux du Rocher de Palmer par exemple) et des locaux associatifs (ré-installation d'associations existantes ou futures associations souhaitant s'implanter au pied de la gare), combinés à des espaces de télétravail ou des alcôves dédiées aux étudiants. Une prise électrique, une connexion internet, une place de travail et du café peu cher sont proposés. Les cloisons mobiles à mettre en place ainsi que le mobilier modulable (bureaux, chaises etc.) sont stockés dans un espace approprié au sein de l'estacade le reste du temps. Une plate-forme de réservation en ligne permet de voir les disponibilités et d'éventuellement de réserver son emplacement quelques minutes avant son arrivée. Cet espace peut également constituer une salle d'attente pour les voyageurs de la gare.

-le délaissé RFF à l'est de l'infrastructure, accueille du stationnement régulé (contrôle et zone réglementée : stationnement payant ou rotatif de courte durée gratuit -disque bleu par exemple); un traitement au sol par bandes colorées permet de différencier les stands de marché des emplacements de stationnement. En fonction des besoins, cette parcelle peut aussi recevoir des espaces d'animation et de loisirs (scène ouverte, patinoire etc.). La rue du Maroc est alors ré-ouverte à la circulation automobile (sauf nécessité liée à l'événement).

-la tête de proue sous le viaduc conserve quant à elle les mêmes activités de commerces et de services aux voyageurs.

La réversibilité des aménagements (mais toujours en adéquation avec les contraintes techniques d'exploitation RFF/SNCF) permet d'envisager un aménagement différent selon les heures de la journée, les jours de la semaine, voire les périodes de l'année et de profiter pleinement de l'intensité des flux générés dans le quartier de la gare.

Après analyse, les options travaillées peuvent être combinées afin de développer les hypothèses les plus adaptées.

78 | Cenon - Estacade & franges du faisceau ferroviaire - Décembre 2014

espaces de travail



AMSTERDAM-espace de co-working

espaces de stationnement



BARCELONE-hangar.org



espace événementiel



MONTREAL-patinoire extérieure

module 1 : services et stationnement_variante 4

MODULE 1-parcelle RFF stationnement & événementiel 1 730m²

40 places de pk
patinoire / scène ouverte etc.

MODULE 1-sous estacade co-working, associations & expo

1 070m²

20 postes de travail (cloisons mobiles)
espace de stockage du mobilier modulable
surfaces d'expositions - salle d'attente
locaux associatifs (450 m²)

extension MODULE 1 kiosques & commerces

services aux voyageurs

PROMENADE

0 5 10 15 20m

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.2 | Au nord : un quartier de gare en cours de renouvellement et 345m d'estacade à programmer

MODULE 2 : Les boîtes dans la boîte pour des ateliers pédagogiques et des espaces d'expositions

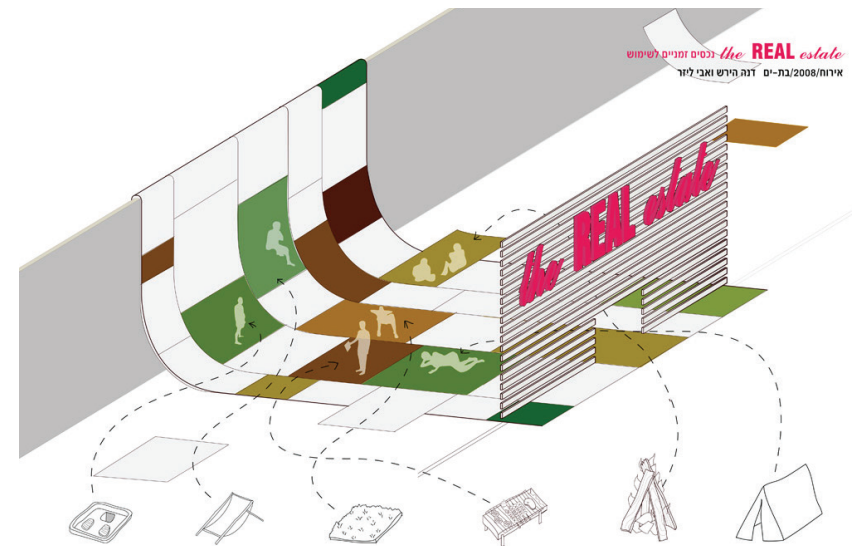
Ce module, qui est implanté au droit de l'Ecole Camille Maumey, joue la carte de la complémentarité. Axé sur une vocation pédagogique, il est à envisager comme un vaste espaceversible de près de 780 m² qui serviront selon les besoins :

-d'ateliers pédagogiques, notamment avec les associations péri-scolaires (les volumes des boîtes accueillant ces activités devront être traités avec une grande attention en termes d'acoustique),

-d'espaces d'exposition des travaux manuels des enfants, espaces étant alors ouverts en soirée, le week-end ou pendant les vacances, lorsque les parents peuvent venir voir les travaux réalisés durant le journée/la semaine,

-d'aires de stockage et de rangement du matériel scolaire/peri-scolaire, selon les besoins rencontrés (en complément de l'offre projetée dans l'équipement en cours de construction).

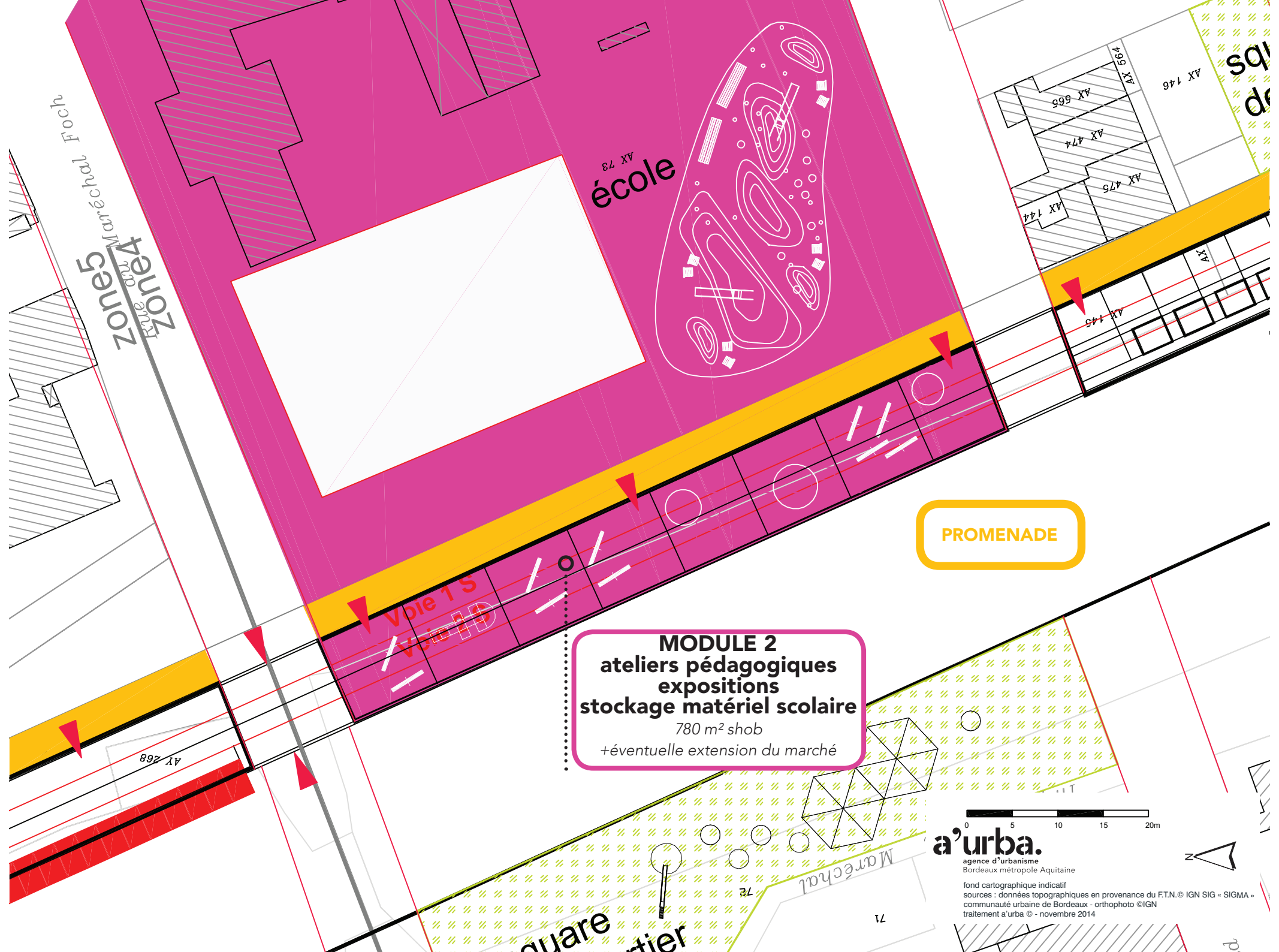
Si besoin, la cour de récréation pourrait être ouverte au public en soirée, le week-end ou pendant les vacances, pour accompagner le développement du marché situé juste en face de la rue du maréchal Foch (cf : planches module 1 pg 74 à 77). A minima, la voie nouvelle et le module 2 pourront recevoir des activités liées au marché (stand, stockage, stationnement etc.). Ce dispositif permet d'ancrer plus encore le marché dans le quartier en le rendant plus visible.



BAT YAM ISRAEL-the REAL estate by ALArch



TOKYO-Advertising agency-Klein Dytham Architecture



AX 73
école

PROMENADE

MODULE 2
ateliers pédagogiques
expositions
stockage matériel scolaire
780 m² shob
+éventuelle extension du marché

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.2 | Au nord : un quartier de gare en cours de renouvellement et 345m d'estacade à programmer

MODULE 3 : Les locaux destinés aux riverains, des containers façon pièce à partager

Ce module, axé sur la formule de la pièce à partager, est à penser comme un service pour les habitants voisins. Il permet aux riverains de se retrouver pour partager des moments conviviaux. C'est l'occasion pour eux de s'approprier les lieux offerts par l'estacade en y développant des espaces de rencontre. Connecté au square de quartier, il en est comme le prolongement. Contigus à l'école Camille Maumey, **ces espaces de réunions et d'échanges pourraient être complétés par la maison du projet** (espace de concertation et d'information sur les projets programmés SOUS et A COTE DE l'estacade).

Ce besoin apparaît d'autant plus important que, dans la dynamique d'appropriation de l'ouvrage estacade et des programmes qui seront développés, des espaces à partager sont particulièrement nécessaires.

-Ce module pourrait être constitué de **containers** dont les tailles & les conditions de leurs installations sont à affiner. D'ores et déjà, les mini containers (2.4x2.2x2.2) ou ceux de taille standard semblent tout à fait appropriés (6.0x2.43x2x59). Afin de réduire les coûts d'investissement, il pourrait être utile de penser à la **filière de recyclage** en installant des conteneurs d'occasion.

-Si la formule des containers n'est pas retenue, d'autres systèmes de «boîtes dans la boîte» (=le volume de l'estacade) pourraient être trouvés.

Organisée avec un gestionnaire et/ou une association (cf : modules 1 ou 2), cette offre sera encadrée afin de respecter les conditions de sécurité du cahier des charges RFF-SNCF.



LONDON-Temporary Container Mall-Waugh Thistleton



PARIS-Maison du vélo

Rue Eugene Louis

Rue Arago

square
de quartier

PROMENADE

MODULE 3
maison du projet
locaux riverains

780 m² shob

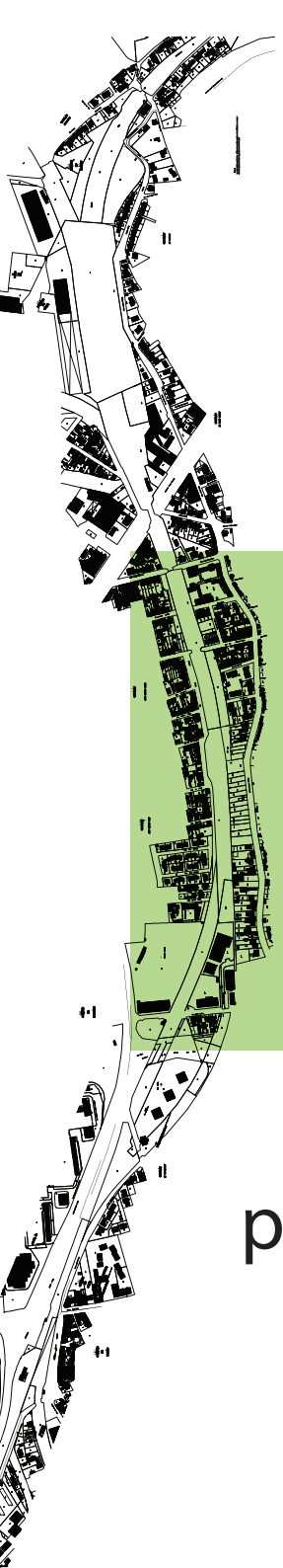
maison du projet & locaux
partagés : salles de réunions,
concertation riveraine etc.

0 5 10 15 20m

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014



3 | Les scénarios de programmation explorés

3.3 | Au coeur : une séquence urbaine centrale de plus de 360 m à recomposer

PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT
UN LINÉAIRE ACTIF

terrains de sports

basket-ball

services
aux habitants

STATIONNEMENT

skate-park

logements

hand-ball

loisirs

promenade

locaux associatifs

cité artisanale

ASSOCIATIONS

PROMENADE

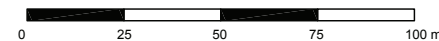
LOGEMENTS

**SPORTS
LOISIRS**

**CITE
ARTISANALE**

ASSOCIATIONS

SPORTS
LOISIRS



a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
 sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
 communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
 traitement a'urba © - novembre 2014



3 | Les scénarios de programmation explorés

3.3 | Au coeur : une séquence urbaine centrale de plus de 360 m à recomposer

MODULE 4 : Un skate-park couvert & des surfaces dédiées aux arts plastiques de rue

Ce module occupe une place particulière : au sud de la rue du Maréchal Joffre, il est implanté à l'endroit où la piste technique passe du côté est de l'estacade au côté ouest, en passant par l'intérieur de l'ouvrage.

Ce cisaillement nécessite de penser l'occupation de l'estacade par des usages mobiles et ouverts, de type récréatif qui pourraient se développer ainsi :

- Un **vaste espace dédié aux sports de glisse** type skate-park. Nichés au sein de l'estacade, les usagers seront protégés des intempéries.

- Entourant le skate-park, certaines parois de l'estacade pourraient servir d'**espace dédié à l'expression artistique** (directement sur l'ouvrage ou indirectement via un système de toile tendue).

Encadré par le gestionnaire, accessible uniquement en journée et animé par les locaux associatifs adjacents (cf : module 5 planches pg 88-89), cet espace devra être conçu de manière à être visible de tous. Au contact avec la rue du Maréchal Joffre, traversé par la piste technique mutualisée avec une perméabilité verte et douce, les conditions de sécurité sont réunies.

petites surfaces récréatives : sports & loisirs abrités

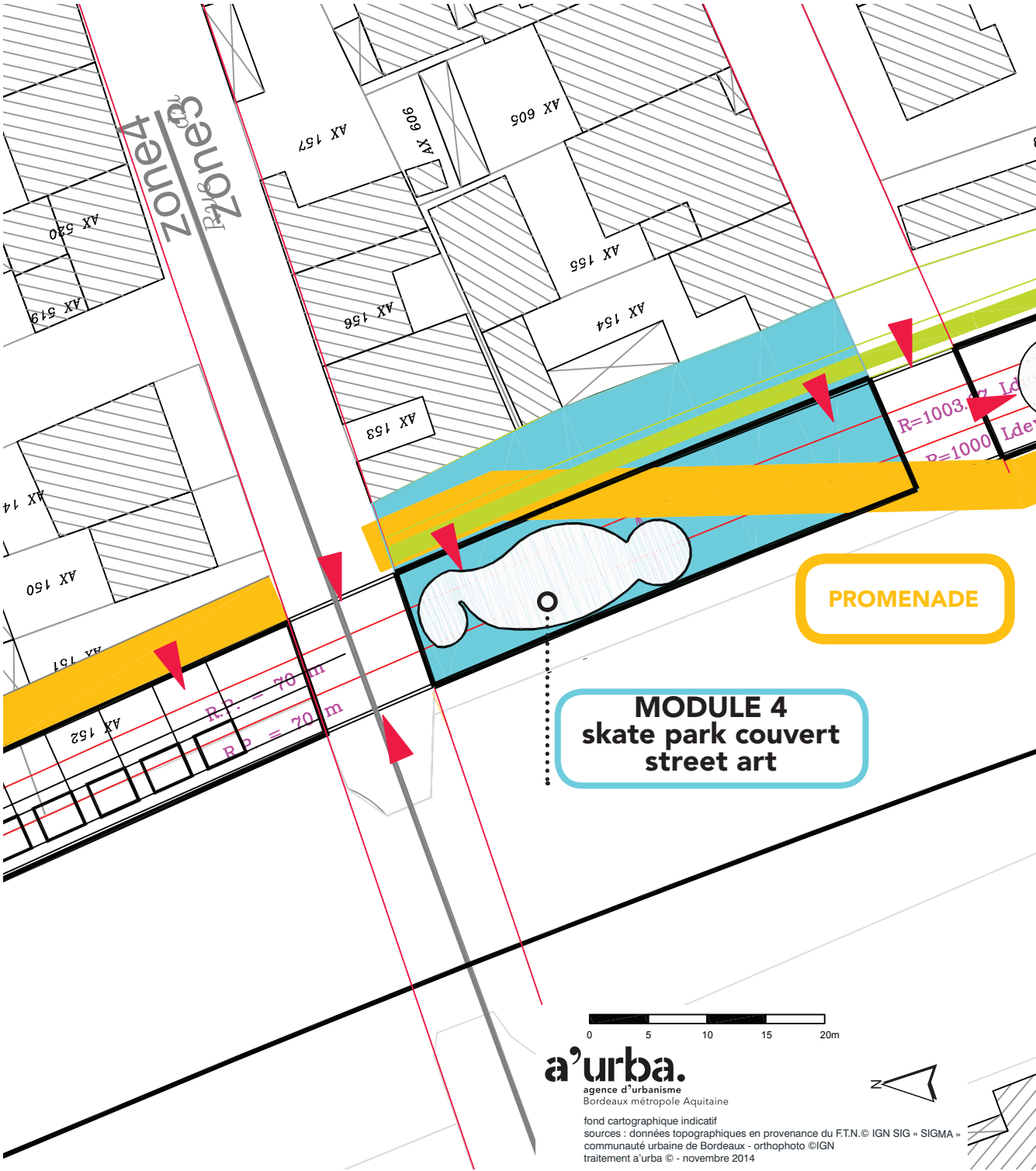
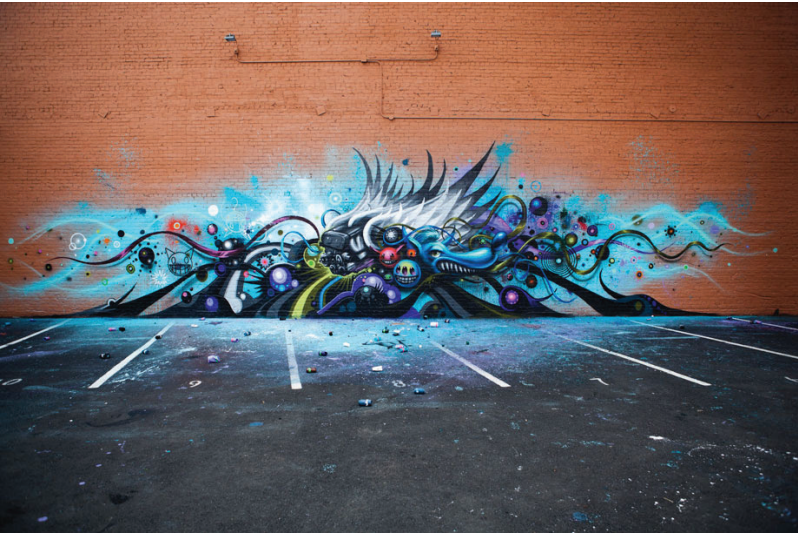


ARCUEIL- skate-park sous l'A6



GLASGOW- Garscube Road

street art & murs d'expression artistique



3 | Les scénarios de programmation explorés

3.3 | Au coeur : une séquence urbaine centrale de plus de 360 m à recomposer

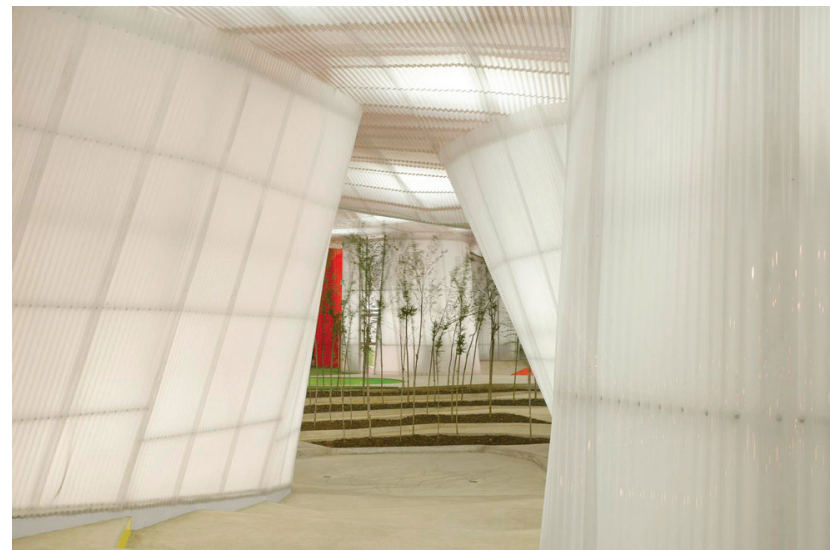
MODULE 5 : Des structures mobiles (gonflables ou modulaires) pour des locaux associatifs

En synergie avec le module sports & loisirs adjacent, le module développe 570 m² de programmation dédiée aux locaux associatifs du quartier :

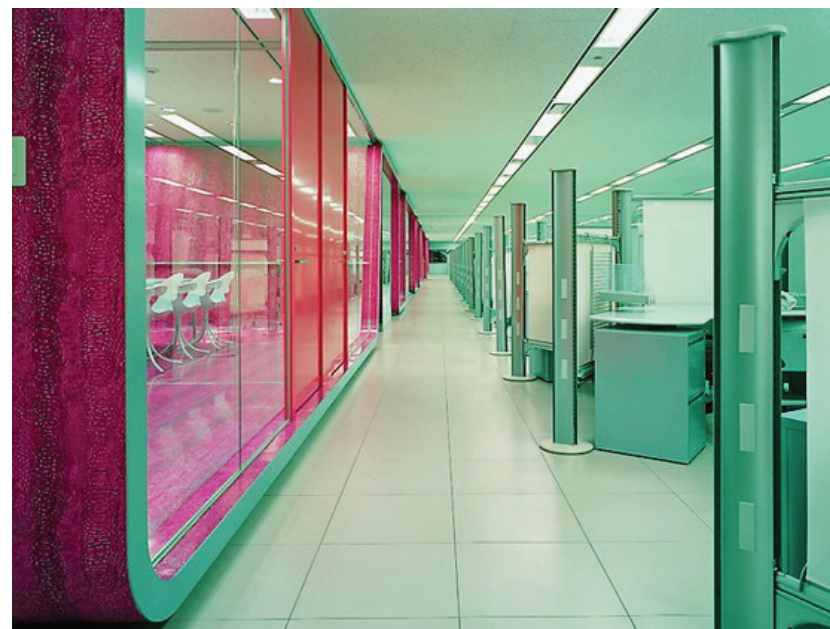
-ces structures démontables (de type structure modulaire) pourront **proposer aux nouvelles associations, comme celles déjà implantées dans le quartier, des surfaces pour se développer;**

-de ce point de vue, le déménagement des associations situées à l'étroit dans les préfabriqués de la parcelle du château du diable, permettrait avec l'espace ainsi libéré de mieux mettre en valeur le patrimoine du domaine et de penser la requalification de la parcelle en lien avec l'enjeu de perméabilité vers les côteaux.

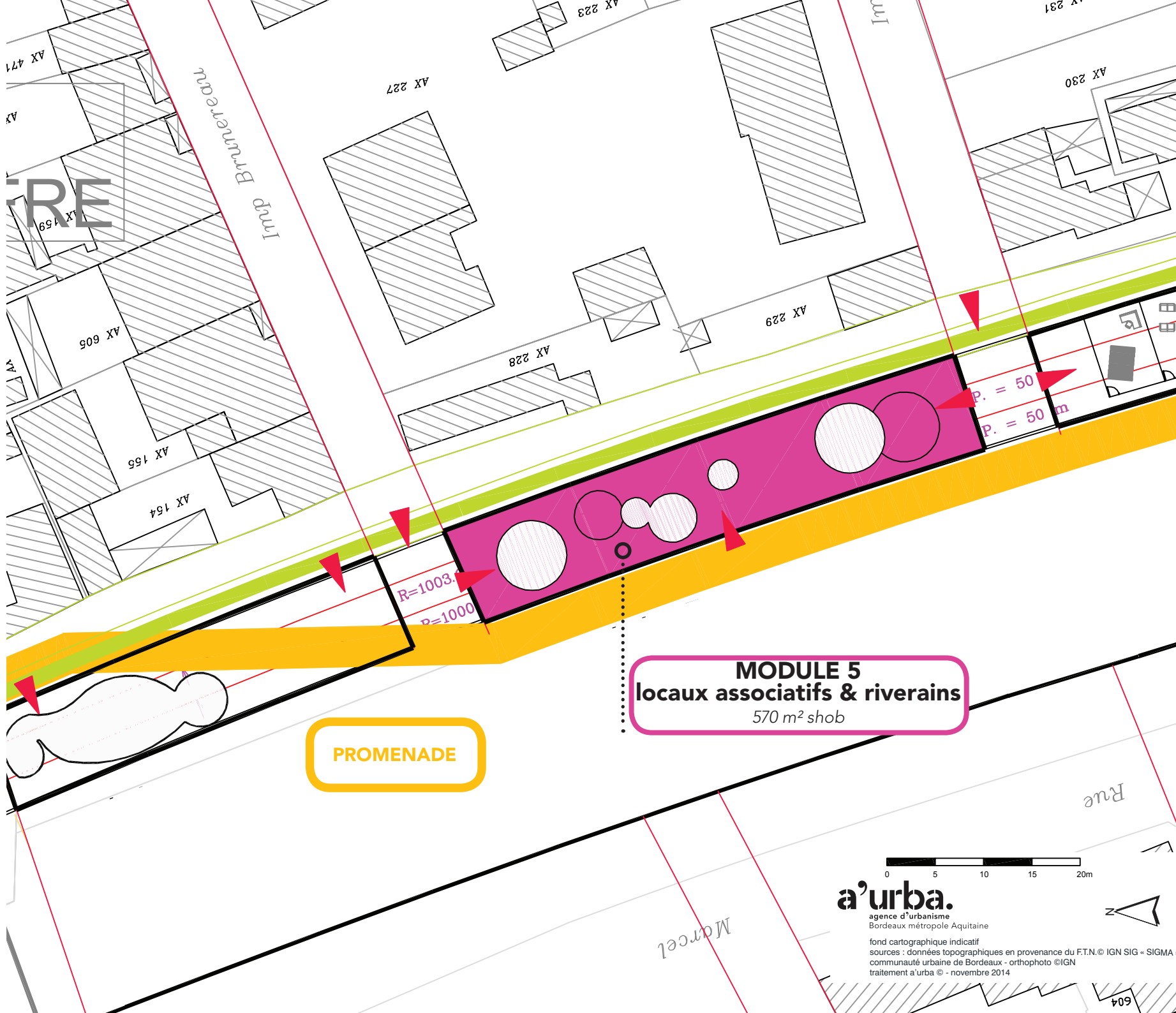
En connexion avec les impasses Brunereau et Damas, ce module constitue comme un *plug*, futur lieu de convivialité et de vie pour les riverains, en lien avec le module 3 et la maison du projet. En effet, en dehors des horaires dédiés aux activités associatives, les locaux sont alors mis à disposition pour les habitants du quartier (lieu d'échanges, espace de concertation, salle de repas etc.).



MERIDA-Merida Factory Youth Movement -SelgasCano



TOKYO-Advertising Agency-Klein Dytham Architecture



PROMENADE

MODULE 5
locaux associatifs & riverains
570 m² shob

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto © IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.3 | Au coeur : une séquence urbaine centrale de plus de 360 m à recomposer

MODULES 6+7+8 : Des structures préfabriquées & évolutives pour accueillir des locaux d'activités

En lien avec les rdc de certaines programmations bâties (activités-services) sur la base chantier (cf: planches pg 98-99), regrouper 3 grands modules pour proposer une cité artisanale, dédiée aux jeunes entrepreneurs locaux.

- En **complémentarité de l'offre développée dans le projet ORU Joliot Curie** (secteur Sellier)
- En lien avec l'évolution des besoins, les modules préfabriqués seront plus ou moins grands et plus ou moins nombreux et **développeront une nouvelle offre de locaux d'artisanat**, desservis par le cours V. Hugo combiné aux voies de desserte de la base chantier et à la piste technique
- Une **quarantaine de locataires** au maximum pourraient s'implanter dans la cité artisanale (ratio : 25m²/artisan)

Le gestionnaire s'assurera du choix des locataires en fonction de la compatibilité de leurs activités et du cahier des charges des occupations permises par RFF-SNCF (pas de stockage de matériaux dangereux, pas d'activité nécessitant la combustion etc.). A ce titre, le GPV, dans sa mission de développement local, pourrait représenter un bon interlocuteur.



Système modulaire & ses extensions - Dhomino



Système préfabriqué - Casanatura

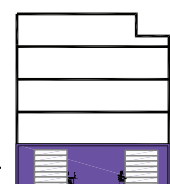
principe d'implantations modules activités

0 5 10 15 20m

piste cycle
piste d'entretien

ateliers
artisanat

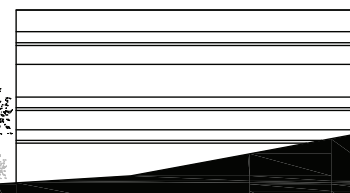
sente
piste d'exploitation



logements

V. Hugo

coteaux



a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto © IGN
traitement a'urba © - novembre 2014



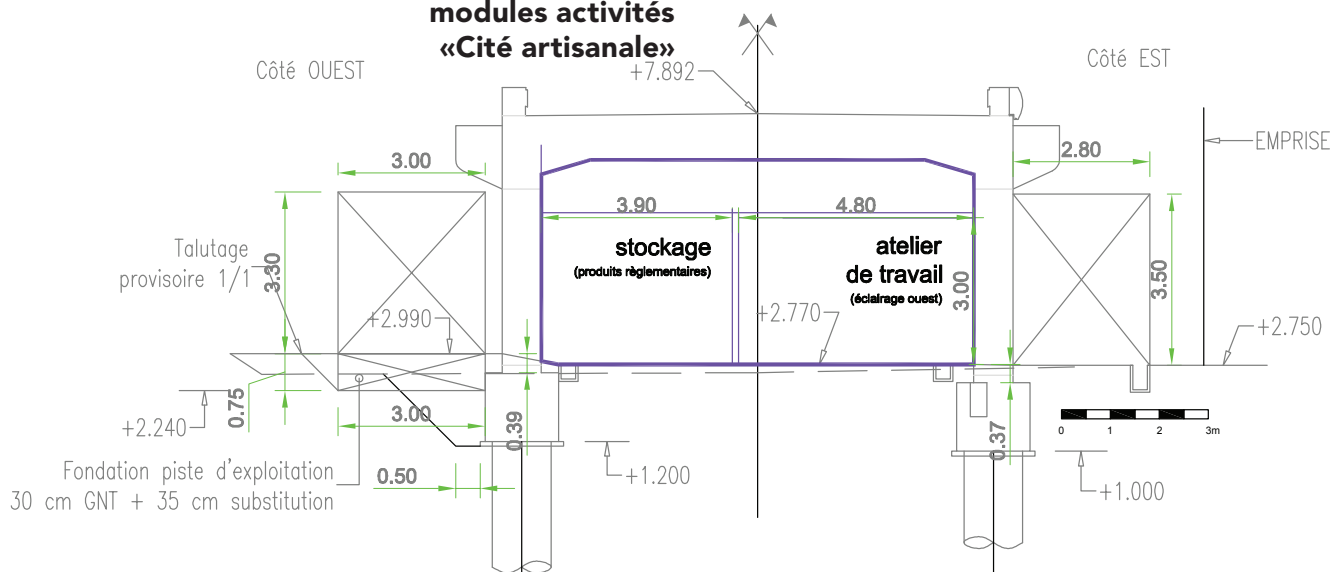
MODULE 6
locaux d'activités
435 m² shob

MODULE 7
locaux d'activités
355 m² shob

MODULE 8
locaux d'activités
295 m² shob

**LA CITE ARTISANALE
DU BAS CENON**

**coupe transversale sous estacade
modules activités
«Cité artisanale»**



Bridge school_Li Xiaodong

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.3 | Au coeur : une séquence urbaine centrale de plus de 360 m à recomposer

MODULES 9+10+11 : option pour une aire de stationnement résidentiel

Afin d'absorber l'offre de stationnement riverain nécessaire au développement de l'offre résidentielle sur la base chantier (cf: planches pg 98-99), l'estacade pourrait recevoir des surfaces dédiées au stationnement à condition de respecter le cahier des charges des contraintes RFF-SNCF et les nécessités du plan vigipirate.

En 2010, l'étude menée par l'A-urba, après analyse et validation de RFF sur les conditions d'exploitation de la sous-face de l'estacade, avait apporté les conclusions suivantes:

-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),

-des capacités de stationnement estimées entre **65 et 80 places selon les normes dimensionnelles appliquées en sous-face de l'ouvrage**,

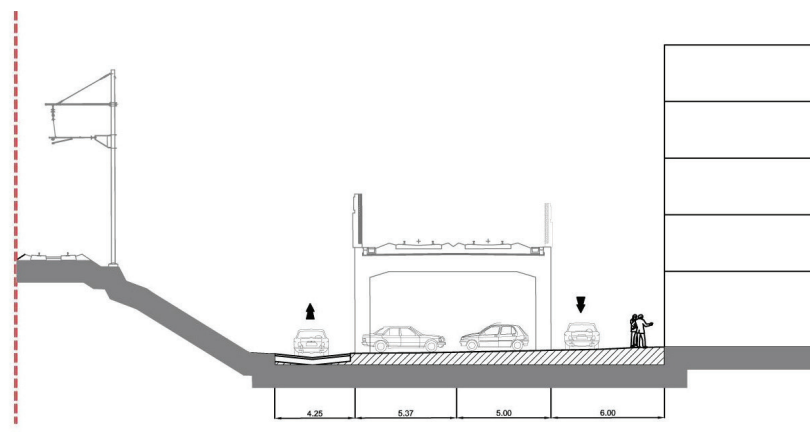
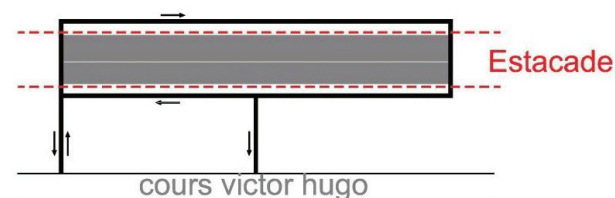
-l'**accessibilité aux parkings depuis le cours Victor Hugo**, en soignant les accès dans la conception du plan masse de l'opération (minimum 2 branchements depuis le cours V. Hugo).

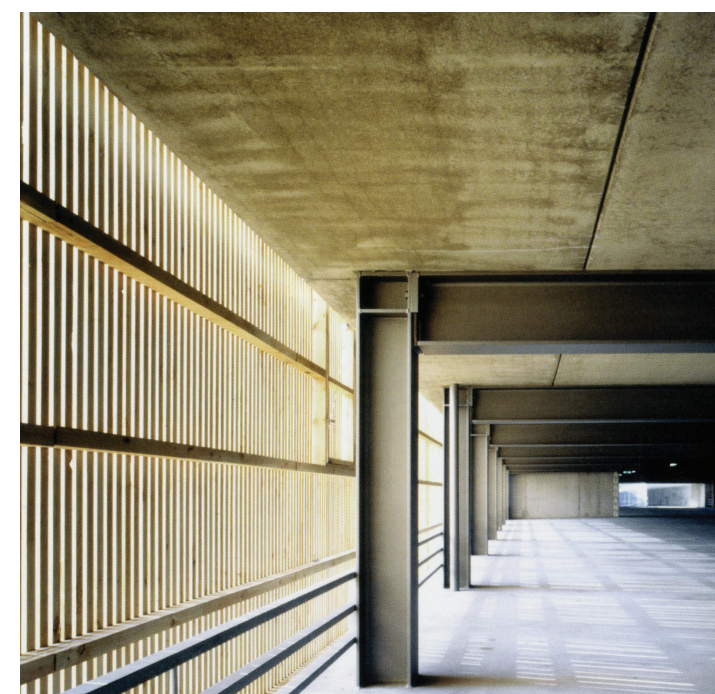
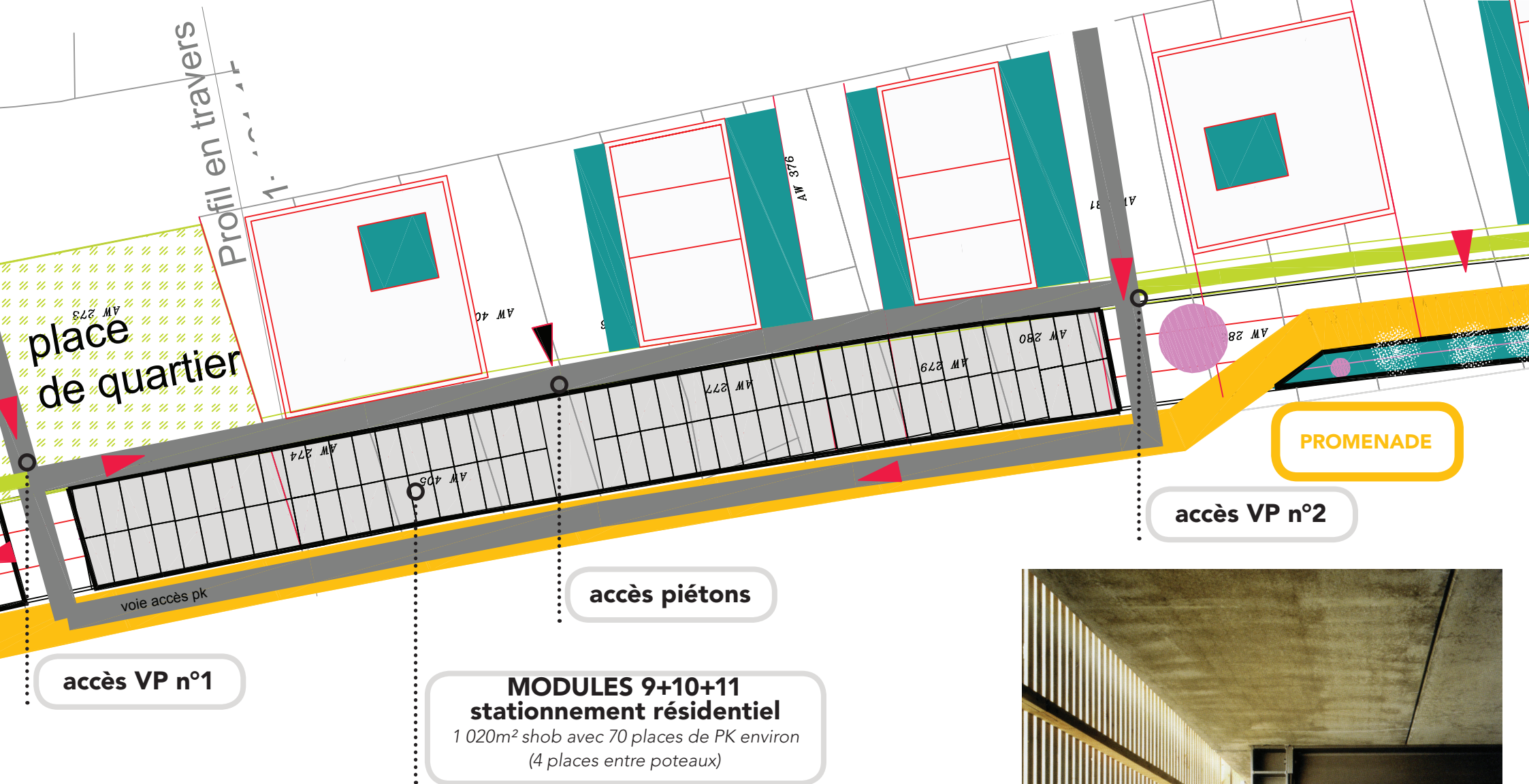
En développant du stationnement résidentiel sous l'estacade, il en résultera une baisse des coûts de sortie de l'opération non négligeable pour le bilan de l'aménageur (comparée à la situation où le stationnement doit être géré sur la parcelle de la base chantier). Cette baisse des coûts pourrait permettre une meilleure qualité architecturale des logements, des typologies plus intéressantes, des prix de vente plus abordables, un meilleur traitement de l'insertion paysagère et des espaces publics/collectifs etc.

Option négociée avec RFF

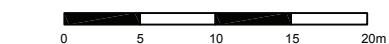
au cours de l'étude Cenon, franges du faisceau ferroviaire 2010-A'urba

70 places de pk environ sous l'estacade
accès de part et d'autre de l'ouvrage
= 2 voies extérieures (en mutualisation des pistes techniques)





EILBRONN-parking



a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto © IGN
traitement a'urba © - novembre 2014



3 | Les scénarios de programmation explorés

3.3 | Au coeur : une séquence urbaine centrale de plus de 360 m à recomposer

MODULES 9+10+11 : option pour une nouvelle séquence pratiques associatives et sports & loisirs

Si l'option stationnement ne pouvait être mise en place par les décideurs et porteurs de projet, cette séquence de l'estacade semble tout à fait appropriée pour recevoir une programmation sports & loisirs.

Ainsi, en complément de la séquence précédente (module 4 skate park+pratiques artistiques et module 5 locaux associatifs), 3 modules supplémentaires étofferont l'offre de sports & de loisirs, à l'attention des riverains et notamment des nouveaux habitants qui occuperont les logements de la base chantier :

- s'appuyer sur le tissu associatif existant afin de **programmer dans le module 9 des événements en lien avec les pratiques associatives: projections, performances etc.**

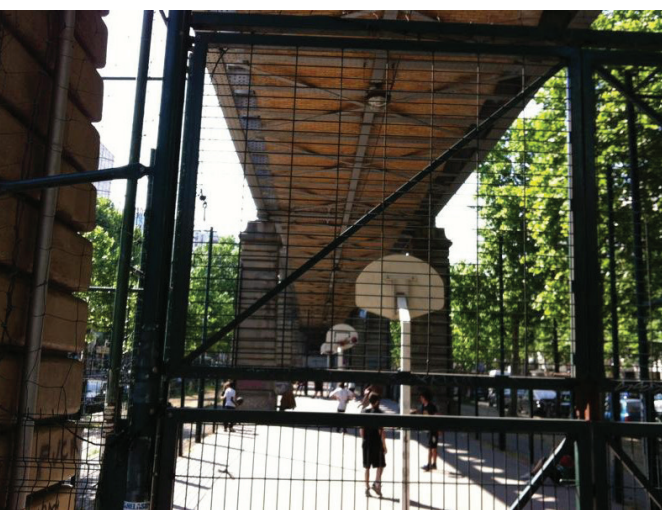
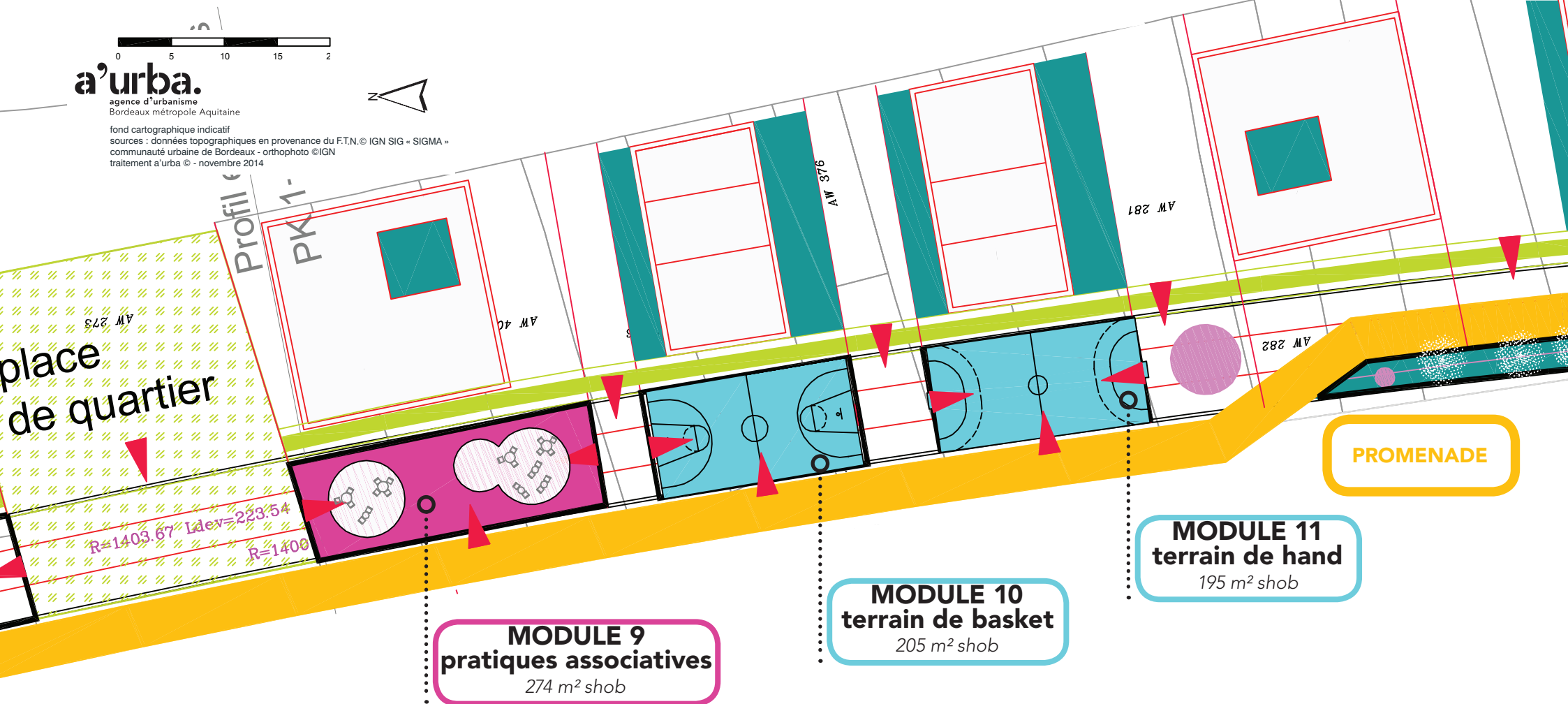
- aménager de manière très simple **des terrains de sports type basket-ball ou hand-ball** (marquage au sol/paniers et buts modulaires) ou des bacs à sable (aires de jeux pour enfants, beach-volley etc.) **pour les modules 10 & 11**



a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - novembre 2014



PARIS- terrains de basket sous le métro aérien - station Glacière

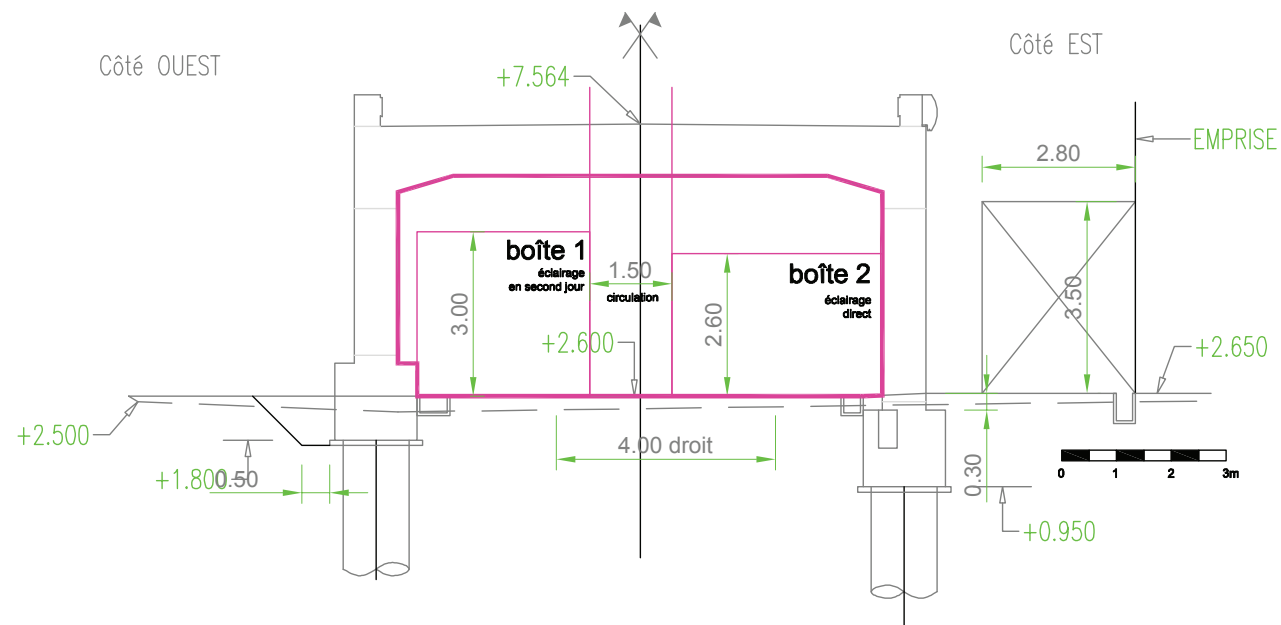


PARIS-métro aérien & structures modulables-site de la Goutte d'or - GVNG



3 | Les scénarios de programmation explorés

coupes de principe module associatif (9)



a'urba.

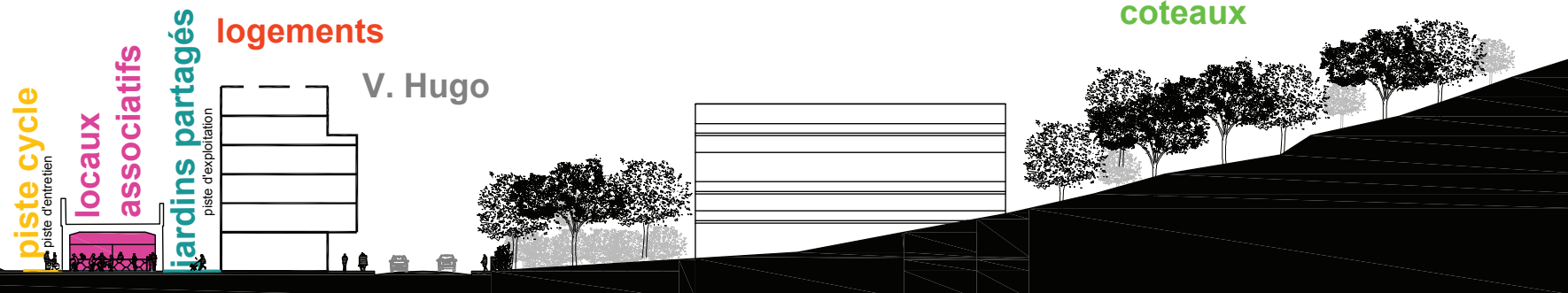
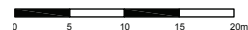
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif

sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »

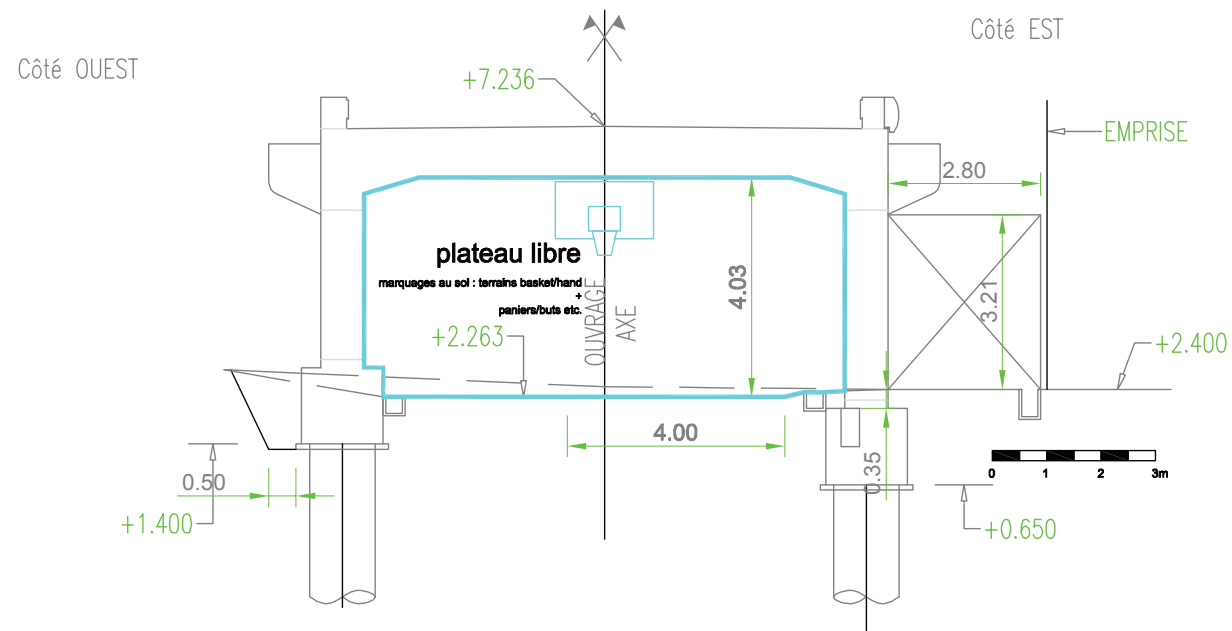
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN

traitement a'urba © - novembre 2014



3 | Les scénarios de programmation explorés

coupes de principe modules sport & loisirs (10+11)



a'urba.

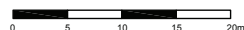
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif

sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »

communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN

traitement a'urba © - novembre 2014



logements

V. Hugo

coteaux

piste cycle

piste d'entretien

sports
loisirs

jardins

piste d'exploitation

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.3 | Au coeur : une séquence urbaine centrale de plus de 360 m à recomposer

LA BASE CHANTIER : Habiter entre pieds de coteaux et faisceau ferroviaire

Imaginer un développement résidentiel sur la base chantier :

- travailler sur des **typologies innovantes**, prenant en compte les contraintes du site et notamment les **problématiques acoustiques et les vibrations** (stratégies d'implantation, structures & traitement acoustique des façades etc.),

- disposer les implantations bâties en lanière est/ouest pour un maximum de porosités entre l'avenue V. Hugo et l'estacade : **favoriser les vues & les accès vers les programmes de l'estacade**, notamment si option 2 mise en oeuvre pour les modules 9 à 11,

- déployer une **logique de plateaux mono-orientés** pour certains plots,

- proposer des **espaces ouverts et paysagers (publics, collectifs ou privés) généreux** afin de donner de la qualité d'usages des sols et en lien avec la typologie d'espaces ouverts de cette séquence, dite « en peigne » (cf : planches pg 60-61),

- renforcer la singularité d'un projet entre-deux** avec des pignons soit orientés côté avenue & coteaux, soit côté estacade & plaine rive droite,

- utiliser la sous-face de l'estacade pour absorber une partie des besoins en stationnement, estimés à 130 places environ selon le règlement futur du PLU 3.1** : 70 places sous estacade, le reste pouvant être niché dans le rdc de certains plots (typologie sur pilotis),

- penser autrement les synergies entre programmation résidentielle & activités abritées dans l'estacade** (au droit du programme immobilier) : les rdc pourraient ponctuellement accueillir de l'activité en lien avec les programmations de l'estacade (forme de tête de proue de la cité artisanale notamment - modules 6 à 8 , alors très visible depuis l'espace public) cf : planches pg 90-91,

- qui plus est, possibilité de développer une partie de l'offre résidentielle pour **une offre hôtelière ou l'hébergement de courte durée**.



VILLA DES VIGNOLES-venelle intérieure-Edouard François



FRANCE-Valenton-58 logements sur pilotis +stationnement intégré en rdc- TVK

a'urba.

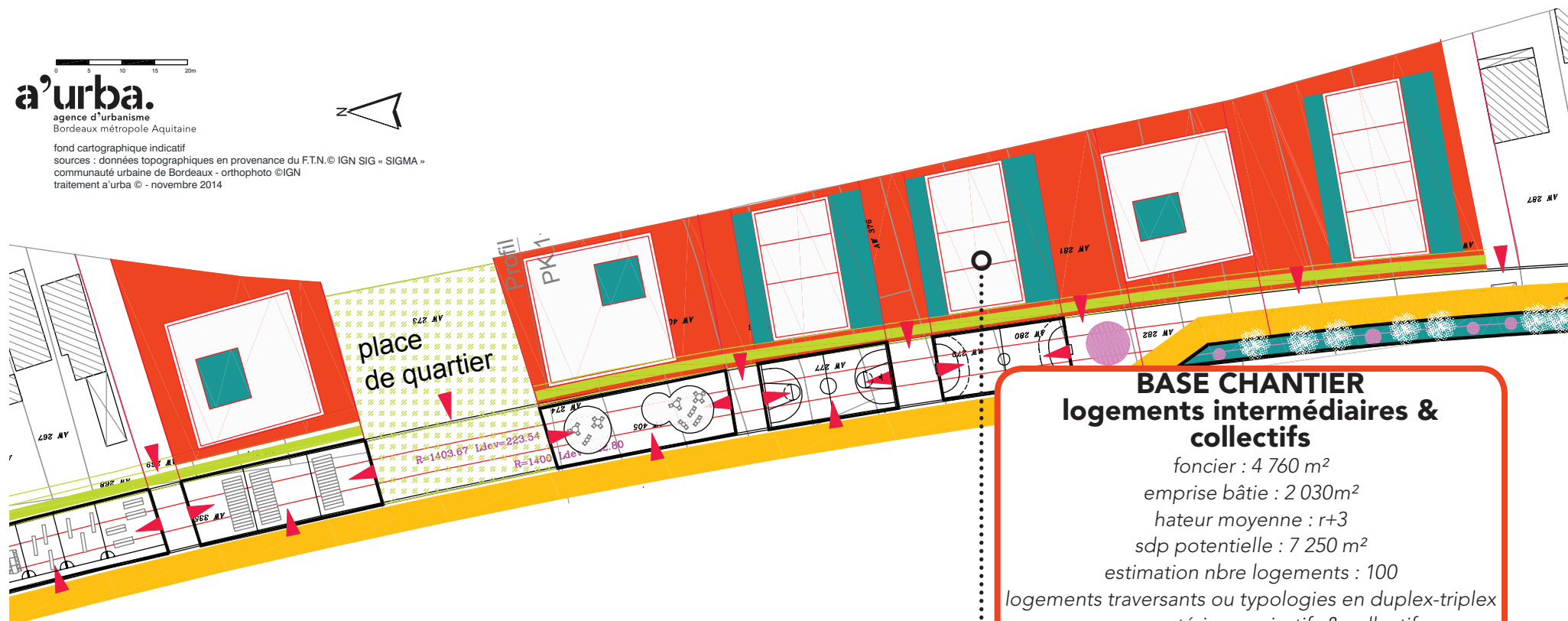
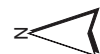
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif

sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »

communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto © IGN

traitement a'urba © - novembre 2014



BASE CHANTIER logements intermédiaires & collectifs

foncier : 4 760 m²

emprise bâtie : 2 030 m²

hauteur moyenne : r+3

sdp potentielle : 7 250 m²

estimation nbre logements : 100

logements traversants ou typologies en duplex-triplex

espaces extérieurs privatifs & collectifs

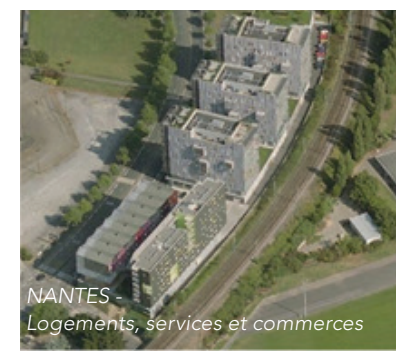
besoins en stationnement : secteur 4 PLU 3.1



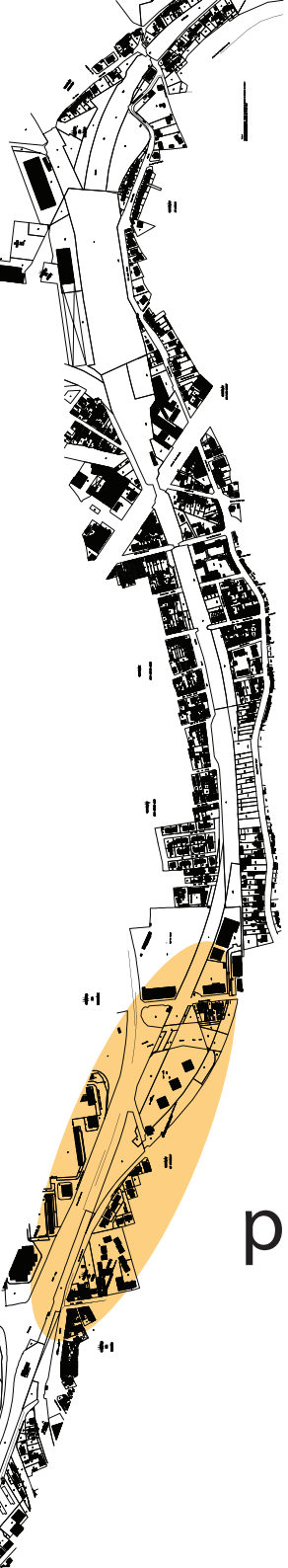
SUISSE - Zurich - Seewurfel



LILLE - Bois habité



NANTES -
Logements, services et commerces



3 | Les scénarios de programmation explorés

3.4 | Au sud : ouverture vers des objets à connecter.
Plus de 400m d'estacade pour intensifier les liens
entre grands et petits ensembles

PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT
UNE MISE EN RELATION

jeux

animations

piste d'athlétisme

BOULODROME

logements

serres

événementiel

promenade

guinguettes

land art

jardins ouvriers

**SPORTS
LOISIRS**

PROMENADE

EVENEMENTIEL

RUE EMILE COMBES

BD ENTRE DEUX MERS

Ecran acoustique

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
 sources : données topographiques en provenance du F.T.N.© IGN SIG « SIGMA »
 communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
 traitement a'urba © - novembre 2014

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.4 | Au sud : ouverture vers des objets à connecter. Plus de 400m d'estacade pour intensifier les liens entre grands et petits ensembles

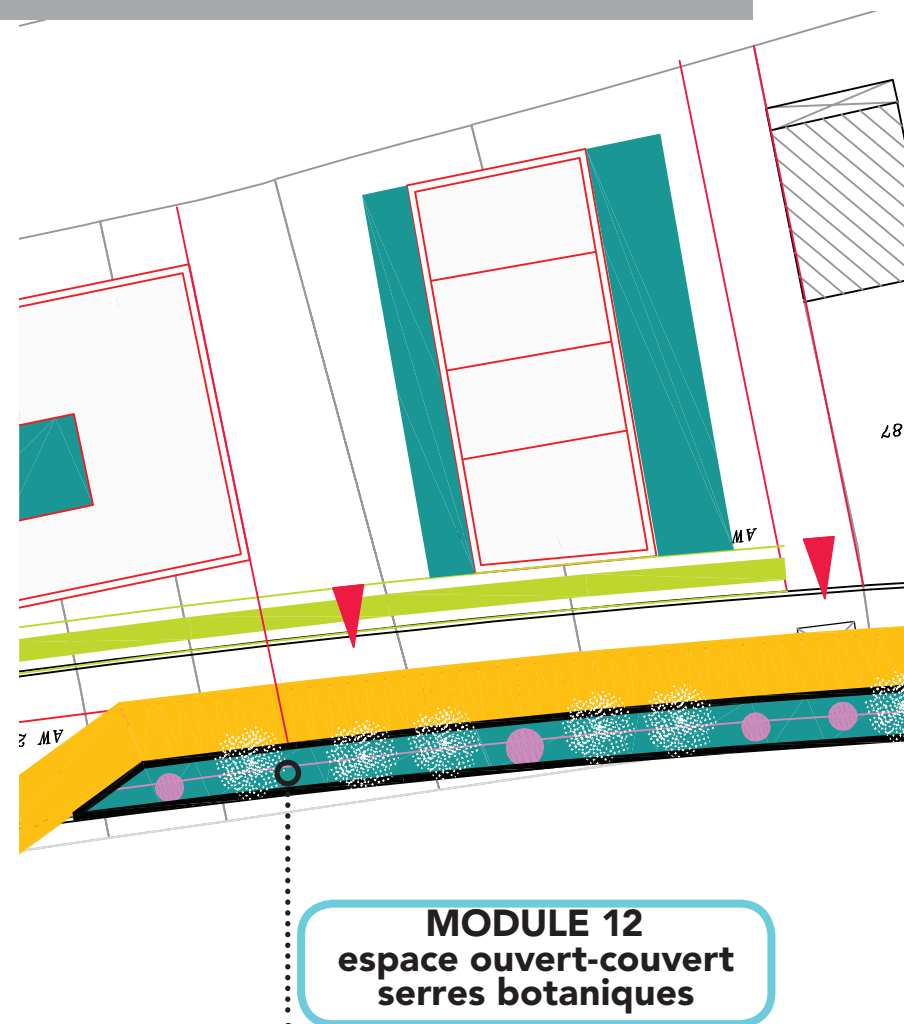
MODULES 12 + 13 + 14 : Des espaces récréatifs et événementiels en lien avec la promenade

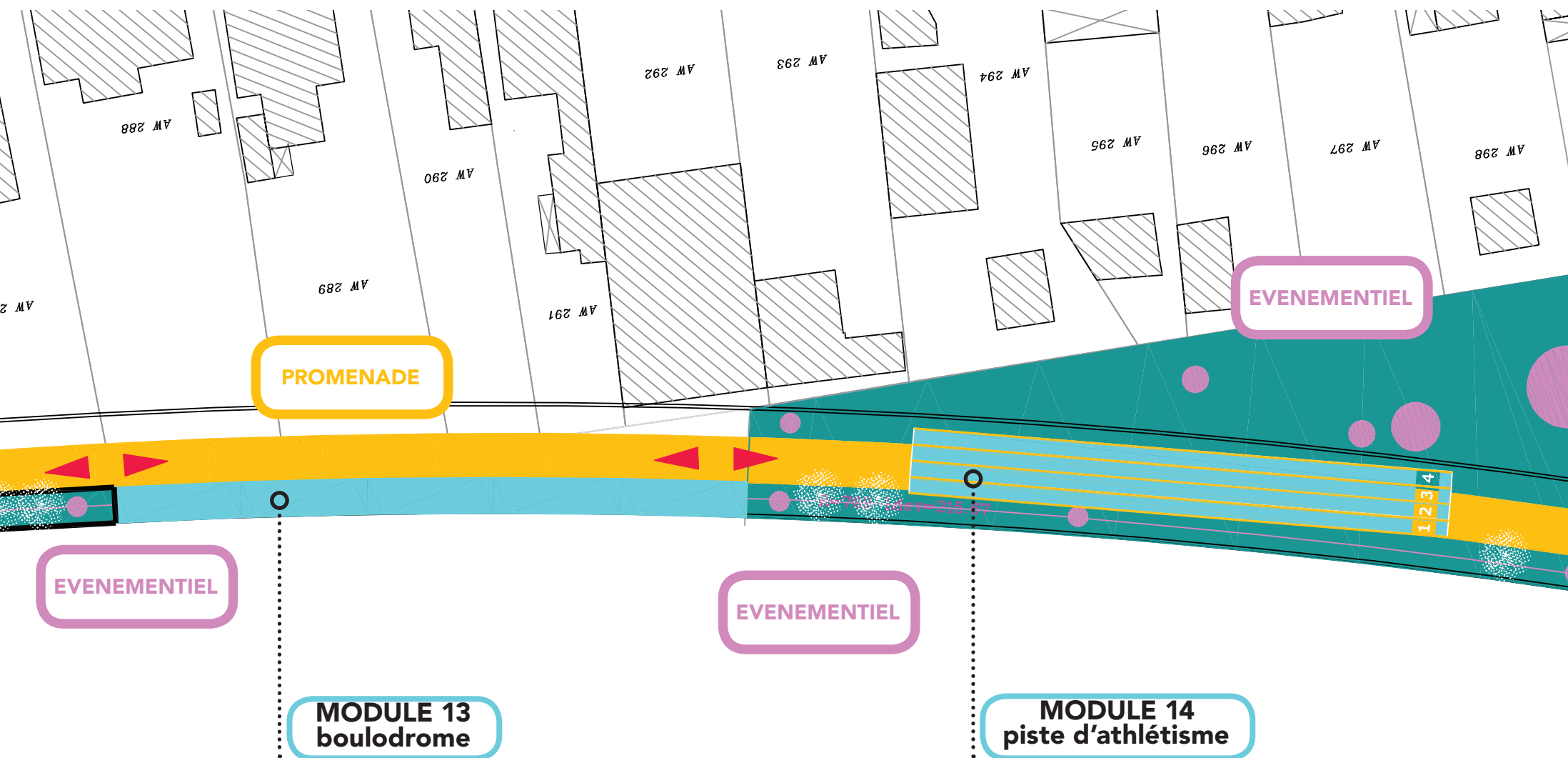
-développer la notion de promenade verte : le principe de la «low line» (le pendant de la «high line» new-yorkaise) permet de cheminer sous l'estacade (ou à côté de). Il s'agit là du début (ou du débouché) de la perméabilité verte et douce qui court tout du long de l'estacade et qui accroche toutes les programmations entre elles, gage de visibilité et formidable occasion de mise en réseau (cf : planches pg 56-57). Les modalités de gestion et de conditions d'occupation pour faire évoluer la piste technique en ce cheminement doux demandent à être affinées.

-implanter des modules permettant de mettre en lien des grands espaces (ou)verts, souvent coupés les uns des autres par les infrastructures environnantes : délaissés d'activités, pieds d'immeubles, terrains de sport, délaissés infrastructurels etc.,

-fabriquer des lieux d'intensité, des micro-polarités, dans ce parcours : serres, jardins partagés, boulodrome, piste d'athlétisme etc.,

-imaginer un dispositif événementiel chaque trimestre pour «donner à voir» et pratiquer ces espaces : land art, guinguettes, installations éphémères etc.





3 | Les scénarios de programmation explorés

sports & activités de loisirs «à l'abri»



boulodromes



couloir de végétation : «low line»

PARIS-métro aérien & structures modulables-site de la Goutte d'or-GVNG



piste d'athlétisme

poches végétales : jardins, pépinières & serres abrités



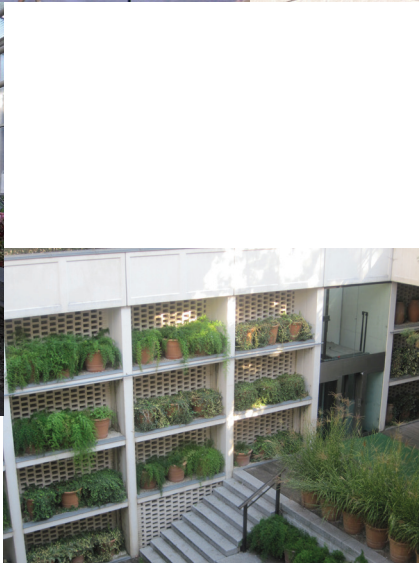
MADRID - gare Atocha - Rafael Moneo



jardins familiaux

3 | Les scénarios de programmation explorés

événementiel : landart/interventions artistiques/installations

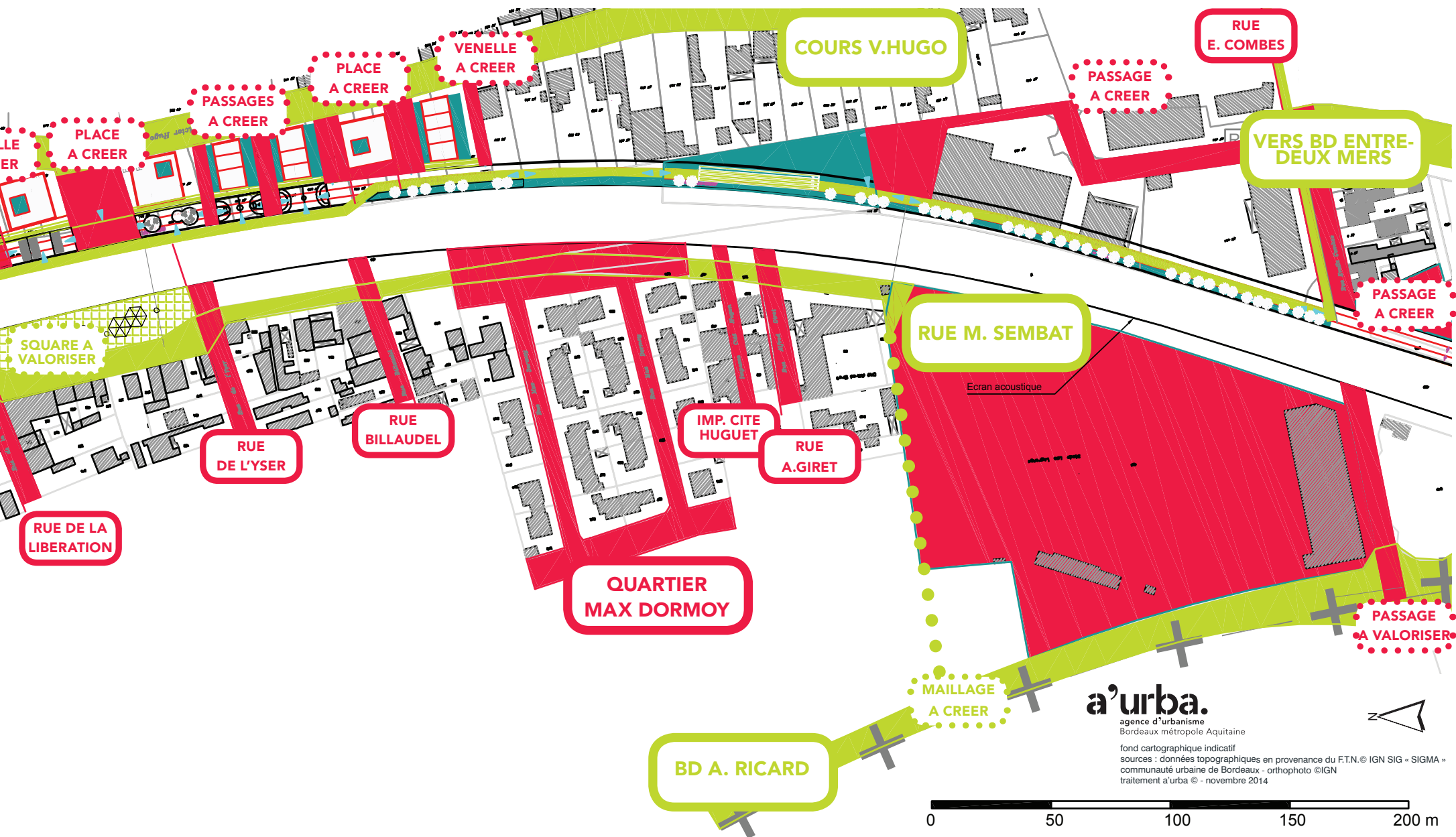


serres

GPSO-plantes en pot -Chemetoff

105 | Cenon - Estacade & franges du faisceau ferroviaire - Décembre 2014

3 | Les scénarios de programmation explorés



3 | Les scénarios de programmation explorés

3.5.1 | L'exemple de l'agrafe *place publique* (typologie 1)

Indépendamment de la question du recalibrage du cours Victor Hugo (cf : planche ci-contre), il est proposé la création d'un espace public à destination des habitants et des futurs usagers, sous la forme d'une placette.

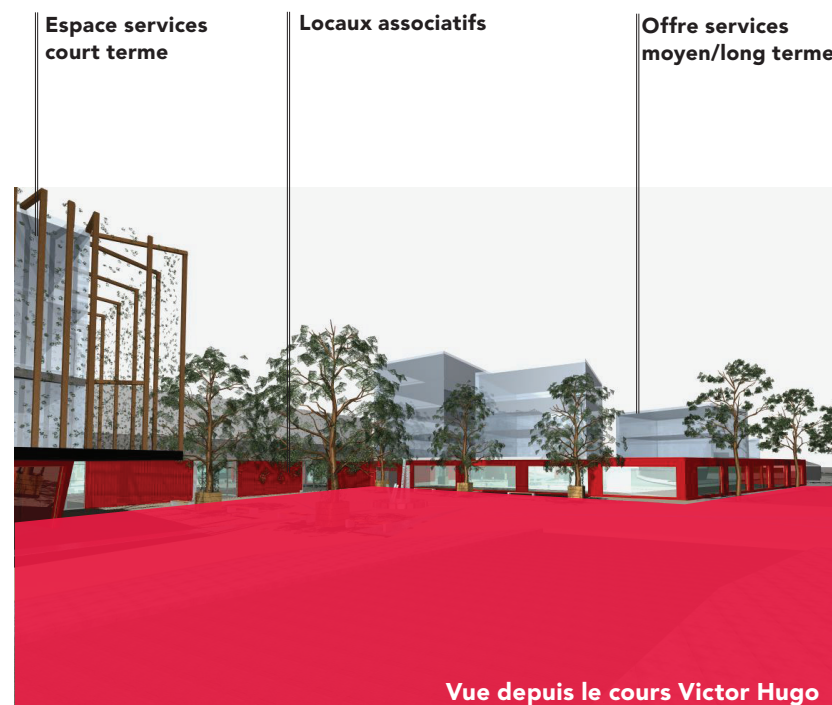
Des fonctions d'animations sont donc à prévoir aux abords immédiats de cet espace public (en complément des programmations des modules sous l'estacade).

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 des 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 des programmes estacade, les instances associatives associées au projet etc.)

agrafe = accroches à favoriser pour la couture est-ouest des quartiers
> valoriser les traversées du faisceau ferroviaire et travailler leur jalonnement
> pour le reste du maillage, créer des lieux singuliers qui accrochent l'estacade et l'ensemble du faisceau ferroviaire
= des « portes » permettant une meilleure lisibilité du territoire



a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du FTN © IGN SIG - SIGMA -
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto © IGN
traitement a'urba © - novembre 2014

3 | Les scénarios de programmation explorés

3.5.2 | L'exemple du continuum cours Victor Hugo (typologie 2)

La question de l'élargissement du gabarit du cours Victor Hugo (environ + 3 mètres) est en réflexion depuis quelques années, afin d'atteindre les objectifs suivants :

- Améliorer le confort global des cheminements au droit des programmes bâtis,
- Embellir cette séquence par des plantations 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,
- Renforcer l'offre de stationnement linéaire sur voirie.

Cependant, si l'usage des pistes techniques et d'entretien est ouverte au public, la présence de cette perméabilité verte et douce ouverte au public, parallèle au cours Victor Hugo et protégée de la circulation automobile, rend moins nécessaire son élargissement. Ce qui ne remet pas en question la nécessité de travailler la qualité des espaces publics proposés tout du long.

continuum = liens nord-sud

- > accompagner les déplacements plus longues distances
- > favoriser les déplacements tous modes
- > connectiques entre le système d'«agrafe»
- > transformer la piste technique en promenade modes doux



Vue depuis le cours Victor Hugo

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif

sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG - SIGMA -

communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto © IGN

traitement a'urba © - novembre 2014



4 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances

4 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances

4.1 | La construction d'un projet d'ensemble : les clés de réussite du projet

LE DEVENIR DE L'ESTACADE = LES CLES DU SUCCES

La complexité du site (contraintes techniques de l'estacade, contexte d'adossement à l'infrastructure, faible profondeur des assiettes foncières, base chantier avec un linéaire de plus de 150 m etc.) oblige à une grande rigueur à tous les moments du projet.

Pour le court terme

1° *programmations estacade*

- **Affiner et valider les orientations du plan-programme et des stratégies induites :**

- # sur la base de cette étude, élaboration par RFF-SNCF d'un rapport de validation technique de premier niveau,
- # rédaction d'un cahier des charges pour le lancement d'une étude globale pré-opérationnelle,
- # mise en place des *ateliers du projet estacade* (avec un bureau d'études programmiste et de concertation au coeur des échanges).

- **Préciser les porteurs de projets (qui-fait quoi?), les temporalités du projet et choisir le premier projet-pilote.**

- **Sur cette base, lancer les études opérationnelles nécessaires.**

4 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances

2°base chantier foncier RFF :

- Une programmation sur mesure, compte tenu des contraintes posées

Trouver une adéquation économie/ programme/contraintes

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

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

Utiliser une partie des modules de l'estacade pour du stationnement doit pouvoir rester une hypothèse de travail (élément de réponse qualitatif et économique au projet architectural).

- La définition des 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 et des services (équipements communaux, aménagements urbains rétrocedés etc.) **ainsi que leur financement.**

- Définir la vocation des autres sites en interface avec l'estacade et ses délaissés (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 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances

4.2 | La composition d'un projet global : les interfaces du projet

LE DEVENIR DE L'ESTACADE = UN PROJET INTERFACES

A travers la mise en oeuvre du plan-programme, veiller à l'articulation des liens et des lieux programmés entre eux :

-Valorisation urbaine d'ensemble de l'estacade et de ses délaissés, réinterrogeant les grands services urbains et les structures urbaines «en articulation».

-Fabrication d'espaces-tampons entre quartiers en travaillant l'estacade et ses délaissés comme des espaces d'entre-deux

→ TRAITER LES EPAISSEURS INFRASTRUCTURELLES

entre coupures & liens

→ MOBILISER LES ENTRE-DEUX

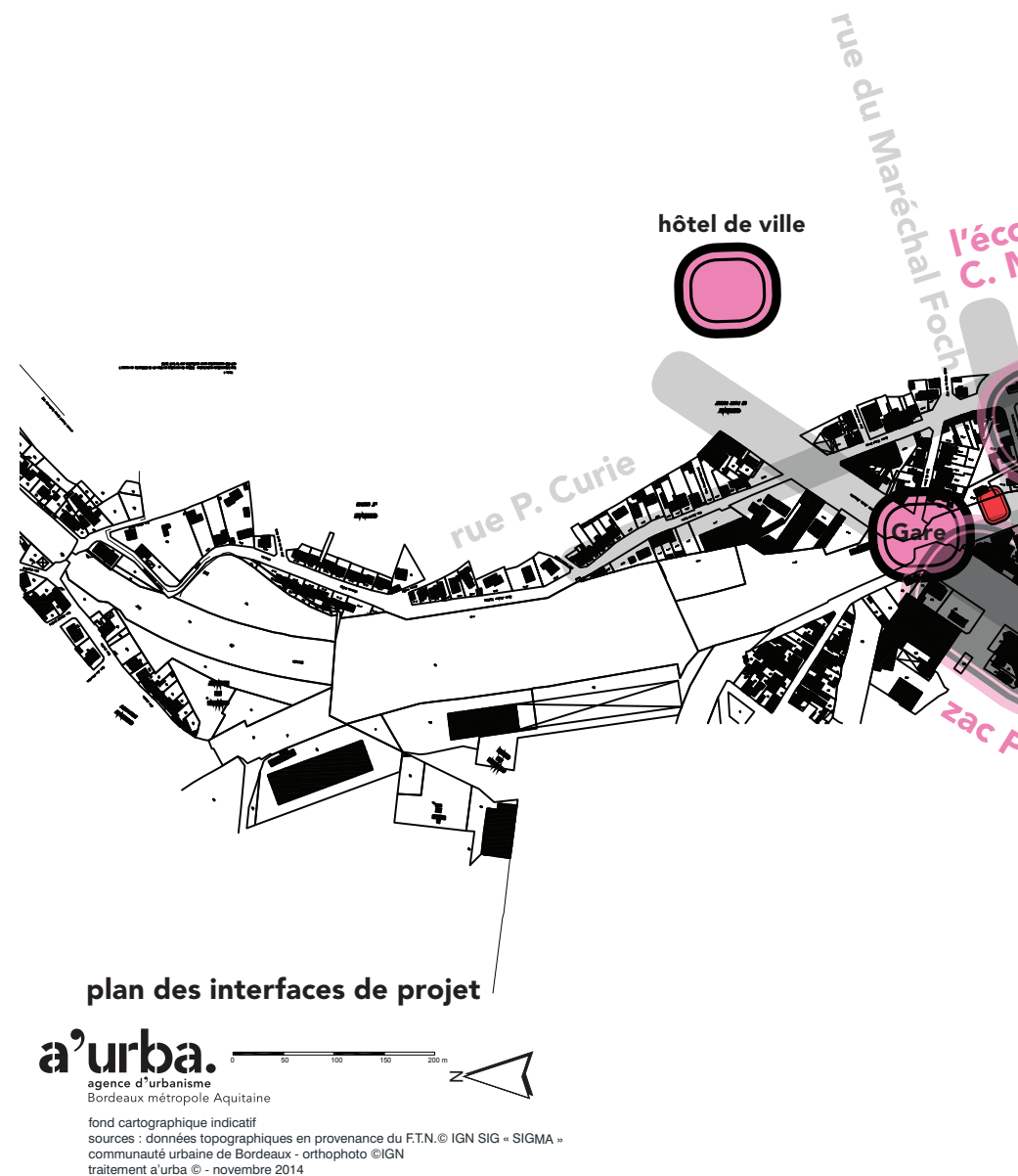
secteurs de dynamiques urbaines

→ CONNECTER LES ATTRACTEURS

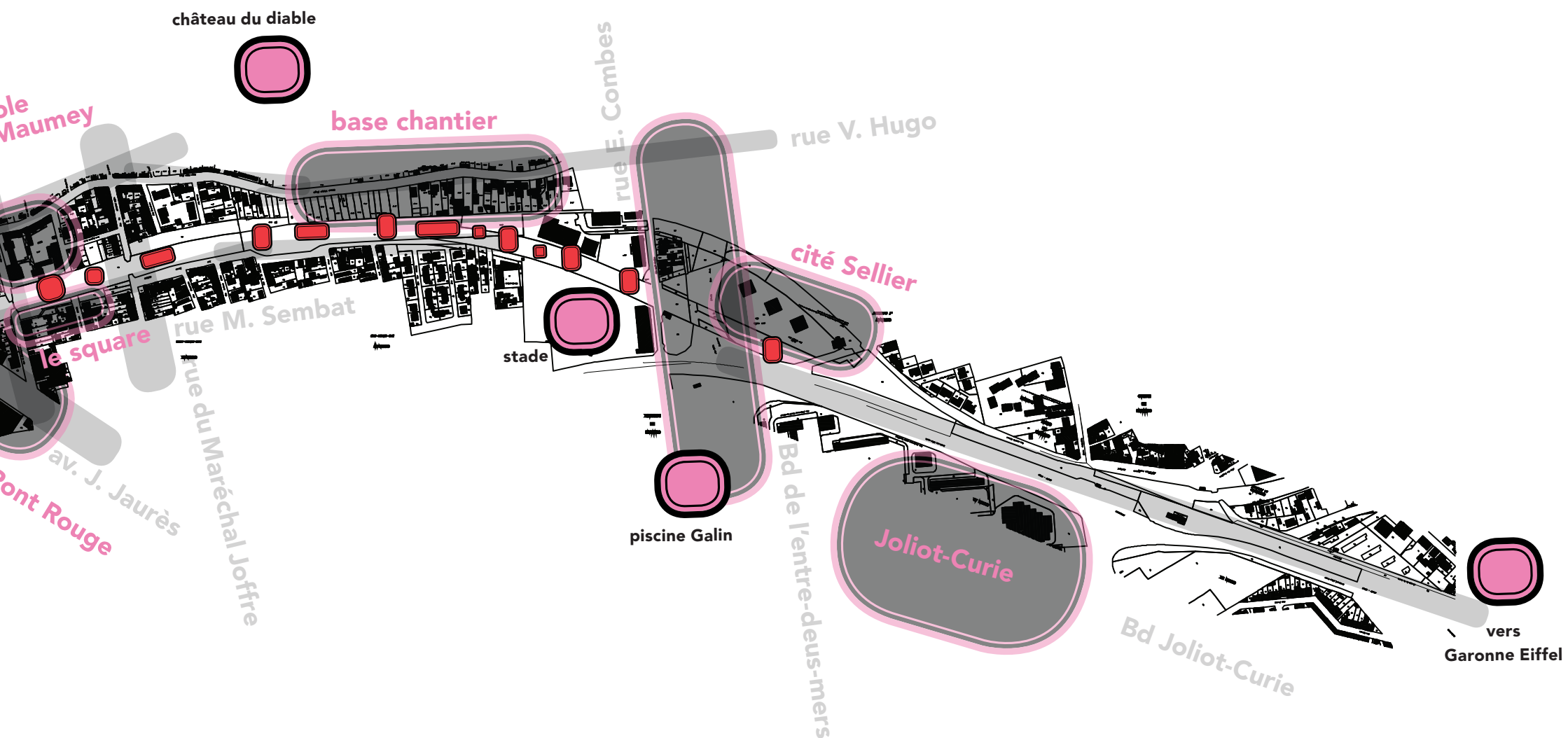
points de rotule / (micro)polarité / lieux identifiés

→ DEVELOPPER DES PROGRAMMATIONS

15 modules programmés sous & à côté de l'estacade



4 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances



4 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances

4.3 | La nécessité d'une coordination et d'un phasage : les temps du projet

LE DEVENIR DE L'ESTACADE = COORDINATION & TEMPORALITES

Pour une mise en oeuvre optimale du plan-programme (vision à terme), engager conjointement un plan de phasage qui servira de stratégie partagée pour la mise en place des opérations. Ce document devra être mis à jour régulièrement afin de tenir compte des aléas, des évaluations des projets réalisés, des retours d'expériences, des contraintes techniques ou économiques mal identifiées au préalable, etc. Le plan ci-contre n'est qu'une illustration d'un tel document (il ne constitue qu'une esquisse pour donner à voir).

→ TEMPS 1

les premiers leviers de l'opération

→ TEMPS 2

les programmations moyen terme (ou le «fil de l'eau»)

→ TEMPS 3

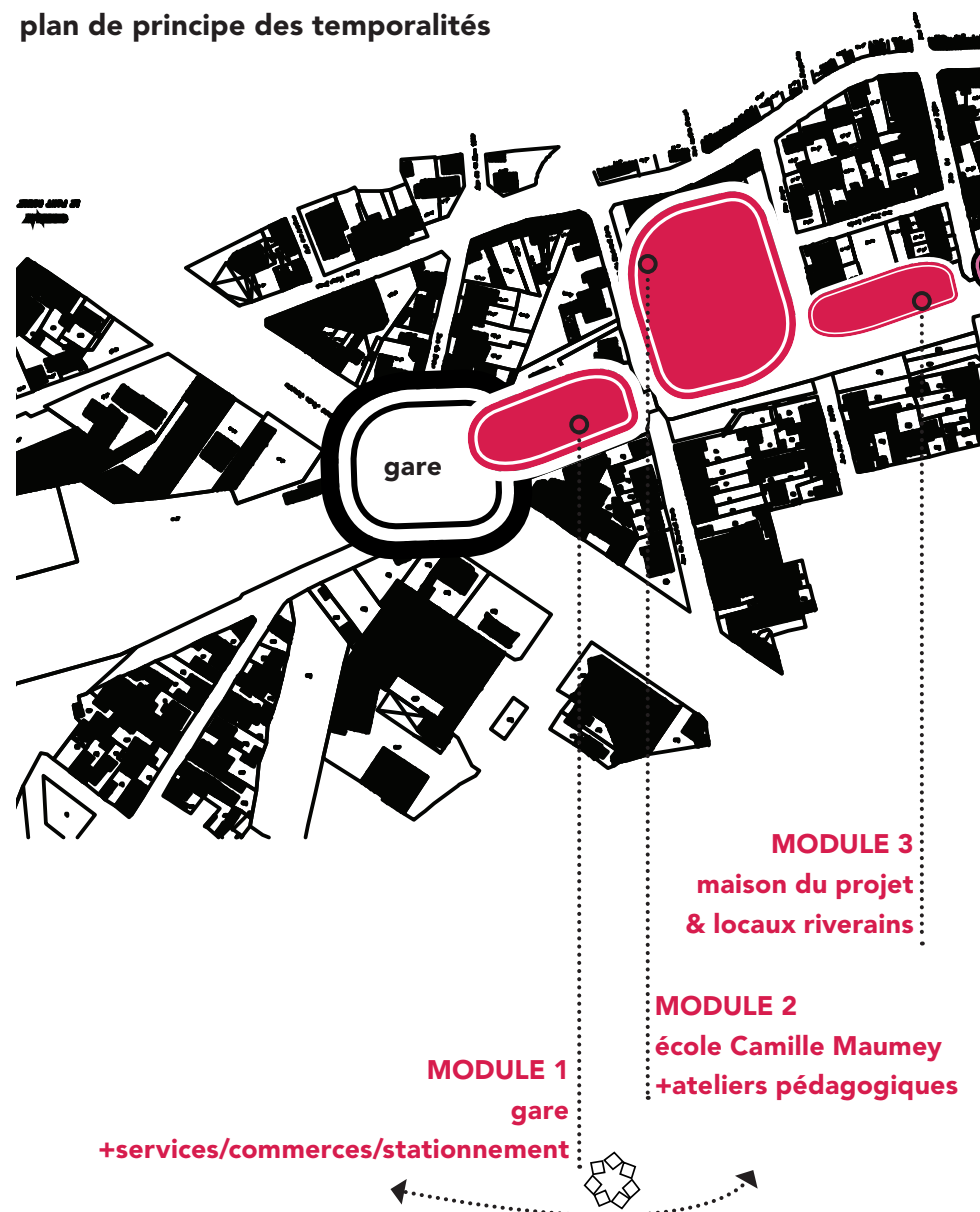
les suites logiques à plus long terme

+ ITERATIONS

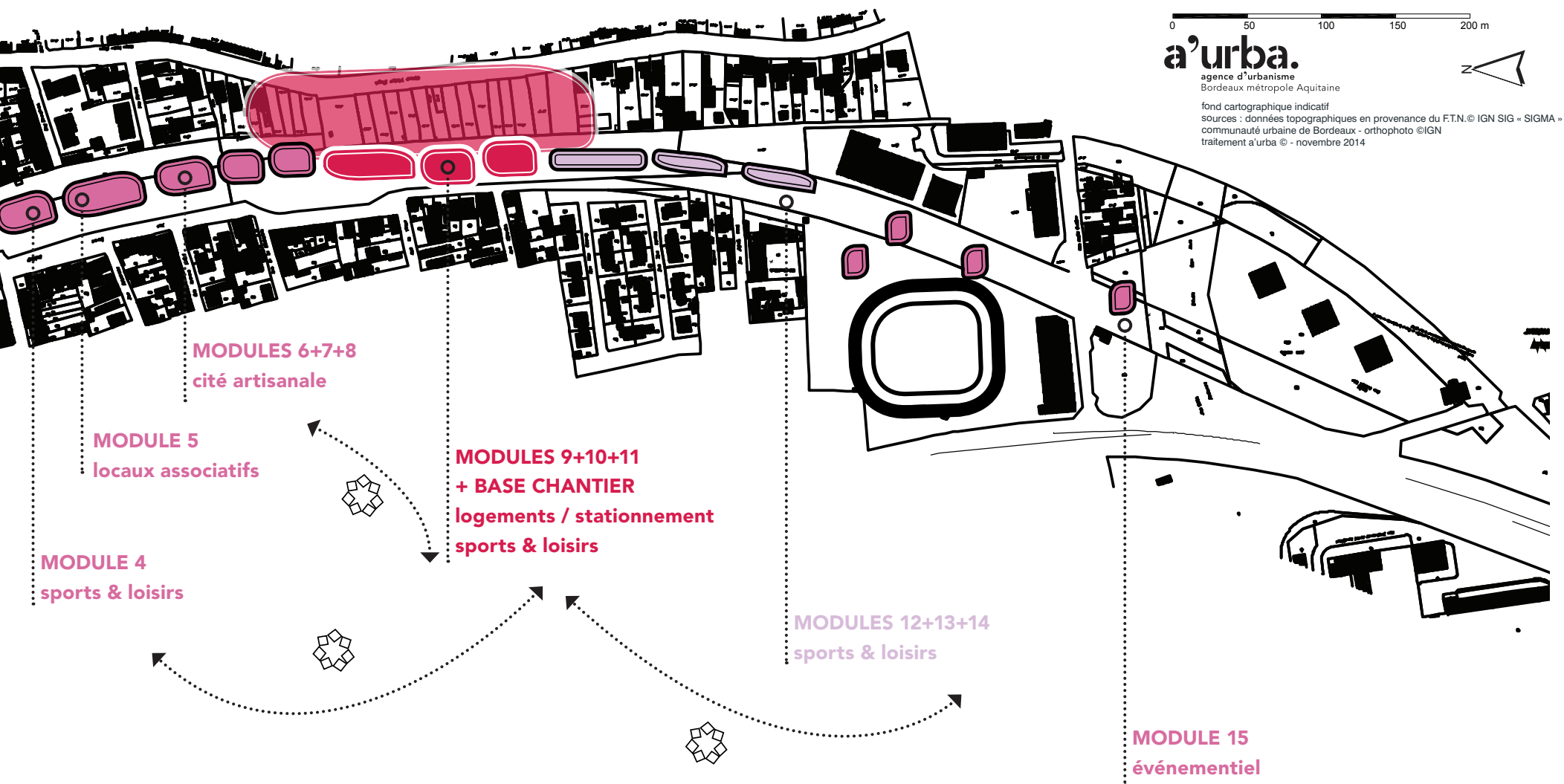
les fluctuations/mises à jour etc.

116 | Cenon - Estacade & franges du faisceau ferroviaire - Décembre 2014

plan de principe des temporalités



4 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances



4 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances

4.4| Les recommandations urbaines et architecturales : les ambiances du projet

LE DEVENIR DE L'ESTACADE = SINGULARISER LES AMBIANCES

Mettre en oeuvre le plan-programme de manière sensible et adaptée au contexte passera nécessairement par la mise en place de projets cherchant à renforcer/singulariser/qualifier des ambiances de quartier.

Les 3 séquences définies dans l'étude permettront de travailler ces ambiances. Il paraît primordial de veiller à intégrer ces orientations dans les cahiers des charges des différentes opérations et à travailler les typologies programmatiques et les insertions urbaines en fonction.

→ SEQUENCE 1

ambiance quartier de gare : intensités & flux

→ SEQUENCE 2

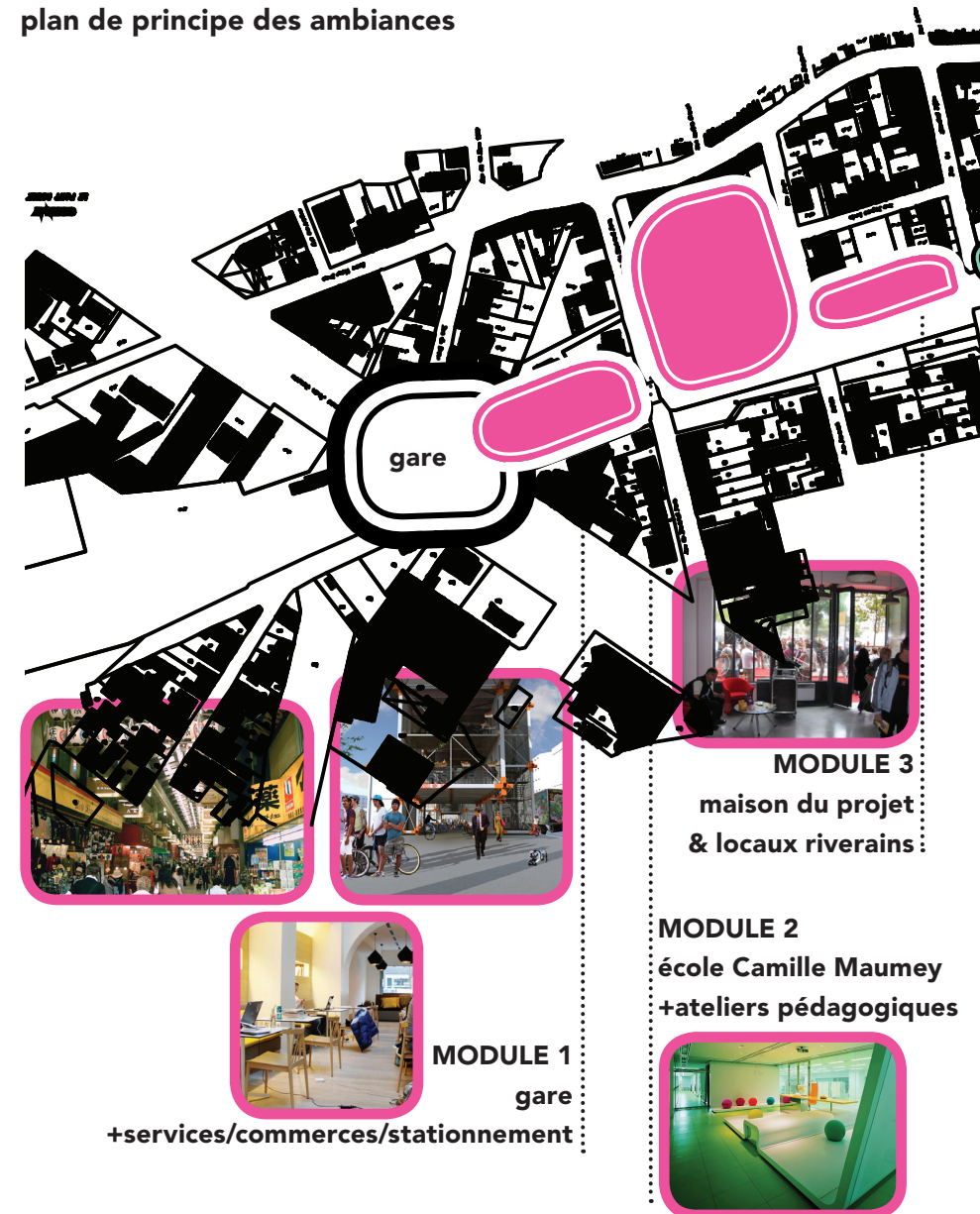
ambiance pieds de coteaux : habitat & loisirs

→ SEQUENCE 3

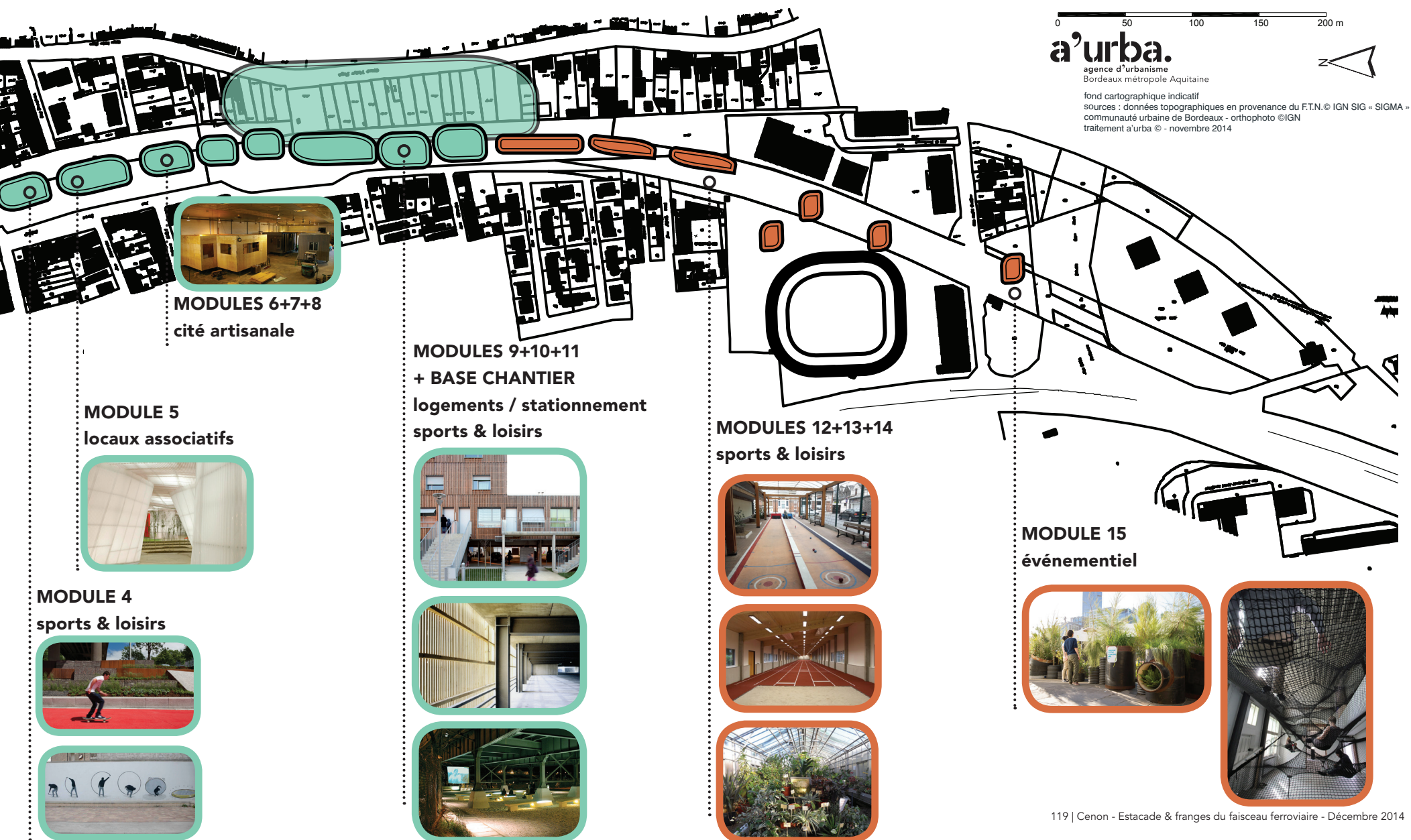
ambiance grands et petits ensembles :

paysage & événementiel

plan de principe des ambiances



4 | Conclusions : clés de réussite, interfaces, temporalités et ambiances





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