

LES CAHIERS DES PROJETS COMMUNAUTAIRES



Les orientations stratégiques communautaires et les grands projets





Introduction

Avec le de Plan local d'urbanisme communautaire approuvé le 21 juillet 2006, la Communauté urbaine de Bordeaux se dote d'un document qui cadre les orientations de ses territoires et complète les outils dont elle s'est munie depuis l'approbation du Schéma directeur en 2001, celle du Plan de déplacements urbains le 26 mai 2000 et celle du Programme local de l'habitat en 2002 (modifié en 2007).

À l'appui de ces documents cadres qui fixent l'avenir de ses territoires, le PLU propose également un véritable plan programme puisqu'il identifie et hiérarchise les projets en cours et à venir, qu'il s'agisse des grands projets communautaires d'équipement ou d'aménagement, de la programmation des sites d'activités économiques mais aussi de la préservation et de la valorisation des grands espaces naturels.

Prenant acte de cette double approche, à la fois prospective sur le moyen terme et concrète sur le court terme, ce document précise et explicite les différents volets des stratégies communautaires dans leur ensemble en illustrant localement, par site de projets, la traduction sur le terrain des actions conduites et encadrées par la Communauté urbaine de Bordeaux.

Les cahiers des projets communautaires ont été établis sur la base de 3 étapes :

Etape 1 (2006) :

Cahier n°1

**Les orientations stratégiques communautaires
et les grands projets**

Etape 2 (2008) :

Cahier n°2

Plan local d'urbanisme, centralités et projets urbains

Etape 3 (2010) :

Cahier n°3

**Tableau de bord des sites de projet / Plan local
d'urbanisme**

Jean-Marc Offner,
directeur général de l'a-urba

Etape 1 (année 2006)

[cahier n°1]

Dans une première partie, intitulée les orientations stratégiques communautaires, le cahier n°1 rassemble les éléments fondateurs de la stratégie de développement de l'agglomération telle qu'elle a été définie et validée par les instances communautaires et ses partenaires : partant du Schéma directeur de l'aire métropolitaine qui fixe les orientations de développement de l'agglomération à l'horizon 2020, sont ensuite exposés les axes directeurs des politiques territoriales en matière de développement, d'habitat, de déplacements, d'économie et de préservation des espaces naturels.

Dans une deuxième partie, intitulée les grands projets communautaires, sont développées par site et par commune, les principales actions mises en œuvre et programmées par la Communauté urbaine de Bordeaux.

9	Les orientations stratégiques communautaires
12	1. Le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise - Les orientations stratégiques d'aménagement - La destination générale des sols
16	2. Le schéma directeur des déplacements urbains communautaires - Un document de référence d'organisation des déplacements collectifs
18	3. Le plan des déplacements urbains - Un programme d'actions en sept axes stratégiques
20	4. Le programme local de l'habitat - Un développement résidentiel équilibré, recentré et diversifié sur l'ensemble de l'agglomération
22	5. La charte de développement économique - Promouvoir les sites économiques d'intérêt métropolitain
24	6. Le plan local d'urbanisme : un projet urbain communautaire
24	- Le projet d'aménagement et de développement durable
26	- Le plan régulateur
30	- Les sites de projets
32	- Les territoires de la ville habitée
34	7. Le plan local d'urbanisme : un document réglementaire - La délimitation des grandes catégories de zones

Sommaire Cahier 1

37	Les grands projets communautaires
38	1. Le tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux
40	- La première et la deuxième phase du tramway
42	- L'évolution d'une troisième phase d'un transport collectif en site propre et d'intermodalité
	- Un ambitieux programme d'aménagements urbains autour du réseau de tramway
45	2. Les projets d'infrastructures
46	- Le pont mobile Bacalan-Bastide
48	- Le complexe ferroviaire
50	- Le contournement autoroutier de Bordeaux
52	3. L'aménagement des espaces publics
55	4. Les sites de grands projets urbains
56	- Les quais rive gauche
60	- Bordeaux Bastide
62	- Bordeaux Nord
64	- Bassins à flot - Lucien-Faure
66	- La Berge du Lac
68	- Le Tasta
70	- Ravésies
72	- Les allées de Boutaut
74	- Le campus universitaire
76	- Saint-Jean - Belcier - Bègles
79	5. Les sites économiques
80	- Les grands sites économiques sur la CUB
82	- Le site aéroportuaire
84	- Le site économique de Blanquefort
86	- La plate forme logistique d'Hourcade
88	- Le site économique de Bordeaux Nord
90	- Le site économique de la presqu'île d'Ambès
93	6. Le grand projet des villes de Bassens - Cenon - Floirac - Lormont
	- Le plan guide
97	7. Les parcs d'agglomération
98	- Le schéma de référence des parcs d'agglomération
100	- Le parc des Jalles
102	- Le parc des Coteaux
104	- Le parc du Bourgailh
106	- Le parc du Campus
108	- La Vallée de l'Eau Blanche
110	- Le parc des Berges
112	- La coulée verte de Mérignac-Pessac

Etape 2 (année 2008)

[cahier n°2]

Dans un premier temps, le cahier n°2 dresse à l'échelle communautaire la délimitation des grandes catégories de zones dans le PLU et l'identification des sites de projets.

Dans la dernière partie sont détaillées, par commune, les dispositions réglementaires du PLU et les projets urbains des centralités et centres villes.

Sommaire Cahier 2

9 Le plan local d'urbanisme communautaire

- 12 La délimitation des grandes catégories de zones [U] [AU] [A] [N]
- 14 Les sites de projets

17 Les projets des 27 communes

- 18 Ambarès-et-Lagrave
- 22 Ambès
- 24 Artigues-près-Bordeaux
- 28 Bassens
- 32 Bègles
- 38 Blanquefort
- 42 Bordeaux
- 46 Bouliac
- 48 Bruges
- 50 Carbon-Blanc
- 52 Cenon
- 56 Eysines
- 60 Floirac
- 64 Gradignan
- 66 Le Bouscat
- 70 Le Haillan
- 74 Le Taillan-Médoc
- 78 Lormont
- 82 Mérignac
- 92 Parempuyre
- 96 Pessac
- 102 Saint-Aubin-de-Médoc
- 106 Saint-Louis-de-Montferrand
- 110 Saint-Médard-en-Jalles
- 114 Saint-Vincent-de-Paul
- 118 Talence
- 120 Villenave-d'Ornon

Etape 3 (année 2010)

[cahier n°3]

Le cahier n°3 dresse dans un premier temps les orientations d'aménagement à l'échelle communale.

Dans un deuxième temps, un récapitulatif de la capacité de constructibilité offerte par le PLU est identifiée, ainsi que les grandes catégories de zones dans le PLU et les sites de projets de la commune.

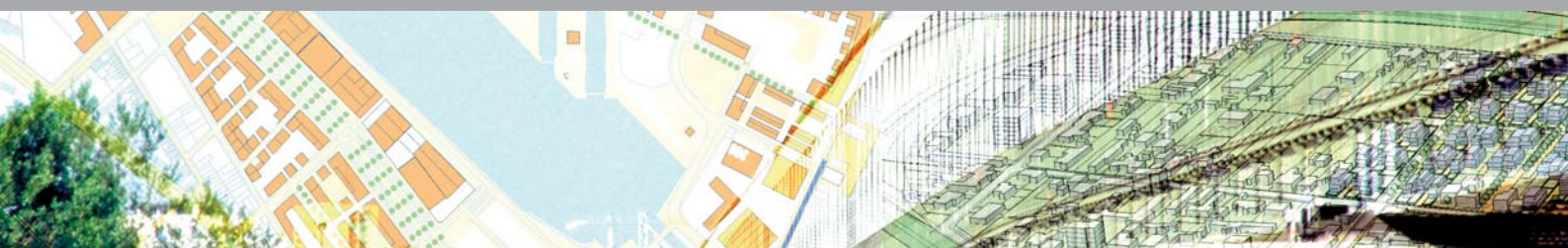
Dans la dernière partie sont détaillés, par commune, les projets urbains

Sommaire Cahier 3

9 Tableau de bord des sites de projet

11	Ambarès-et-Lagrave
23	Ambès
29	Artigues-près-Bordeaux
39	Bassens
49	Bègles
59	Blanquefort
73	Bouliac
79	Bordeaux
107	Bruges
123	Carbon-Blanc
129	Cenon
141	Eysines
151	Floirac
165	Gradignan
173	Le Bouscat
183	Le Haillan
193	Le Taillan-Médoc
207	Lormont
223	Mérignac
243	Parempuyre
249	Pessac
263	Saint-Aubin-de-Médoc
273	Saint-Louis-de-Montferrand
283	Saint-Vincent-de-Paul
291	Saint-Médard-en-Jalles
301	Talence
305	Villenave-d'Ornon

LES CAHIERS DES PROJETS COMMUNAUTAIRES



Les orientations stratégiques communautaires et les grands projets

Atlas conçu et réalisé par l'a-urba

Direction

Francis Cuillier - directeur général

Chef de projet

Sylvia Labèque - architecte urbaniste

Équipe projet

Cristina Mata - architecte urbaniste

Nadine Gibault - chargée de communication

Sandra Rinjonneau - assistante

Traitement graphique, cartographique et iconographique

Atelier de production graphique :

Richard Cabrafiga

Olivier Chaput

Catherine Cassou-Mounat

Hélène Dumora

Madeleine Durand

Sylvain Tastet

Crédits photographiques

© droits réservés

© a'urba





La Communauté urbaine de Bordeaux s'est engagée depuis plusieurs années dans un véritable processus refondateur puisqu'elle a dû à la fois réviser son modèle de développement global par le biais du Schéma directeur tout en redéfinissant les axes directeurs des politiques communautaires : sont ainsi exposées dans cette partie, les orientations fondatrices du modèle de développement dont l'agglomération s'est dotée sur vingt ans mais également les lignes directrices qui vont mobiliser les politiques et les investissements communautaires sur 5 à 10 ans :

- en matière de déplacements, par le développement des réseaux de transports et le Plan de déplacements urbains ;
- en matière de politique économique par le biais de la charte de développement économique ;
- en matière de politique d'habitat, par la mise en oeuvre du Programme local de l'habitat communautaire, mais également en matière de qualité urbaine et environnementale en s'appuyant sur les orientations du Plan local d'urbanisme.

Le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise

Les orientations stratégiques d'aménagement

L'approbation en 2001 du Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, valant SCOT (Schéma de cohérence territoriale) fixe à l'horizon 2020 les grandes orientations stratégiques d'aménagement et de développement sur un territoire couvrant 91 communes et 820 000 habitants.

- Limiter l'étalement urbain périphérique en recentrant le développement sur le cœur de l'agglomération et les centralités périphériques.
- Préserver, mettre en valeur et gérer l'exceptionnelle charpente naturelle et paysagère qui entoure l'agglomération.
- Définir et structurer les grands pôles économiques de développement de l'agglomération.
- Favoriser le renouvellement urbain et la densification le long des axes lourds des transports en commun.

Le Schéma directeur définit ainsi le cadre de référence de développement de l'agglomération. Tout document d'urbanisme produit par les collectivités, comprises dans son périmètre, doit lui être compatible.

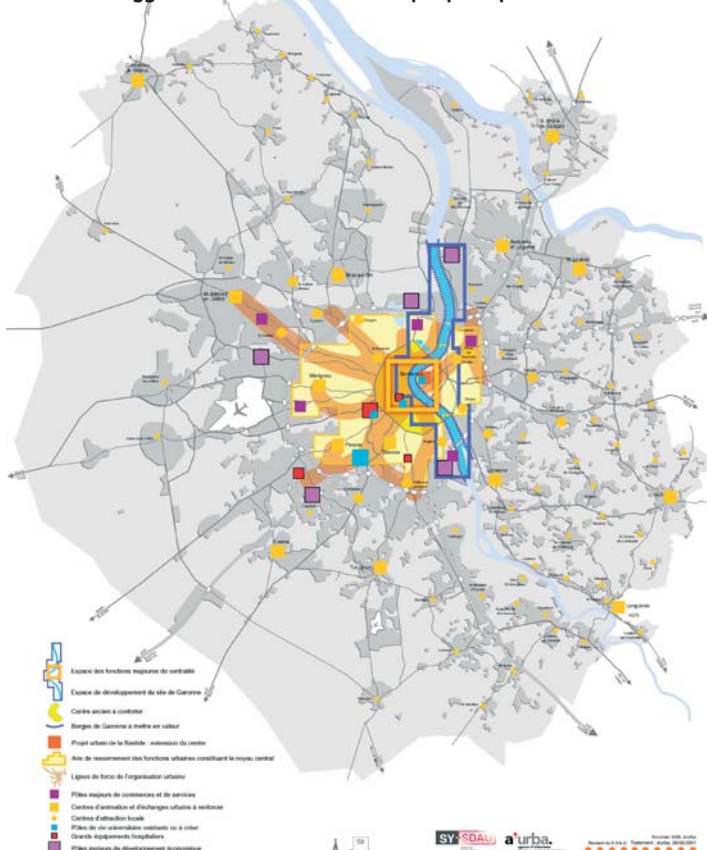
Documents de référence

Schéma directeur de l'aire métropole bordelaise
Maître d'ouvrage : SYSDAU
Maître d'œuvre : a'urba
Septembre 2001

Les orientations stratégiques d'aménagement

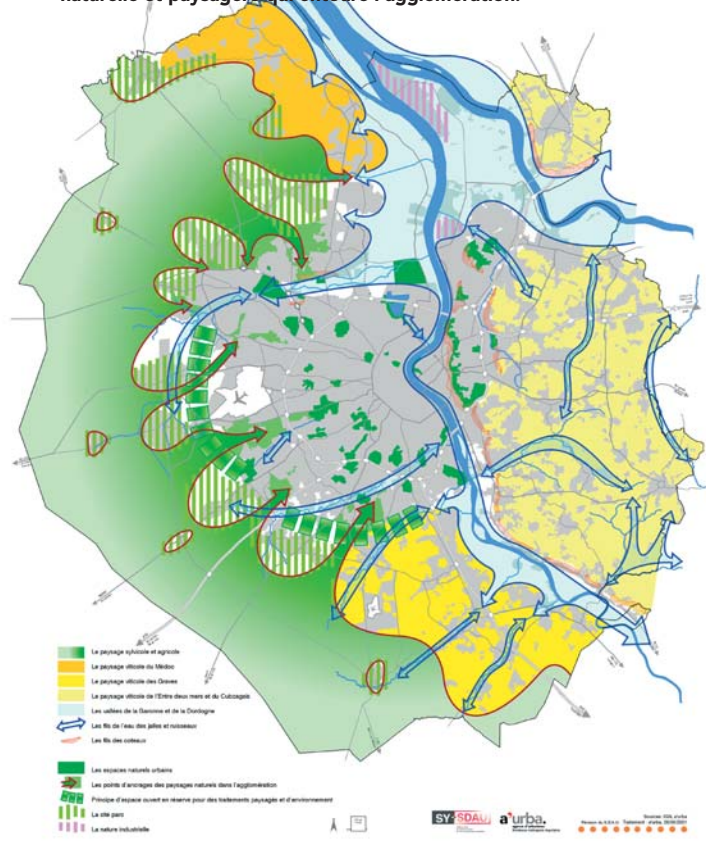
Organisation urbaine Centralités

Limiter l'étalement urbain périphérique en recentrant le développement sur le cœur de l'agglomération et les centralités périphériques.



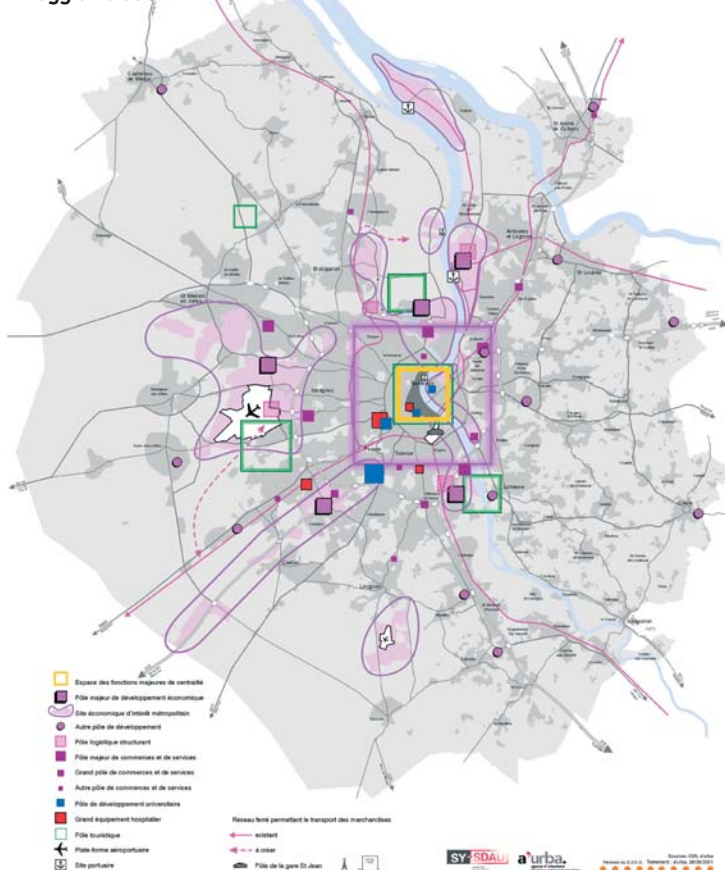
Charpente paysagère La dynamique des espaces

Préserver, mettre en valeur et gérer l'exceptionnelle charpente naturelle et paysagère qui entoure l'agglomération.



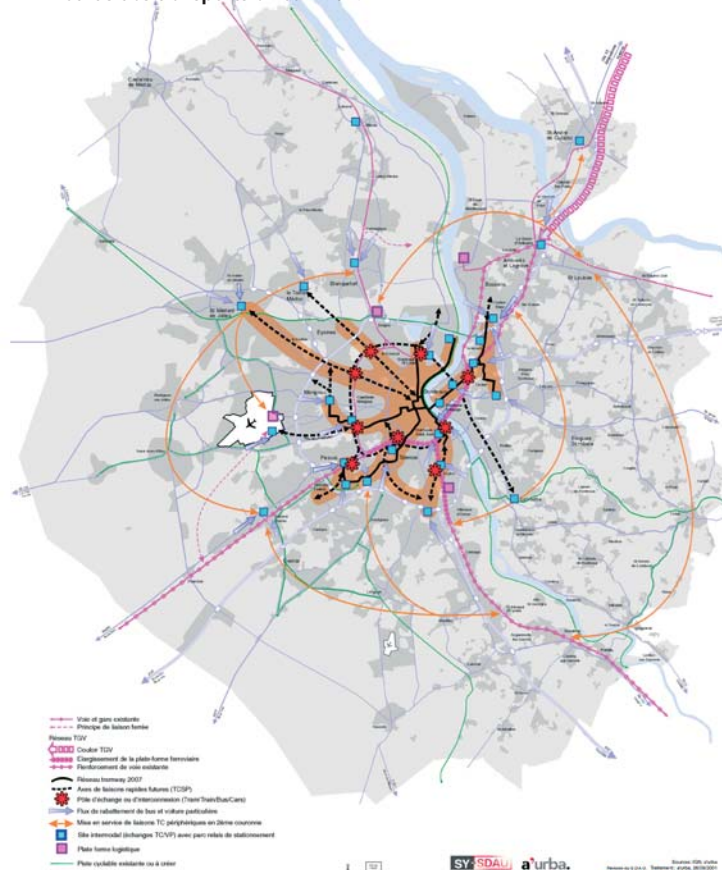
Pôles de développement et espaces économiques majeurs

Définir et structurer les grands pôles économiques de développement de l'agglomération.



Transports collectifs et déplacements horizon 2020

Favoriser le renouvellement urbain et la densification le long des axes lourds des transports en commun.



Le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise

La destination générale des sols

S'agissant des grandes orientations stratégiques traduites dans le plan général de destination des sols, celles-ci affirment non seulement le renforcement de la ville centre et des centres secondaires, mais aussi la maîtrise de l'étalement urbain périphérique, plus particulièrement à l'extérieur de la rocade.

Elles insistent également sur la polarisation des grands sites d'accueil économiques dont le PLU participe à donner une meilleure lisibilité à la fois dans leur inscription spatiale et leur vocation.

La troisième orientation majeure développée par le Schéma directeur concerne la structuration des densités urbaines autour des principaux axes de transports collectifs actuels et futurs, ceux-ci devant également faire l'objet d'une politique de réservation d'espaces sur le moyen et le long terme.

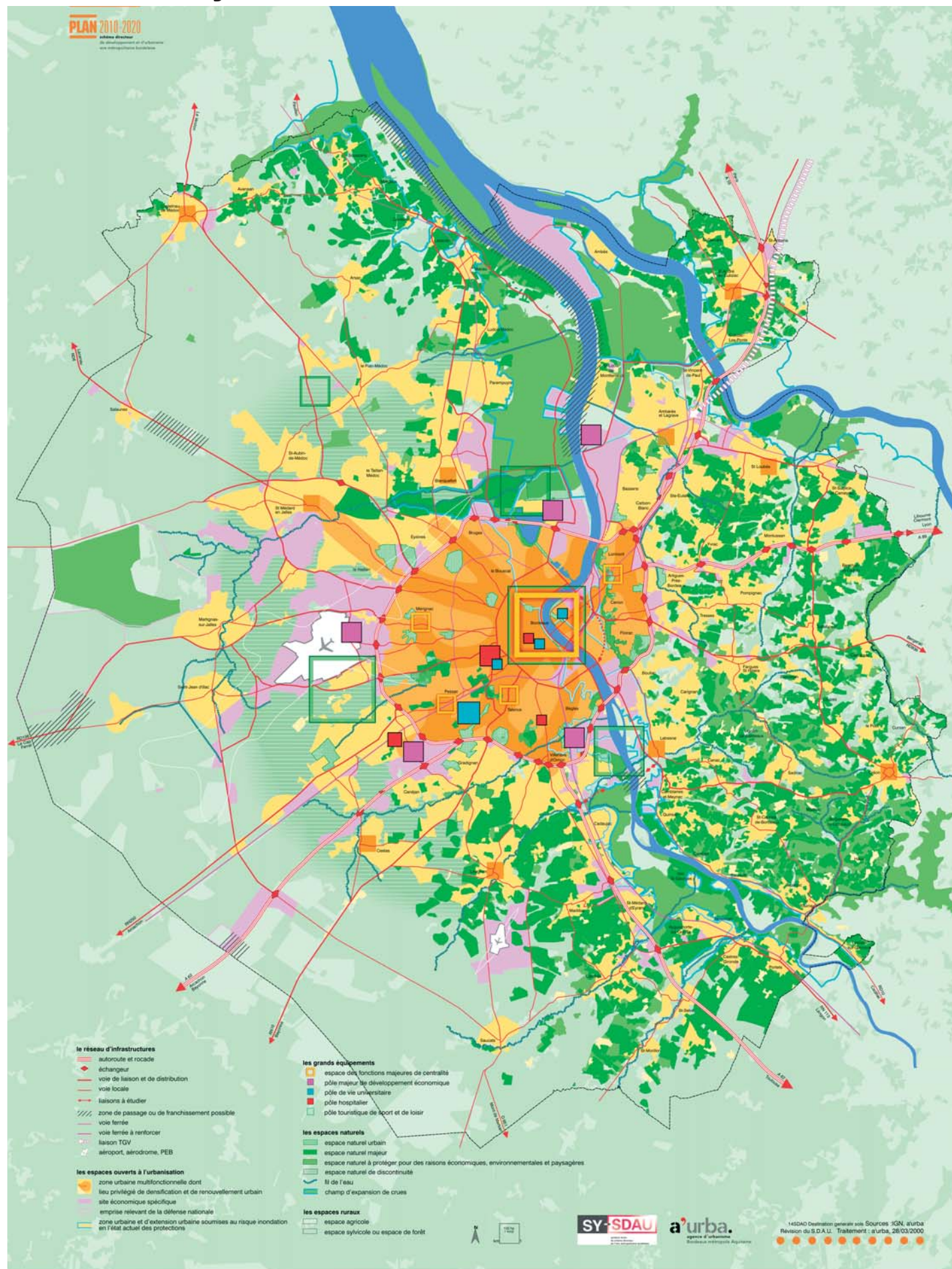
Enfin, le Schéma directeur précise les dispositions conservatoires pour la charpente paysagère et naturelle du territoire métropolitain, notamment autour de la Garonne et de la ceinture verte d'agglomération.

L'ensemble de ces orientations sont précisées dans les dispositions retenues en matière d'espaces urbanisables, de réservation d'espaces naturels ou de grands équipements d'agglomération.

Documents de référence

Schéma directeur de l'aire métropole bordelaise
Maître d'ouvrage : SYSDAU
Maître d'œuvre : a'urba
Septembre 2001

La destination générale des sols



Le schéma directeur des déplacements urbains communautaires

Un document de référence d'organisation des déplacements collectifs

En septembre 1995, à la demande de la Communauté urbaine de Bordeaux, l'agence d'urbanisme et la direction générale des services techniques communautaires ont élaboré un Schéma directeur des déplacements urbains communautaires [SDDUC] en vue de préparer le plan de déplacements urbains.

Le SDDUC fixe clairement les objectifs d'une politique de déplacements communautaires :

- un plan de transport moderne, performant, financièrement réaliste ;
- un plan de transport global comprenant un plan de circulation et de stationnement ;
- un transport en site propre, indispensable, reliant les points essentiels de l'agglomération et constituant l'épine dorsale de la politique globale de déplacements et de la complémentarité des modes.

Les orientations formulées par le SDDUC

Pour les transports collectifs

- Mise en œuvre d'un transport collectif en site propre, de grande performance, et susceptible de faire évoluer la répartition des choix entre modes de déplacements complété par un système de rabattement, de pôles d'échanges et une desserte de qualité des zones non irriguées par le TCSP.
- Le TCSP doit prioritairement s'appuyer sur les corridors forts, desservant le centre, les grands pôles d'habitat, notamment d'habitat collectif, les sites universitaires, les grands pôles de service (gare, centre hospitalier régional), les sites de projet, de mutation ou de reconquête urbaine, les centres de communes périphériques.
- Un TCSP réalisé majoritairement en surface, selon un programme d'études, d'information et de concertation précisément établi.

Pour les voitures particulières

- Définir la configuration générale du réseau de voirie et l'organisation du plan de circulation, de façon complémentaire et cohérente avec la politique de transports collectifs.
- Préciser une politique de stationnement comme élément régulateur du trafic automobile et de la politique urbaine.

Pour les piétons et les cyclistes

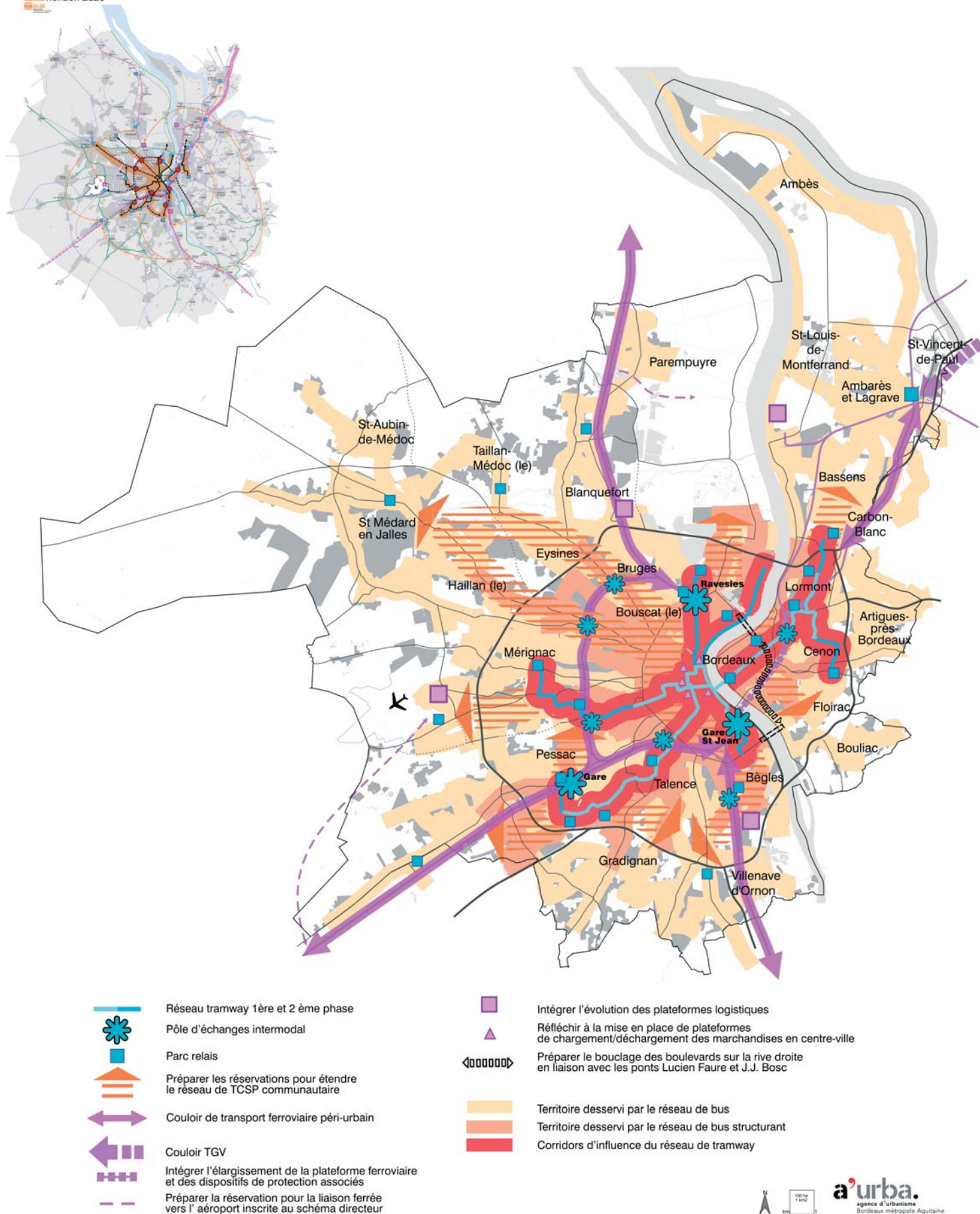
- Favoriser les déplacements de proximité, soit comme mode à part entière, soit en complément du TCSP.

Documents de référence

SDDUC (Schéma directeur des déplacements urbains communautaires)
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Avril 1996

Le schéma directeur des déplacements urbains communautaires

ORIENTATIONS STRATEGIQUES
Transports collectifs et déplacements
horizon 2020



Le plan des déplacements urbains

Un programme d'actions en sept axes stratégiques

Pour répondre aux exigences de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, le Plan de déplacements urbains propose de mettre en oeuvre sur la période 2000-2005, un programme de mesures évolutives et progressives pour juguler l'excès d'automobiles qui pourrait conduire, si rien n'était fait, à une paralysie de l'agglomération et une dégradation importante de notre environnement.

Le Plan de déplacements urbains, adopté en mai 2000 par le Conseil de communauté, propose en appui sur le réseau de tramway de construire une véritable chaîne de déplacements associant tous les modes de transports : tramway, bus, voiture, vélo, marche à pied, pour un service complémentaire, lisible et accessible à tous. Il associe également des mesures visant à créer sur le long terme une « ville de proximité », rapprochant les origines et les destinations, de manière à rendre envisageable un réel report vers les « modes doux » : vélo, marche à pied, rollers... Deux moyens pour cela : la maîtrise de l'étalement urbain et le renforcement de l'attractivité des centres villes.

Sur le court terme, le PDU prévoit des actions concrètes pour améliorer l'environnement quotidien des citoyens, en se donnant des règles nouvelles pour partager la rue de manière plus équitable, et pour déplacer la circulation de transit hors des centres afin de diminuer le nombre et la gravité des accidents, de réduire le bruit notamment sur les grands axes, et de poser les principes d'une nouvelle culture de la rue et construire une nouvelle image d'agglomération.

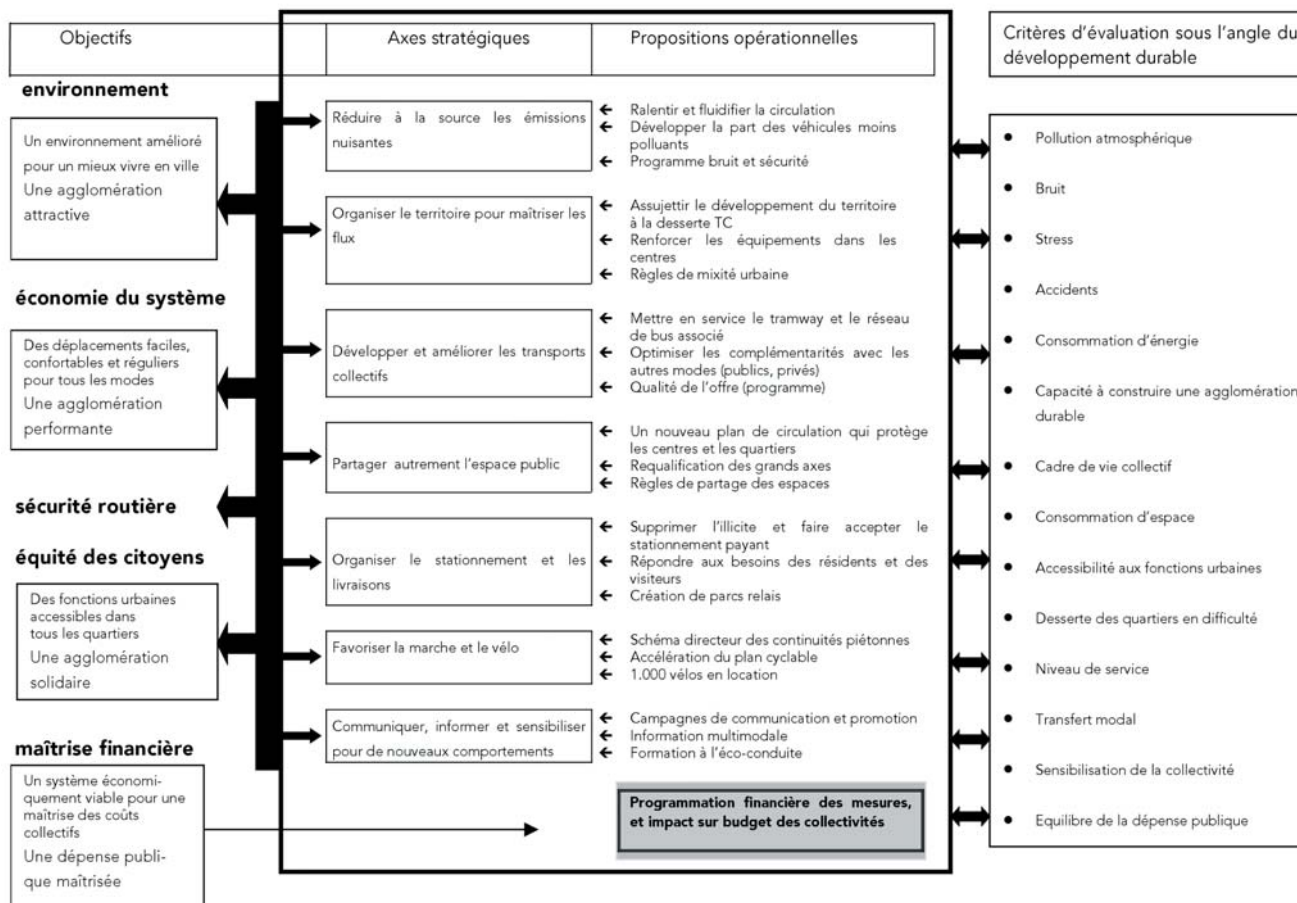
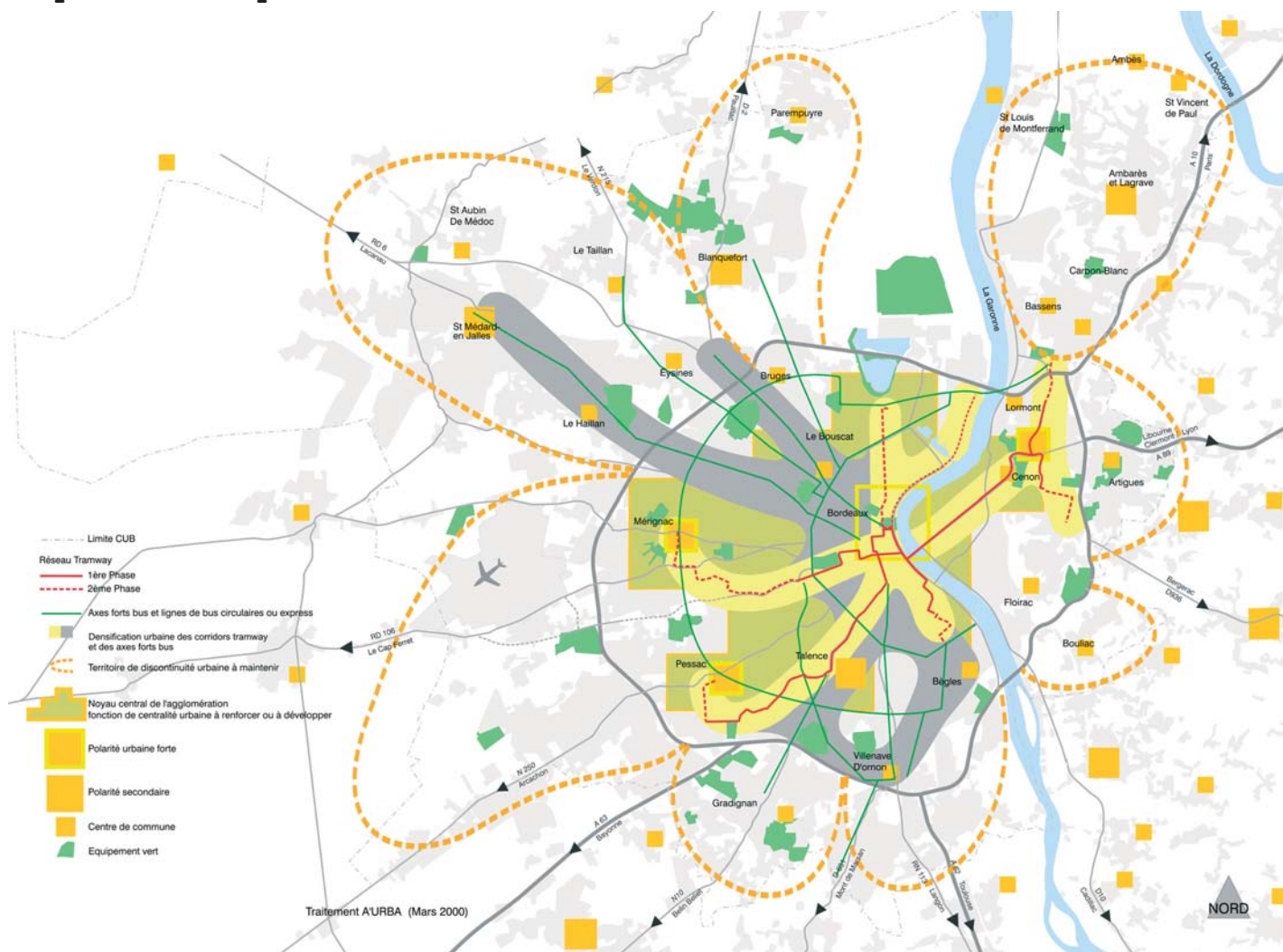
L'objectif général d'amélioration de l'accessibilité interne et externe de la métropole bordelaise par une gestion raisonnée de la mobilité se décline en sept axes stratégiques proposés :

1. réduire les émissions nuisantes à la source
2. organiser le territoire pour maîtriser les flux
3. améliorer les transports collectifs
4. partager autrement l'espace public
5. favoriser les piétons et les cyclistes
6. organiser le stationnement et les livraisons
7. informer, sensibiliser et communiquer pour de nouveaux comportements

Documents de référence

Le plan de déplacements urbains de la Communauté urbaine de Bordeaux 2000 - 2005
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Mai 2000

Le plan des déplacements urbains



Le programme local de l'habitat

Un développement résidentiel équilibré, recentré et diversifié sur l'ensemble de l'agglomération

Le Programme local de l'habitat 2002-2006 s'inscrit dans une ambition globale de maîtrise du développement résidentiel de l'agglomération avec pour objectifs la réponse aux besoins dans leur diversité, la production d'une offre de logements suffisante et de qualité, la revalorisation de l'habitat existant, le renforcement de l'attractivité résidentielle des quartiers.

Il a été fixé un objectif de construction de 4 200 logements par an sur la période 2002-2006, tout en poursuivant l'effort de remise sur le marché de logements affectés par l'inconfort, l'insalubrité et la vacance.

Dans un contexte de demande très forte en logements locatifs conventionnés, d'augmentation des loyers et des coûts immobiliers et fonciers, les orientations du PLH fixent une priorité d'effort pour constituer une offre de logements diversifiée, suffisante et abordable pour répondre aux besoins de tous les habitants de l'agglomération.

Pour améliorer durablement la qualité de vie dans l'agglomération bordelaise et restaurer l'attractivité résidentielle, la priorité est donnée à la régénération des quartiers d'habitat ancien dégradés et des sites de grands ensembles d'habitat collectif, où les quartiers les plus fragiles reçoivent un soutien renforcé, grâce à une action globale menée au titre de la politique de la ville : aménagement urbain, accompagnement social, développement des services, commerces et équipements de proximité, soutien à l'activité économique.

Une action de fond est également menée pour assurer une diversification et un rééquilibrage de l'offre d'habitat afin de mieux répondre aux attentes contemporaines. Il s'agit de développer l'accession aidée à la propriété dans le territoire communautaire où l'envolée des prix la rend inaccessible au plus grand nombre. Il faut aussi renforcer l'offre locative sociale dans les communes déficitaires tangentes et développer une offre abordable en logements de taille moyenne, aujourd'hui la plus demandée, qu'elle soit destinée à des locataires ou à des propriétaires occupants.

Avec une offre d'habitat renouvelée, adaptée et de grande qualité, le PLH espère restaurer le dynamisme démographique et l'attractivité de la ville existante. Dans cette perspective, la Communauté urbaine de Bordeaux cherche à faciliter les conditions de production d'une offre d'habitat favorable au rééquilibrage social et s'attache au développement d'une offre locative conventionnée. Le PLH fixe un objectif quantitatif d'au moins 1 800 logements locatifs conventionnés par an, au titre du rattrapage, du rééquilibrage de la production et de la reconstitution de l'offre sociale démolie à l'échelle de l'agglomération.

Les choix de localisation de l'offre nouvelle d'habitat traduisent un objectif de rapprochement de l'habitat, des services urbains et des équipements, des emplois et s'inscrivent prioritairement dans les corridors de TCSP, les territoires à l'intérieur de la rocade, les polarités urbaines et centres villes des communes.

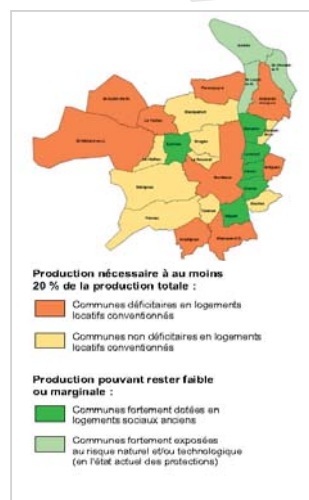
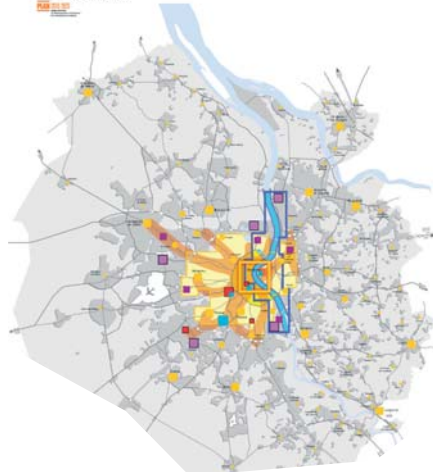
Documents de référence

Programme local de l'habitat
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Décembre 2001

Le programme local de l'habitat

ORIENTATIONS STRATEGIQUES Organisation urbaine Centralités

Les territoires prioritaires pour le développement de l'offre de l'habitat



Les objectifs de production de logements locatifs conventionnés

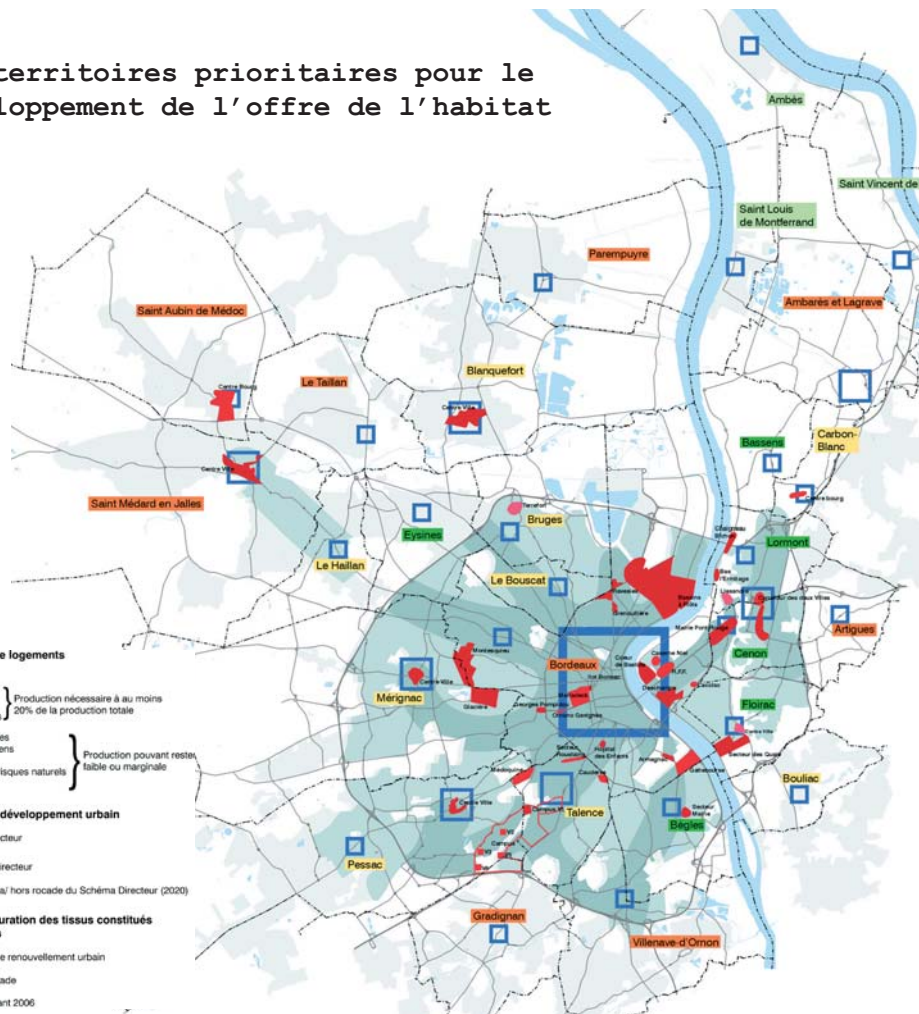
- Communes déficitaires } Production nécessaire à au moins 20% de la production totale
- Communes non déficitaires } 20% de la production totale
- Communes fortement dotées en logements sociaux anciens } Production pouvant rester faible ou marginale
- Communes exposées aux risques naturels et/ou technologiques } Production pouvant rester faible ou marginale

Les territoires prioritaires du développement urbain

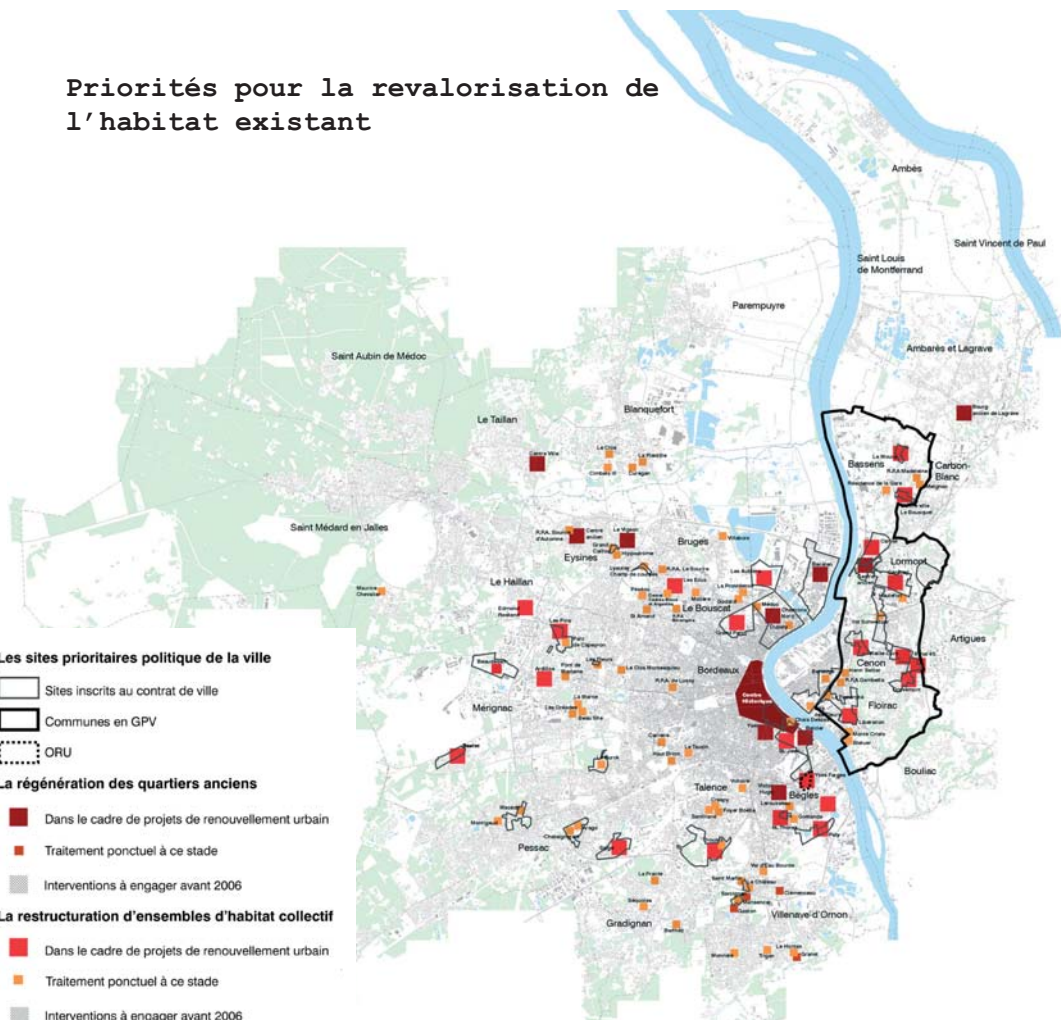
- Centralités au Schéma Directeur
- Corridors TC au Schéma Directeur
- Zone multifonctionnelle intra/ hors rocade du Schéma Directeur (2020)

La densification et la restructuration des tissus constitués et la reconversion des friches

- Dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain
- Traitement ponctuel à ce stade
- Interventions à engager avant 2006



Priorités pour la revalorisation de l'habitat existant



La charte de développement économique

Promouvoir les sites économiques d'intérêt métropolitain

Au moment où se met progressivement en place le processus de taxe professionnelle unique, et dans un contexte où les territoires doivent s'adapter aux conditions nouvelles des productions et des échanges, la Communauté urbaine souhaite améliorer la performance économique des sites et engage une politique volontariste de qualité d'accueil des activités et d'identité économique de son territoire communautaire.

Les orientations stratégiques de cette position sont fixées dans la Charte de développement économique approuvée en décembre 2000, complétées dans le Rapport pour une nouvelle politique économique pour l'agglomération bordelaise en janvier 2003 et dans le Contrat d'agglomération adopté en octobre 2000.

Pour l'essentiel, il s'agit de :

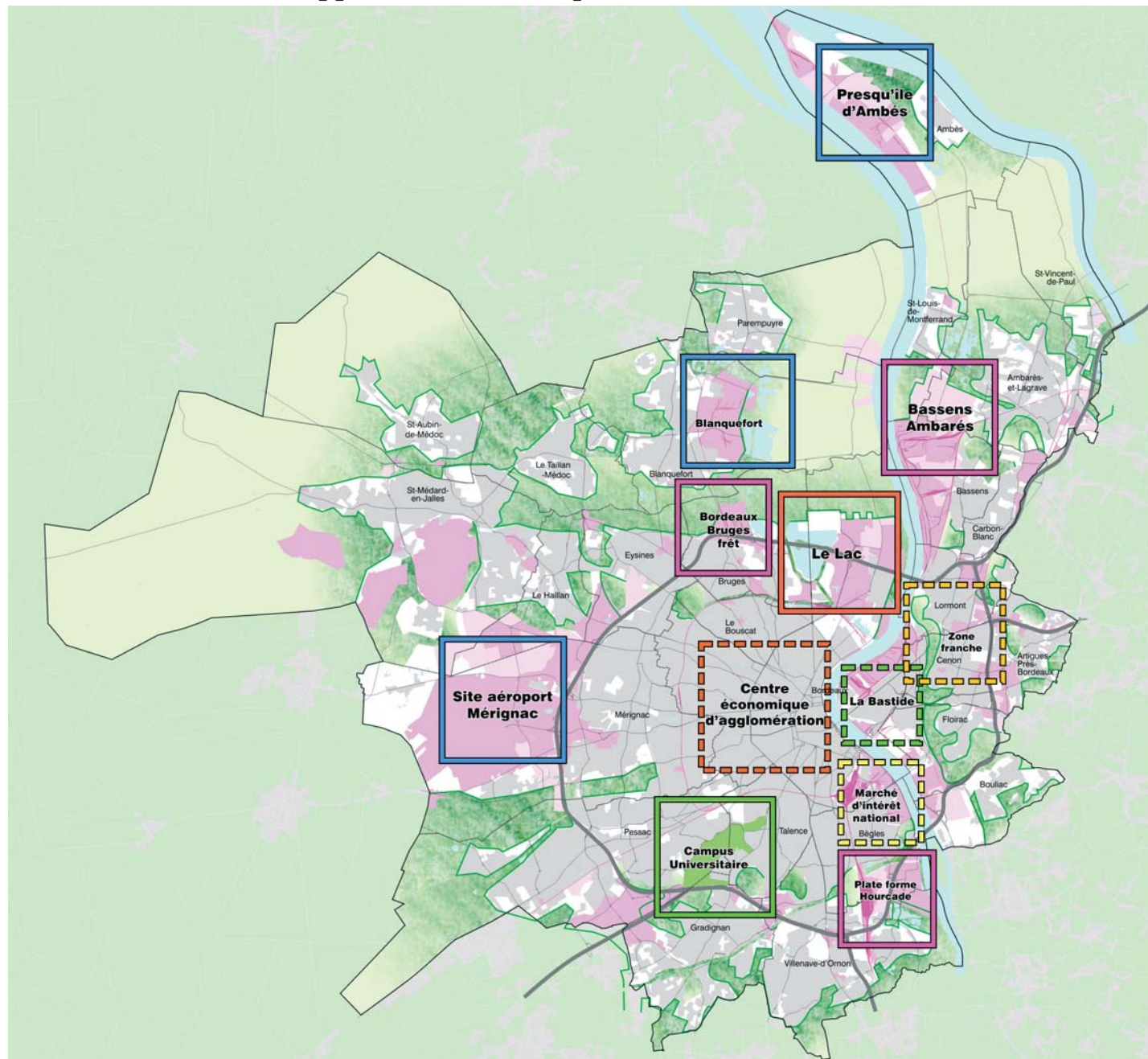
- **contribuer à l'implantation de nouvelles entreprises** et au maintien d'un tissu d'entreprises dynamiques ;
- **favoriser un réseau performant d'infrastructures** avec, notamment, outre les infrastructures de transport, le développement des réseaux de télécommunications et la mise en place d'un réseau haut débit ;
- **renforcer la vocation économique, notamment industrielle et technologique de la métropole**, en aménageant des espaces d'accueil attractifs et bien localisés pour les entreprises, et en améliorant le niveau de services qui leur sont nécessaires ;
- **conforter les 12 grands sites stratégiques économiques de l'agglomération, dont les 8 Sites d'Intérêt Métropolitain**, qui s'appuient sur des domaines d'excellence déjà investis :
 - 3 sites industriels à fort potentiel en raison de leur localisation et de leurs disponibilités foncières : la presqu'île d'Ambès, vouée à l'industrie lourde, la plate-forme aéroportuaire de Mérignac, le site économique de Blanquefort ;
 - 3 sites dédiés à la logistique et au fret : la plate-forme d'Hourcade, vouée à l'activité de ferroutage et ses produits dérivés, Bordeaux-Fret à Bruges, vouée à la logistique, la zone industrialo-portuaire de Bassens-Ambarès ;
 - 1 site dédié au développement des activités tertiaires et des technologies de l'information et de la communication : le Lac ;
 - 2 sites potentiels pour organiser les fonctions de formation et de recherche : la Bastide, futur pôle spécialisé pour les sciences de gestion, et le pôle régional d'enseignement et de recherche du campus universitaire ;
 - le site de la zone franche urbaine sur Bordeaux Bastide, Lormont, Cenon et Floirac ;
 - le site central, centre économique tertiaire de services et de commerces.

Ces sites stratégiques, organisés selon une répartition géographique équilibrée, constituent l'ossature principale de l'accueil des activités économiques de l'agglomération.

Documents de référence

PLU - PADD
Charte de développement économique
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Décembre 2000 et janvier 2003

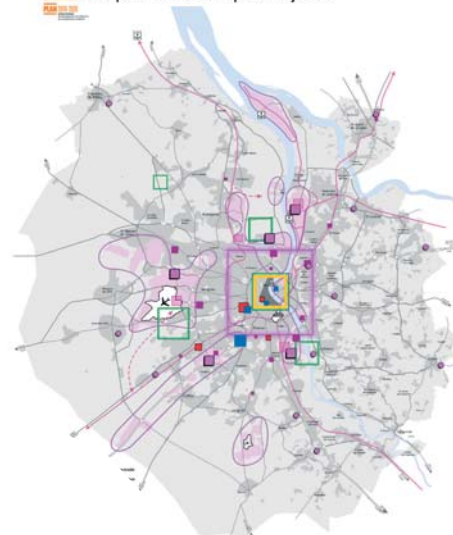
La charte de développement économique



Promouvoir les sites économiques d'intérêt métropolitain

- Site d'activités existant
- Zone d'extension économique
- Extension périphérique maîtrisée
- SIM: Site industriel et de logistique
- SIM: Site dédié à la logistique et au fret
- Site tertiaire et tertiaire supérieur
- SIM: Site tertiaire et tertiaire supérieur
- SIM: Pôle régional universitaire et de recherche
- Pôle régional universitaire et de recherche
- Pôle agroalimentaire régional
- Dispositif de zone franche urbaine

ORIENTATIONS STRATEGIQUES Pôles de développement et espaces économiques majeurs



Le Plan local d'urbanisme : un projet urbain communautaire

Le projet d'aménagement et de développement durable

En croisant dès l'origine les enjeux de développement de l'agglomération avec les objectifs locaux définis par les 27 communes de la CUB, le Plan local d'urbanisme a été l'occasion d'un débat et d'un partage sur l'avenir des territoires communautaires.

En s'inspirant des formes urbaines existantes et en privilégiant une densification autour des centralités et des pôles d'échanges, le projet du PLU approuvé par le Conseil de communauté le 21 juillet 2006 s'inscrit clairement dans une logique de recomposition de la ville sur elle-même.

Le Plan local d'urbanisme développe le projet urbain communautaire en quatre parties :

- **le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** qui fixe les grands enjeux d'aménagement à 10 ans pour la Communauté urbaine ;
- **le plan de zonage** qui explicite le droit des sols et la vocation de chaque parcelle du territoire ;
- **le règlement d'urbanisme** qui précise les règles formelles et paysagères qui encadreront les aménagements à venir ;
- **les orientations d'aménagement** qui concernent les sites de projet en attente d'une vision plus aboutie sur les territoires les plus évolutifs de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Les points forts du PADD communautaire, ciblés sur la limitation de l'étalement urbain et le renouvellement de la ville sur elle-même, s'organisent autour de l'habitat et la qualité urbaine, du développement économique, de la préservation des espaces naturels et des déplacements dans la ville.

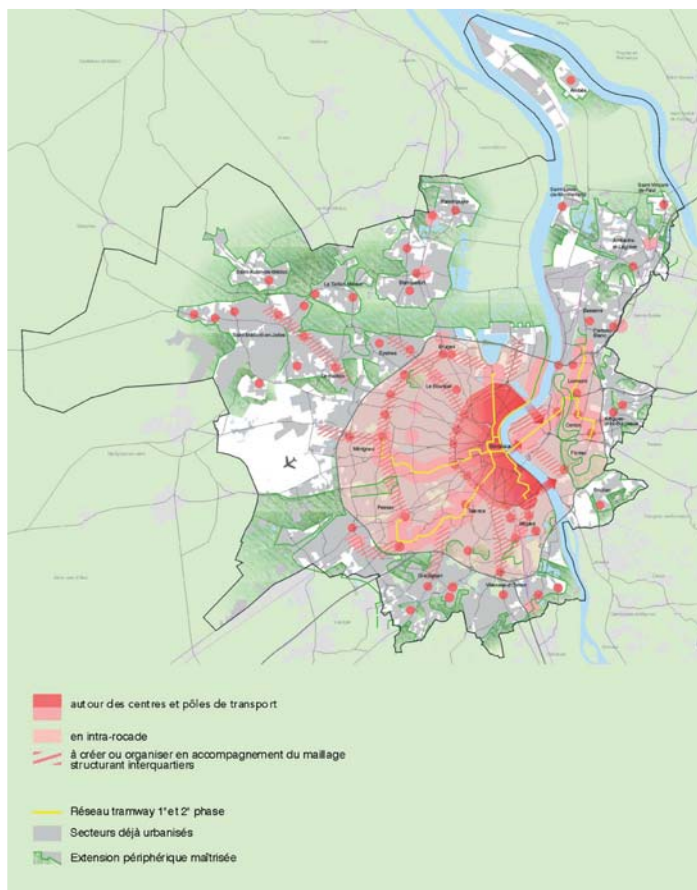
Quatre axes fondamentaux définissent les priorités dans le PLU afin de répondre à la volonté d'accueillir des populations nouvelles dans un contexte économique et urbain favorable tout en valorisant l'identité et la diversité des quartiers :

- constituer une ossature prioritaire pour encadrer l'évolution urbaine ;
- promouvoir les sites d'intérêt métropolitain et privilégier la mixité fonctionnelle dans la ville ;
- bâtir une charpente d'espaces naturels pour valoriser et préserver le cadre de vie ;
- développer une offre de déplacements pour tous les modes de transports alternatifs à la voiture particulière.

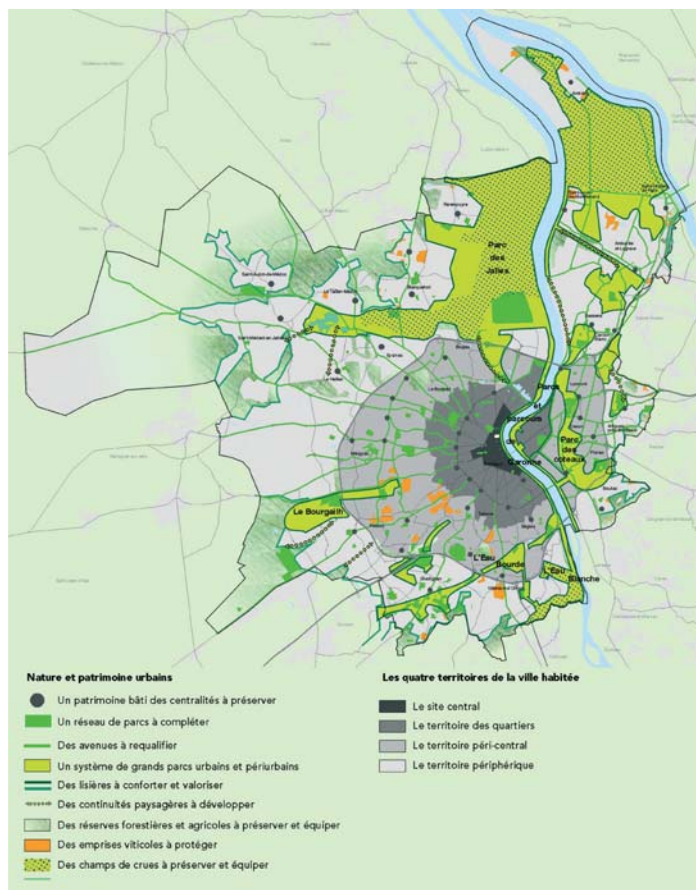
Documents de référence

PLU - PADD
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

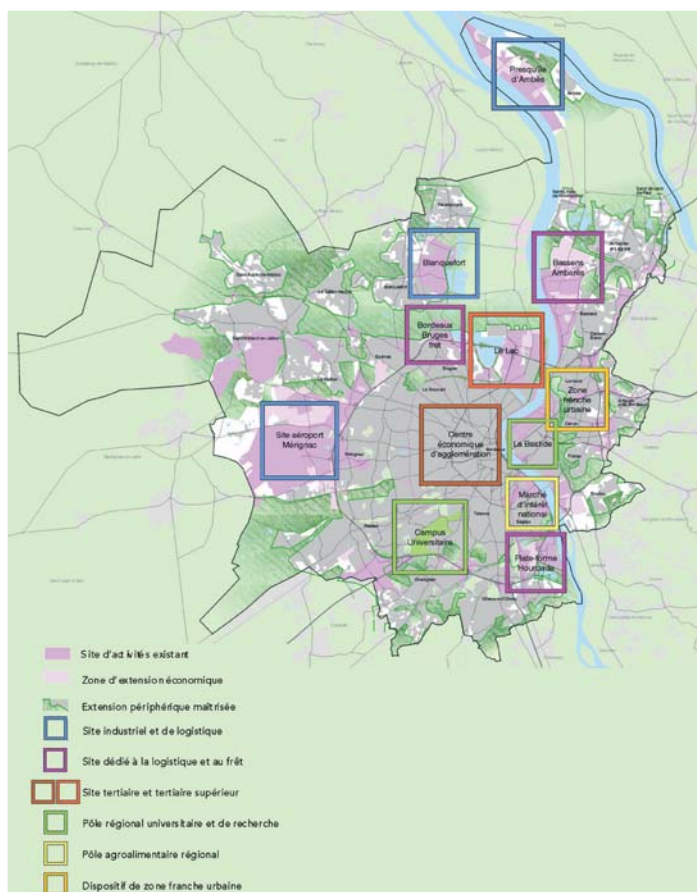
Le projet d'aménagement et de développement durable



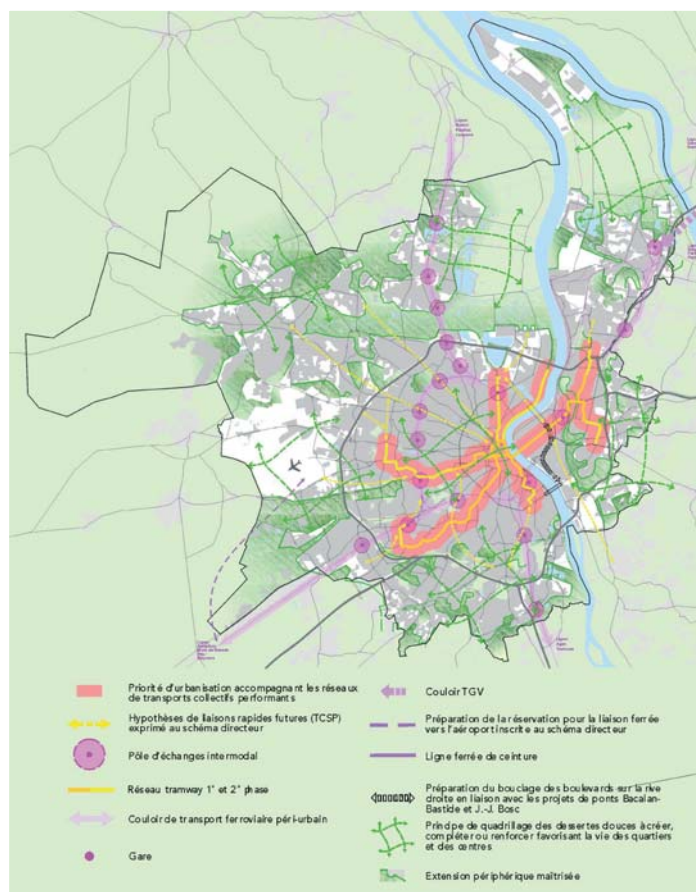
Constituer une ossature prioritaire pour encadrer l'évolution urbaine



Bâtir une charpente d'espaces naturels pour valoriser et préserver le cadre de vie



Promouvoir les sites économiques d'intérêt métropolitain



Développer l'offre pour tous les modes de transport alternatifs à la voiture particulière

Le Plan local d'urbanisme : un projet urbain communautaire

Le plan régulateur

Le plan régulateur ne constitue pas un document réglementaire comme le sont le rapport de présentation, les orientations générales du PADD, le règlement et le zonage, mais il est un document de référence essentiel à la compréhension du projet, s'efforçant de traduire la cohérence des actions et des intentions énoncées sur l'ensemble du territoire communautaire en les mettant en perspective dans une vision d'agglomération. Il propose une vision projetée de l'organisation de la ville à moyen terme, et une traduction de l'ensemble des enjeux intercommunaux ou d'agglomération.

Il sert ainsi de support à l'élaboration du plan d'affectation des sols et accompagne l'élaboration du règlement. Intégrant les principes de recentrage, de densification et de diversité urbaine figurant au PADD, il s'efforce de combiner les enjeux de qualité urbaine et ceux d'une organisation plus rationnelle et plus durable du territoire.

Le plan régulateur se compose de trois volets complémentaires mettant en avant d'un côté les grands enjeux d'évolution urbaine à partir des sites de projet et des territoires d'extension :

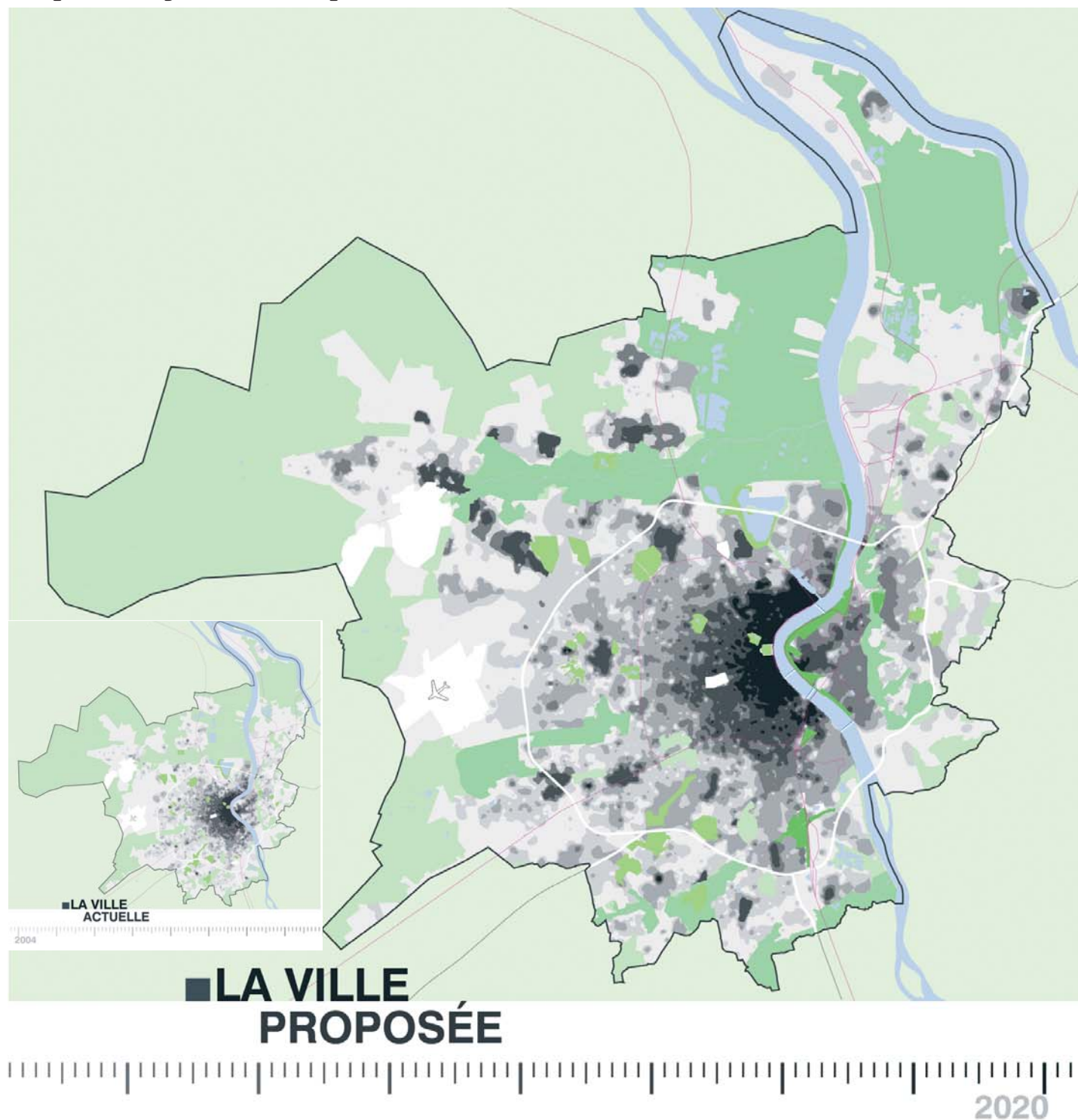
- le plan d'évolution des formes urbaines,
- le plan programme des projets urbains,
- le plan de composition des espaces publics majeurs.

Le premier volet, le plan d'évolution des formes urbaines, concerne la structure de la croissance urbaine et celle de la densité bâtie : **la ville proposée**. En combinant les objectifs de la loi SRU (favoriser l'équilibre entre renouvellement et développement urbains) et les orientations du PADD (favoriser la ville compacte autour des centres et des axes de transport), le plan d'évolution des formes urbaines dessine « l'enveloppe capable » de la ville à venir. Pour cela, il s'attache à traduire quels peuvent être les enjeux de densification et d'optimisation de la surface bâtie en respectant la diversité territoriale et la morphologique des tissus urbains. Hauteurs, emprises au sol, densités bâties peuvent ainsi évoluer en respectant les principes de composition de la forme existante : échoppes, maisons de ville, centralités, pavillons, hameaux. Traduit à la fois selon un plan générique et des principes réglementaires morphologiques, il esquisse un « gradient de la ville future » au regard de la densité bâtie et des formes urbaines.

Documents de référence

PLU - Le plan régulateur
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

Le plan régulateur : plan d'évolution des formes urbaines



Proposer un nouvel équilibre entre le développement urbain extensif et le renouvellement urbain dans les quartiers existants impose une nouvelle approche sur la manière d'utiliser l'espace et de réglementer les formes bâties. En s'appuyant à la fois sur les typologies existantes et la capacité des emprises mutables, le nouveau PLU dessine une «enveloppe capable» de la ville à long terme (la ville proposée), vecteur d'un nouveau système de croissance privilégiant le renouvellement urbain dans les quartiers, à partir des centralités périphériques, des grands sites de projet mais aussi du potentiel de densification de secteurs diffus.

Le Plan local d'urbanisme : un projet urbain communautaire

Le plan régulateur (suite)

Le second volet, le plan programme des projets urbains, identifie les espaces de projet à venir en déclinant les principales dominantes par secteur : **la ville en projet**. Est indiqué en tant que projet, l'ensemble des actions planifiées et programmées à court et moyen termes.

Le troisième volet, le plan de composition des espaces publics majeurs, se réfère à la trame des tracés et des vides urbains (parcs, espaces publics) : **la ville composée**. Sont illustrées les grandes mailles de la composition du territoire et les points nodaux qu'elles génèrent. Destiné à préciser l'armature de l'organisation urbaine, le plan de composition des espaces publics majeurs s'appuie en premier lieu sur la maille des grands tracés urbains actuels et futurs. L'une des spécificités du réseau de voirie bordelais est qu'il n'a pu, compte tenu de la rapidité de sa croissance et de la consommation de sols à l'extérieur des boulevards, se doter d'une armature suffisamment hiérarchisée pour organiser la distribution des flux mais également le développement urbain périphérique. Doté d'une organisation essentiellement radiale, malgré la rocade périphérique et l'essai inachevé de la voie dite des Mairies, inscrite au POS de 1975, le réseau extra-boulevards souffre aujourd'hui à la fois d'un manque de lisibilité, d'un paysage extrêmement routier sur les radiales et les entrées de ville ainsi que de l'insuffisance de liaisons inter-quartiers tangentiels. Pour toutes ces raisons, l'exercice du plan régulateur s'attache à préciser les orientations tout autant en termes de compléments du réseau de voirie que d'actions de requalification du paysage ou de partage de la rue. Ce plan précise en dernier lieu le cadre d'intervention des collectivités sur les espaces ouverts, qu'il s'agisse des espaces publics à requalifier ou à créer ou encore des espaces verts et des espaces naturels qui représentent près de la moitié du territoire communautaire, dont certains sont privés. C'est ainsi qu'il distingue dans la partie centrale les espaces de type parcs urbains ou jardins publics pour aller, en périphérie, s'appuyer sur la notion de continuité paysagère ou végétale.

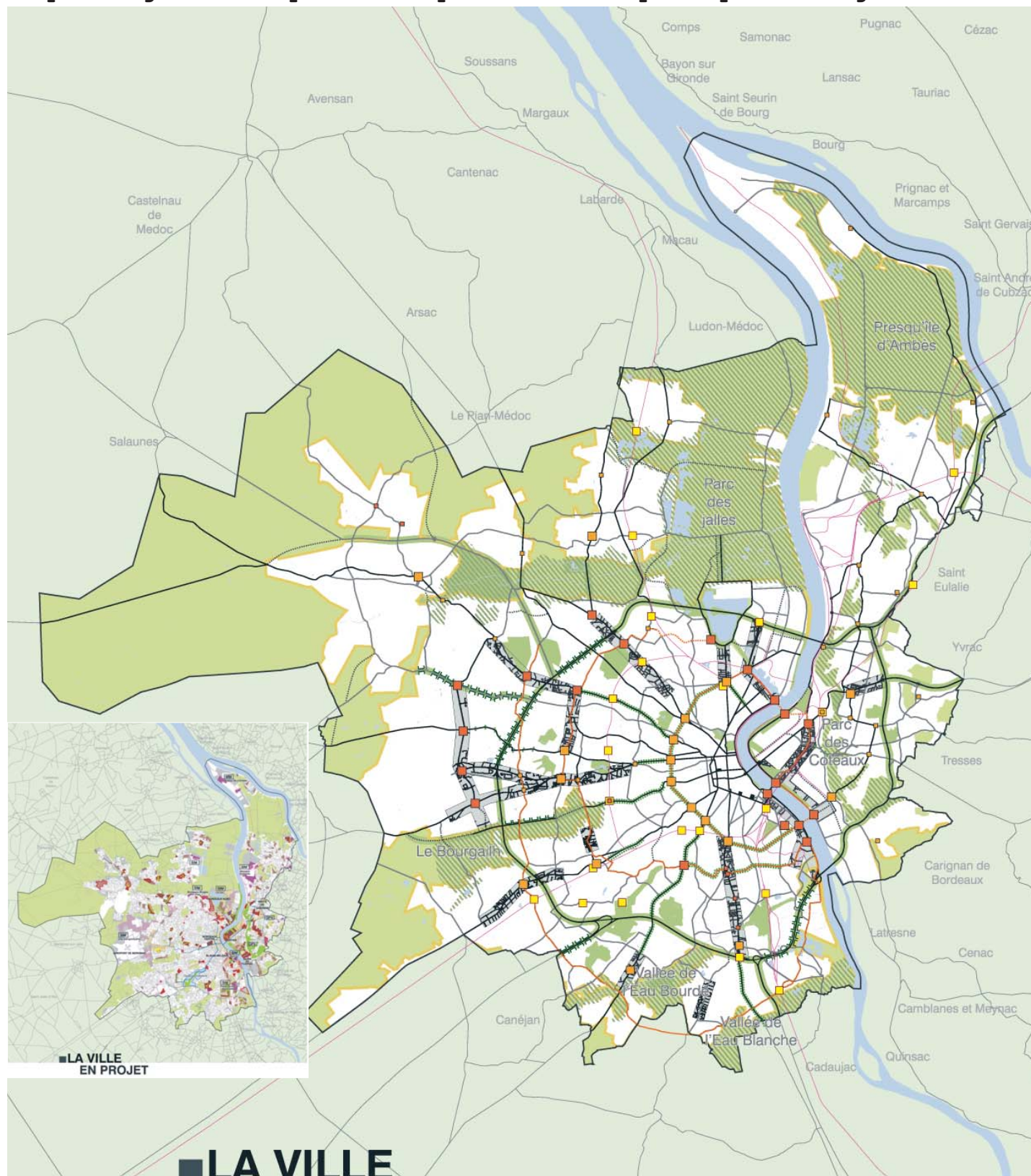
Pour expliquer ces trois composants, le plan régulateur rappelle les principes ayant présidé à ces choix, notamment sur les territoires de projet, à savoir la politique de renouvellement urbain et le renforcement de l'urbanisation dans les corridors de transports.

Ne constituant pas un document de programmation, il est évolutif et exprime cependant une illustration possible de l'occupation du territoire à 20 ans et constitue ainsi une image projetée de la ville.

Documents de référence

PLU - Le plan régulateur
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

Le plan régulateur : plan de composition des espaces publics majeurs



- Maillage urbain structurant existant - à créer ou à conforter
- Voie existante - à créer ou à conforter
- Voie concentrique à développer
- Embellissement et partage de l'espace
- Requalification lourde - Espace public et bâti
- Traitement paysager des infrastructures routières et autoroutières - Façade à constituer

- Espace public à embellir
- Espace public à créer
- Pôle d'échange intermodal à aménager
- Parc urbain - existant
- Grandes continuités paysagères à valoriser
- Espace naturel ou agricole
- Lisière naturelle à composer

Le Plan local d'urbanisme : un projet urbain communautaire

Les sites de projets

La politique communautaire, définie dans le PLU au travers des sites de projets, vise à renforcer l'armature urbaine existante, notamment les centres villes et les pôles urbains prioritaires, et à mener une stratégie de développement de fonctions centrales de densification, de diversification des fonctions et de valorisation du patrimoine urbain et des espaces publics, d'accessibilité aux transports collectifs, d'animation commerciale et de renforcement des services.

Les travaux engagés lors de la tenue des ateliers de secteurs ont permis de procéder à un inventaire exhaustif des projets urbains par secteur, qu'il s'agisse « des coups partis » ou des réflexions émergentes sous maîtrise d'ouvrage publique et privée.

Sont ainsi recensés :

- les opérations d'urbanisme en cours ou programmées, qu'elles soient à dominante d'habitat ou d'activités ;
- les grands secteurs de renouvellement urbain, intégrant les emprises qui ne font pas encore l'objet de projets aboutis ;
- les secteurs d'extension urbaine destinés à fixer la limite à l'urbanisation pour les dix prochaines années ;
- les grands projets d'intérêt collectif, qu'il s'agisse des sites économiques d'intérêt métropolitain, du projet de tramway, du GPV, des opérations politiques de la ville et des grands équipements.

Les sites de grands projets urbains

Les Quais Bordeaux rive gauche
Bordeaux Bastide I et II
Bordeaux Nord
Bassin à flot Lucien Faure
Berges du Lac
Ravezies
Allées de Boutaut
Bruges Tasta
Campus universitaire et de recherche
Saint-Jean Belcier
Bègles Grand Port
Mérignac nord VDO
Villenave d'Ornon : Pont de la Maye –
Pagès – Sud Est – Terresud

Les projets urbains de centres villes et centralités

Ambarès et Lagrave
Artigues-près-Bordeaux
Blanquefort
Bordeaux
Eysines
Le Bouscat
Le Haillan
Le Taillan-Médoc
Lormont
Mérignac
Parempuyre
Saint-Aubin-de-Médoc
Saint-louis-de-Montferrand
Saint-Vincent-de-Paul

Documents de référence

PLU - Forum - Sites de projets
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

Le grand projet des villes

Bassens – Cenon – Floirac – Lormont

Bassens : Le Bousquet
Cenon : Pont Rouge – Plamer – 8 mai 1945
Floirac : Libération – Black Clawson – Les
Etangs – Voie Eymet – Les Quais de Floirac
Lormont : Carriet – Génicart – Allende
– Chaigneau Bichon – Lissandre

Les sites de renouvellement urbain

Bègles Victor Hugo
Bordeaux Mérignac Montesquieu
Mérignac La Glacière
Pessac Le Pontet

Les projets d'infrastructure

Le pont Bacalan Bastide
Le complexe ferroviaire
Le franchissement Jean-Jacques Bosc

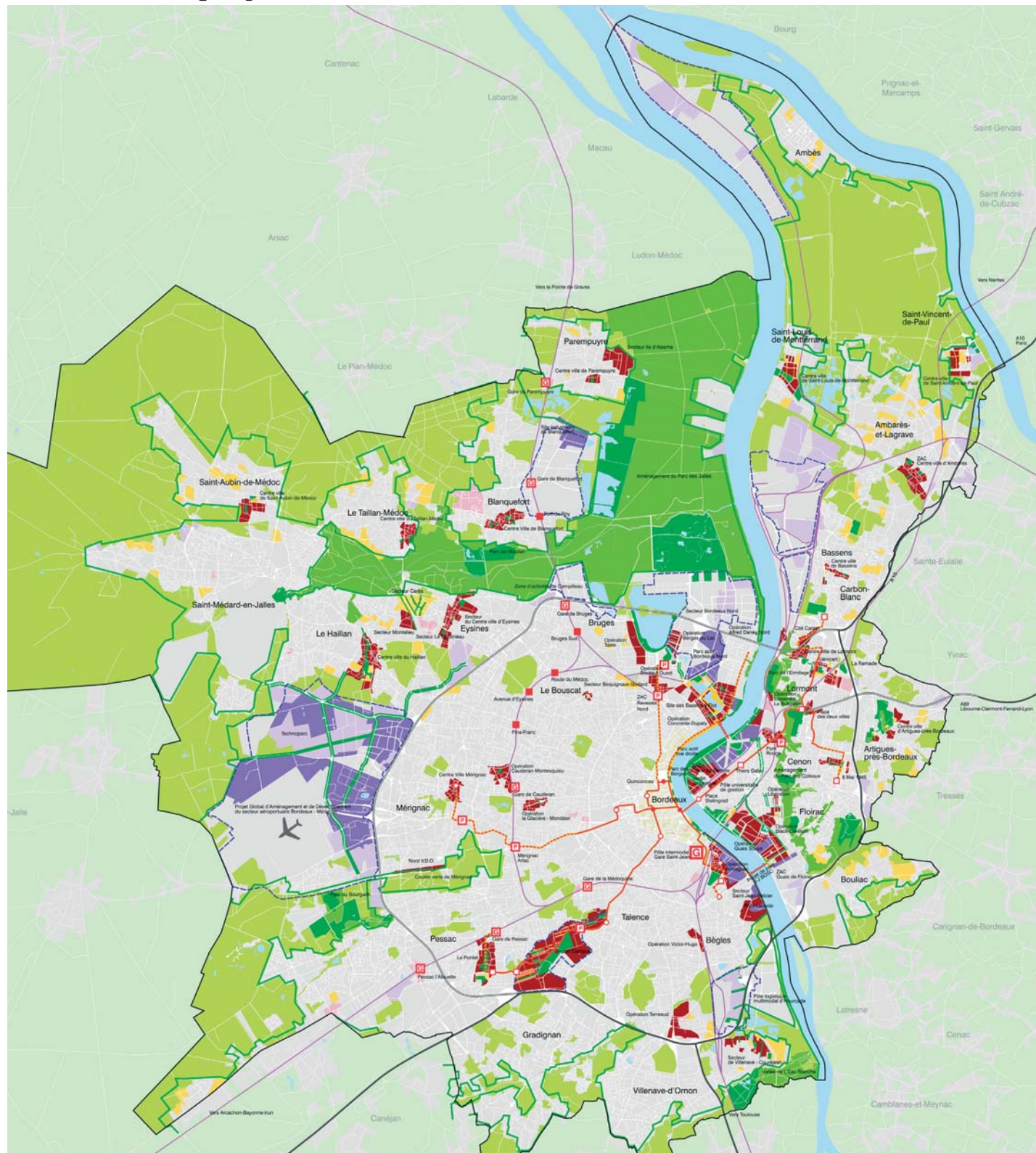
Les sites économiques majeurs

Site aéroportuaire
Site économique de Blanquefort
Site économique de Bordeaux Nord
Plateforme logistique Hourcade

Les parcs d'agglomération

Parc des Jalles
Parc des Coteaux
Vallée de l'Eau Blanche
Le Bourgailh
Parc des Berges
Parc du Campus

Les sites de projets



- Zone urbaine multifonctionnelle
- Zone à urbaniser à vocation multifonctionnelle
- Zone d'activités économiques
- Zone à urbaniser à vocation économique
- Espace public majeur
- Espace vert, loisir ou sport
- Grands espaces naturels d'agglomération fixant les limites de la ville
- Périmètre d'attente de projet d'aménagement
- Site économique d'intérêt métropolitain
- Réhabilitation et mise en valeur du centre historique
- Lisière naturelle à composer

Le TCSP de la Communauté urbaine de Bordeaux

Projet de tramway 1^{er} et 2^e phase

Lieux d'intermodalité

- Station de correspondance
- Pôle d'échange tram / bus

Autres pôles d'échange

- Transport en commun urbain / VP
- Pôles intermodaux (train-tramway-bus)
- Arrêts ou gares existantes
- Futurs quartiers de gare

Franchissements urbains en projet et prévus à terme

Elargissement de la rocade à 2 x 3 voies, mise aux normes autoroutières RN 89

Le Plan local d'urbanisme : un projet urbain communautaire

Les territoires de la ville habitée



Le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux s'étend sur un site géographique remarquable, structuré par l'axe du fleuve, et possédant une grande diversité de paysages : grandes forêts sylvoles, zones humides le long du fleuve et des jalles, vignes, espaces agricoles, coteaux de la rive droite.

Le tissu urbain s'est développé au sein de ces grands ensembles paysagers, autour du centre historique et des bourgs périphériques, occupant l'espace progressivement, avec une nette accélération au cours des dernières décennies.

Il en résulte, aujourd'hui, une grande diversité de choix dans les types d'habitats existants, qui, au gré du développement de l'agglomération bordelaise, accompagnent les différentes manières contemporaines de vivre. On peut schématiquement les associer à quatre grands territoires radioconcentriques qui se distinguent à la fois par leur morphologie, leur dynamique urbaine, leur occupation :

- le site central,
- les territoires des quartiers,
- les territoires périphériques,
- les territoires périurbains.

Cette diversité des territoires offre aux habitants de l'agglomération un cadre de vie permettant de répondre aux aspirations de chacun. Les objectifs retenus à l'occasion du PLU visent, dans ce contexte, à assurer le développement des territoires respectant la qualité de vie dans tous les quartiers.

Sur le site central, l'approche réglementaire s'attache à accompagner l'évolution du site central en favorisant une urbanisation plus compacte et des formes urbaines répondant aux aspirations contemporaines dans le respect des tissus (trames parcellaires, présence du végétal) et de la qualité de l'habitat.

Sur le territoire des quartiers à dominante de maisons de ville et d'échoppes, il s'agit de promouvoir des opérations assez compactes organisées sur un parcellaire de petite taille.

Dans les territoires périphériques, l'enjeu est d'organiser l'urbanisation sous une forme plus continue et plus compacte, dans le respect des paysages.

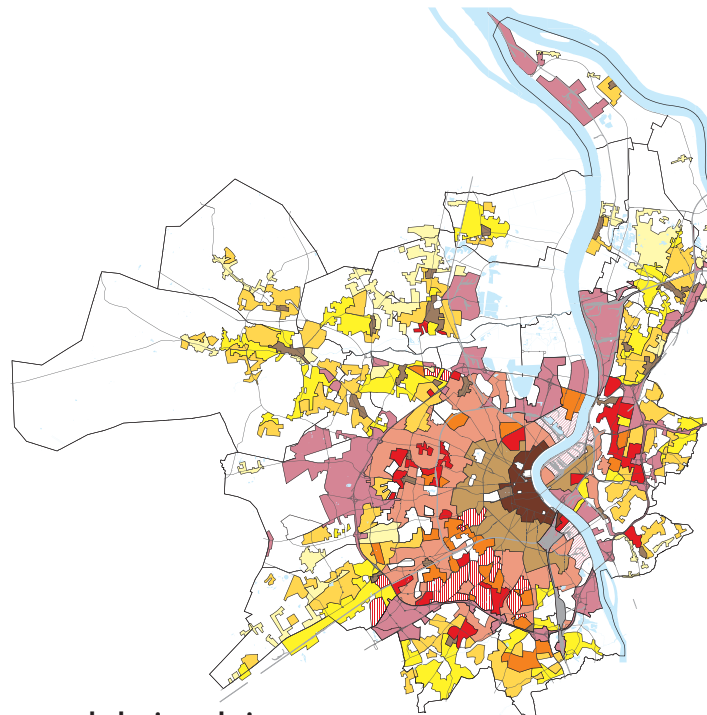
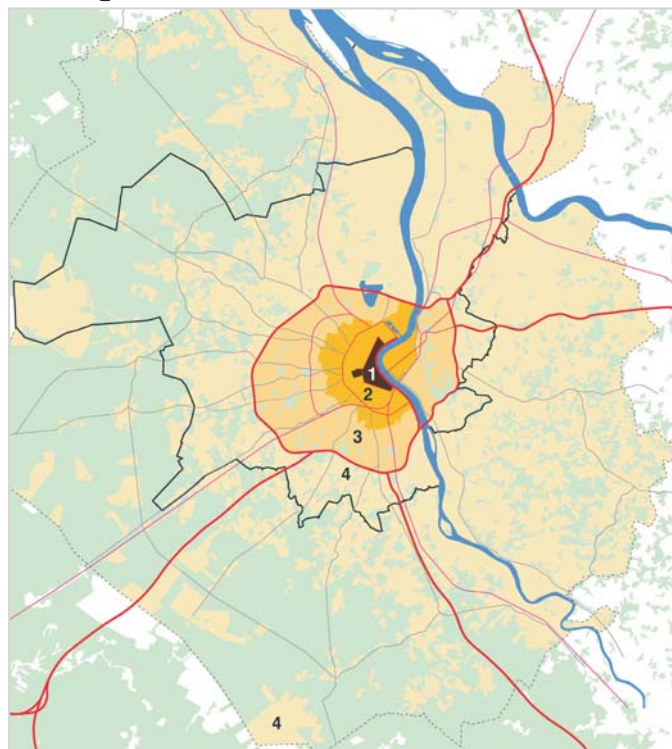
Dans les tissus périurbains, la nouvelle base réglementaire permet une meilleure gestion en prenant en compte notamment les besoins en matière d'extension de l'habitat existant.

Sur cette base, l'analyse de la ville a permis d'identifier, à l'échelle de l'agglomération, des typologies bâties actuelles pour révéler progressivement les grands principes du nouveau règlement du PLU.

Documents de référence

PLU - Diagnostic communautaire
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

Les quatre territoires de la ville habitée



Les morphologies urbaines

- Tissu historique dense
- Tissu à dominante d'échoppes et de maisons de ville
- Centralité
- Secteur d'habitat collectif
- Secteur de grands équipements
- Tissu mixte d'habitat pavillonnaire et collectif
- Maillage d'îlots pavillonnaires
- Poches de lotissements pavillonnaires
- Tissu pavillonnaire spontané
- Pavillonnaire diffus
- Zone d'activités économiques ou commerciales
- Tissu économique mutable



1. Le site central



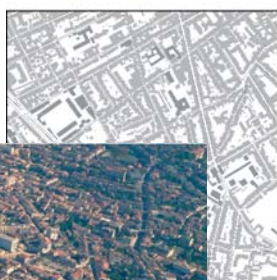
emprise de la voirie 19,4 %
emprise du bâti 60,2 %
espaces "libres" 20,4 %



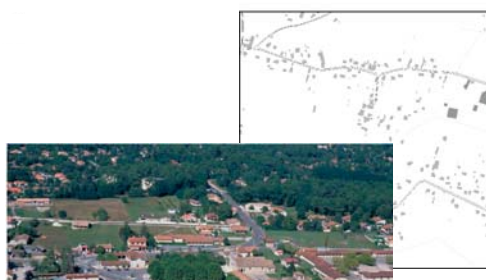
3. Les territoires péricentraux



emprise de la voirie 12,0 %
emprise du bâti 21,0 %
espaces "libres" 67,0 %



emprise de la voirie 12,5 %
emprise du bâti 46,5 %
espaces "libres" 41,0 %



emprise de la voirie 2,0 %
emprise du bâti 4,5 %
espaces "libres" 93,5 %



2. Les territoires des quartiers



4. Les territoires périurbains

Le plan local d'urbanisme : un document réglementaire

La délimitation des grandes catégories de zones [U] [AU] [A] [N]

La définition et la répartition spatiale de ces quatre grands types de zonage est issue de l'interface entre les projets de territoires des 27 communes de la CUB, de la déclinaison du plan régulateur et des options retenues par le Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise.

Ces documents de référence ont donc inspiré les grands principes du zonage du PLU communautaire et un certain nombre de choix stratégiques :

- **des règles morphologiques mieux adaptées au contexte**, reflet à la fois de la diversité des territoires urbanisés et des formes d'occupation ;
- **le respect de la ville constituée** en distinguant d'une part les quartiers à préserver et à valoriser compte tenu de leur unité morphologique et de leurs évolutions modérées et, d'autre part, des secteurs de développement plus importants qui nécessitent une nouvelle base réglementaire ;
- **le rapport entre la forme bâtie, l'espace public et le grand paysage** en proposant de structurer le paysage urbain autour des vides pour une meilleure lisibilité de la ville.

Sur cette base, les grands équilibres du zonage du PLU ont été établis.

Le territoire intra-rocade et les polarités périphériques sont confirmés comme des espaces urbains majeurs (zones U). Ils déterminent un processus d'urbanisation qui limite strictement l'étalement urbain périphérique (circonscrit dans les zones AU) tout en offrant de réelles possibilités de renouvellement urbain. Au-delà de la rocade, l'équilibre entre les zones urbanisées et le reste du territoire communautaire est assuré par un espace rural constitué notamment des territoires affectés aux activités agricoles et forestières et qu'il convient de préserver au même titre que les espaces naturels qui complètent cette typologie (zones N et A).

Au regard de cette répartition, l'espace communautaire apparaît équilibré car il se partage équitablement en deux blocs complémentaires constitués par les zones urbaines et à urbaniser d'une part et les zones naturelles et agricoles d'autre part.

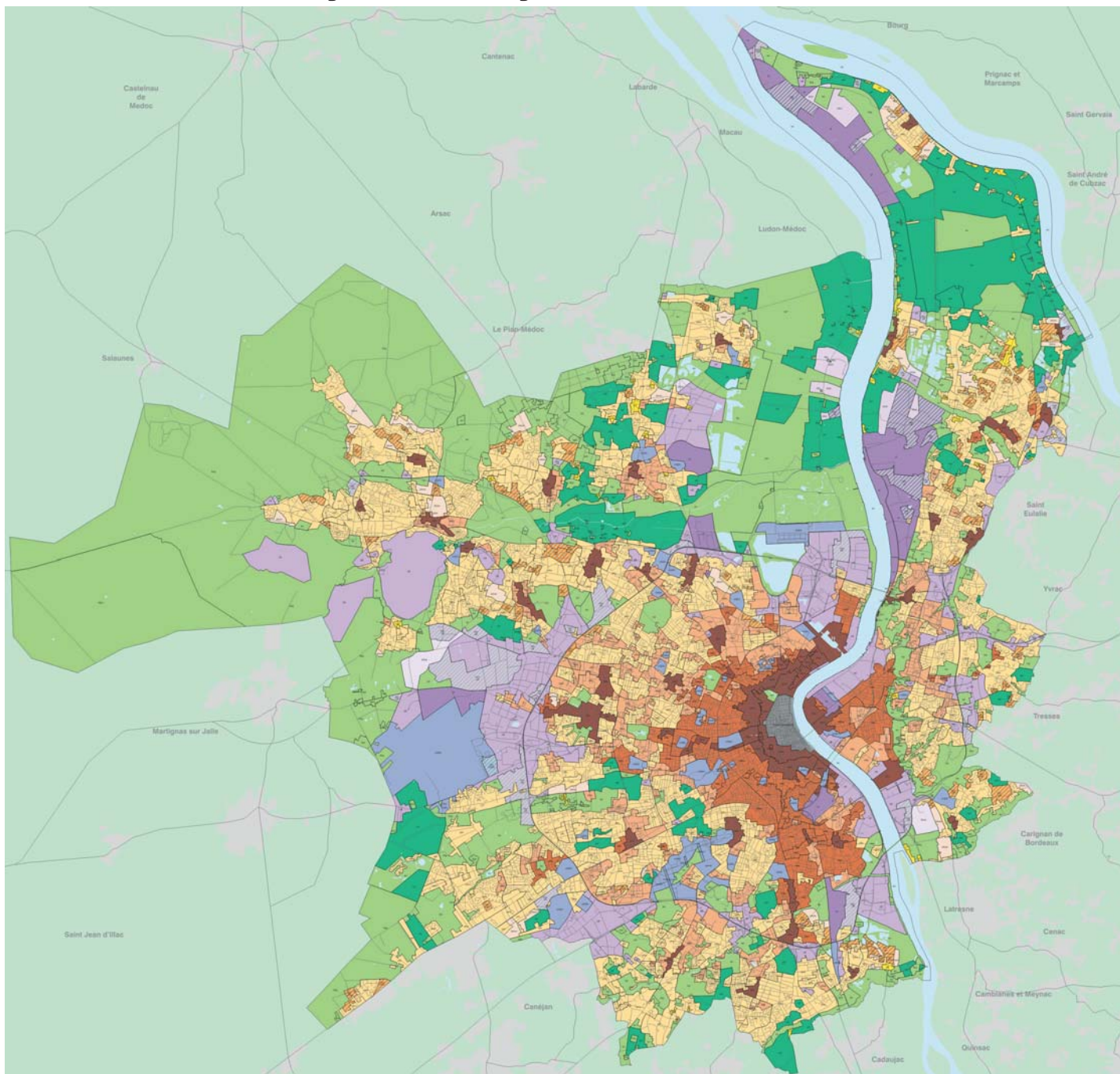
Si l'identification des différents secteurs urbains s'appuie essentiellement sur des critères morphologiques, les grands principes du zonage U veillent ainsi à intégrer les composantes variées qui caractérisent les fonctions urbaines. À l'exception des secteurs d'activités économiques et des grands équipements communautaires (aéroport, hôpital, etc.), la zone U du PLU apparaît comme « multifonctionnelle », à l'instar de celle affichée dans le Schéma directeur. Ces fonctions résidentielles dans un contexte de mixité sociale privilégient une diversification économique, commerciale et culturelle, notamment grâce à une meilleure desserte en transports et une offre mieux répartie en équipements et en pôles d'emplois.

Cette multifonctionnalité affirmée de l'espace urbain s'inscrit aussi dans un contexte de préservation du cadre de vie et des ressources naturelles de l'agglomération. Ainsi, la promotion d'un tissu urbain privilégiant des valeurs de proximité et d'accessibilité en mixant les fonctions (habiter, travailler, acheter, se divertir, circuler) va dans le sens d'une rationalisation des déplacements et d'une urbanisation contenue et respectueuse des espaces naturels et périurbains. En complément, les espaces naturels identifiés dans le PLU illustrent cette prise en compte d'un cadre de vie appréhendé dans sa globalité : espaces verts, paysages, écosystèmes, éléments patrimoniaux.

Documents de référence

PLU - La synthèse du zonage
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

La délimitation des grandes catégories de zones



Version approuvée du PLU du juillet 2006

Légende

UC	Zone urbaine de centralité	1AU/u...	Secteur multifonctionnel à urbaniser sous condition
UM	Zone urbaine de tissu continu médian	1AU/ue	Secteur économique à urbaniser sous condition
UD	Zone urbaine de tissu diversifié	1AU/ui	Secteur industriel à urbaniser sous condition
UP	Zone urbaine pavillonnaire	1AU/uges	Secteur de grands équipements et services urbains à urbaniser sous condition
UH	Zone urbaine de hameaux		
UE	Zone urbaine d'activités économiques diversifiées	2AUm	Secteur multifonctionnel à urbaniser à long terme
UI	Zone urbaine d'industries lourdes, d'activités portuaires, ferroviaires et logistiques	2AUe	Secteur économique à urbaniser à long terme
UGES	Zone urbaine de grands équipements et services urbains	2AUi	Secteur industriel à urbaniser à long terme
A	Zone agricole	PSMV	Secteur sauvegardé
N	Zone naturelle		



Disposant d'un cadre précis quant à ses stratégies de développement, la Communauté urbaine est en mesure d'impulser et d'agir, avec l'appui des communes et des autres collectivités, dans une vraie logique opérationnelle rendue possible par les compétences qui lui reviennent.

Ce chapitre expose l'essentiel des grands projets transversaux portés par la Communauté urbaine qui agit soit comme levier principal, en tant que maître d'ouvrage, soit comme cofinanceur et comme animateur :

- le tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux,
- les projets d'infrastructures,
- les projets d'espaces publics,
- les sites de grands projets urbains communautaires,
- les sites économiques,
- le Grand projet des villes Bassens - Cenon - Floirac - Lormont,
- les parcs d'agglomération.

Le tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux

La première et la deuxième phase du tramway

En décidant la réalisation d'un réseau de tramway capable à la fois de desservir la ville existante mais également de projeter la ville future, la Communauté urbaine de Bordeaux s'est engagée dans une profonde mutation qui concerne à la fois le fonctionnement de la ville, le paysage urbain et le renouvellement des quartiers.

Le tramway de la Communauté urbaine, nouveau mode de transport, est devenu également un outil d'aménagement urbain, par sa capacité à rénover l'espace public et à dynamiser le renouvellement urbain sur les territoires desservis, par le biais d'actions publiques ou privées. L'achèvement de la deuxième phase du réseau demande aujourd'hui à se projeter dans les phases ultérieures, en intermodalité avec les autres systèmes de transports urbains (bus) mais aussi périurbains (TER, cars,...).



Bordeaux



Lormont

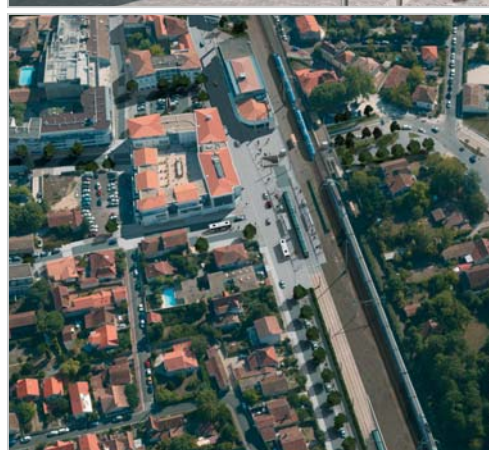
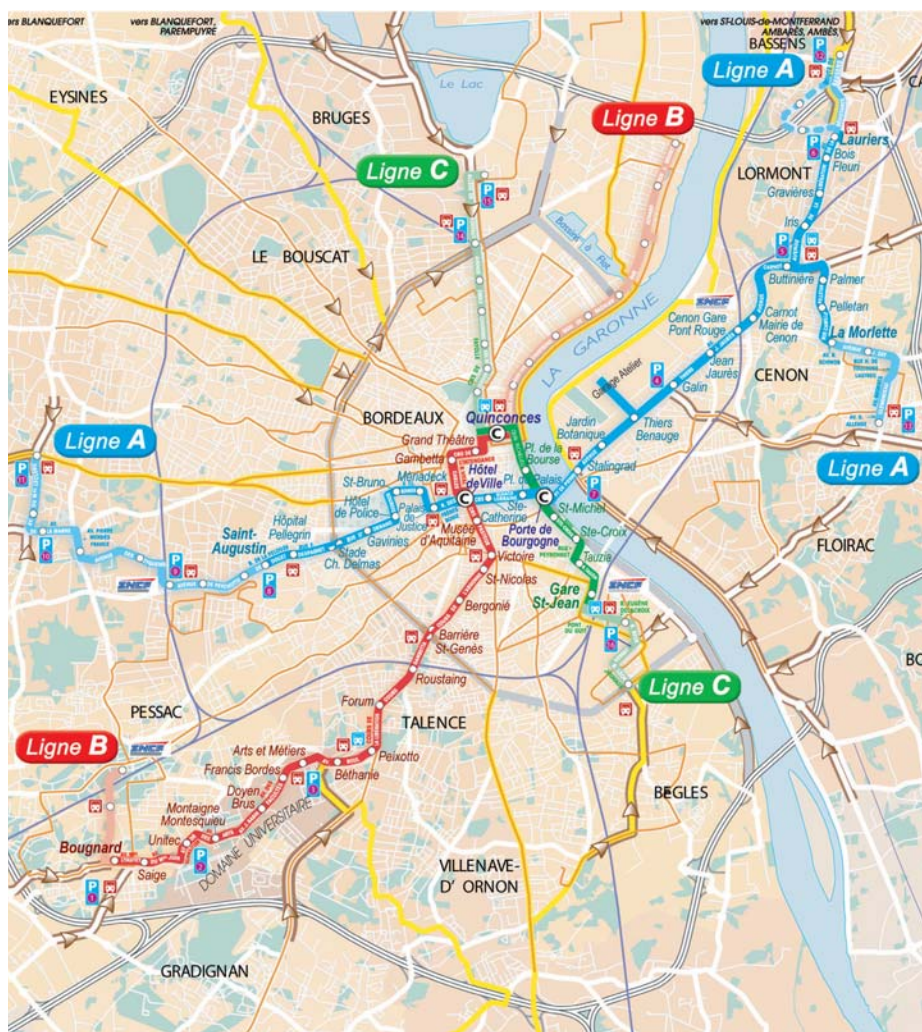


Talence

Documents de référence

Maître d'ouvrage : CUB - Mission Tramway
Maître d'œuvre : MSTRAM

Le tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux



Le tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux

L'évolution d'une troisième phase

d'un transport collectif en site propre et l'intermodalité

Le système de transport de l'agglomération bordelaise, actuellement à l'étude, vise à l'amélioration de l'offre ferroviaire sur la voie ferrée de ceinture et la ligne du Médoc, en cohérence avec les hypothèses de développement du réseau de transport urbain de la CUB.

Dans le cadre de cette démarche, il est proposé la constitution ou la restructuration de plusieurs sites à fort potentiel pour constituer de futurs quartiers de gare, porteurs de développement urbain.

L'état actuel des réflexions met en évidence la nécessité de restructurer et de densifier les tissus urbains autour de certains sites ferroviaires existants tels que la gare de Blanquefort, Blanquefort Port du Roy, Mérignac Arlac, Cenon Pont Rouge, l'arrêt de Bruges, la gare de la Médoquine et la gare de Caudéran. Autour de la gare Saint-Louis et de la gare de Pessac, cette restructuration pourra prendre une autre dimension puisqu'elle s'appuiera sur l'arrivée du tramway dès 2007.

De la même manière, le site de Mérignac Arlac sera développé dans l'optique de la constitution d'une véritable centralité autour du pôle intermodal.

Enfin, les sites potentiels de Blanquefort Port du Roy, Bruges Sud, Route du Médoc, avenue d'Eysines ou Pins Francs et Xavier Arnoz présentent des qualités urbaines intéressantes qui pourraient justifier, à terme, de la création d'un arrêt ferroviaire et de l'organisation d'un pôle intermodal.



Gare de Pessac



Gare Saint-Louis



Gare de Caudéran

Documents de référence

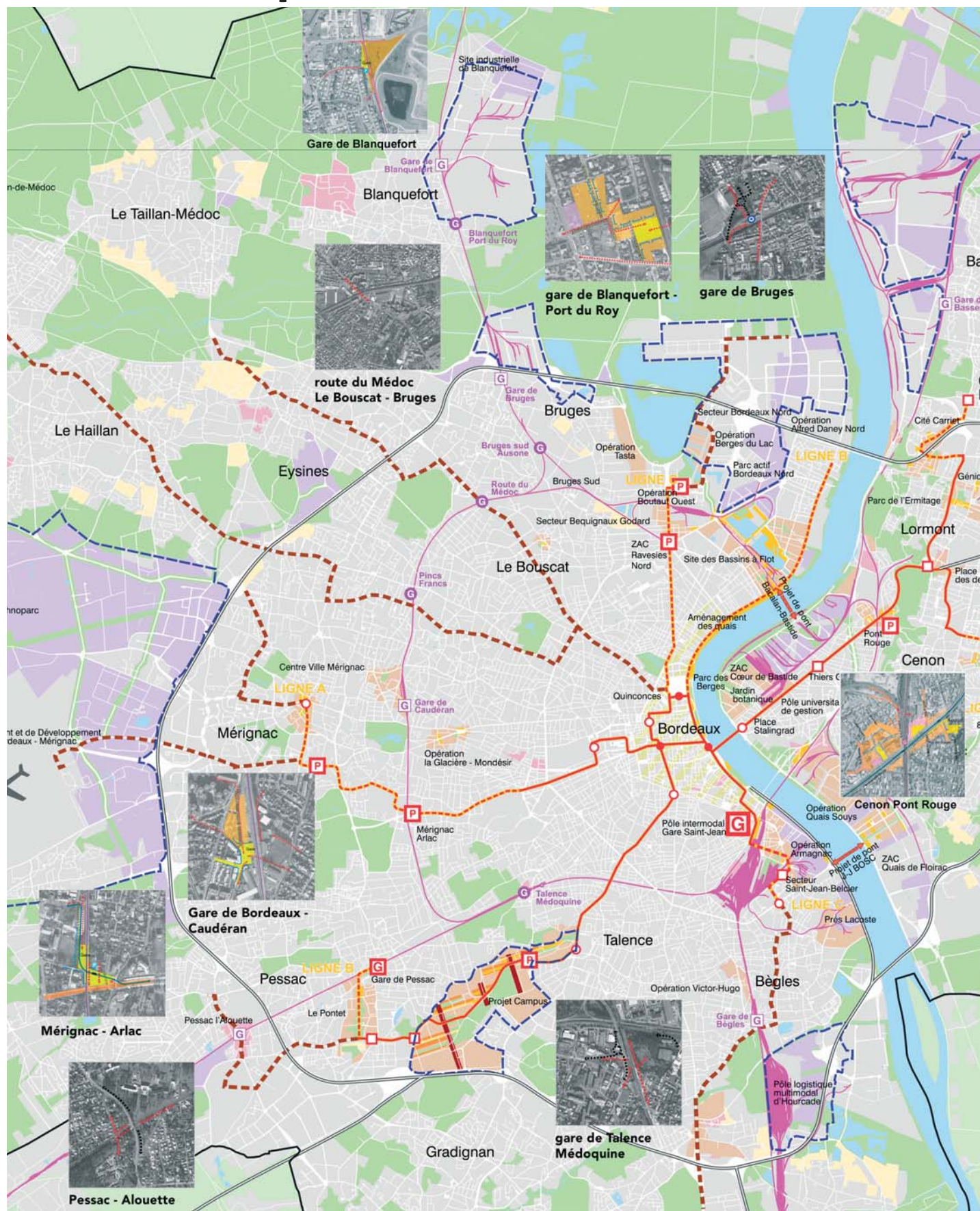
PLU - Orientations d'aménagement - Sites de projets C34

Maître d'ouvrage : CUB - Mission tramway

Maître d'œuvre : MSTRAM

Janvier 2005

L'évolution TSCP 3^e phase et l'intermodalité



Traitement des espaces publics

- ■ ■ Création de liaison principale
- ■ ■ Requalification de voies
- ■ ■ Espace à dominante piéton
- ■ ■ Réserve de cheminement piéton / 2 roues
- ■ ■ Arbres ou boisement à créer

Principales affectations à conforter ou à créer

- Dominante habitat
- Dominante activités tertiaires
- Zone urbaine multifonctionnelle
- Zone à urbaniser à vocation multifonctionnelle
- Zone d'activités économiques
- Espace public majeur
- Espace vert, loisir ou sport
- Périmètre d'attente de projet d'aménagement
- Site économique d'intérêt métropolitain
- Réhabilitation et mise en valeur du centre historique

Le TSCP de la Communauté urbaine de Bordeaux

- ■ ■ Projet de tramway 1^{er} et 2^e phase
- ■ ■ Lieux d'intermodalité
- ■ ■ Station de correspondance
- ■ ■ Pôle d'échange tram / bus

Autres pôles d'échange

- ■ ■ Transport en commun urbain / VP
- ■ ■ Pôles intermodaux (train-tramway-bus)
- ■ ■ Arrêts ou gares existantes
- ■ ■ Futurs quartiers de gare

- ■ ■ Arrêts ou gares existantes

- ■ ■ Arrêts ou gares nouvelles à l'étude

- ■ ■ Ligne ferrée

- ■ ■ Tracés à étudier en mode TSCP intégral

Le tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux

Un ambitieux programme d'aménagements urbains autour du réseau de tramway

L'organisation des déplacements constitue un élément essentiel dans l'aménagement de l'agglomération.

Dès sa conception, le tramway a été imaginé comme l'un des éléments moteurs d'une nouvelle politique urbaine, pour sa capacité à transformer et à mieux structurer les quartiers parcourus par la ligne de transport. En tissant autour du réseau une ville plus compacte, mieux équipée, fondée sur la proximité des espaces résidentiels et des services, la Communauté urbaine de Bordeaux veut tendre vers un modèle d'évolution de la ville plus performant et plus adapté à la vie urbaine contemporaine.

Cette initiative a coïncidé avec la remise en question en profondeur du rôle et de l'usage des espaces publics de l'agglomération. En tant que lieux porteurs d'un sentiment d'appartenance collective à la ville, les espaces publics font aujourd'hui l'objet d'une attention particulière. Un important programme de requalification des espaces publics est engagé et concrétise, avec l'accès pour tous à la mobilité dans de bonnes conditions de confort, l'un des axes majeurs des ambitions communautaires :

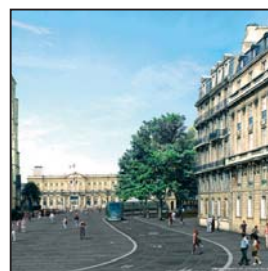
- partager plus équitablement les espaces au profit des circulations douces et des transports en commun ;
- reconquérir les lieux publics du site central pour offrir des conditions de vie individuelles et collectives attrayantes ;
- revaloriser le patrimoine architectural et urbain qui contribue au rayonnement métropolitain ;
- constituer l'opportunité pour la ville périphérique de consolider ou de créer des lieux porteurs d'animation et d'échanges, capables d'agréger dans le futur les différentes composantes de centralités urbaines.



Avenue Thiers



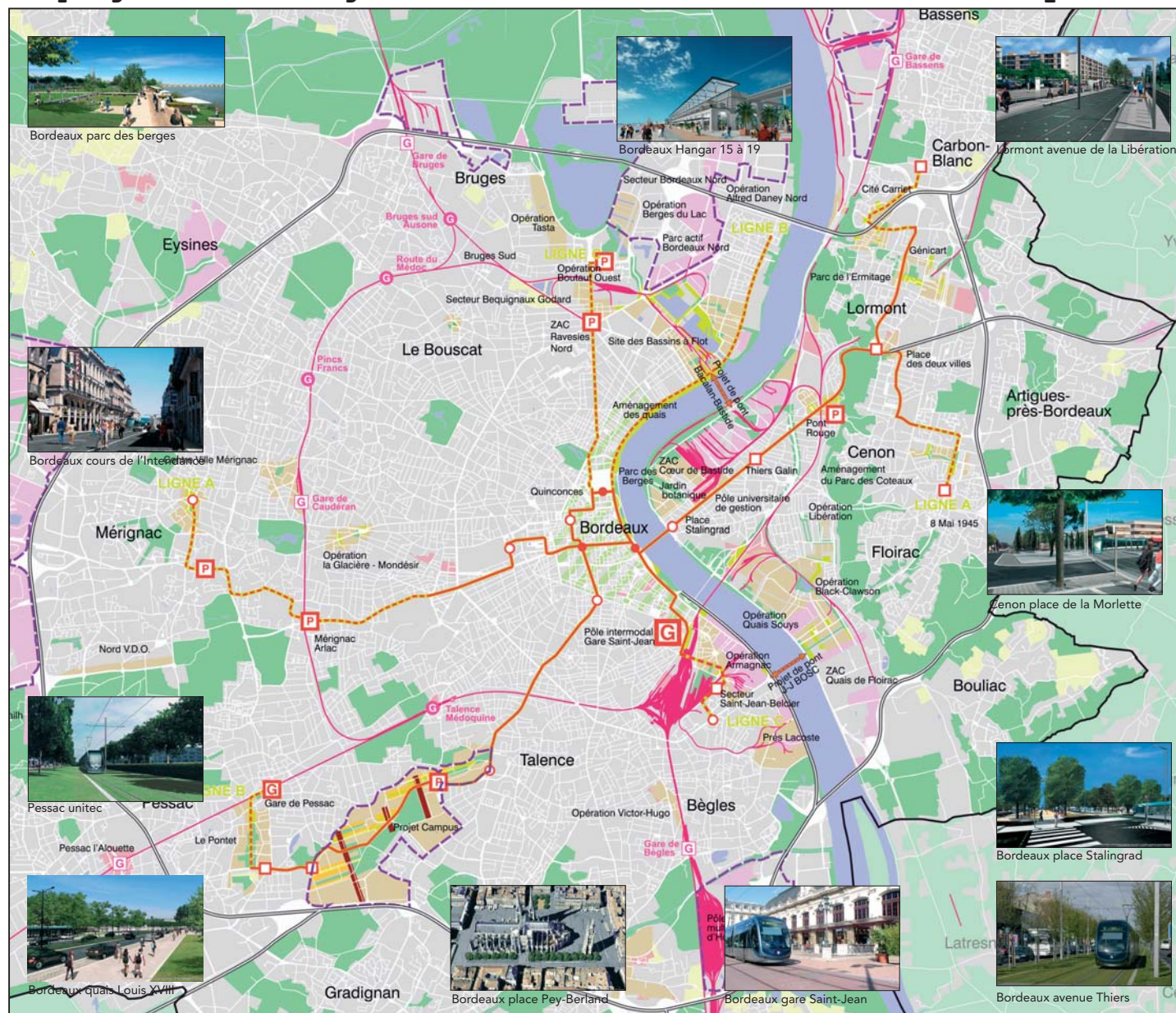
Rive droite



Bordeaux Pey-Berland

Documents de référence
Maître d'ouvrage : CUB

Le programme d'aménagements urbains autour du réseau de tramway



Principales affectations à conforter

-  Zone urbaine multifonctionnelle
-  Zone à urbaniser à vocation multifonctionnelle
-  Zone d'activités économiques
-  Espace public majeur
-  Espace vert, loisir ou sport
-  Périmètre d'attente de projet d'aménagement
-  Site économique d'intérêt métropolitain
-  Réhabilitation et mise en valeur du centre historique

Le TCSP de la Communauté urbaine de Bordeaux

-
- Projet de tramway 1^{er} et 2^e phase**

Lieux d'intermodalité

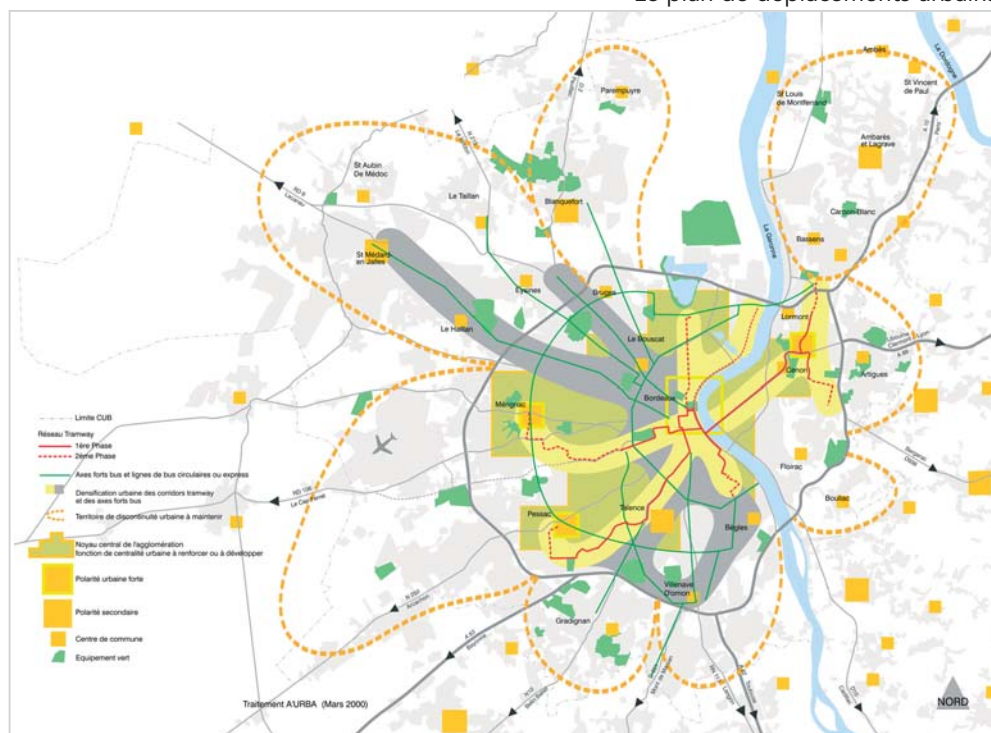
- Station de correspondance
- Pôle d'échange tram / bus

Autres pôles d'échange

-  Transport en commun urbain / VP
-  Pôles intermodaux (train-tramway-bus)
-  Arrêts ou gares existantes
-  Futurs quartiers de gare
-  Arrêts ou gares existantes
-  Arrêts ou gares nouvelles à l'étude

◀▶▶▶▶▶▶▶ Franchissements urbains en projet et prévus à terme

Le plan de déplacements urbains



Les projets d'infrastructures



Il est essentiel d'assurer une meilleure accessibilité aux sites centraux et fonctionnels de la capitale régionale (port, aéroport, gare TGV, sites universitaires et hospitaliers, sites touristiques), afin d'améliorer la qualité et le niveau des services rendus à la population de l'agglomération et des acteurs économiques.

Plusieurs chantiers d'infrastructures de communication, dont la programmation est inscrite dans le Contrat d'agglomération de Bordeaux métropole, assureront à terme son intégration dans les grands courants d'échanges nationaux et européens.

D'importants travaux ont été engagés ou sont projetés :

- un franchissement de la Garonne, en aval du pont d'Aquitaine, avec une liaison de contournement autoroutier de l'agglomération ;
- un pont à travée mobile Bacalan-Bastide, reliant la rive droite et la rive gauche au droit du cours Lucien Faure ;
- des travaux importants sur le complexe ferroviaire de Bordeaux rive droite, assurant la suppression du « bouchon ferroviaire », préalable indispensable à toute augmentation du trafic.

Les projets d'infrastructures

Le pont mobile Bacalan-Bastide

Le Schéma directeur des déplacements communautaires de 1996 et le Plan de déplacements urbains de la Communauté urbaine de Bordeaux ont pris en compte la nécessité de réaliser un franchissement de la Garonne au droit du cours Lucien Faure afin de répondre notamment aux objectifs suivants :

- relier la rive gauche aux quartiers en développement de la rive droite ;
- assurer la continuité de la ceinture des boulevards ;
- délester les quais rive droite et rive gauche du trafic poids lourds de transit ;
- faire face aux réductions de capacité du réseau de voirie existant suite à la mise en service du tramway, notamment sur le pont de Pierre et sur les quais rive gauche ;
- soulager et sécuriser le pont d'Aquitaine en offrant un itinéraire d'évitement.

La Communauté urbaine de Bordeaux a, en ce sens, décidé la réalisation d'un pont mobile à travée levante qui dégagera, sur une passe navigable d'une centaine de mètres :

- en position levée, le même tirant d'air que le pont d'Aquitaine ;
- en position baissée, le même tirant d'air que le pont de Pierre.

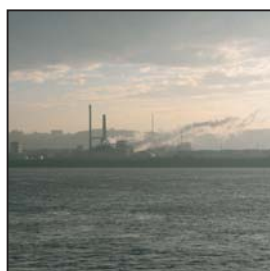
Il sera dimensionné pour permettre le passage :

- de la circulation automobile (y compris les poids lourds) sur 2 x 2 voies ;
- d'un transport en commun en site propre (bus ou tramway) sur 2 voies ;
- des deux roues sur une piste cyclable de chaque côté ;
- des piétons sur un trottoir de chaque côté (situé à l'extérieur).

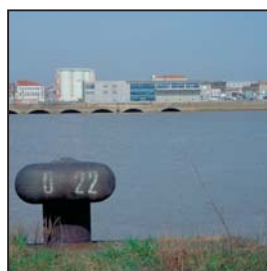
Toutes ces fonctionnalités concourent à donner à l'ouvrage des caractéristiques exceptionnelles :

- travée levante d'une portée de 110 mètres environ et d'un poids de 1 800 tonnes environ ;
- hauteur de levage de 55 mètres environ.

Compte tenu des caractéristiques exceptionnelles du pont et des difficultés techniques particulières liées aux mécanismes de levage, il est apparu nécessaire d'engager une procédure d'appel d'offres conception-réalisation qui a permis de retenir le groupe chargé de concevoir et de réaliser l'ouvrage.



Rive droite



Cap Sciences



Rive droite

Documents de référence

Maître d'ouvrage : CUB

Localisation



Le plan de déplacements urbains



Les grandes composantes de l'aménagement du pont Bacalan - Bastide :

Les différents éléments de la structure :

- Une travée levante en caisson métallique profilé de 2600 tonnes, de 120 mètres de longueur et 45 mètres de largeur
- Implantées dans le lit du fleuve, 4 tours de 81 mètres de hauteur reposant sur des embases oblongues de 44 mètres de long, 18 mètres de large, 18 mètres de haut, et protégées par 4 gabions de défense en béton armé de 18 mètres de diamètre cloués au sol. Pieux en béton armé de 1,60m de diamètre et 20 mètres de profondeur pour stabiliser gabions de défense et embases des tours.
- Les travées d'accès en ossature mixte acier-béton

Fonctionnement

- Un contrepoids de 600 tonnes et des poulies de levage dans chacune des tours
- En cas de panne, la travée levante doit pouvoir redescendre par son seul poids
- En cas de choc extrême, les gabions de défense peuvent être endommagés sans que l'ouvrage ne bouge.

Le procédé de fabrication

Gabions de défense et partie inférieure des embases des tours préfabriqués en cale sèche et amenés à leur position définitive par flottage.

Le groupement concepteur/constructeur lauréat

Le groupement concepteur-constructeur, dont le mandataire est GTM Génie Civil et Services, comprend VINCI Construction Grands Projets et CIMOLAÏ (structure métallique) pour la construction, et Jean Muller International groupe Egis, Michel Virlogeux Ingénieur Consultant, le cabinet Architecture et ouvrages d'art Charles et Thomas Lavigne, et le bureau d'études Hardesty et Hanover, pour la conception du projet.

Etat du projet : en projet

Début des études : fin 2006, pour une durée de 18 mois

Livraison prévue : à l'issue de 36 mois de travaux



© Thomas Lavigne et Christophe Chéron - Architectes

Les projets d'infrastructures

Le complexe ferroviaire

Compte tenu de la saturation du trafic ferroviaire combinant les flux des lignes à très grande vitesse, les lignes nationales, les lignes TER et le fret, sur la rive droite, un projet de traitement du complexe ferroviaire rive droite est en cours.

La résorption du « bouchon ferroviaire » passe par un ensemble d'aménagements ferroviaires qui vont profondément affecter le territoire de la rive droite.

Pour satisfaire un trafic en croissance constante, Réseau Ferré de France, avec l'État, la Région, le Conseil général de la Gironde et la CUB, a engagé un programme de modernisation et de développement du réseau ferré, avec :

- la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Garonne à 4 voies remplaçant la « passerelle » ferroviaire actuelle ;
- l'élargissement du faisceau avec la mise à 4 voies de la section comprise entre Cenon et la gare Saint-Jean ;
- la création d'une halte intermodale sur le site de Cenon Pont-Rouge, à proximité de la nouvelle station de tramway, assurant une correspondance directe avec le tramway ; une réflexion est engagée pour définir le projet d'aménagement Cenon Pont-Rouge et préciser les objectifs fonctionnels à retenir à l'horizon du doublement du faisceau ferroviaire ;
- la construction d'un ouvrage de franchissement de 4 voies à la Benaugue pour l'amélioration des liaisons urbaines ;
- le remaniement des voies, rallongement des quais et création de voies pour le TER afin d'augmenter la capacité d'accueil des trains en gare Saint-Jean.



La passerelle ferroviaire



La gare de la Benaugue

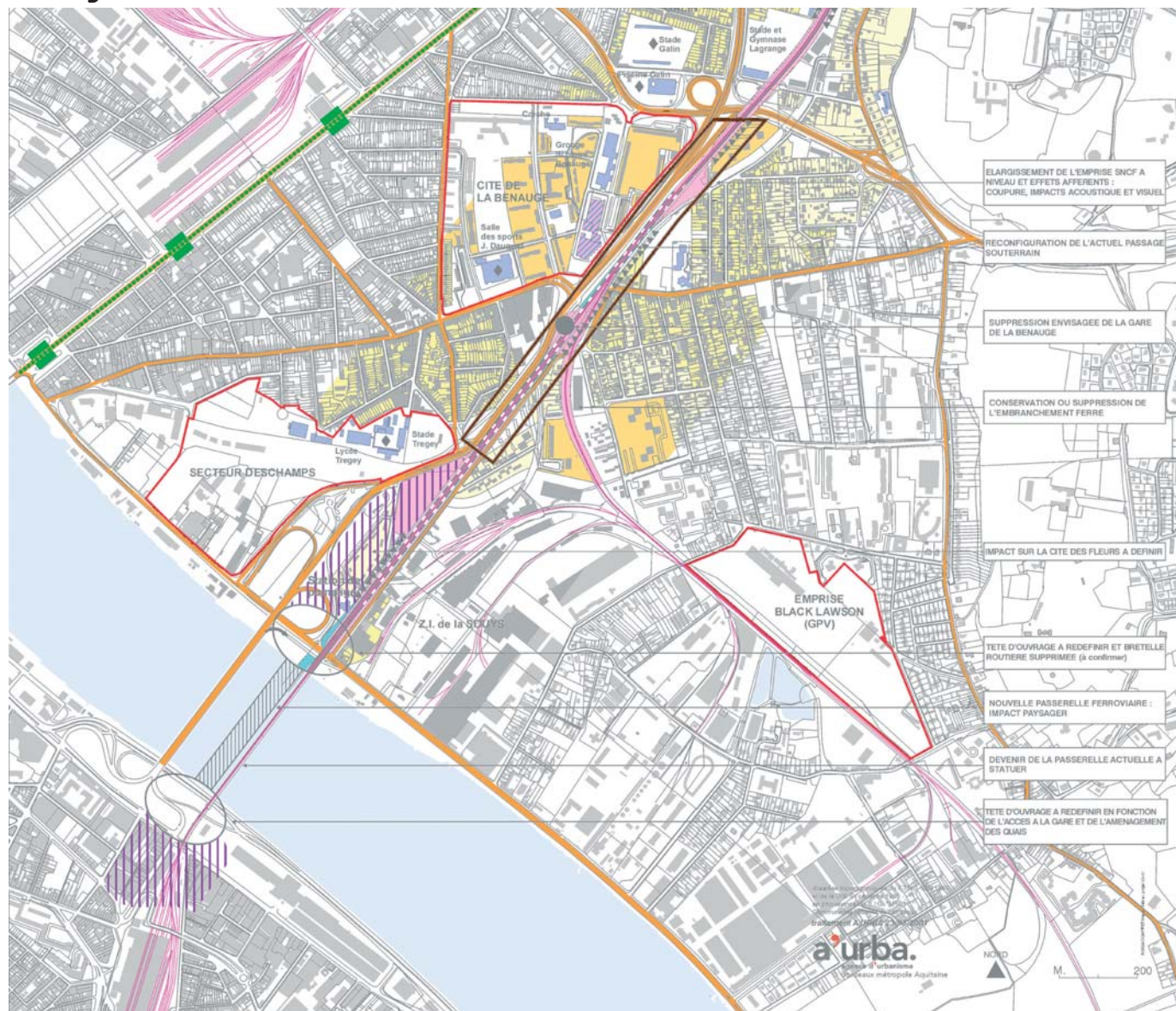


Le secteur Joliot Curie

Documents de référence

Étude bouchon ferroviaire
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
2000

Élargissement du faisceau ferroviaire



Les grandes composantes de l'aménagement du pont ferroviaire

Enjambant la Garonne sur une longueur de 700m (y compris les viaducs d'accès prévus de chaque côté) et une largeur de 24m, le nouvel ouvrage sera opérationnel, d'abord sur deux voies, en mai 2008, puis dans sa totalité, c'est-à-dire sur 4 voies, début 2010, une fois l'actuelle passerelle Eiffel déposée.

Etat du projet : en cours

Début du chantier : 2006

Fin du chantier : 2010

Date d'inauguration : 2008

Nature du programme : Construction

Financements : Europe, Etat, Région, conseil général, CUB

Maîtrise d'ouvrage : RFF



Les projets d'infrastructures

Le contournement autoroutier de Bordeaux

L'année 2005 constitue la période de réalisation des études préliminaires dont l'objectif est de préparer un dossier de concertation, ainsi qu'un bilan de concertation qui permettent à la fin de l'année de définir un fuseau de 1 000 mètres de large. Au sein de ce dernier, seront étudiées plusieurs bandes de 300 mètres. C'est dans le fuseau définitif de 300 mètres que le contournement autoroutier sera réalisé.

Plusieurs réflexions sont lancées. Elles aideront à répondre aux questions suivantes :

- quel système d'échanges prévoir tant du point de vue du nombre de points d'échanges, que la desserte ou non de la presqu'île d'Ambès ?
- Où franchir la zone de l'estuaire ?
- Comment anticiper sur les risques d'étalement urbain en proposant les outils adaptés à la construction par les collectivités locales d'un projet territorial adapté ?
- Quelle est la faisabilité d'un jumelage du contournement autoroutier par un contournement ferroviaire ?
- Quels milieux naturels et humains préserver ?



Martignas



Saint-Jean-d'Ilac

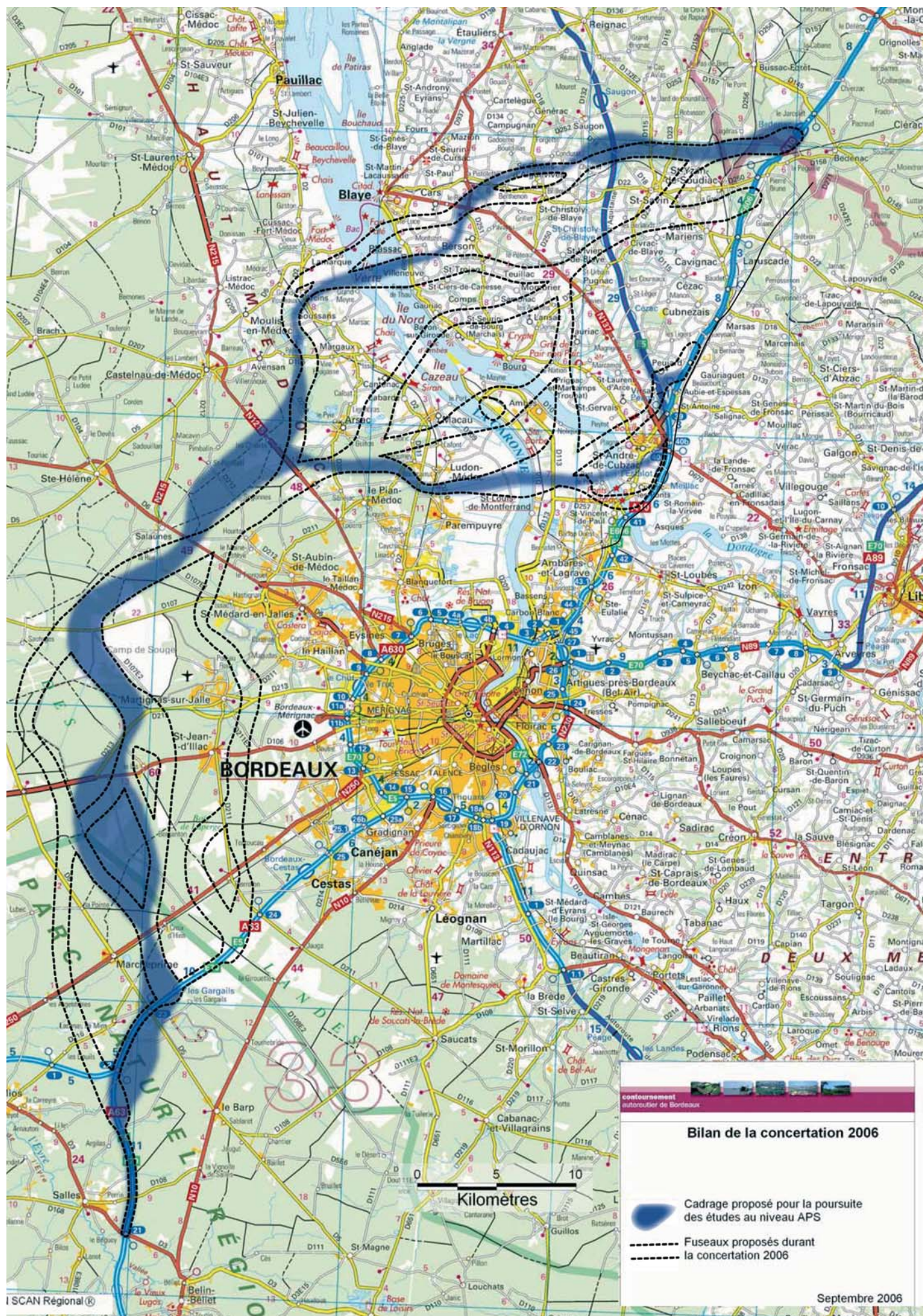


Saint-Aubin-du-Médoc

Documents de référence

Contournement autoroutier de Bordeaux
Maître d'ouvrage : Direction régionale de l'Équipement
Maître d'œuvre : a'urba
En cours

Contournement autoroutier de Bordeaux



L'aménagement des espaces publics

Le regain d'intérêt pour le tramway contribue très largement à enrichir la réflexion sur le rôle de l'automobile dans la ville, et pose le problème stratégique de l'intermodalité : tram-piéton, tram-bus, tram-train, tram-voiture, et même depuis peu tram-vélo. Plus que n'importe quel autre mode de transport, il amène à réinterroger la place des modes de transport individuel : auto, vélo, marche à pied dans l'espace public, et à prendre en compte le problème du stationnement.

Le projet de tramway permet de s'interroger sur l'évolution souhaitable de l'agglomération à long terme et de savoir si le tout automobile doit perdurer, appauvrissant le cœur de l'agglomération en détruisant peu à peu sa qualité urbaine remarquable. Ce projet a donc mis à plat la question du rôle de la voiture dans la ville et des modes de déplacements individuels dans l'agglomération ; il a conduit à une politique d'espaces publics ambitieuses et à des opérations emblématiques.

Une équipe de maîtrise d'œuvre indépendante est chargée de l'insertion urbaine du tramway et des concours sont systématiquement organisés pour choisir les concepteurs de toutes les opérations d'espaces publics et d'aménagement liées au tramway : des consultations ont été menées pour la place de la Victoire, remportée par Bernard Huet, la place Pey-Berland par le groupe King-Kong/Mangado, le cours du Chapeau-Rouge par Seura, le cours Victor-Hugo par Pédelaborde/Gouyou-Beauchamp. De même, comme les ateliers du tramway, chaque parking relais a fait l'objet d'un concours.

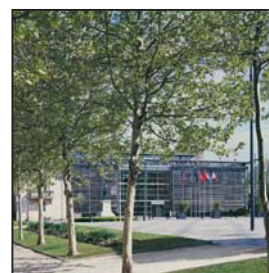
L'agence d'urbanisme initie dans ce contexte l'élaboration d'un guide d'aménagement des espaces publics du tramway et d'une charte du mobilier urbain.



Cours du Chapeau Rouge



Cenon

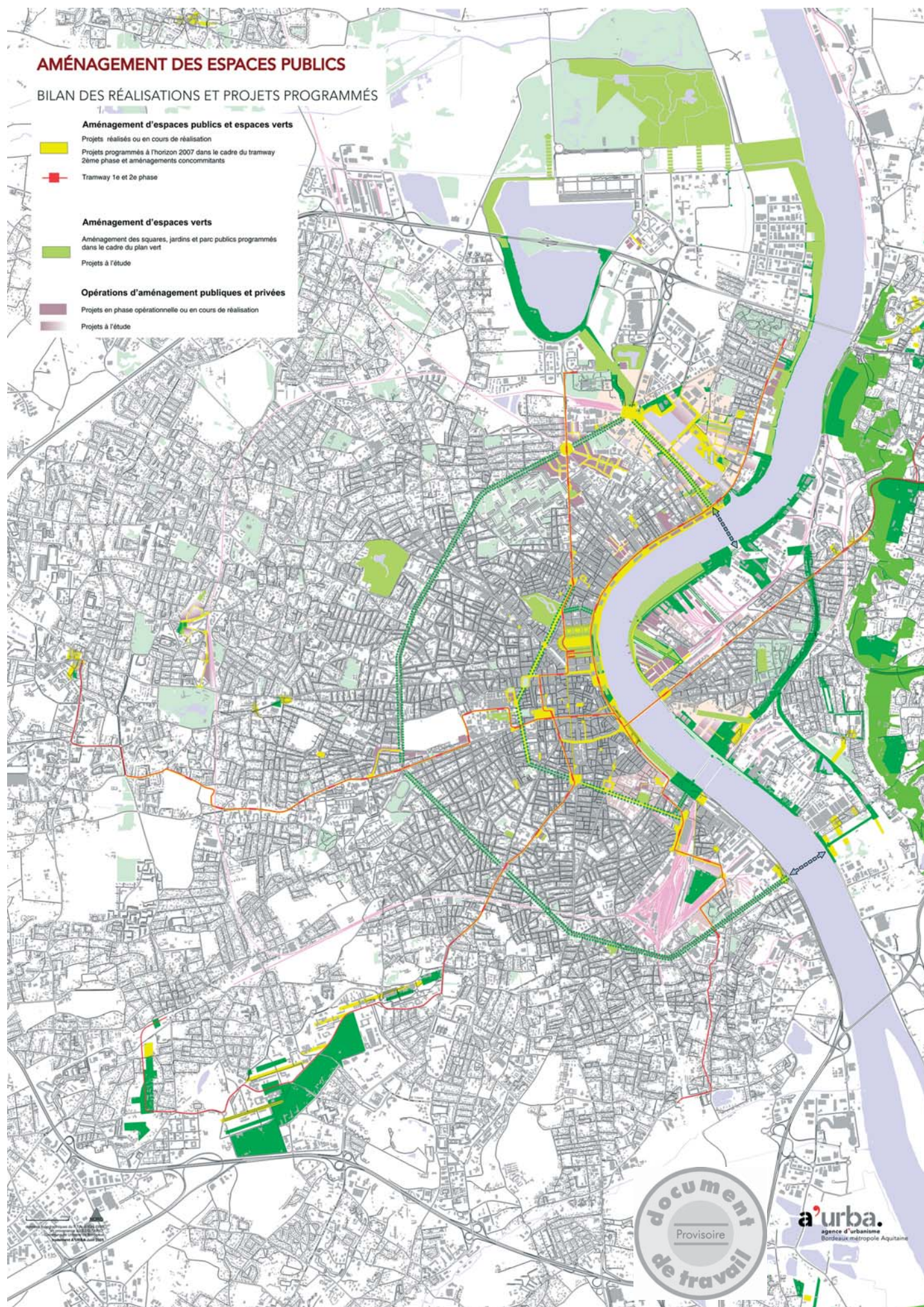


Bruges

Documents de référence

Guide des espaces publics
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba

Aménagement des espaces publics



Les sites de grands projets urbains



La collectivité communautaire a engagé, depuis 1995 de nombreux projets structurants qui concrétisent les choix politiques d'une vision nouvelle du développement urbain de son territoire au bénéfice de ses habitants et de ses acteurs économiques.

- Tout d'abord, la politique des centres-villes et du renouvellement urbain, adoptée le 23 juillet 1999, qui vise à renforcer l'armature urbaine existante, notamment les centres-villes et les pôles urbains prioritaires. La Communauté Urbaine de Bordeaux entend ainsi, conduire une stratégie de développement de fonctions centrales, de densification, de diversification des fonctions, de valorisation du patrimoine urbain et de requalification des espaces publics, d'accessibilité aux transports collectifs, d'animation commerciale et de renforcement des services. Une douzaine de sites aujourd'hui font l'objet de projets de centres-villes et de centralités.

- Ensuite, il convient de citer des projets urbains locaux structurants pour la métropole, en matière de restructuration et d'aménagement de sites stratégiques de renouvellement urbain.

Conformément aux orientations du Programme local de l'habitat approuvé en décembre 2007 et du Contrat de ville de l'agglomération bordelaise, signé en janvier 2001, de nombreux projets sont mis en œuvre sur l'agglomération : soit des projets de requalification des grands ensembles collectifs, soit des projets de reconquête progressive de territoires en friches, ou bien des projets de recomposition de centralités. Les efforts de la collectivité vont en faveur d'un plus grand équilibre dans la diversité de l'habitat, d'une meilleure intégration des habitants et d'un plus grand confort urbain dans les quartiers.

Plus d'une vingtaine de sites à restructurer et de renouvellement urbain sont aujourd'hui répertoriés.

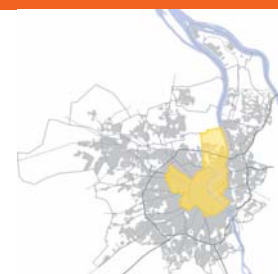
- En troisième lieu, s'agissant des politiques de transports et d'intermodalité, la mise en place du réseau de tramway a été l'occasion de réfléchir à une nouvelle offre intermodale proposée dans des pôles aménagés pour passer aisément d'un mode de transport à l'autre. En ce sens, une dizaine de futurs quartiers de gare sont à ce jour identifiés.

- Puis, au plan économique, la Communauté urbaine a adopté la Charte de développement économique en décembre 2000, complétée en janvier 2003 de propositions pour une nouvelle politique économique. Pour mettre en œuvre les grands axes de sa politique de développement économique, la CUB a identifié une dizaine de sites économiques d'intérêt métropolitain prioritaires.

Qualité d'accueil renforcée, amélioration du réseau d'infrastructures de transports, développement des réseaux de télécommunications à haut débit (NTIC), soutien accentué au tissu économique et à l'implantation d'entreprises nouvelles sont les priorités d'aménagement fixées sur ces sites de projet à vocation économique.

Les sites de grands projets urbains

Les quais rive gauche



L'aménagement des quais, sur 4,5 kilomètres du pont Saint-Jean à Bacalan, est un acte majeur du projet urbain de l'agglomération.

Essentiel parce que le fleuve redevient l'axe central autour duquel s'anime le cœur de ville, essentiel aussi parce qu'il façonne un nouvel art de vivre autour de multiples « escales », lieu d'échanges, de rendez-vous festifs, de détente et de promenade, espaces de loisirs et de flânerie.

La renaissance des quais suscite de nouvelles pratiques urbaines où cohabitent piétons, cyclistes, passagers du tramway et automobilistes.

Le projet du paysagiste Michel Corajoud combine autour de la notion de quais jardinés, tout en ombres et lumières, un aménagement urbain de qualité et un aménagement d'espaces publics dans un cadre architectural et patrimonial exceptionnel. Une promenade sur berge de 4 kilomètres le long du fleuve, pour les piétons, les cyclistes, les rollers, associe des dispositifs d'accostage et des pontons.

Le lien avec les quartiers intérieurs est aussi une constante dans l'aménagement des quais.

Des « escales » en ponctuation le long du fleuve sont proposées :

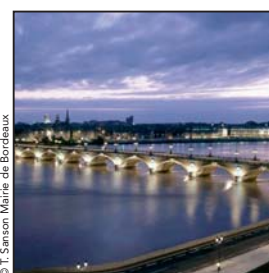
- le parc de Saint-Michel,
- l'escale place de la Bourse,
- la prairie des Girondins,
- l'escale Arnozan,
- l'escale Médoc.



Fête du fleuve



Fête du vin



Le pont de Pierre

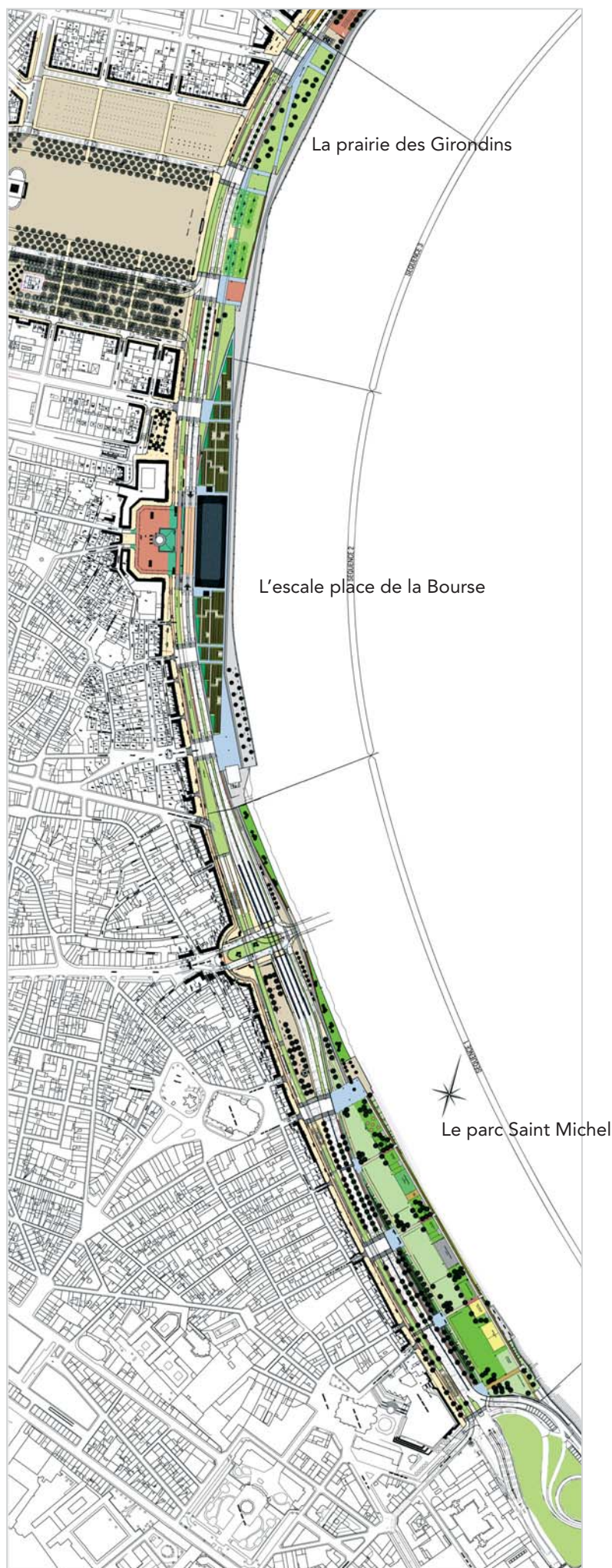
Documents de référence

Projet d'aménagement des quais rive gauche

Maître d'ouvrage : CUB

Maître d'œuvre : Michel Corajoud, lauréat du concours d'aménagement des quais avec Claire Corajoud, Pierre Gangret, Laurent Duplantier, Annouck Debarre
2003

Les quais rive gauche



Quai de la Douane



L'escale place de la Bourse



La place des reflets



La place Bir-Hakeim



Le parc Saint-Michel



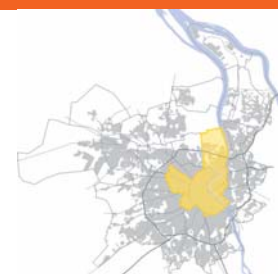
Quai Sainte-Croix



Quai Sainte-Croix

Les sites de grands projets urbains

Les quais rive gauche (suite)



Le parc Saint-Michel

Vaste parc paysager de loisirs urbains de 5 hectares, le jardin de Saint-Michel, quai Sainte Croix, marque l'entrée sud de la ville. Il développe de grandes prairies, des espaces sportifs, des haltes de verdure, de larges pelouses, des aires de jeux, au plus près du fleuve.

Un nouveau parc de stationnement souterrain offre 400 places sur 5 niveaux.

L'escale place de la Bourse

Le projet redonne à la place de la Bourse son amplitude et sa monumentalité en proposant une scène de lumières et d'eaux sous trois formes :

- une « place des reflets » inondable reflétant les façades de Gabriel ;
- un mur d'eau en deux rideaux de jets d'eau fins et diaphanes sur 300 mètres de longueur ;
- les jardins d'eau constitués de canaux parallèles en légères terrasses successives.

De part et d'autre du bassin recouvert d'une fine pellicule d'eau de 2 centimètres qui sert de miroir au Palais Gabriel, deux jardins fleurissent sur 250 mètres de long et 50 mètres de large, en arc de cercle, avec des plantations basses pour dégager la vue.

Des allées piétonnes et des placettes aménagées en feront un lieu de promenade de charme.

Deux parcs de stationnement souterrain sont créés, l'un sous la place de la Bourse, l'autre sous le cours du Chapeau Rouge.

La prairie des Girondins

Quai Louis XVIII, face à la place des Quinconces, une grande prairie de 15 000 m² agrémentée d'un mail de platanes se prolonge vers le fleuve. Cette vaste esplanade est constituée d'une suite d'espaces publics et de plateaux alternant places minérales et espaces arborés.

L'escale Arnozan

Destiné à permettre le développement d'activités touristiques, commerciales et de loisirs, le quai des Chartrons est constitué de vastes esplanades où se déploient des activités ludiques et sportives : marché hebdomadaire, jeux d'enfants, kiosques et buvettes, restaurants, skatepark, plateaux d'expositions de plein air.

L'escale Médoc

Cet espace propose un ensemble de nouvelles activités commerciales et culturelles autour des thèmes des spécialités culinaires, du vin, du bricolage et de la décoration, des sports et loisirs de nature, du jardinage.



Les quais



La Garonne



Cap Sciences

Documents de référence

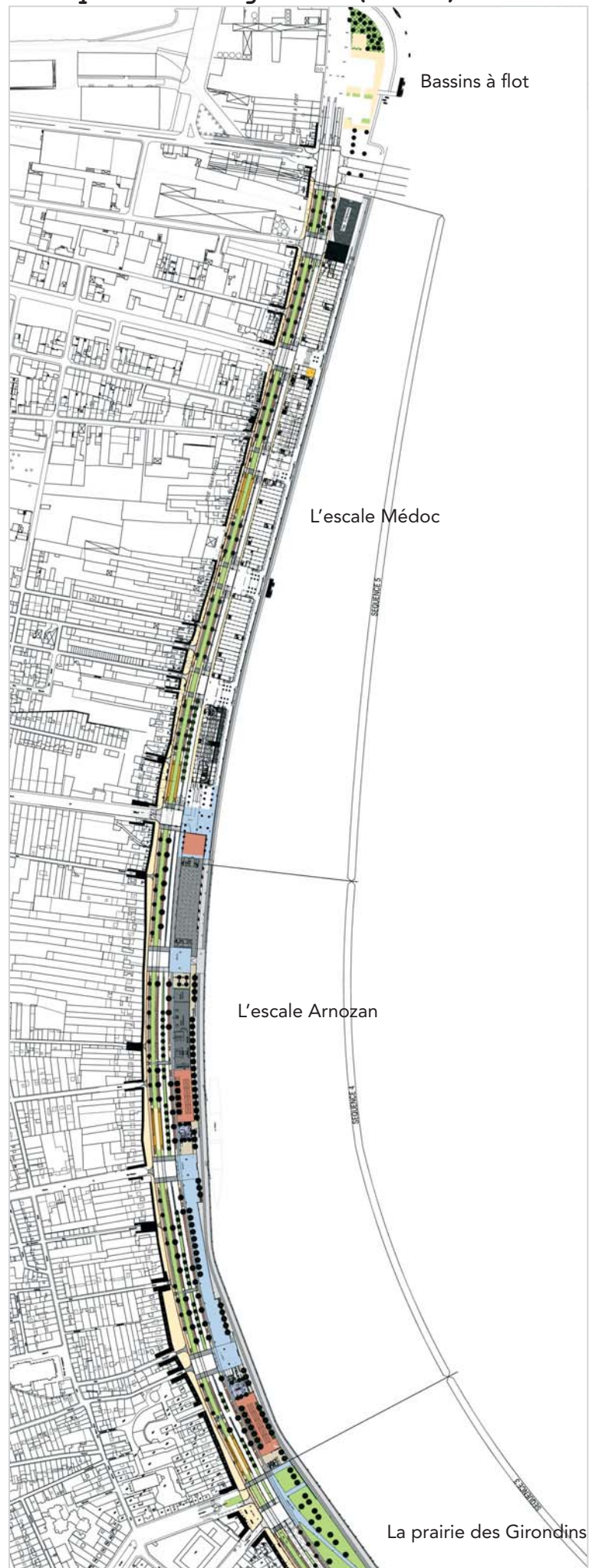
Projet d'aménagement des quais rive gauche

Maître d'ouvrage : CUB

Maître d'œuvre : Michel Corajoud, lauréat du concours d'aménagement des quais avec Claire Corajoud, Pierre Gangret, Laurent Duplantier, Anouck Debarre

2003

Les quais rive gauche (suite)



Le hangar H14



Les hangars H15 à H18 (projet)



Les hangars H15 à H18 (réalisé)



Les quais - Hangar 14



Quai des Chartrons



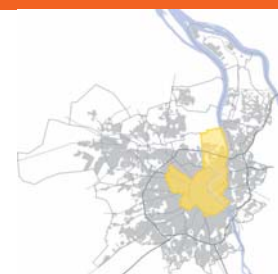
L'escale Arnozan



L'escale Arnozan

Les sites de grands projets urbains

Bordeaux Bastide



Le projet urbain de la ville de Bordeaux fait de la rive droite un des sites stratégiques de l'aménagement de la ville.

Au-delà de la ZAC « Cœur de Bastide » et le long du quai Deschamps, la libération des faisceaux ferrés et des emprises militaires offre un important potentiel de renouvellement urbain et d'accueil de fonctions de centralité en complémentarité du centre historique d'agglomération.

Le projet urbain sur la rive droite, soutenu par l'arrivée du tramway, trait d'union entre les deux rives, a pour finalités :

- l'évolution de l'image de la Bastide : l'ensemble des projets d'aménagement devra contribuer à donner une nouvelle image des quartiers de la rive droite ;
- l'embellissement du paysage urbain par l'émergence de la ville des jardins et de la ville de proximité ;
- la garantie d'une qualité urbaine et architecturale tant des espaces construits que des espaces de vie.

Les nouveaux aménagements urbains doivent, dans les opérations nouvelles, offrir une grande capacité de redéploiement économique du centre ville et un habitat résidentiel de grande qualité.

Une large diversification des fonctions résidentielles est souhaitée, d'une part, par l'accueil des fonctions d'habitat et des équipements de proximité liés, espaces publics, parcs et jardins, et d'autre part, par l'offre d'activités économiques à caractère urbain, c'est-à-dire dans le sens d'une mutation progressive des activités industrielles vers des activités tertiaires ou secondaires compatibles avec une fonction résidentielle ou de grands équipements emblématiques.

Par ailleurs, la mise en valeur des berges constitue une des priorités qui doit se traduire par la création d'un vaste parc urbain et une nouvelle façade face au centre historique de la ville. Ce parc des berges deviendra une destination de promenade, de loisirs et de découverte du panorama de la ville de pierre.

En complément, le renforcement de la trame plantée sur les espaces publics et les espaces privés non bâtis, dans la continuité du parc des Berges de Garonne, contribuera à l'embellissement du paysage, à l'occasion des aménagements progressifs.

Enfin, l'amélioration des déplacements dans les quartiers par la création de nouveaux franchissements du fleuve : le pont Bacalan-Bastide et le pont Jean-Jacques Bosc, accompagnés du bouclage des boulevards à l'est des quartiers et d'une requalification des axes d'échanges (boulevard Joliot Curie).



Cœur de Garonne



Parc des Berges



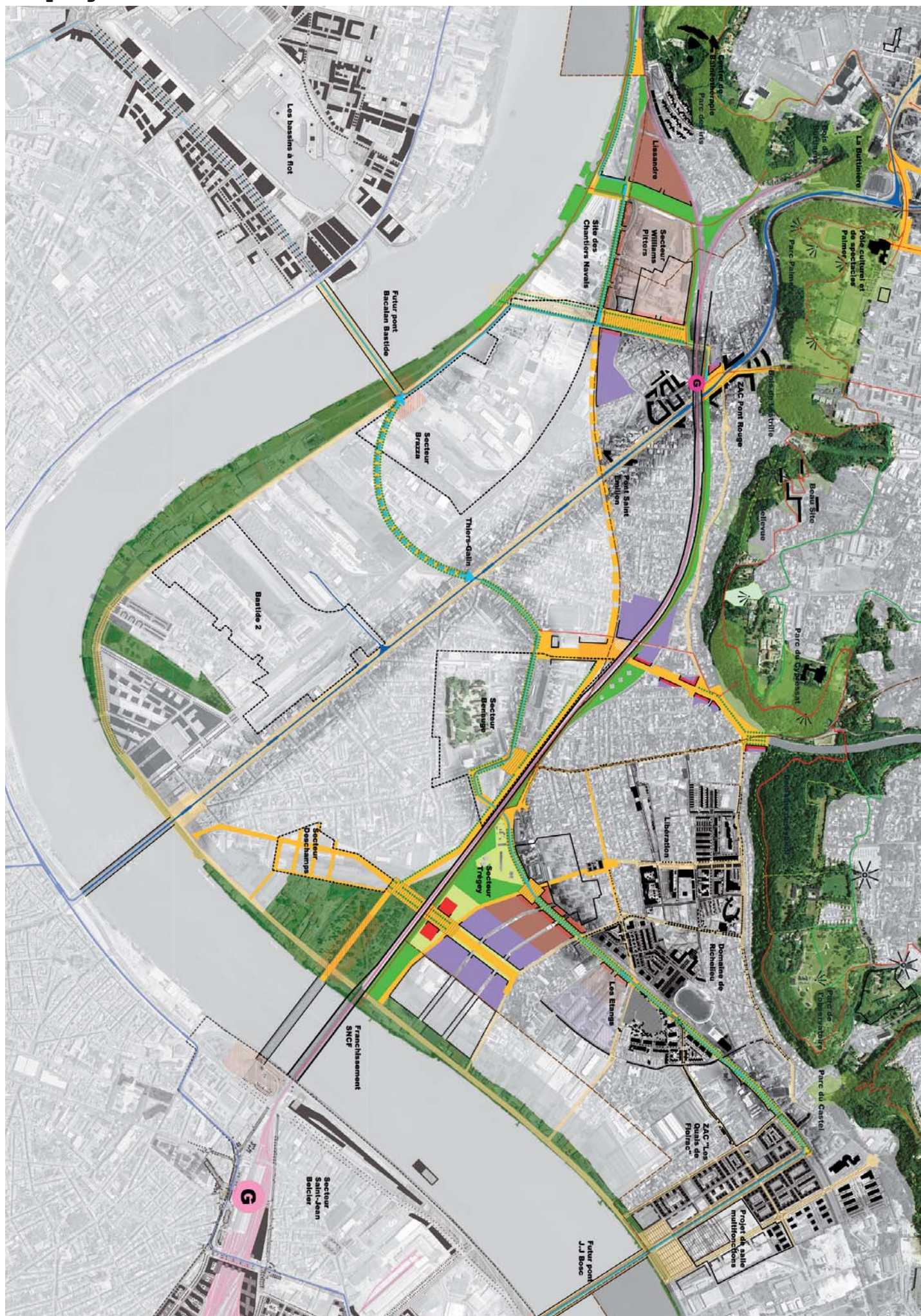
Bordeaux - La Bastide

Documents de référence

Carte de synthèse des orientations urbaines du GPV
Maître d'ouvrage : GIP-GPV
Maître d'œuvre : a'urba
Septembre 2004

ZAC cœur de Bastide
Aménageur : BMA
Architecte coordinateur : Alain Charrier

Le projet urbain de Bordeaux Bastide



Les sites de grands projets urbains

Bordeaux Nord



L'ensemble du territoire appelé Bordeaux Nord couvre près de 3 000 hectares ; il représente un enjeu très important pour les municipalités de Bordeaux, Bruges, Le Bouscat et l'agglomération en raison de son potentiel foncier, de son accessibilité, la qualité de ses espaces paysagers et son dynamisme économique, avec plus de 15 000 emplois dont un pôle tertiaire public et privé de 350 000 m² de plancher au Lac et un centre commercial qui attire une très nombreuse clientèle locale et régionale.

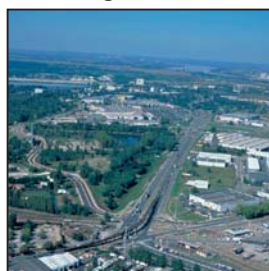
Pour ne pas obérer ces qualités, un certain nombre d'orientations permettent de réserver l'avenir et de hiérarchiser les actions publiques :

- l'arrivée du tramway en 2008 près du quartier des Aubiers et à Bacalan ;
- la requalification du boulevard Lucien Faure et la création du nouveau franchissement après 2008 ;
- les zones d'aménagement concerté de Ravesies à Bordeaux et du Tasta à Bruges (aménageur CUB).

Les principaux atouts de Bordeaux Nord restent les grands équipements d'agglomération : le Parc des Expositions avec un million de visiteurs par an, le Palais des Congrès et le Casino, le vélodrome, ainsi que les paysages d'une exceptionnelle qualité et diversité, comme le Lac et la base nautique, les grands parcs (bois de Bretous, bois de Bordeaux, parc floral et golf).

Aujourd'hui, la collectivité affirme les axes directeurs du projet :

- la constitution d'un ensemble d'équipements à fort rayonnement régional bénéficiant à l'échelle de l'agglomération d'une bonne desserte par la route et à l'échelle de la ville et de ses quartiers de liaisons par les transports en commun et une succession de promenades ;
- la création et l'ouverture sur la ville un grand parc métropolitain pour en faire avec le Lac et les bassins à flots un espace majeur de loisirs et établir une continuité entre les quais, le bois de Bordeaux, le parc floral et le parc des Jalles ;
- la réalisation d'un pôle d'équipements attractifs privés et publics autour du Parc des Expositions sur les réserves foncières au nord de la rocade ;
- la requalification des infrastructures et des espaces publics, la création de nouveaux tracés lisibles et continus pour les ouvrir aux différents modes de déplacement (voiture, vélos, piétons) ;
- la création d'un site métropolitain d'activités économiques d'une grande qualité urbaine et l'amélioration de l'environnement des activités existantes sur Alfred Daney (promoteur Apsys) :
 - la restructuration totale ou partielle du boulevard Aliénor d'Aquitaine et l'urbanisation de ses rives dont celle du centre commercial pour réaliser, sur une entrée de ville majeure, un paysage urbain organisé et cohérent ;
 - le désenclavement des quartiers par la diversification de l'offre résidentielle ;
 - l'aménagement d'un nouveau quartier résidentiel mixte de 1 500 logements sur la Berge du lac (consultations aménageurs en cours).



Bordeaux Nord



Les Aubiers



Les Allées de Boutaut

Documents de référence

Plan de recollement des projets sur le secteur de Bordeaux Nord
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
2003

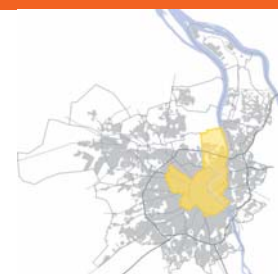
Le projet urbain de Bordeaux Nord



Les sites de grands projets urbains

Bordeaux Nord

Bassins à flot - Lucien-Faure



La Communauté urbaine de Bordeaux, en partenariat avec le Port Autonome de Bordeaux, a lancé un projet de réaménagement du secteur des bassins à flot. Ce quartier, traditionnellement industriel avec une forte présence d'habitat individuel ouvrier, est amené à devenir un pôle majeur de la ville, par une démarche de renouvellement urbain.

La définition de ce projet urbain a été confiée à l'architecte urbaniste Antoine Grumbach.

La recomposition du site s'appuie sur de grandes orientations fixées dans le plan guide :

- reconquérir progressivement les espaces portuaires pour ainsi devenir un véritable espace public urbain à forte identité dans l'agglomération bordelaise ;
- reconvertir les plans d'eau en port de plaisance et plus largement en lieu de loisirs et d'animation urbaine ;
- réaménager la place de Latule dans son rôle d'entrée de ville et d'articulation urbaine majeure (architectes Antoine Grumbach et James Augier) ;
- prolonger et retourner les quais vers les bassins à flot afin d'assurer une continuité urbaine avec le centre ville ;
- développer, maintenir et créer des activités et des emplois (hôtels industriels) ;
- densifier sur les franges des bassins à flot, pour former des fronts de quartier tout en invitant à des échanges inter-quartiers ;
- installer dans le secteur de Bacalan un front urbain, tourné vers les bassins, et une restructuration des îlots pour accueillir à terme des programmes résidentiels de type « maison de ville » et des activités ;
- ouvrir au public les esplanades en les aménageant, autour des bassins en reliant la Garonne et la base sous-marine ;
- organiser la zone d'activité entre le boulevard Alfred Daney et le cours Dupré de Saint Maur pour la relier au quartier de Bacalan ;
- améliorer les liaisons entre le quartier des Chartrons et les bassins à flot ;
- conserver une ambiance portuaire sur les esplanades, dans un esprit de valorisation du patrimoine industriel qui a fait l'histoire de Bordeaux.

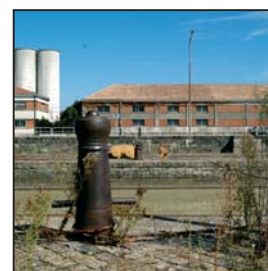
L'aménagement du site a été confié à BMA.



Bassins à flot



Projet Place Latule - A. Grumbach



Bassins à flot-Ecluse

Documents de référence

Plan de recollement des projets sur le secteur de Bordeaux Nord

Maître d'ouvrage : CUB

Maître d'œuvre : a'urba

Architectes : Antoine Grumbach et James Augier

Aménageur : BMA

2003

Les bassins à flot



Projet Antoine Grumbach



Projet Antoine Grumbach

Processus opérationnel

- Par délibération n° 2003-0514 du 11 juillet 2003, le Conseil de Communauté a approuvé les orientations d'aménagement du plan guide et décidé de confier à BMA les études pré-opérationnelles.
- Réduction du périmètre de prise en considération (délibération 200/515) du 11 juillet 2003
- Instauration d'un périmètre de prise en considération et un périmètre de concertation (délibération 2003/518) du 11 juillet 2003
- 30 avril 2004, modification du périmètre de prise en considération et de concertation par délibération 2004/0304
- Instauration du DPU «renforcé» (délibération 2004/215 du 5 avril 2004
- Avril 2006 validation étude guidée par Grumbach

Programme global de construction

190 000 m² de SHON de logements
173 000 m² de SHON d'activités tertiaires
55 000 m² de SHON services et commerces
38 000 m² de SHON d'équipements
450.000 m² de SHON au total

Superficie de l'opération

La superficie totale de l'opération couvre 112 hectares dont 87 hectares en ZAC

Dispositions réglementaires dans le PLU

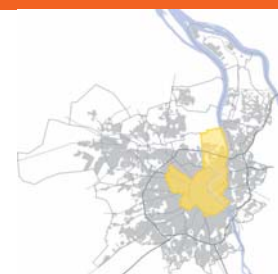
- zonage UCe
- emplacements réservés de voirie
- orientations d'aménagement de site de projet

Calendrier prévisionnel

Les sites de grands projets urbains

Bordeaux Nord

La Berge du Lac



L'opération d'urbanisme envisagée le long des berges du Lac est destinée à réaliser un quartier résidentiel mixte, attractif pour les accédants à la propriété, associant commerces, services, loisirs de proximité autour de 1 500 logements.

Le programme, pour répondre aux orientations du Programme local de l'habitat, consiste à créer une offre immobilière diversifiée favorable à des choix d'habitat ouverts : appartement en petits immeubles collectifs, appartement de plain-pied, duplex, maisons individuelles, immeubles villa, sur des terrains appartenant à la Communauté urbaine de Bordeaux. Il s'agira de garantir une mixité sociale et intergénérationnelle grâce à la diversification du statut des logements et de leur taille.

Par ailleurs, la collectivité souhaite inscrire ce projet dans une démarche volontaire de développement durable, notamment en matière de limitation d'imperméabilisation des sols, de respect de la biodiversité et d'adoption du fonctionnement hydraulique comme support de paysage. La CUB entend initier sur les berges du lac des actions de haute qualité environnementale, tout en dégagant un paysage dans lequel dominent les espaces plantés en pleine terre.

Les nouveaux espaces publics seront ouverts à tous les modes de déplacement et favoriseront une mise en relation des quartiers d'habitation futurs et existants avec le jardin promenade, le lac et les commerces.

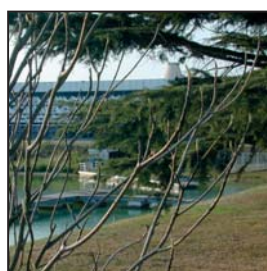
Une consultation auprès d'aménageur et d'urbanistes pour la réalisation d'un projet urbain de 37 hectares a été lancée par la Communauté urbaine de Bordeaux.

L'équipe lauréate est :

- L'architecte Christian Devillers et le paysagiste Signes-Cousseran pour Bouygues immobilier



Le Lac



Les berges du Lac

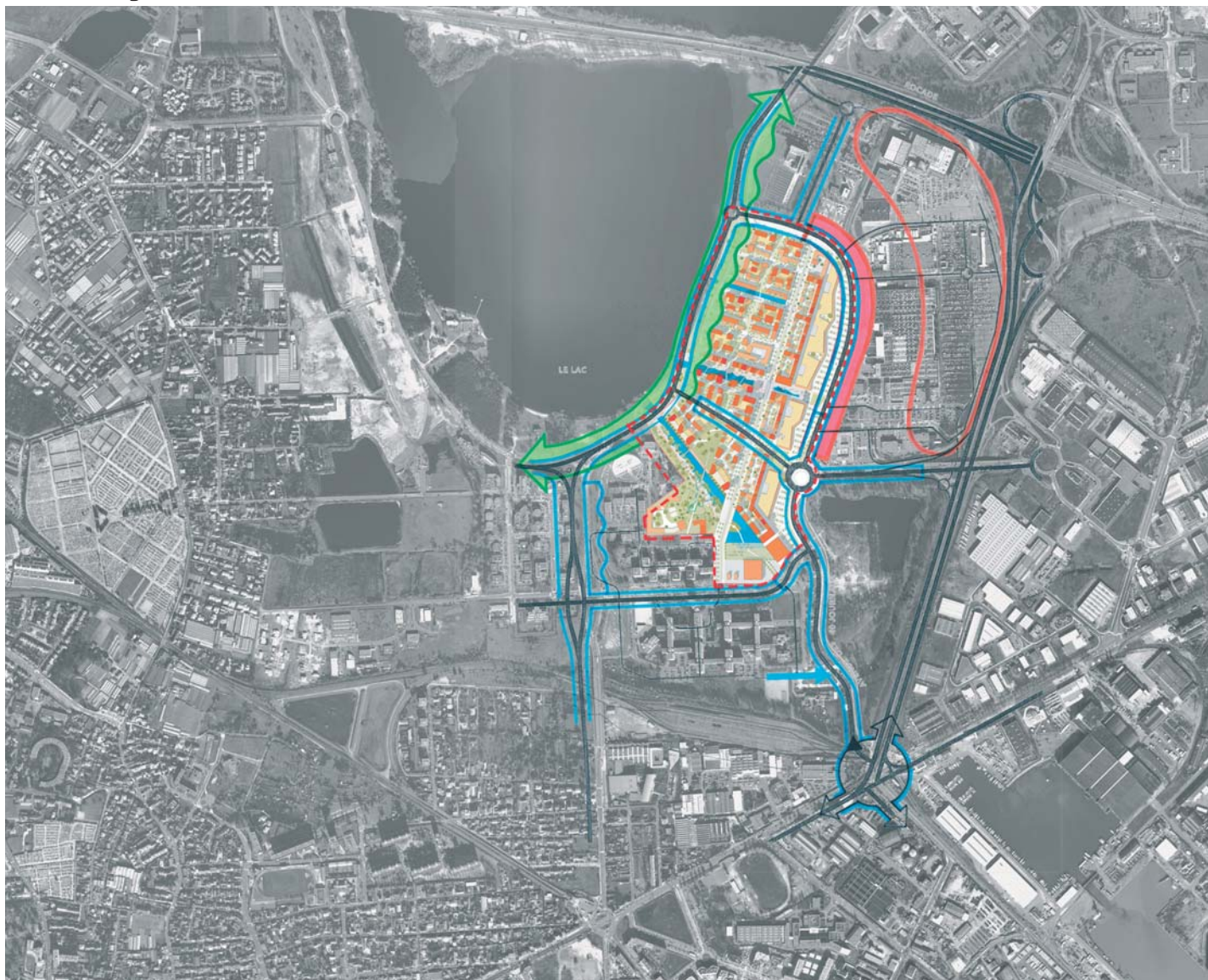


Le bois de Bordeaux

Documents de référence
Equipe lauréate du concours

Cahier des charges de consultations d'aménageurs
Berges du lac
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba

Les Berges du Lac



Processus opérationnel

- Instauration d'un périmètre de concertation mis en place par délibération du Conseil de Communauté le 22 septembre 2000
- Consultation d'aménageurs pour l'aménagement du secteur :
 - mi-septembre 2004 : appel à candidatures achevé en janvier 2005
 - 1er juin 2005 : remise des projets
 - 15 décembre 2005 : la commission ad hoc propose Bouygues Immobilier comme lauréat
- 24 février 2006 : désignation de Bouygues comme lauréat de la consultation au regard du parti d'aménagement général, du programme d'habitat et des services associés.. Modification du périmètre de concertation de l'opération.
- 22 décembre 2006: approbation de la concertation ainsi que le dossier de création de la ZAC
- 22 novembre 2007: nouvelles orientations. Evolution du programme.
- 7 février 2008: approbation du bilan de concertation et du dossier de réalisation de la ZAC
- 17 mars 2008: approbation du dossier de réalisation de la ZAC

Programme global de construction

- 244000 m² de SHON dont 177800 m² destinés à l'habitat soit 2.150 logements dont :
 - 25 % PLUS, 7,5 % PLS, 7,5 locatif non aidée, 20% accession aidée, 47,5% accession libre.
- 5 000 m² de commerces de proximité
- 25000 m² d'activités tertiaires et bureaux
- 20 000 m² d'activités commerciales
- un groupe scolaire comprenant 7 à 8 classes maternelles et 12 à 13 classes élémentaires
- un ensemble d'activités commerciales et de services, réalisé en liaison avec le groupe Immochan sur 7,2 hectares
- des équipements privés de loisirs et de sports
- un jardin promenade de liaison entre le lac et les bassins à flot d'une largeur de 50 mètres

Superficie de l'opération

La superficie des terrains vacants appartenant à la CUB est de 278 050 m² soit 27 hectares environ

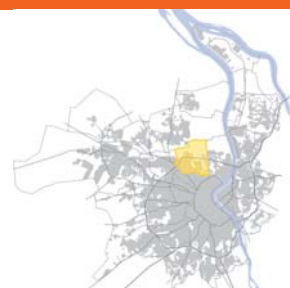
Dispositions réglementaires dans le PLU

- zonage UDP- secteur de renouvellement urbain

Les sites de grands projets urbains

Bordeaux Nord

Le Tasta, Bruges



La ZAC du Tasta de la commune de Bruges bénéficie de la dynamique du vaste quartier du lac, opération d'aménagement initiée dans les années 70.

Le projet consiste à profiter de la desserte et des qualités environnementales du site pour :

- développer une offre importante et diversifiée de logements ;
- accueillir de nouveaux emplois grâce à une offre nouvelle de bureaux ;
- créer une centralité de quartiers.

Il propose, à partir d'une trame paysagère respectueuse de l'identité des lieux, une urbanisation organisée sur une coulée verte composée de parcs, squares, promenade et aménagée autour de bassins et canaux.

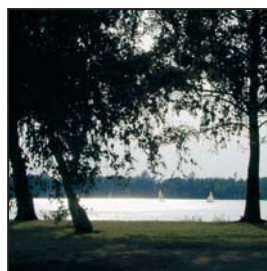
L'architecture sera contemporaine et diversifiée. L'ensemble développera de nouvelles valeurs environnementales.

Le programme de la ZAC du Tasta est constitué de deux éléments principaux :

- à l'ouest, un secteur de logements individuels et collectifs devrait assurer une greffe urbaine avec le secteur résidentiel existant. La modulation de la hauteur des constructions permettra la transition vers un quartier de ville plus urbain ;
- à l'est, un front de bureaux prolongera le secteur d'activités de Bordeaux Lac. La hauteur d'immeubles tient compte de l'échelle de l'espace du Lac.



Bruges - Le Tasta



Bruges - Le Lac



Bruges - Le Tasta

Documents de référence

Extrait du plan de recellement des projets sur le secteur de Bordeaux Nord

Maître d'ouvrage : CUB

Maître d'œuvre : a'urba

2003

La ZAC du Tasta



Projet Le Tasta

Processus opérationnel

- ZAC approuvée initialement le 16 Décembre 1988 par délibération n° 88/920.
- Par délibération n° 96/608 du 26 juillet 1996, il a été décidé d'ouvrir à la concertation un nouveau projet de ZAC modifiant le dossier approuvé par délibération n° 88/920
- Modification du périmètre par délibération n° 99/1020 du 3 Décembre 1999
- Le Conseil Municipal de la ville de Bruges émet un avis favorable au P.A.Z. et son règlement par délibération du 11 octobre 2000
- Le Conseil de Communauté par délibération n° 2000/1003 du 20 octobre a approuvé le bilan de concertation
- Le Conseil de Communauté en date 23 février 2001 approuve le dossier de modification de la ZAC par délibération n° 2001/303
- Création d'un budget annexe et lancement de l'opération par délibération n° 2003/0517 du 11 juillet

Programme global de construction

1 700 logements
 154 000 m² de SHON de logements individuels et collectifs dont 30 % de logements locatifs conventionnés, 17 % accession aidée, 53 % accession libre.
 26 000 m² de bureaux
 207 000 m² de SHON au total

Superficie de l'opération

Environ 45 hectares

Dispositions réglementaires dans le PLU

Zonage Udm secteur de tissu de forme mixte
 emplacements réservés de voirie le long des berges et giratoire parc d'activités
 Plan de détail de ZAC avec spécifications précises.

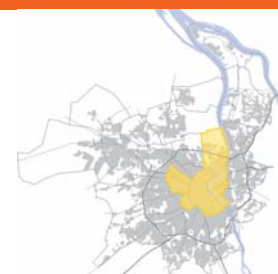
Calendrier prévisionnel

Date prévisionnelle de fin d'opération : 2012

Les sites de grands projets urbains

Bordeaux Nord

Ravesies



La Communauté urbaine de Bordeaux aménage le site de Ravesies. D'une superficie d'environ 12 hectares, ce territoire est situé au croisement des boulevards et d'un des principaux itinéraires d'accès au centre ville depuis l'échangeur Nord de la rocade. La ZAC sera desservie en deuxième phase, par le tramway.

Des aménagements des espaces publics sont programmés :

- l'arrivée du tramway génèrera une reconfiguration complète des Allées de Boutaut élargies à 45 mètres, en privilégiant les circulations douces et la structuration paysagère de l'espace public ;
- le réaménagement global de la place Ravesies concomitant à la mise en œuvre du réseau de tramway transformera profondément l'image urbaine et les usages de l'espace public, nouveau lieu d'échanges et d'animation majeur sur la ceinture des boulevards ;
- la démolition du pont de Cracovie, au profit d'un franchissement « à niveau » du réseau ferré, ouvrira une nouvelle perspective vers le lac et permettra à terme de tisser de nouveaux liens entre les quartiers riverains.

L'objectif est d'assurer une transition avec le tissu urbain du quartier du Lac.

L'opération comporte deux sites distincts au sud et au nord de la place Ravesies :

- Au sud de la place, l'opération qui englobe la clinique de Bordeaux Nord, se développe en greffe avec le quartier du Grand Parc et propose une offre nouvelle en bureaux et logements diversifiés. Elle profite d'un réaménagement complet de la place Ravesies qui marquera l'entrée du centre ville.

Au sud, l'épannelage des constructions gommara l'impact des immeubles du Grand Parc. Une nouvelle façade urbaine sera développée le long des boulevards. Le cœur des îlots plutôt destiné à l'habitat accueillera un square. La ZAC est actuellement en phase d'achèvement, l'opération mixte de logements et d'activités doit finaliser la transition entre le quartier du Grand Parc, le boulevard et la place Ravesies. Pour composer le pourtour de celle-ci, les différents projets sont soumis à des dispositions architecturales et volumétriques communes afin de constituer un front bâti homogène à l'alignement et de hauteur constante (19,80 NGF ; R + 4 à R + 5) avec un péristyle.

- Au nord de la place, le parti d'îlots ouverts est destiné en façade des Allées de Boutaut, à des programmes tertiaires et au cœur d'îlot, à de l'habitat. L'opération constituera à terme la frange est des Allées de Boutaut avec une alternance de bâtiments à usage de bureaux (R+4) et de jardins ouverts sur l'espace public.



CTBA



Ravesies



Place Ravesies

Documents de référence

Extrait du plan de recellement des projets sur le secteur de Bordeaux Nord

Maître d'ouvrage : CUB

Maître d'œuvre : a'urba

2003

La ZAC multisites Ravesies



Axonométrie de la ZAC



Processus opérationnel

- 03 novembre 1993 : Création de la ZAC multisites Ravesies
- Délibération 1994/644 du 23 septembre 1994 : Approbation du dossier de réalisation de la ZAC, approbation du PAZ et du RAZ, Demande de déclaration d'Utilité Publique.
- Délibération n° 1994/797 du 28 octobre 1994 : Création d'un PAE.
- 27 Novembre 1998, par délibération 98/901, le Conseil de Communauté a engagé la procédure de modification de l'acte de création de la ZAC Ravesies. L'accord de la Ville de Bordeaux est intervenu par délibération en date du 25 janvier 1999.
- Le Président de la Communauté Urbaine, par arrêté en date du 14 Octobre 1999, a prescrit l'enquête publique préalable à la modification du PAZ et du RAZ et à l'intégration d'un ensemble de 4 ha. Celle-ci s'est déroulée pendant une période d'un mois.
- Délibération 2000/240 du 24 mars 2000 : approbation du dossier de modification de la ZAC.

Programme global de construction

23 000 m² de logements dont 5 700 logements sociaux SHON, soit 52 % locatifs conventionnés, 10 % accession aidée, 37 % accession libre
 60 000 m² de bureaux SHON
 12 500 m² de SHON de commerces et services
 95 000 m² au total

Superficie de l'opération

12 hectares

Dispositions réglementaires dans le PLU

- zonage Udc
- emplacement réservé d'infrastructure pour l'élargissement à 45 mètres des allées de Boutaut
- extrait de plan de zonage (plan de détail) N° 3

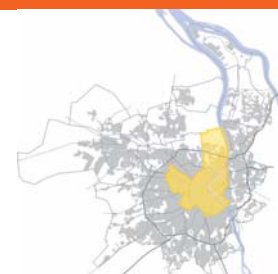
Calendrier prévisionnel

ZAC en cours de commercialisation sur le secteur Nord
 ZAC en phase d'achèvement sur le secteur Sud
 Date prévisionnelle de fin d'opération : 2007

Les sites de grands projets urbains

Bordeaux Nord

Les Allées de Boutaut



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.

La réalisation de la deuxième phase du tramway, l'élargissement à 45 mètres de l'espace public, le réaménagement complet de la place Ravesies ainsi que la nouvelle perspective dégagée vers les quartiers du Lac par la démolition du pont de Cracovie, concourent à enclencher une dynamique de renouvellement urbain et d'une nouvelle cohésion des territoires urbanisés entre la ville centre et les quartiers Nord particulièrement fragmentés.

Les transitions avec les tissus environnants seront assurées et les valeurs d'usage et paysagères des quartiers résidentiels existants seront respectées.

L'ordonnancement des frontalités bâties et le développement de programmes mixtes (habitat, services urbains, activités tertiaires...) s'inscrivent aussi dans la perspective de la reconversion future du réseau ferré et des nouvelles vocations (promenade plantée, jardins, pôles d'échange...) qui seront données.

En accompagnement à la deuxième phase du tramway, la construction d'un parc relais à Ravesies prévu pour 400 places de voitures et 50 vélos sera conduite par les architectes Antoine Grumbach et James Augier. Ceux-ci assureront également la maîtrise d'œuvre de l'aménagement du parvis de la gare Saint-Louis.



Allées de Boutaut



Allées de Boutaut

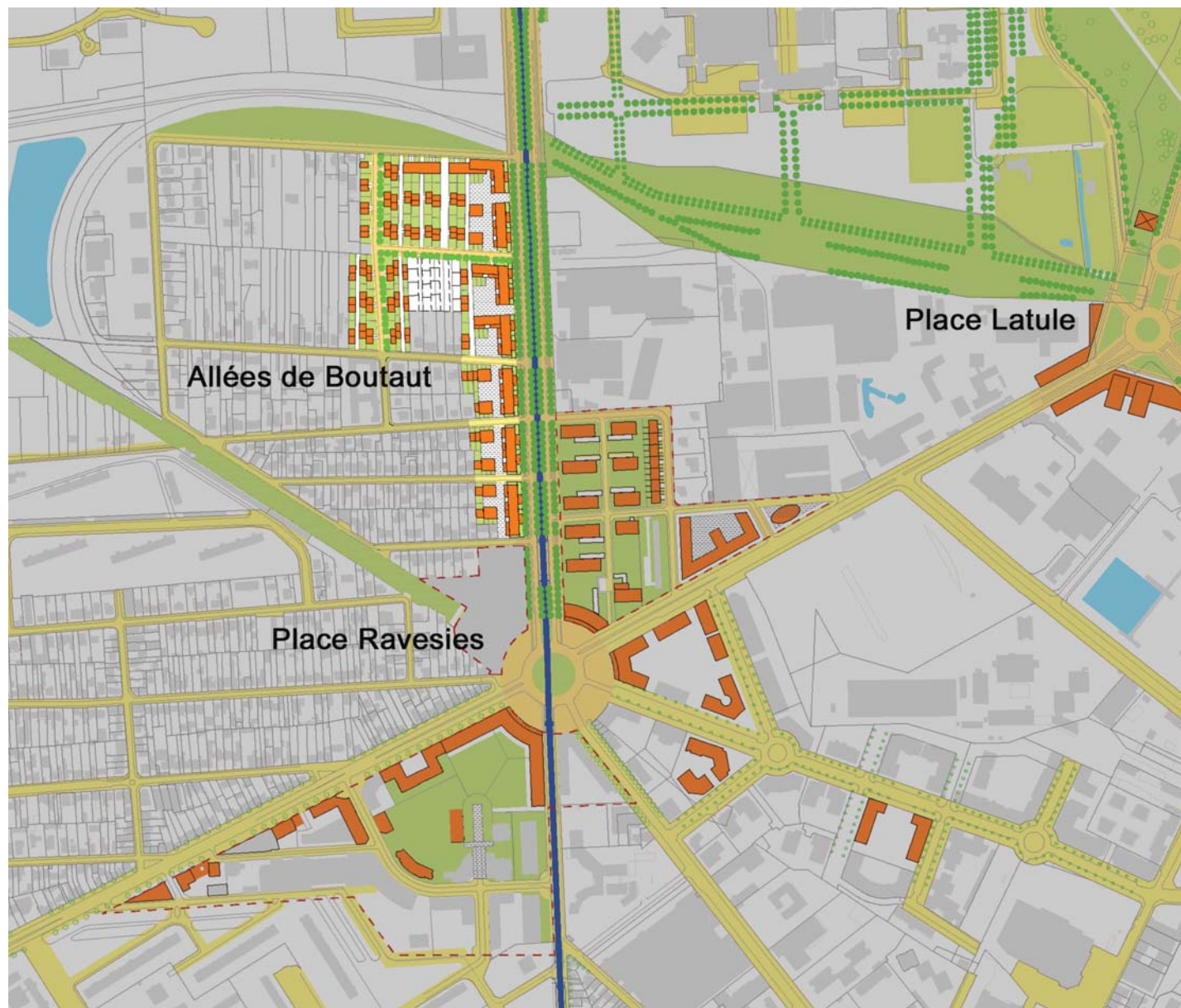


Allées de Boutaut

Documents de référence

Extrait du plan de recollement des projets sur le secteur de Bordeaux Nord
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
2003

Les Allées de Boutaut



Processus opérationnel

Étude préalable d'aménagement réalisée en octobre 2003 par l'agence d'urbanisme.

Programme global de construction

380 600 m² de SHON logements soit 410 logements dont 130 individuels groupés : 30 % locatif conventionné, 10 % locatif libre, 30 % accession aidée, 30 % accession libre, dominante de logements de taille moyenne (T3, T4) ainsi que des logements de grandes surfaces, type habitat individuel groupé.

Superficie de l'opération

La superficie des terrains est de 5,5 hectares dont près de 5 hectares sont maîtrisés par la Communauté urbaine.

Dispositions réglementaires dans le PLU

- zonage UDC
- emplacement réservé d'infrastructure pour l'élargissement à 45 mètres des allées de Boutaut
- orientation d'aménagement de site de projet

Calendrier prévisionnel

2009 - 2010

Les sites de grands projets urbains

Le campus universitaire



L'ambition du projet d'aménagement et de développement du domaine universitaire de Pessac – Talence – Gradignan est de repenser le campus autour du tramway pour en faire un domaine habité, pratiqué, à la fois accessible et protégé.

L'enjeu pour le principal pôle métropolitain et régional d'enseignement et de recherche est de lui donner une meilleure image et un fonctionnement optimal dans une optique résolument plus qualitative :

- l'organisation du domaine universitaire sous la forme d'une structure urbaine ouverte vers l'extérieur, en interaction avec les quartiers limitrophes ;
- la consolidation des grandes compositions urbaines et la requalification de l'ensemble des espaces publics ;
- la création d'une nouvelle génération d'accueil et d'hébergement au service des étudiants, chercheurs, enseignants, stagiaires, autour de la restructuration et la réhabilitation des villages étudiants et par le développement de programmes complémentaires ;
- la promotion d'une diversité fonctionnelle par une offre d'équipements, de services et de locaux d'activités ou de commerces, en relation avec les villages ou les quartiers nouveaux ou restructurés ;
- l'amélioration de l'accessibilité du campus, en cohérence complète avec le tramway, pour tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture.



Campus



ENSERB



Maison des Arts

Documents de référence

PLU - Orientations d'aménagement - Sites de projets B30
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

Projet Campus Bordeaux
Maître d'ouvrage : Université M. de Montaigne - Jean Marieu
chef de projet
Maître d'œuvre : Tania Concko architecte - urbaniste
En cours

Le campus universitaire



aménagement des Espaces publics

- Principe de liaison
- Principe de liaison et/ou de desserte
- Voies à requalifier à terme
- Espace à dominante piéton
- Espace public majeur à requalifier
- Principe de cheminement piéton / 2 roues

aménagement des espaces naturels

- Arbres ou boisement à conserver ou à créer
- Espace vert ou de loisir ou de sport à requalifier ou à créer

principales affectations à conforter ou à créer

- Dominante habitat (mixité logements, commerces, services, équipements)**
- Secteur de diversité enseignement - recherche interface université / entreprise, habitat, équip
- Secteur de densification moyenne et de structuration des espaces publics et privés
- Secteur à restructurer en cohérence avec la densité existante

équipements particuliers existants ou à créer

- Parking public (principe de localisation)
- Tracé tramway 1ère phase et 2ème phase
- Option de tracé TCSP futur
- Station tramway



Simulation d'ensemble/Projet Campus-Tania Concko



Simulation d'ensemble/Projet Campus-Tania Concko



Esplanade des Arts et Métiers/Projet Campus - Tania Concko



Esplanade des Antilles /Projet Campus - Tania Concko

Processus opérationnel

- 2003 : lancement de la consultation publique donnant comme équipe lauréate l'architecte Tania Concko qui a eu en charge l'élaboration du Plan directeur d'aménagement d'ensemble, aujourd'hui en cours de finalisation.
- 25 février 2005: signature de la convention d'application du contrat de plan relative au dossier campus

Programme global de construction

- Environ 69 154 m² de SHON pour un total de 4 000 étudiants logés
- Rénovation et construction des équipements publics, services, terrains de sport et espaces publics
- Programme démolitions-restructurations des cités U.

Superficie de l'opération

250 hectares

Dispositions réglementaires dans le PLU

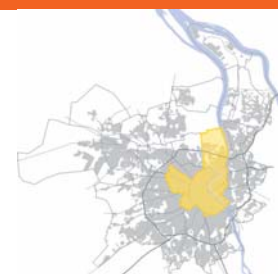
- Zonage UGES : zone urbaine de grands équipements et services urbains
- Zonage N3 : zone naturelle destinée à l'accueil des équipements d'intérêt collectif
- Emplacements réservés de voirie
- Emplacements réservés de superstructure du type ouvrage d'eau et assainissement
- Eléments bâtis bénéficiant de prescriptions particulières au titre du L123-1.7°
- Plan de détail d'arbres isolés
- Orientations d'aménagement

Calendrier prévisionnel

2005-2006 Finalisation du Plan directeur
Réalisation prévue sur 20 ans

Les sites de grands projets urbains

Saint-Jean - Belcier - Bègles



Un aménagement de grande ambition pour un site aux multiples enjeux

L'étude engagée sur ce site majeur de l'agglomération propose de définir un cadre de cohérence plus affirmé et plus ambitieux, qui va mobiliser l'investissement public et privé à court et moyen terme.

Identifié dans le projet urbain de 1996 comme l'un des trois grands secteurs stratégiques du centre d'agglomération (les «3 B» : Bordeaux-Nord, Bastide, Belcier), le secteur de Belcier Bègles Nord Est, grand territoire qui s'étend le long de la Garonne depuis la gare jusqu'au pont d'Arcins, reste aujourd'hui en attente d'un projet global et cohérent.

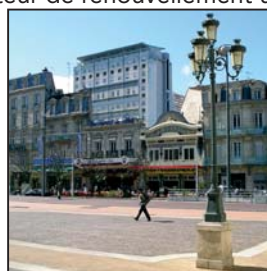
Composé pour la plupart d'anciens quartiers populaires plus ou moins entrecoupés par de grandes emprises d'activités à dominante ferroviaires, le site se présente comme un territoire complexe, discontinu, dont l'appréhension globale est rendue difficile par les coupures qui se sont créées au fil du temps : lignes ferroviaires, voies sur berges, lignes à haute tension..., et qui s'ajoutent aux coupures administratives : Bordeaux au Nord, Bègles au Sud, Floirac à l'Ouest.

Conscientes de ces difficultés, les collectivités ont lancé depuis 1996 plusieurs démarches et réflexions qui ont abouties à des décisions importantes :

- le tramway qui irriguera dès 2007 le nord du site et son prolongement programmé vers le Sud ;
- le réaménagement partiel de la gare, basé sur la reconquête de sa façade nord, tournée vers Bordeaux et le fonctionnement en boucle des flux au nord et au sud de la gare ;
- la préservation du quartier Belcier et la réduction des coupures qui le séparent de Bordeaux (étude Saint-Jean Belcier).
- l'arrivée du TGV Paris Bordeaux à 2 h, susceptible de créer une véritable porte urbaine de l'agglomération ;
- le franchissement de la Garonne par le nouveau pont J.-J Bosc répondant à la démarche de bouclage des boulevards ;
- le développement économique du marché d'intérêt national (MIN) dont l'extension est nécessaire et qui constituerait un pôle d'excellence économique à l'échelle du département ;
- la présence de nombreuses disponibilités foncières sur le territoire et particulièrement sur le secteur Bègles Nord-Est qui permettra d'accueillir à court terme des projets et d'envisager un fort développement économique du secteur ;
- la deshérence de certains quartiers qui souffrent d'une confrontation difficile avec des activités économiques génératrices de nuisances et/ou de la proximité du réseau ferré et sur lesquels des interventions sont nécessaires à court terme ;
- le prolongement de la ligne de tramway reliant à terme Bègles avec le centre de Bordeaux, vecteur de renouvellement urbain.



Gare de Bordeaux Saint-Jean



Parvis gare de Bordeaux Saint-Jean



Gare de Bordeaux Saint-Jean

Documents de référence

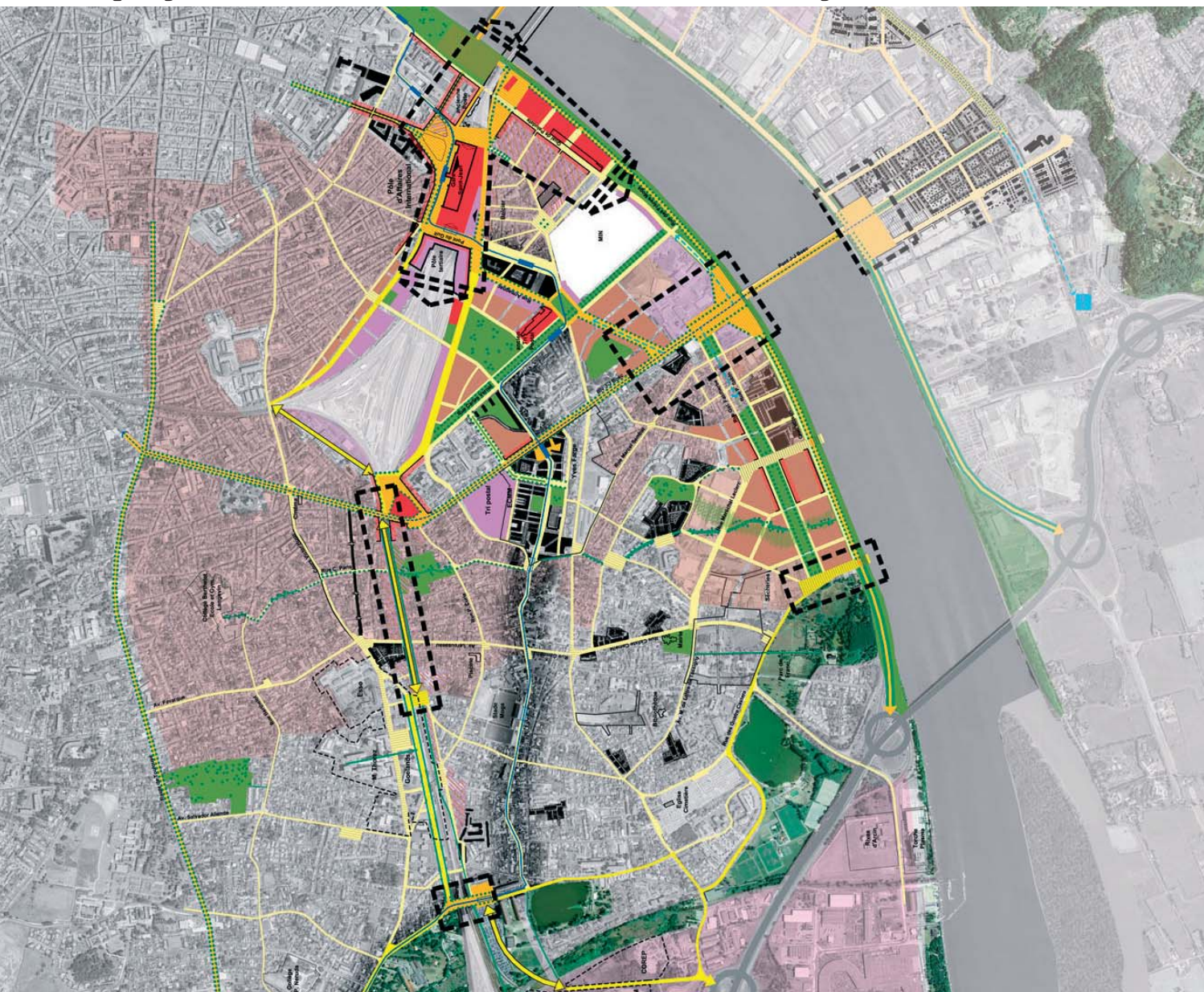
Etude Bordeaux-Bègles-Belcier - Eléments pour une stratégie d'aménagement

Maître d'ouvrage : CUB

Maître d'œuvre : a'urba

En cours

Le projet urbains de Saint-Jean - Belcier - Bègles



Les grandes composantes de l'aménagement du site Saint Jean Belcier

> Thème 1 : le ferroviaire

- Accès sud à la gare à partir des grandes infrastructures urbaines (conforme au PLU)
- Pas d'intérêt pour un grand équipement d'agglomération à proximité de la gare

> Thème 2 : l'économique

- Maintenir et développer le MIN sur le site actuel
- Faire évoluer la façade sud du MIN vers des activités tertiaires
- Implantation d'un pôle d'affaires et tertiaire de niveau métropolitain à développer autour de la gare
- Développer et valoriser un tissu mixte - et pas seulement économique - sur les quais de Bègles

> Thème 3 : l'habitat

- Développer des programmes d'habitat dense autour des axes structurants, du TCSP et des centralités, notamment le long des quais à Bègles
- Diversifier les programmes d'habitat pour répondre aux objectifs PLH

> Thème 4 : le foncier

- Développer des projets d'aménagement s'appuyant sur le foncier évolutif
- Donner la priorité au pôle d'affaire pour le foncier mutable à proximité de la gare

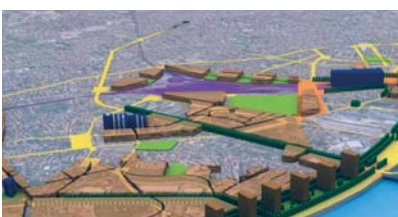
> Thème 5 : infrastructures et déplacements

- Atténuer les coupures liées aux infrastructures routières et ferroviaires
- Compléter et valoriser le maillage d'agglomération
- Donner un caractère urbain au futur pont J. J. Bosc (2x1 voie, TCSP, 2 roues...) en cohérence avec la continuité des boulevards

> Thème 6 : la qualité urbaine

- Valoriser le rapport de la ville au fleuve par la reconquête des quais :
 - composer la façade bâtie en lien avec le grand paysage
 - offrir un espace public emblématique d'agglomération
- Désenclaver les quartiers par la mise en valeur d'un maillage d'espaces publics de qualité

- pôle tertiaire
- espace économique
- tissu mixte dense
- tissu résidentiel
- Reconversion de site
- Façade urbaine à constituer
- espace public à requalifier
- Centralités à relier
- Voies primaires d'agglomération
- tramway
- Desserte TCSP à prévoir
- espace public à paysager
- Aménagement paysager en projet



Les sites économiques



Au moment où s'enclenche le processus de la taxe professionnelle unique, et dans un contexte où les territoires doivent s'adapter aux conditions nouvelles des productions et des échanges, la Communauté urbaine souhaite améliorer la performance économique des sites et engage une politique volontariste de qualité d'accueil des activités sur son territoire communautaire.

Les orientations stratégiques de cette position sont détaillées, à la fois dans la Charte de développement économique approuvée le 22 décembre 2000, complétée par le Rapport pour une nouvelle politique économique pour l'agglomération bordelaise le 17 janvier 2003, et dans le Contrat d'agglomération adopté le 20 octobre 2000.

Pour l'essentiel, il s'agit de :

- contribuer à l'implantation de nouvelles entreprises et au maintien d'un tissu d'entreprises dynamiques ;
- favoriser un réseau performant d'infrastructures avec, notamment, outre les infrastructures de transport, le développement des réseaux de télécommunication et la mise en place d'un réseau haut débit ;
- renforcer la vocation économique, notamment industrielle et technologique de la métropole, en aménageant des espaces d'accueil attractifs et bien localisés pour les entreprises, et en améliorant le niveau de services qui leur sont nécessaires.

Sur 8 sites d'intérêt métropolitain, la CUB s'engage à optimiser ses investissements afin de proposer à la fois un très haut niveau d'accueil et un rayonnement d'envergure nationale et européenne. Par ailleurs, 4 autres sites vont également mobiliser des investissements communautaires, soit pour les développer soit pour les conforter :

- 3 sites industriels à fort potentiel en raison de leur localisation et de leurs disponibilités foncières : la presqu'île d'Ambès, vouée à l'industrie lourde, la plate-forme aéroportuaire de Mérignac, le site économique de Blanquefort ;
- 3 sites dédiés à la logistique et au fret : la plate-forme d'Hourcade, dédiée à l'activité de ferroutage et ses produits dérivés, Bordeaux-Fret à Bruges, dédié à la logistique, la zone industrialo-portuaire de Bassens-Ambès ;
- 1 site, Le Lac, dédié au développement des activités tertiaires ;
- 2 sites potentiels, La Bastide, le Campus, pour organiser les fonctions de formation et de recherche ;
- le site de la zone franche urbaine dont le développement repose sur les potentialités de renouvellement urbain et de mixité des fonctions urbaines ;
- le site central ;
- le site agroalimentaire, le Marché d'Intérêt Général.

Globalement, les espaces réservés pour l'économie, existants ou futurs répondent quantitativement aux besoins en matière de développement économique (330 000 emplois en 2001, + 20 000 à + 50 000 emplois à l'horizon 2015).

Les orientations stratégiques définies par la CUB s'attachent alors davantage aux enjeux de qualité.

La collectivité communautaire s'est fixé comme objectif d'engager une politique volontariste de qualité d'accueil et d'identité économique de l'agglomération : qualité des dessertes, préservation de l'environnement, performance du réseau d'infrastructures de transport, des réseaux de télécommunications et d'échanges, qualité d'insertion paysagère et architecturale, qualité d'image.

Les sites économiques

Les grands sites économiques sur la CUB

Les sites stratégiques, organisés autour de la rocade périphérique s'appuient sur des domaines d'excellence déjà investis, comportent d'importantes opportunités foncières pour l'accueil de nouvelles activités et constituent l'ossature principale de l'accueil des activités économiques de l'agglomération :

- le centre économique de l'agglomération : un pôle tertiaire de services et de commerces de rayonnement régional et international ;
- Le Lac : un site technologique métropolitain lié aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (N.T.I.C.) sur lequel est engagé un projet de requalification et d'implantation d'activités tertiaires, de services, de grandes entreprises et d'activités commerciales ;
- Belcier : le pôle agroalimentaire régional réclame à la fois une restructuration et un développement sur le site de Gattebourse dans le sens d'une confirmation de l'ensemble du dispositif agroalimentaire de l'agglomération ;
- la presqu'île d'Ambès : un site industriel à fort potentiel en raison de sa localisation et de ses disponibilités foncières ;
- la plate-forme aéroportuaire de Mérignac : un complexe majeur basé sur les industries aéronautiques, spatiales et de défense de dimension européenne et sur un parc d'activités tertiaires de technologie avancée ;
- le site de Blanquefort : un centre d'activités métropolitain intégré dans un environnement naturel remarquable, qui fait l'objet d'un important programme d'aménagement, de requalification et de viabilisation des espaces disponibles ;
- la plate-forme d'Hourcade : un site dédié à l'activité de ferroutage et de ses produits dérivés, véritable complexe logistique intermodal rail-route en cours de création ;
- Bordeaux Fret à Bruges : un centre de transit et de logistique de dimension internationale, sur l'axe nord-sud européen, à forte potentialité de développement ;
- la zone industrialo-portuaire de Bassens Ambarès : un site d'accueil des unités industrielles et logistiques liées à l'activité maritime. Un vaste programme de travaux de valorisation du site, d'apports de services, de viabilisation, d'amélioration de la qualité des infrastructures et des réseaux est engagé sur cette zone ;
- la zone franche sur Bordeaux Bastide, Lormont, Cenon et Floirac. Les objectifs fixés en matière de développement de l'emploi et d'implantations d'activités économiques s'orientent vers le renouvellement, la reconversion et la requalification de certaines installations ;
- La Bastide : un futur pôle spécialisé pour les sciences de gestion et des affaires et les métiers de l'entreprise ;
- le campus : un pôle régional d'enseignement et de recherche fait l'objet d'un ambitieux projet d'aménagement et de requalification.



Bègles

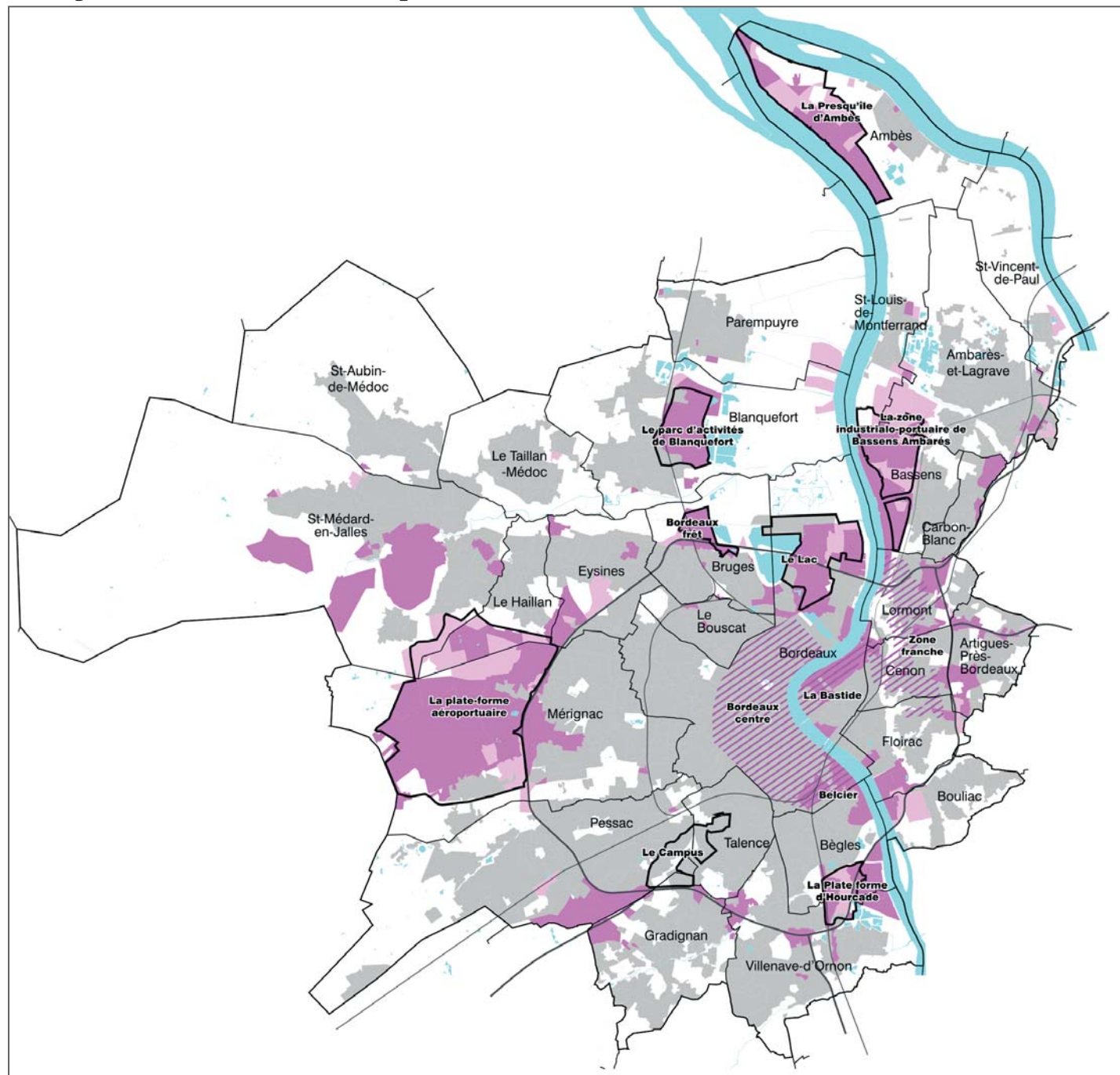


Bassens



Blanquefort

Les grands sites économiques sur la CUB



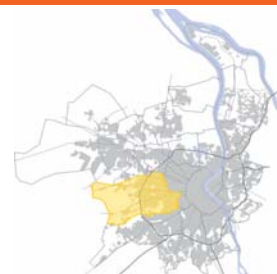
- Sites d'activités
- Zones d'extension économique
- Territoire d'urbanisation à dominante d'habitat
- Sites économiques d'intérêt métropolitain (SIM)
- Pôle économique majeur

Les 8 sites économiques d'intérêt métropolitain et les 4 pôles économiques majeurs

- Bordeaux centre
- Le Lac
- Belcier
- La presqu'île d'Ambès
- La plate-forme aéroportuaire
- Le parc d'activités de Blanquefort
- La plate-forme d'Hourcade
- Bordeaux fret
- La zone industrialo-portuaire de Bassens - Ambarès
- La zone franche
- La Bastide
- Le Campus

Les sites économiques

Le site aéroportuaire



Le Plan global d'aménagement et de développement concerne le secteur aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac, soit les villes de Mérignac, Pessac, Eysines, Le Haillan, St-Médard-en-Jalles, Martignas-sur-Jalles et St-Jean-d'Illac. La zone d'activité de l'aéroport constitue le premier bassin d'emploi d'Aquitaine. L'objectif du PGAD est de la valoriser afin d'affirmer sa position de référence ainsi que son rayonnement au-delà des limites de la Région.

Le PGAD s'articule autour de deux volets, un plan d'actions économiques et un plan d'aménagement indiquant les principales orientations à respecter. Les orientations stratégiques portent sur la confortation de la filière aéronautique-spatial-défense et le développement de filières complémentaires (telles que l'imagerie technique, la filière environnement, ou le renforcement du triptyque production-services-technologie) dont les principes généraux sont les suivants :

- un concept majeur de promotion des centralités urbaines, qu'elles soient résidentielles ou économiques ;
- l'intégration du projet de parc d'activité appelé « Technoparc » dans un projet global d'aménagement qui mettent en valeur les autres quartiers économiques ;
- une accessibilité satisfaisante à la plate-forme aéroportuaire, renforcée par les transports collectifs (tramway, TCSP, TER) à moyen terme et par un éventuel contournement autoroutier ouest à long terme ;
- un réseau de voirie structurant autour de deux axes principaux, un boulevard technologique et un boulevard urbain qui requalifient la relation entre les différentes zones d'activités et concentrent les flux intercommunaux ;
- la protection des riverains contre les nuisances par la prise en compte du Plan d'exposition au bruit intégré dans le PLU concernant les futurs quartiers d'habitat et les zones d'urbanisation économique ;
- la mise en valeur d'un environnement paysager de qualité et d'un aménagement qui limite l'écoulement des eaux pluviales ;
- l'optimisation de l'utilisation des espaces pour l'extension des activités existantes et la création de nouvelles activités.



Aéroport de Bordeaux Mérignac



Tour de contrôle

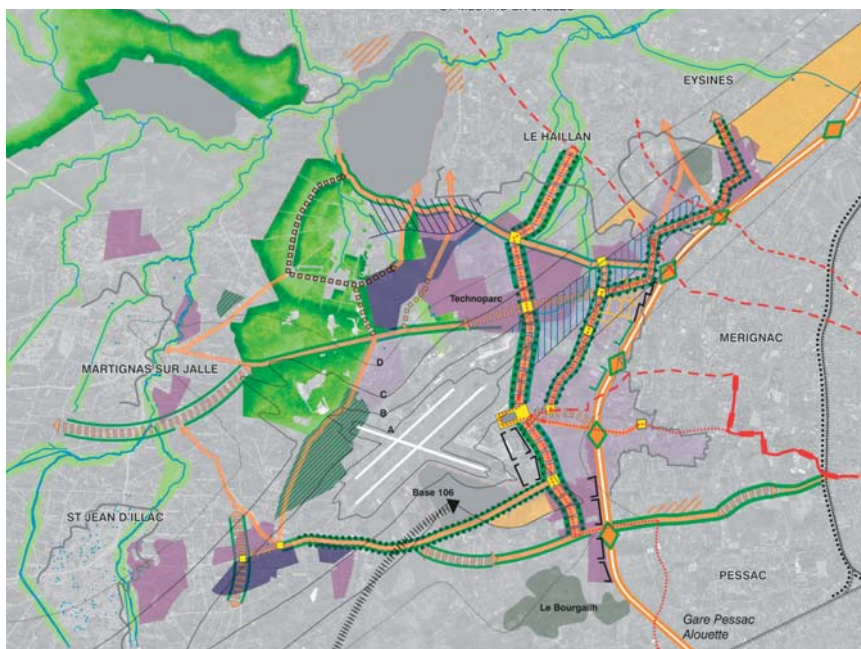
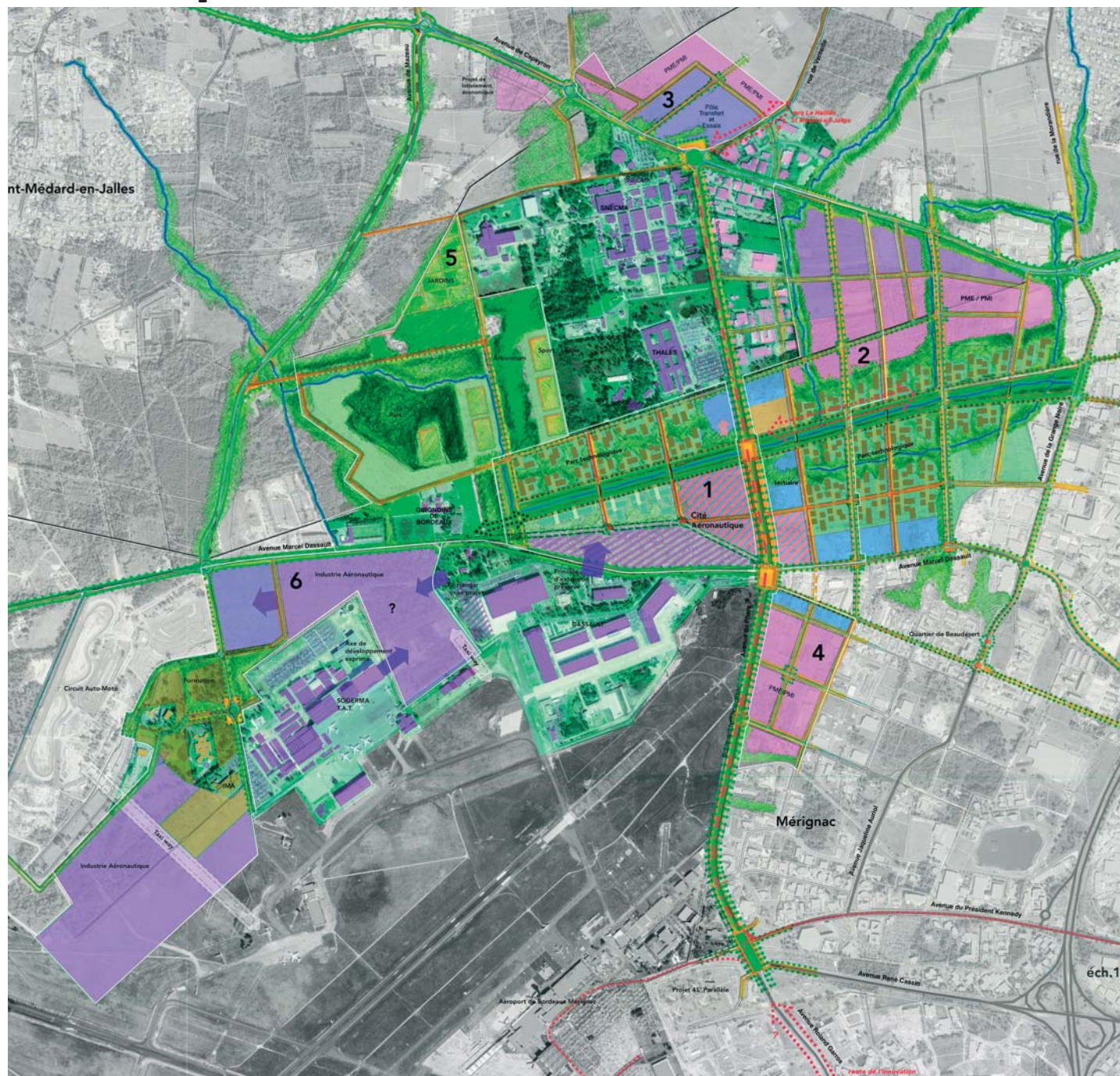


Zone de fret

Documents de référence

Étude secteur aéroportuaire de Bordeaux Mérignac
Maître d'ouvrage : DDE de la Gironde et CCI de Bordeaux
Maître d'œuvre : a'urba
Septembre 2004

Le site aéroportuaire



Les sites économiques

Le site économique de Blanquefort



La zone d'activité de Blanquefort, implantée en périphérie nord-ouest de l'agglomération bordelaise, représente l'une des plus vastes de la région (350 ha).

Le projet de la zone d'activités économiques de Blanquefort, initié par la Communauté urbaine de Bordeaux, a pour objectif d'optimiser et de conforter la vocation de « site économique d'intérêt métropolitain » dédié à l'automobile, à la mécanique et à la logistique.

Ils'agit d'affirmer un pôle industriel d'excellence par la reconquête progressive d'une zone d'activité confrontée à des difficultés fonctionnelles.

Par ailleurs, le projet propose de poursuivre l'extension des bassins et des plans d'eau générés par l'activité des carrières, lesquels sont d'une échelle comparable à celle de Bordeaux Lac avec l'avantage de présenter un environnement naturel, presque « sauvage » et de les relier pour servir de support à la constitution d'un pôle de loisirs d'agglomération. Ces espaces naturels rassembleront une grande diversité de fonctions tant sportives que culturelles ou de loisirs, à l'échelle de l'agglomération et de la commune de Blanquefort.



Zone d'activités de Blanquefort



Zone d'activités de Blanquefort



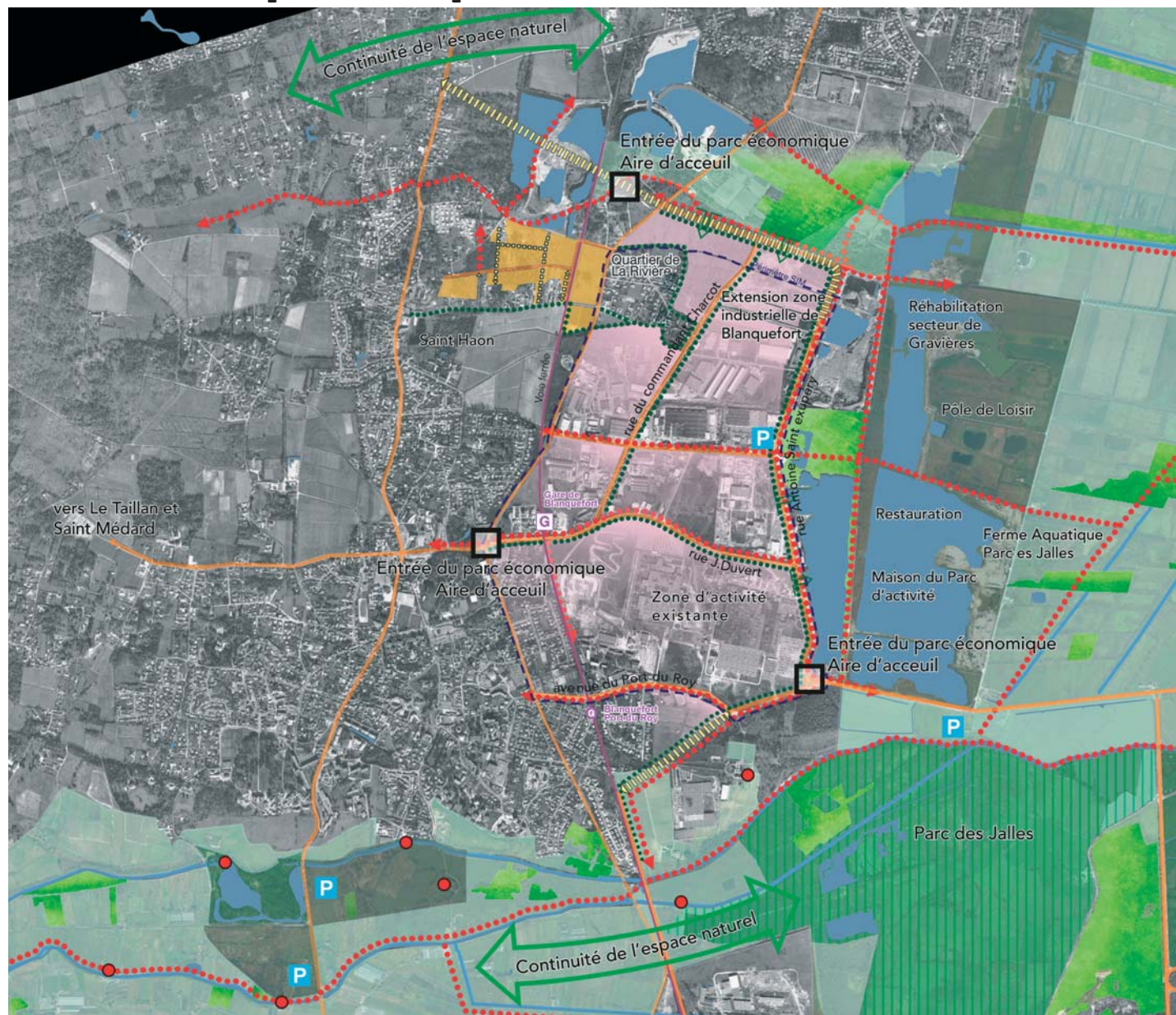
Zone d'activités de Blanquefort

Documents de référence

PLU - Orientations d'aménagement - Sites de projet D37
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

Définition d'un site économique d'intérêt métropolitain et stratégique d'intervention
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : SCE-BEPIC
Janvier 2005

Le site économique de Blanquefort



Espaces publics

-  Entrée de la zone
-  Voies routières principales
-  Voie ferrée
-  Axe piéton - cycle majeur
-  Aménagement paysager
-  Périmètre du SIM

Principales affectations

-  Zone d'activités SIM de Blanquefort
-  Quartier résidentiel La Rivière

Espaces naturels - Parc des Jalles

-  Transparence et continuité de l'espace naturel
-  Espace vert ou de loisir ou de sport à requalifier ou à créer
-  Espace à vocation agricole et prairie
-  Espace naturel d'intérêt majeur (zone de protection des sources)

Les grandes composantes de l'aménagement du site de Blanquefort

- Un pôle industriel d'excellence
 - amélioration de l'accessibilité au site et des liaisons avec l'échangeur n° 5 ;
 - viabilisation des espaces disponibles pour exploiter les potentialités de la zone ;
 - création d'un pôle de services autour de la rue Saint-Exupéry et autour de la gare ;
 - aménagement des portes de la zone d'activités comme accès principal et accès secondaires ;
 - augmentation de l'offre de stationnement au niveau des « portes d'accès » du parc d'activités ;
 - intervention sur les espaces publics et développement des cheminements piétons, deux roues.
- Un pôle naturel de loisirs des Lacs
 - implantation d'activités de loisirs sur la rive est des Lacs et approbation des berges ;
 - prolongement de la trame paysagère de la zone d'activités jusqu'aux étangs.

Les sites économiques

La plate-forme logistique d'Hourcade



Un site d'intérêt métropolitain à vocation de plateforme logistique en création.

Le site d'Hourcade sur 156 hectares est un pôle de développement économique d'intérêt d'agglomération puisqu'il offre une plate forme logistique avec une possibilité de réaliser du transport combiné et de fret. L'aménagement d'Hourcade s'inscrit dans le cadre de la politique de l'Etat et des contrats de plan et d'agglomération en faveur du doublement du trafic ferroviaire en 10 ans et du report modal du transport routier de marchandises sur des modes alternatifs dont le ferroviaire. Hourcade est à ce titre le grand centre de triage pour le sud-ouest de la France en direction de la péninsule ibérique. C'est le lieu de convergence pour les trains de fret à destination ou en provenance de l'ensemble du territoire national. Le site offre également de réelles disponibilités foncières pour des activités nécessitant un embranchement ferroviaire.

Sa situation d'accessibilité depuis le réseau autoroutier et sa proximité du faisceau de lignes ferrées constituent également des atouts.

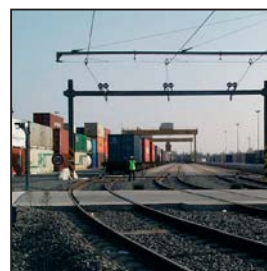
Toutefois les projets d'extension devront respecter certaines conditions comme la limitation des nuisances, la protection des secteurs résidentiels proches, l'amélioration de l'accessibilité au site depuis la rocade et la recherche d'une valorisation paysagère des façades sur la rocade.



Hourcade



Hourcade

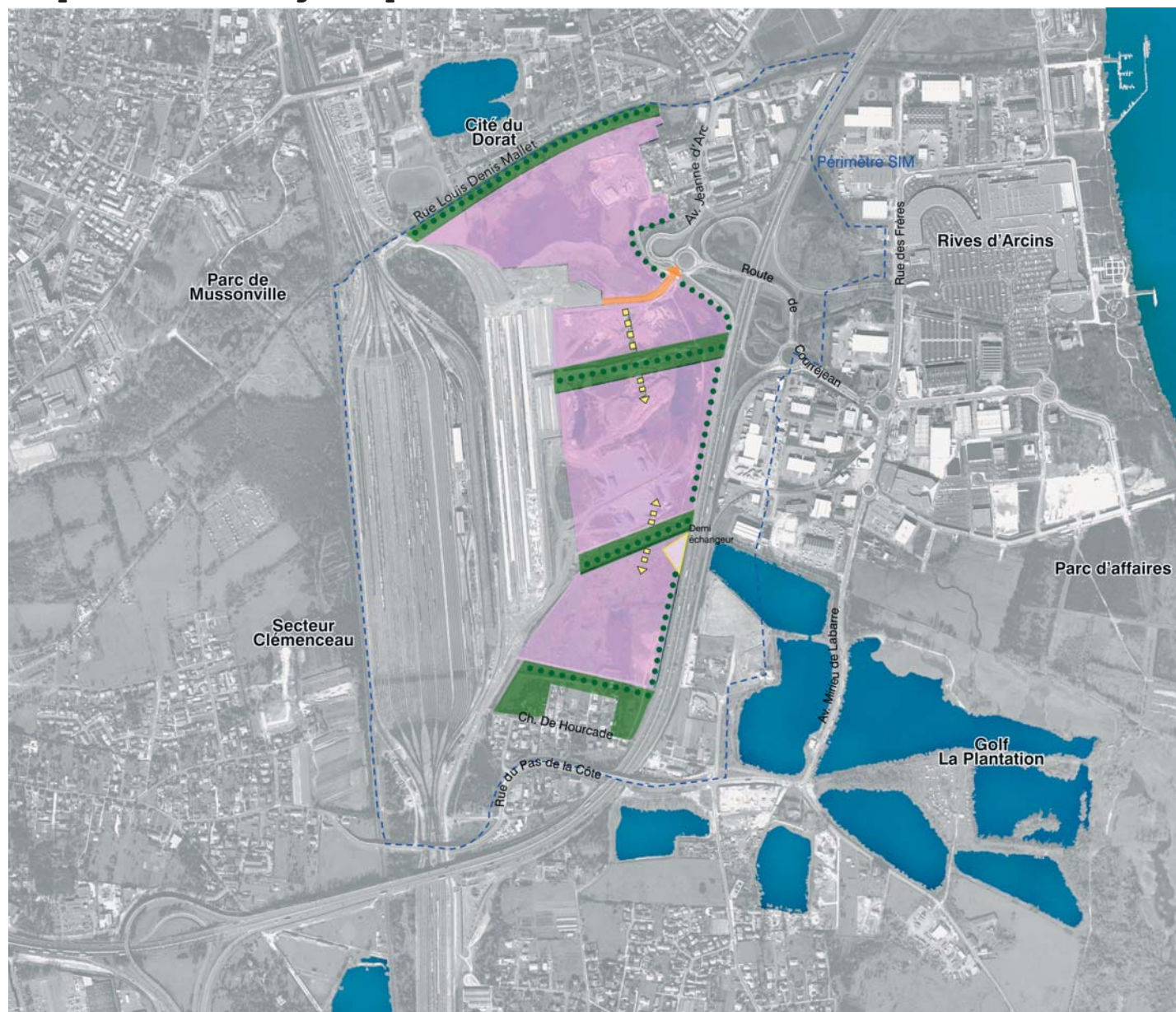


Hourcade

Documents de référence

PLU - Orientations d'aménagement - Sites de projet D35
Maîtrise d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

La plate forme logistique d'Hourcade



Traitement des Espaces publics

- □ □ □ Principe de liaison et/ou de desserte
- Espace public majeur à requalifier

Traitement des espaces naturels

- Arbres ou boisement à conserver ou à créer
- Espace vert ou de loisir ou de sport à requalifier ou à créer

Principales affectations à conforter ou à créer

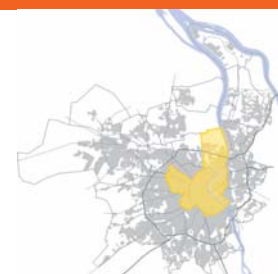
- Mixité fonctionnelle à dominante tertiaire, commerces services, bureaux, PME, PMI, logements
- Périmètre du SIM

Les grandes composantes de l'aménagement du site d'Hourcade

- Un pôle logistique multimodal
 - implantation d'activités de feroutage et activités commerciales en bordure de rocade ;
 - création d'une façade économique valorisante le long de la rocade ;
 - amélioration de l'accessibilité au site d'Hourcade par la création d'un accès sud par la rocade.
- Un ensemble de protections paysagères
 - protection des quartiers d'habitat riverains sud par la création d'une zone tampon plantée et des quartiers nord par la réalisation de plantations d'alignement ;
 - aménagement paysager autour des ruisseaux et le long de l'estey de Franc.

Les sites économiques

Le site économique de Bordeaux Nord



Un pôle économique d'importance métropolitaine au sein d'un grand projet de renouvellement urbain

Sur près de 1 000 hectares, l'évolution du site économique de Bordeaux Nord représente un enjeu très important, en raison de sa proximité avec le centre ville, de son potentiel foncier, de ses atouts économiques, de la qualité de son environnement et de ses espaces paysagers.

Ce pôle d'activités tertiaires diversifiées compte environ 15 000 emplois, 350 000 m² de surfaces de bureaux, un centre hôtelier de plus de 1 000 chambres, un pôle commercial d'envergure régionale (plus de 90 000 m²) en pleine croissance.

Pour ne pas obérer les qualités de ce site majeur et optimiser les lourds investissements publics programmés : arrivée du tramway en 2008, requalification du boulevard Lucien Faure et création d'un nouveau franchissement, opérations publiques d'aménagement ; un projet de requalification du site est en cours de réflexion.

Il vise à pérenniser le potentiel économique du secteur et créer un secteur d'intérêt métropolitain à vocation tertiaire, entre le boulevard Aliénor d'Aquitaine et l'avenue de Labarde de part et d'autre de la rocade.

En raison des qualités paysagères et des activités de loisirs du Lac et de la présence de grands équipements d'agglomération (parc des expositions, palais des congrès) dont bénéficie le site, l'ensemble des terrains disponibles seront destinés à des activités à haute valeur ajoutée. De plus, pour améliorer l'environnement des activités existantes et créer un paysage urbain organisé et cohérent, la qualité urbaine et architecturale des interventions publiques et des implantations privées sera exigée.

Le traitement des espaces publics permettra à la fois de réaliser des liaisons est-ouest reliant le quartier d'entreprises au Lac, et au sud de la rocade, de réorganiser les façades urbaines du centre commercial régional sur les espaces publics. Enfin, les déplacements de proximité (piétons, deux roues,...) seront facilités et l'offre en transport en commun renforcée, afin de passer de l'ambiance routière à une pratique urbaine des espaces publics plus conviviale.



Bordeaux Nord



Bordeaux Nord



Bordeaux Nord

Documents de référence

Étude Bordeaux Nord - Les grands axes d'une stratégie de renouvellement urbain - Rapport de synthèse
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Mars 2002

Le site économique de Bordeaux Nord



Infrastructures

- - - - - Tramway 2ème phase (2006)
- TCSP 3ème phase (alternative)

Propositions d'aménagement

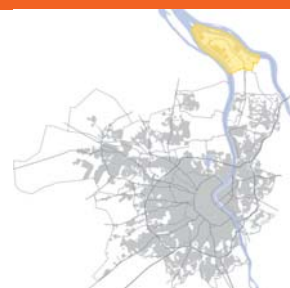
- Habitat Proposé Existant
- Tertiaire Proposé Existant
- Mixité
- Activité Proposé Existant
- Commerce Proposé Existant
- Secteur hôtelier
- Jardin / promenade
- Limite de parc intercommunal des jalles
- Aménagement de l'échangeur et des talus
- Rue, avenue à requalifier
- Rue, avenue à créer

Les grandes composantes de l'aménagement futur du site de Bordeaux-Nord

- **Aliénor d'Aquitaine, une grande avenue**
 - reconfiguration de l'échangeur de Labarde ;
 - réalisation de contre-allées de desserte des rives d'Aliénor d'Aquitaine ;
 - restructuration et densification du centre commercial avec des façades urbaines sur les espaces publics ;
 - création de liaisons est-ouest.
- **Un grand pôle tertiaire**
 - installation d'activités à haute valeur ajoutée entre le boulevard Aliénor d'Aquitaine et l'avenue de Labarde de part et d'autre de la rocade ;
 - continuité d'activités tertiaires des bassins à flot au parc des expositions ;
 - desserte par un tracé structurant qui franchit la rocade et relie les activités au centre ;
 - réalisation de liaisons est-ouest ;
 - traitement des espaces publics favorables aux déplacements de proximité (piétons, vélos).
- **Une base de loisirs et d'affaires**
 - fédération en un parc intercommunal de 200 hectares en continuité des quais, parc floral, bois de Bordeaux, bois de Bretous, réserve naturelle de Bruges, berge du Lac ;
 - création de circuits de promenade.
- **Un quartier mixte autour des berges du Lac**

Les sites économiques

Le site économique de la presqu'île d'Ambès



Le site d'Ambès, largement voué à l'industrie lourde, s'appuie sur un réseau d'entreprises du secteur pétrochimique associé à des entreprises de sous-traitance, notamment de maintenance industrielle. L'importance des espaces disponibles aujourd'hui fortement contraints par le PPRI, la proximité du fleuve, la desserte ferroviaire, l'éloignement relatif de l'urbanisation et l'existence de «zones tampons» lui donnent une vocation particulière pour l'implantation d'installations industrielles lourdes.

Paradoxalement, la presqu'île d'Ambès reste enclavée géographiquement bien qu'elle soit traversée par de grandes infrastructures de déplacement (A10, N10, rocade, réseaux ferroviaires régionaux et nationaux).

Cette situation est aggravée par la congestion permanente sur le pont d'Aquitaine et la faible fréquence des dessertes ferroviaires.

Le projet propose une stratégie de desserte multimodale qui vise à :

- améliorer les conditions de vie et de déplacements des résidents ;
- organiser les possibilités de développement économique de la presqu'île ;
- définir une organisation spatiale optimale des réseaux de transports et leurs modalités d'exploitation, adaptés à tous les modes, à court, moyen et long terme.

De grands projets vont concerner ce territoire comme la réalisation d'un éventuel contournement autoroutier, le prolongement du réseau de TCSP urbain, l'amélioration de l'offre régionale ferrée, la réalisation de la LGV Angoulême-Bordeaux.

Le but de l'étude engagée sur ce site est de construire un cadre de référence de développement des réseaux et transports tenant compte des caractéristiques urbaines, économiques et foncières, des différentes démarches sectorielles déjà conduites et des différents projets d'aménagement envisagés.



Centrale électrique du Bec d'Ambès



Port de Bassens



Presqu'île d'Ambès

Documents de référence

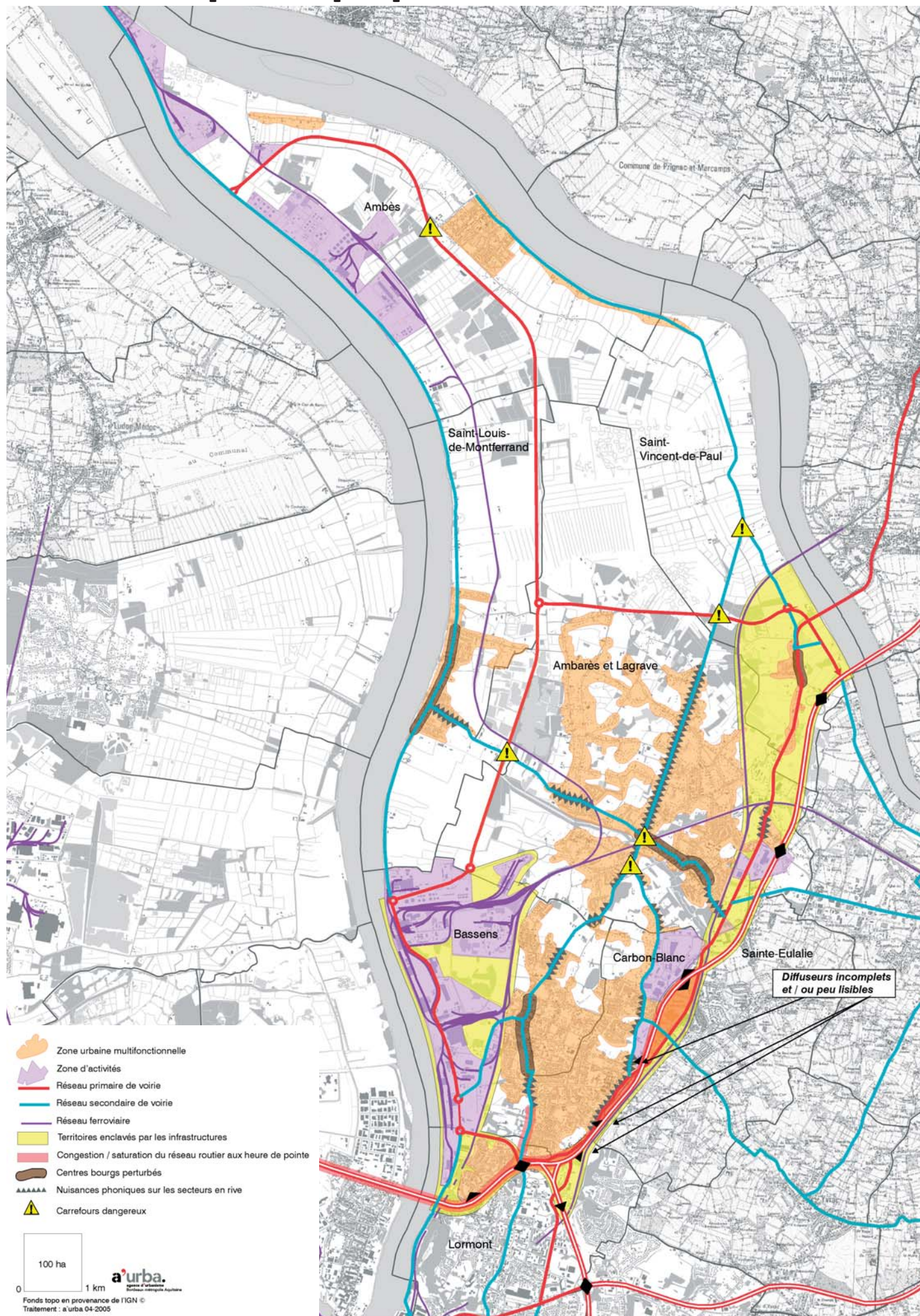
Définition d'une stratégie de desserte multimodale de la presqu'île d'Ambès

Maître d'ouvrage : DDE de la Gironde

Maître d'œuvre : a'urba

Avril 2005

Le site économique de la presqu'île d'Ambès



Le Grand Projet des Villes de Bassens, Cenon, Floirac, Lormont



L'engagement de la Communauté urbaine de Bordeaux dans le grand projet de ville vise à réinsérer durablement dans l'agglomération des quartiers en difficulté. La CUB accompagne, dans le cadre d'un projet global de territoire, un véritable développement économique, social et urbain pour améliorer les conditions de vie quotidienne de ses habitants.

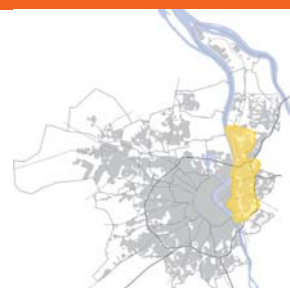
Le grand projet de ville (GPV) concerne quatre communes : Bassens, Cenon, Floirac, Lormont qui accueillent plus de 65 000 habitants.

Les orientations du projet sont de :

- diversifier l'habitat et assurer le rééquilibrage social, briser les logiques discriminatoires,
- améliorer la vie des habitants et ouvrir des perspectives à chacun,
- mettre en valeur la diversité de la richesse culturelle, historique et paysagère,
- modifier la perception collective du territoire et communiquer sur les projets et les actions.

Le Grand Projet des Villes de Bassens, Cenon, Floirac, Lormont

Le plan guide



Le Grand projet des villes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont a pour objectif, s'agissant de son volet « renouvellement urbain », de conférer aux différents quartiers de ces communes une attractivité équivalente aux autres quartiers de l'agglomération.

Onze opérations de renouvellement urbain, organisées en chapelet du nord au sud et fédérées par le tramway et le futur parc des Coteaux prévoient la construction de près de 5 000 logements, de nombreux équipements et un nombre important d'espaces publics à réaménager, au cours des dix prochaines années.

Autour des stations de tramway, les nouveaux aménagements urbains viendront conforter ou créer des centralités de proximité. Le parc des Coteaux, horizon du paysage de la ville historique, deviendra une destination de promenade, de loisirs, de découverte du panorama de la vallée de la Garonne. Le relief, le boisement existant et les jardins constituent un atout fort pour l'ensemble du territoire du GPV et un thème de déclinaison des aménagements urbains proposés.

L'ensemble des projets d'aménagement contribue à donner une nouvelle image des quartiers de la rive droite.

- A Bassens

Le Bousquet : le réaménagement du quartier riverain du centre bourg

- A Lormont

Carriet : un quartier de logements et de bureaux neufs autour du tramway et proche de la mairie

Génicart

Chaigneau-Bichon : un nouveau quartier sur le quai de la Garonne

Le quai de la Garonne : la reconquête de la façade fluviale

- A Cenon

Pont-Rouge : un nouveau quartier autour de la gare intermodale tramway/train

Palmer - La Morlette : le réaménagement d'un second centre autour du tramway

8 mai 1945 : un nouveau quartier reconstruit après la démolition de quatre bâtiments

- A Floirac

Les quais : l'agrandissement du centre-bourg

Libération - Jean Jaurès : un nouveau quartier de petite échelle

Les Etangs - Black Clawson : un quartier résidentiel autour de la voie Eymet



Place des Deux Villes, Lormont - Cenon



Le Bousquet, Bassens



Carriet - Lormont

Documents de référence

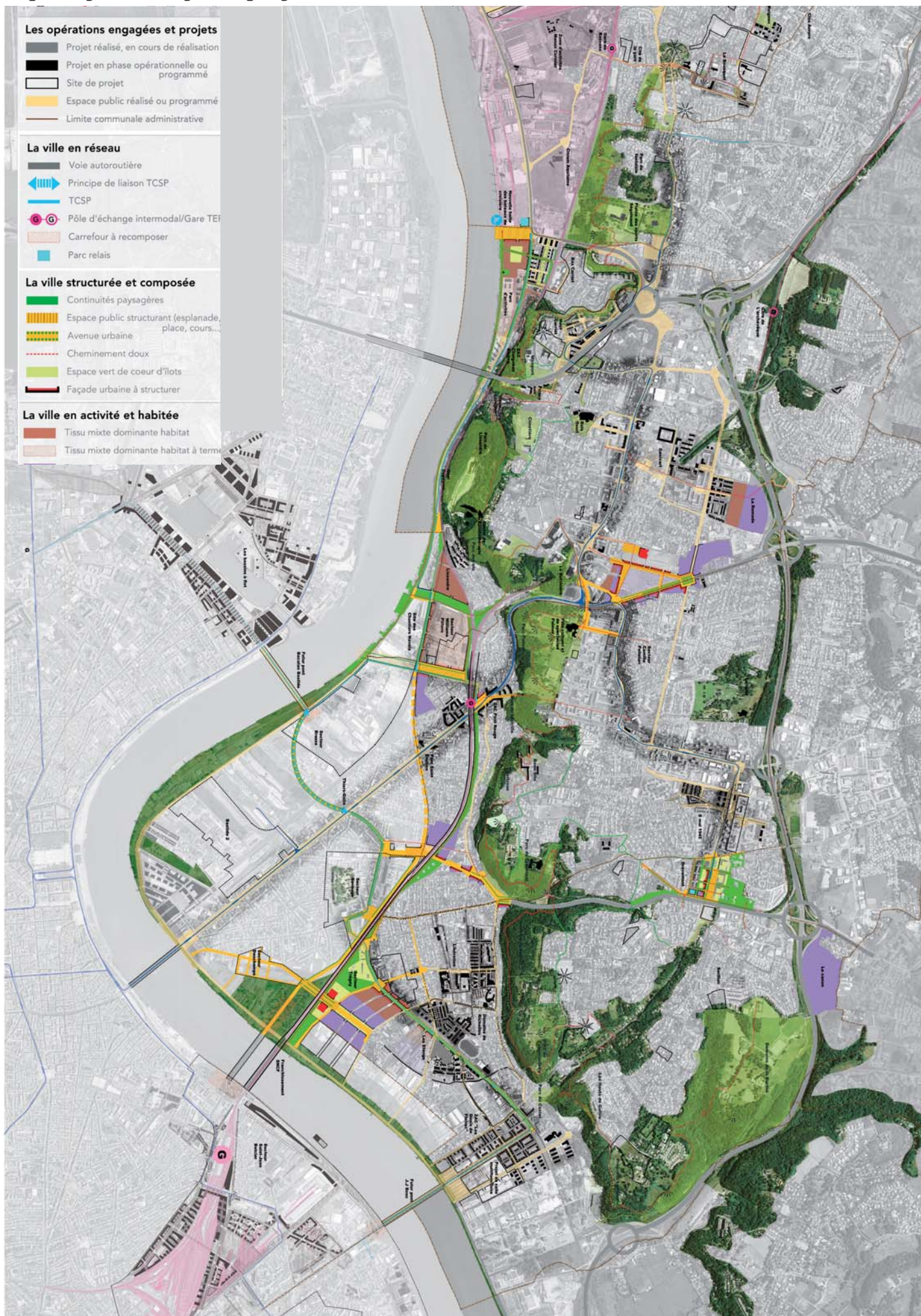
Le GPV Bassens-Cenon-Floirac-Lormont

Maître d'ouvrage : GIP-GPV - directeur Etienne Parin

Maître d'œuvre : a'urba

Avril 2005

Le plan guide du grand projet des villes de Bassens Cenon Floirac Lormont



Les parcs d'agglomération



L'ampleur et la diversité remarquable du cadre paysager et naturel du territoire girondin constituent un véritable atout pour orienter la croissance urbaine, mais également pour mieux affirmer les liens élémentaires entre patrimoine naturel et urbanisation et organiser la proximité ville-nature recherchée par les habitants.

Sur cette base se développe un système de parcs d'agglomération.

Le parc intercommunal des Jalles

Au cœur de la vallée naturelle et maraîchère, il dessine en filigrane l'un des tous premiers parcs suburbains d'Europe.

Les grands axes de ce projet sont bâtis sur les thèmes conjoints de l'agriculture urbaine et de l'eau et sur la création d'un pôle pédagogique et d'un vaste domaine boisé, avec promenades en belvédère sur les coteaux des Jalles.

Le parc des Coteaux

La remise en valeur d'un ensemble naturel et patrimonial de grande qualité en fera une destination de promenades, de loisirs, et de découvertes du panorama de la vallée de la Garonne.

Le parc à thème du Bourgailh

Véritable espace nature ouvert au public et espace d'attraction et de divertissement, le parc à thème propose des aménagements ludiques à travers la mise en scène des éléments naturels. Il prévoit une zone d'activités dédiée à l'accueil de laboratoires et d'unités de production touchant la maîtrise des écosystèmes et des espaces d'animation, de découverte et d'événements.

Le parc du Campus

Le parc central du domaine universitaire est transformé en grand espace paysager ouvert aux loisirs et manifestations événementielles, théatrales et musicales.

La vallée de l'Eau Blanche

En bordure de fleuve et le long de l'affluent l'Eau Blanche, le projet de mise en valeur de la vallée de l'Eau Blanche est bâti sur les thèmes conjoints de la lisière et de l'eau. Il propose des opérations de réhabilitation agri-environnementale, des prairies bocagères, l'installation de nouveaux équipements à destination du public et un maillage diversifié de promenades et d'itinéraires de découverte de l'Eau Blanche, de son exutoire et des rives du fleuve.

Le parc des Berges

Un vaste parc central d'intérêt d'agglomération, parc fluvial composé de jardins et de grands espaces publics

La coulée verte de Mérignac-Pessac

La coulée verte est le prolongement des grands espaces naturels de l'ouest girondin, qui pénètre Mérignac et Pessac. Elle constitue une entité à dominante agricole et naturelle de 2400 ha qui s'étire sur 8,6 kilomètres. Il s'agit de conforter d'une part des activités à caractère privé et d'autre part, des projets d'ensemble portés par la collectivité.

Les parcs d'agglomération

Le schéma de référence des parcs d'agglomération

En s'appuyant sur le formidable potentiel naturel de l'agglomération, il est proposé de révéler une véritable « trame verte » constituée d'un système de parcs d'agglomération où s'enchaînent à différentes échelles : les grands parcs urbains, les vastes emprises naturelles périphériques, les zones agricoles ou sylvicoles et jusqu'au cœur des quartiers, les jardins et les squares de villes.

L'identité de l'agglomération devient celle d'une ville jardin qui offre sur l'ensemble du territoire et au plus près des citadins, des espaces verts attractifs, des promenades urbaines, des parcours ludiques et sportifs, des ambiances arborées des espaces à vivre de loisirs et de détente.

• Développer un système de grands parcs urbains

- Rive droite, suivant les deux lignes des coteaux et de la Garonne, le parc des Coteaux et, au plus près de la Garonne, un parc des Berges d'une centaine d'hectares ;
- au nord, suivant les vallées des Jalles, un vaste parc intercommunal ;
- au sud, suivant les esteyes, le parc de l'Eau Blanche et de l'Eau Bourde ;
- à l'ouest, le parc du Bourgailh et le parc du Burck.

• Affirmer la présence de l'élément naturel dans le paysage urbain

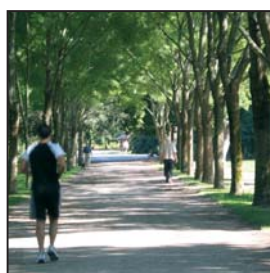
Il est proposé d'accroître la place de l'arbre et de l'élément vert dans la ville, que ce soit en cœur d'îlot, dans l'aménagement des espaces publics, le paysagement des grandes voies, des axes du tramway, des entrées de ville, mais aussi dans la création de nouveaux parcs publics.

• Reconquérir les axes urbains saturés par l'automobile

La place de l'arbre dans la ville sera accrue par la création d'alignements plantés et l'effort de paysagement des grandes voies, places, axes du tramway et entrées de ville sera poursuivi.

• Préserver les ressources naturelles

L'ensemble des espaces naturels protégés constituent le patrimoine environnemental de l'agglomération : terroirs agricoles, massif forestier, zones maraîchères, zones humides semi bocagères, marais et forment ainsi le capital de ressources indispensables aux équilibres de vie du milieu humain, animal et végétal.



Bordeaux



Cenon

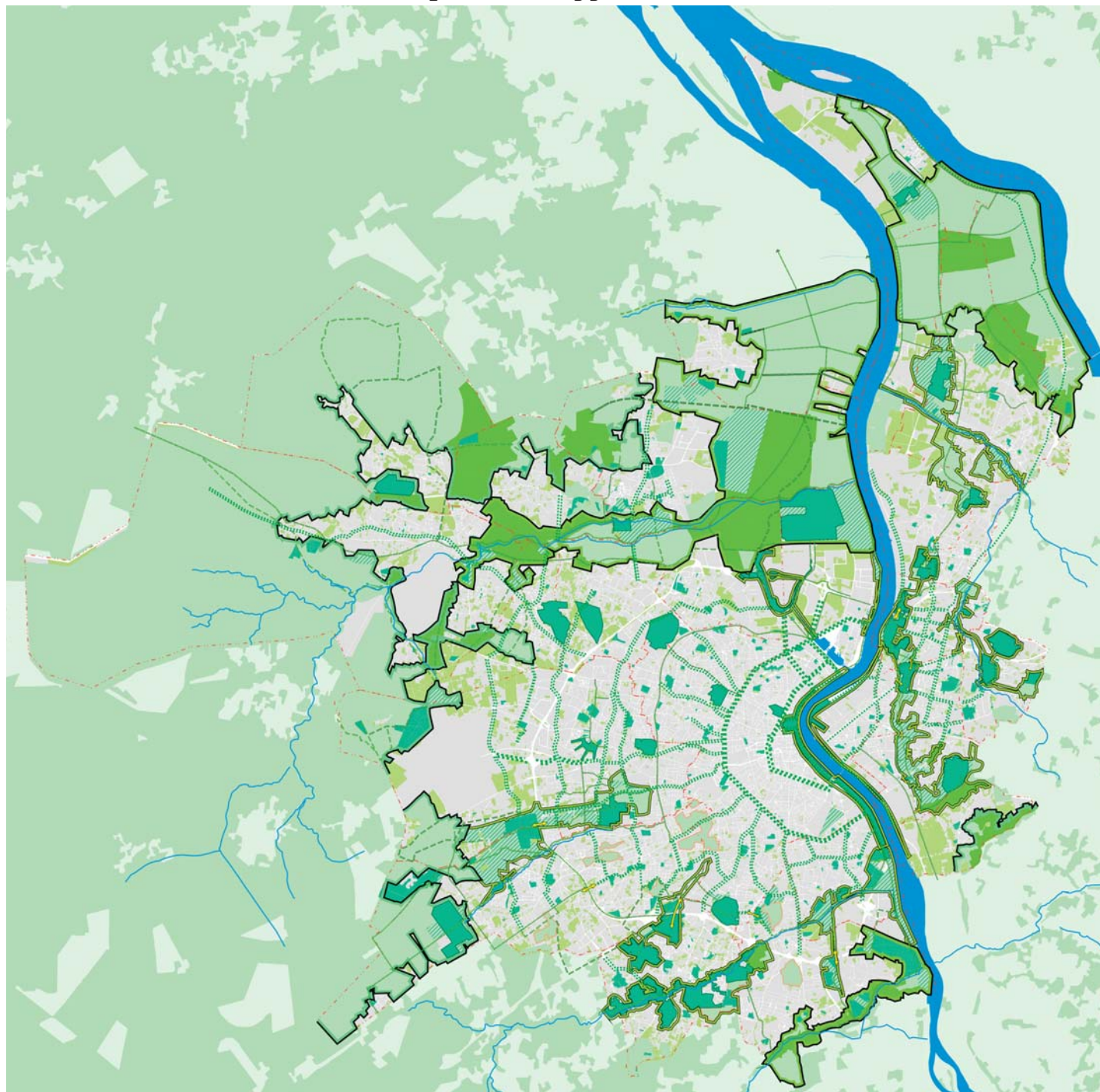


Gradignan

Documents de référence

Le schéma de référence des parcs d'agglomération
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
2005

Le schéma de référence des parcs d'agglomération



Les ceintures périphériques

- Réserves agricoles et sylvicoles
- Lisières forestières et marges agricoles

Les grandes continuités d'espaces naturels

- Grands espaces suburbains d'agglomération
- Grands parcs urbains d'agglomération

Les emprises stratégiques

- Les parcs et équipements de plein air existants majeurs
- Les espaces naturels à haute valeur environnementale
- Les vignes urbaines
- Les secteurs d'intervention prioritaires

Le maillage

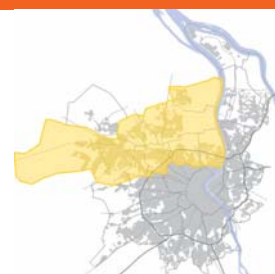
- Parcs et jardins importants dans les quartiers
- Principales promenades urbaines existantes / en projet
- Grandes promenades d'agglomération
- Franchissements à créer

Le gisement des emprises végétales courantes

- Emprises végétales significatives

Les parcs d'agglomération

Le parc des Jalles



Une vallée inondable soumise à une importante dynamique urbaine qui doit faire l'objet d'une conservation inventive.

Le projet de parc intercommunal des Jalles, fort de ses 4 400 ha d'emprise sur 8 communes du nord de l'agglomération, dessine en filigrane l'un des premiers parcs suburbains d'envergure.

La charte du parc intercommunal des Jalles, signée en 2001, engage les 8 communes riveraines à :

- prévenir l'avenir foncier du site ;
- soutenir les activités agricoles ;
- ouvrir des cheminements et des espaces à destination du grand public.

Ce projet propose de redessiner les contours du lien ville-campagne de la vallée. En effet, la vallée des Jalles, rempart de l'agglomération contre les eaux de crues, constitua de tous temps la limite septentrionale de la cité. Or, à la faveur de la croissance urbaine, ce qui était toutefois un outre-ville est aujourd'hui appréhendé en espace naturel inséré dans un tissu urbain.

Fondamentalement, le projet s'appuie sur :

- l'accompagnement de la transformation d'un système agraire, de plus en plus perméable aux influences de la ville, en « campagne urbaine », attachée à l'agglomération qui la prend en écharpe, capable d'accepter, voire d'initier, des activités diverses où le public citoyen pourra se retrouver ;
- la valorisation de l'eau de la vallée et la transformation de la contrainte d'inondation : les travaux hydrauliques constituent le corpus des carnets de la Jalle.
- l'affirmation de la présence de l'eau de crue à travers la valorisation du patrimoine fluvial et la gestion du risque inondation ;
- l'équilibre environnemental, l'équité sociale, la viabilité économique : ce projet constitue pour l'agglomération une formidable opportunité d'y expérimenter les principes d'une conservation inventive. Par séquence, les axes de projet fixent les fonctions dominantes des sites et la vocation des sols, les aménagements et équipements des lieux appelés à accueillir du public, les grandes lignes du réseau de circulations douces et les espaces de projets agri-environnementaux.



Parc des Jalles



Parc des Jalles



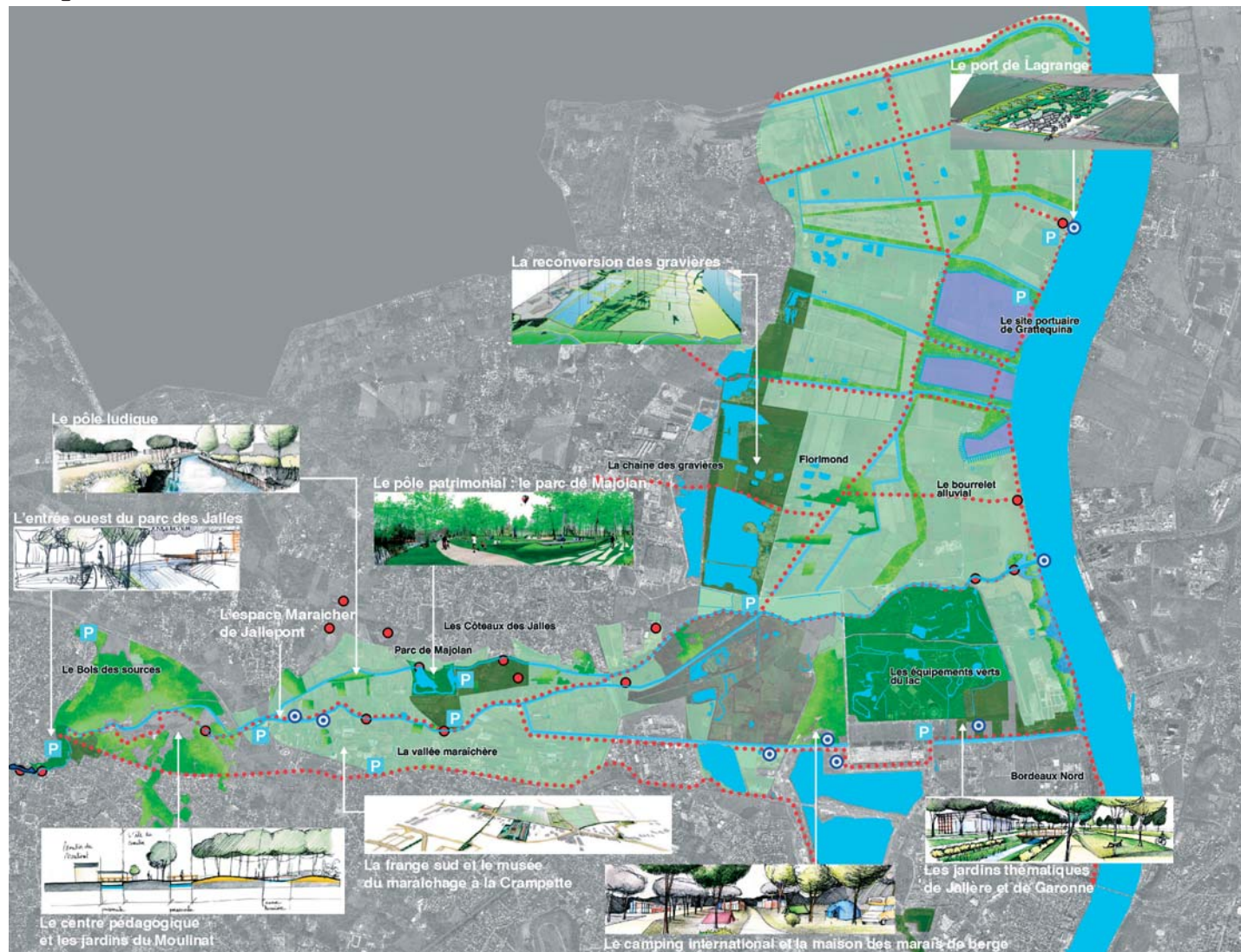
Le Lac

Documents de référence

PLU - Orientations d'aménagement
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2005

Projet Parc intercommunal des Jalles
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Octobre 2004

Le parc des Jalles



Legende

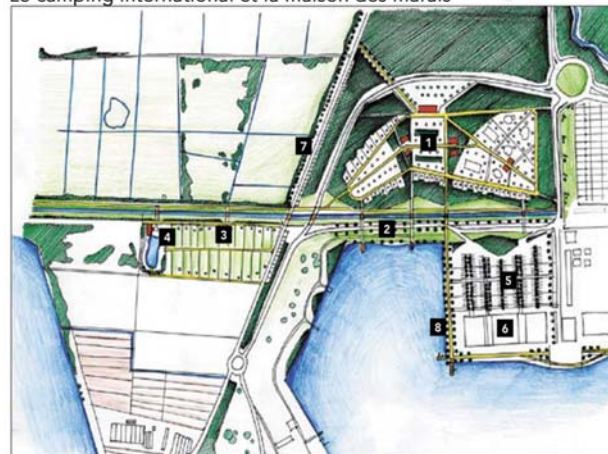
- Axe piéton-cycliste
- Espace vert ou de loisir ou de sport à requalifier ou à créer
- Espace à vocation agricole et prairie
- Espace naturel d'intérêt majeur (zone de protection des sources)

Les dix sites de projets sur le parc des Jalles

- **Entrée ouest à Saint Médard en Jalles**
L'entrée majeure du parc des Jalles autour d'un arboletum et des sentiers de découverte
- **Écopole du Moulinat**
Un centre pédagogique de l'environnement et de sensibilisation
- **Espace maraîcher de la Jallepont**
Un espace de découverte, de promotion et de vente directe des produits maraîchers
- **Pôle ludique de la Jalle du Taillan**
Un lieu de détente et d'activités de sports et de loisirs
- **Frange sud et musée de la Crampette**
Un site pour la sensibilisation et valorisation de la culture jardinière
- **Pôle patrimonial de Majolan-Forteresse-Moulin Noir**
Un grand parc public au coeur de la vallée autour du parc Majolan
- **Camping international et maison des marais à Bruges**
Un pôle d'équipement et d'animation de la vallée
- **Jardins thématiques de la Jallère et de la Garonne**
Un ensemble de découverte et d'espaces culturels autour de promenades et de jardins
- **Chaîne des Gravières**
Un parc public d'activités ludiques, récréatives et environnementales
- **Port de Lagrange**



Le camping international et la maison des marais



1 Camping international de Bordeaux // 2 Promenades en bord de Jallère et du Lac // 3 Affûts et jardins d'eau // 4 Maison des marais de Bruges // 5 Parc de stationnement // 6 Extension du Bâtiment des expositions // 7 Fermeture à la circulation de la rue du Pont Neuf et nouveaux stationnements // 8 Promenades

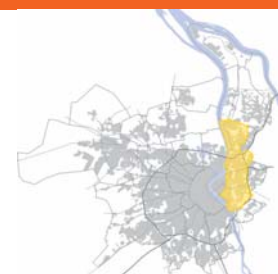


L'écopole du Moulinat



Les parcs d'agglomération

Le parc des Coteaux



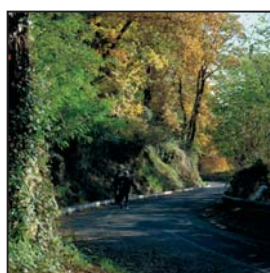
Un parc urbain en belvédère sur la Garonne

Au cœur des territoires du Grand projet des villes de Bassens, Cenon, Floirac, Lormont, le coteau, patrimoine paysager, est aussi au cœur des problématiques d'aménagement ayant pour ambition de redonner un cadre de vie de qualité aux habitants et une image positive de la rive droite dans l'imaginaire collectif. Le parc des Coteaux, composé d'une série de sites et parcs aux caractéristiques contrastées et exceptionnelles, est le support emblématique d'une démarche de transformation et de valorisation de secteurs urbains aujourd'hui défavorisés.

Par ses dimensions, son étendue exceptionnelle de 400 hectares, sa situation géographique centrale et son potentiel paysager, il constitue un équipement vert à l'échelle de la Communauté urbaine dont l'aménagement et la valorisation est indispensable à la mise en place d'une trame verte d'agglomération.

Les actions de valorisation de chacun des sites constituant le parc des Coteaux reposent sur les objectifs suivants de continuité et de diversité :

- aménager les liaisons nord/sud entre chaque parc constituant l'ensemble des coteaux, afin de proposer une promenade piétonne et cyclable homogène et continue tout le long du coteau ;
- dégager des liaisons physiques et visuelles est/ouest, sous forme de belvédères et de cheminements piétons et cyclistes, afin de relier les quartiers hauts et les quartiers bas d'une part, et de relier le coteau au fleuve, d'autre part ;
- restaurer, réhabiliter, pérenniser et sécuriser le patrimoine végétal ;
- faciliter le repérage et la lisibilité d'ensemble du parc à toutes les échelles du territoire par l'utilisation d'un vocabulaire commun et l'implantation de «structures signales» ;
- révéler et aménager selon des thèmes spécifiques des sites et des parcs : le parc Beauval : un jardin historique – le parc des Griffons : le jardin des floralies – le parc Carriet : le jardin d'eau – le parc de l'Ermitage : le jardin des thermes – le parc Palmer : le jardin à thèmes – le parc du Cypressat : le jardin des cyprès – le parc de l'observatoire : le jardin du ciel – le parc de la Burthe : les jardins du monde.



Floirac



Cenon



Floirac

Documents de référence

Plan directeur d'aménagement et de mise en valeur du site du parc des Coteaux
Maître d'ouvrage : GIP-GPV
Maître d'œuvre : Laurent Fagart - Jean-Pierre Clarac - Claude Allier
Juin 2003

Le parc des Coteaux



Bassens

1. Le parc Beauval



Bassens

2. Le parc des Griffons



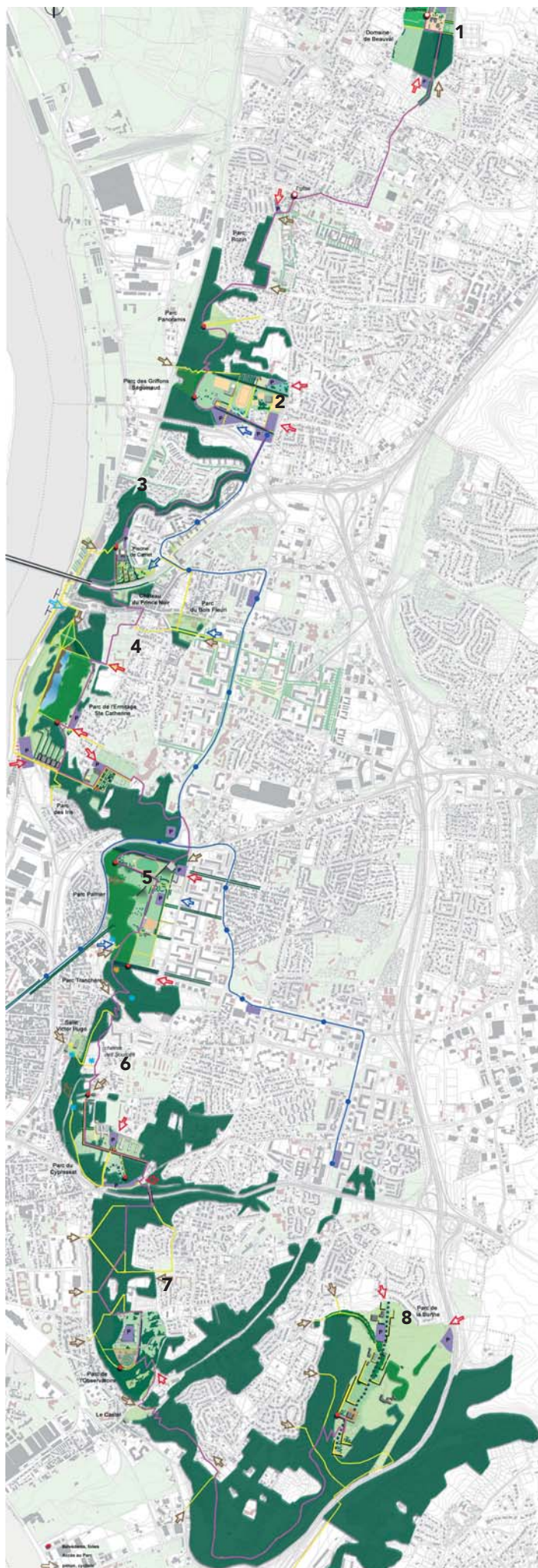
Lormont

3. Le parc de Carriet



Lormont

4. Le parc de l'Ermitage



Cenon

5. Le parc Palmer



Cenon

6. Le parc du Cypressat



Floirac

7. Le parc de l'observatoire



Floirac

8. Le domaine de la Burthe

Les parcs d'agglomération

Le parc du Bourgailh



Un écosite d'agglomération, de loisirs, de découvertes et d'activités environnementales

Par un aménagement naturel pour en faire un éco-site remarquable métropolitain, de loisirs et de découvertes, le site du Bourgailh constituera un véritable espace d'attraction et de divertissement en proposant des aménagements ludiques à travers une mise en scène des éléments naturels. Le principe retenu est de préserver au maximum la couverture végétale du site naturel par l'aménagement des boisements existants et de transformer la forêt du Bourgailh en un espace nature ouvert au public et abritant des « jardins extraordinaires ».

Le parc du Bourgailh est un éco-site à l'échelle de l'agglomération, un espace naturel offrant des programmes thématiques autour du concept central « nature et environnement ». Ses principaux objectifs sont de créer une ceinture végétale de protection en continuité avec la structure paysagère et de réaliser des « poches » d'espaces ouverts à l'intérieur de la couverture boisée existante afin d'accueillir les différents modules.

Le parc du Bourgailh est constitué de divers espaces :

- **un parc de loisirs à thème « la cité de l'oiseau »** : espace d'attraction et de divertissement, il proposera des aménagements ludiques au travers d'une mise en scène d'éléments naturels ;
- **l'espace nature** : espace d'animation et d'événements ouvert librement au public, il sera traité comme un véritable espace de transition et de liaison entre les équipements verts et les zones urbanisées périphériques. Création de jardins thématiques : jardins des graminées, jardins familiaux, promenade au fil de l'eau, jardin des bruyères, jardin des découvertes, jardin des sculptures, jardin des miroirs, serres tropicales. L'espace nature doit jouer un rôle d'intégration des équipements urbains et de continuité avec les sites naturels environnants. Il forme un cordon végétal en frange du tissu pavillonnaire de Pessac ;
- **un espace d'animation** : espace de découvertes et d'événements, d'attractions et de divertissements avec mise en scène des éléments naturels (l'eau, le végétal et la lumière) ;
- **la maison du parc** : espace d'animation et d'événements, serres exotiques ;
- **le parc résidentiel de tourisme** avec hébergements, équipements d'accueil et de services, équipements de loisirs ;
- **la zone d'activités environnementales** avec pépinière d'entreprises, hôtel d'entreprises pour PME, lotissement industriel, accueil de laboratoires et d'unités de production touchant la maîtrise des écosystèmes.



Coline du Bourgailh

Documents de référence

Master Plan
Maître d'ouvrage : Partenaires Développement
Maître d'œuvre : ECCTA Ingénierie
Janvier 2002

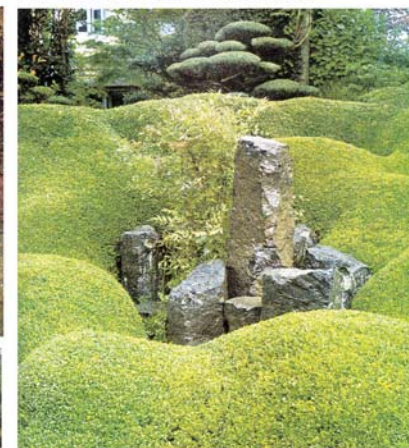
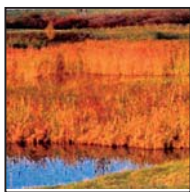
Le parc du Bourgailh



Les fossés périphériques de la décharge - Chemins de tonte et fossé comblé

Jardin des sculptures - jardin taillé dans le végétal

-  Voirie
-  Jardin des Miroirs
-  Jardin des Bruyères
-  Jardin des Sculptures
-  Jardin des Graminées
-  Jardin des Découvertes
-  Jardins Familiaux
-  Prairie / Végétation moyenne
-  Végétation dense
-  Voies piétonnes existantes
-  Cheminements piétons et deux roues



Promenade au fil de l'eau

Des bâtis touristiques intégrés

Exemple d'intégration d'un bâtiment dans le paysage

Traitement des abords du cimetière parc - Frange végétale dense

Les parcs d'agglomération

Le parc du Campus



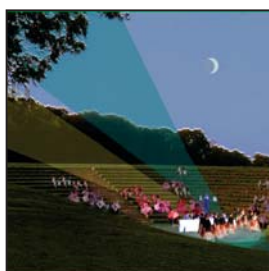
Un nouveau parc pour l'agglomération, un nouveau cœur pour le campus

L'ambition du projet d'aménagement du parc central du domaine universitaire est de repenser le cœur du campus pour en faire un grand espace paysager ouvert aux loisirs, aux manifestations événementielles, aux grandes performances théâtrales, concerts, etc.

L'enjeu est donc de clarifier la lisibilité du campus par l'ensemble des espaces publics majeurs, des esplanades et des promenades connectées avec les tissus environnants et les 4 stations de tramway en limite de parc.

Le parc est défini par la ligne de tramway à l'ouest, la route à l'est et par les plates-formes urbaines au sud et au nord. Dans le projet, il devient centre d'orientation, de réunion et d'interaction du campus, créant son identité à travers la diversité. Environnement naturel, le parc accueille des activités culturelles et festives.

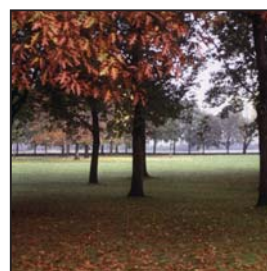
Le site comprend une grande variété d'architectures, de paysages et d'aménagements urbains. Le réseau principal du parc est constitué d'une série de chemins pavés et éclairés, sur lesquels prennent place les éléments du programme : sport, aires d'études et de rassemblement, lieux de performances, aires de jeux pour les enfants du quartier, jardins de fleurs, amphithéâtre de verdure dans la prairie, lac en cœur de la forêt blanche, ... Cette conception invite à la réflexion, la contemplation, la poésie, l'évasion, la rencontre, l'échange.



Projet Campus - Tania Concko



Projet Campus - Tania Concko

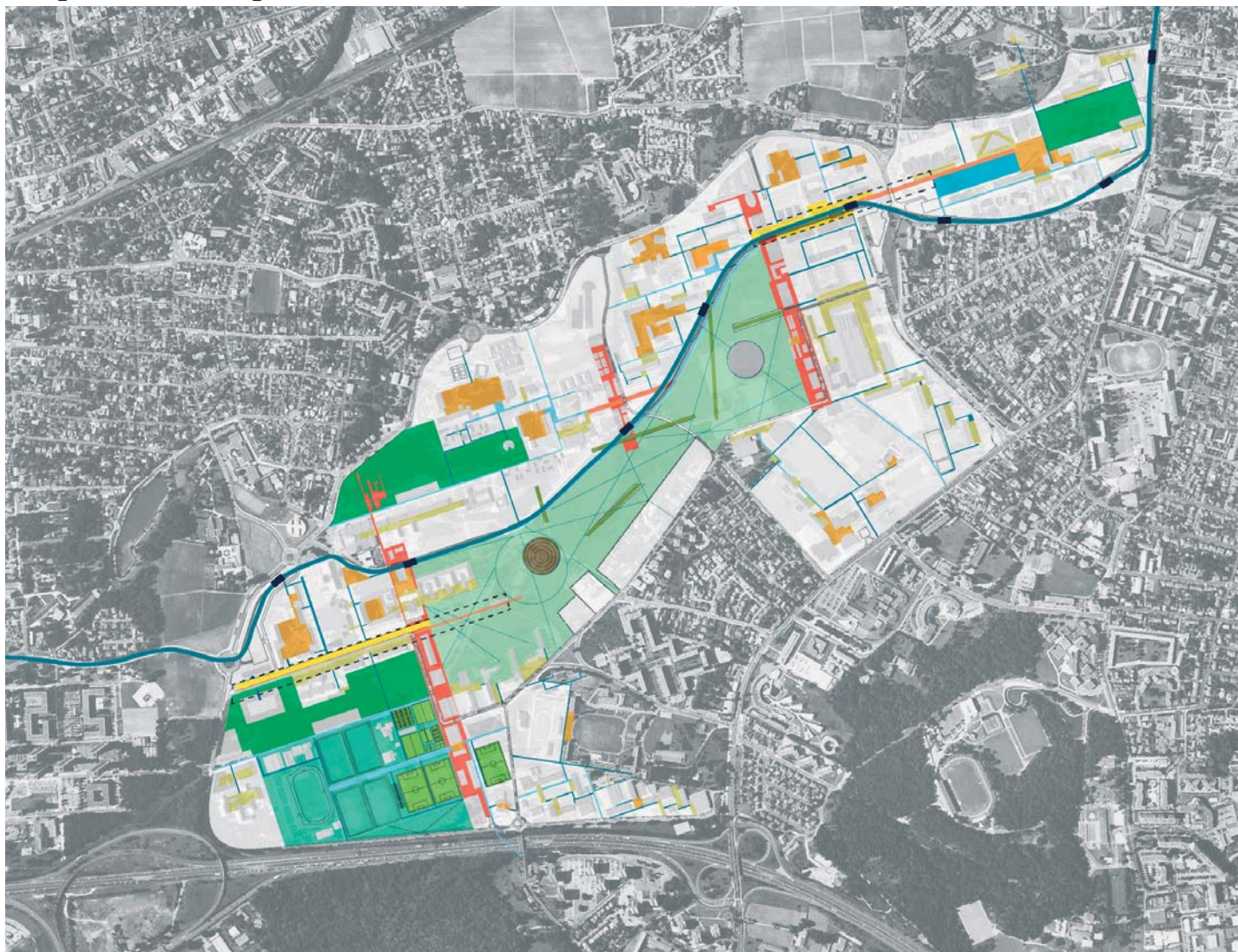


Projet Campus - Tania Concko

Documents de référence

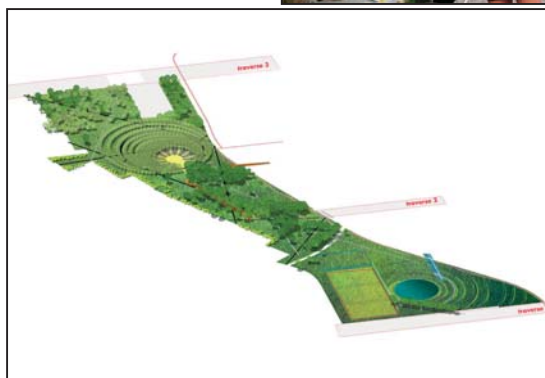
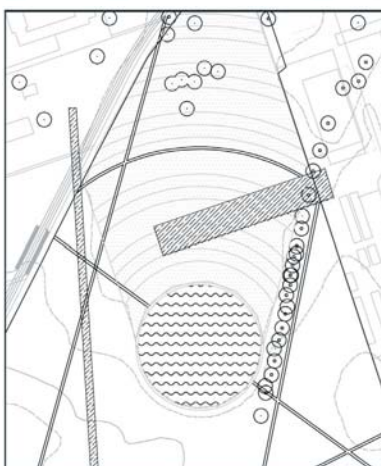
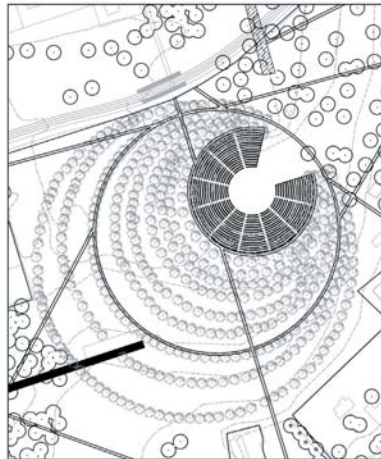
Projet Campus Bordeaux
Maître d'ouvrage : Université Michel de Montaigne
Maître d'œuvre : Tania Concko
2004

Le parc du Campus



Projet Campus Bordeaux - Tania Concko

- TRAVERSE
- ESPLANADE
- ARTERES MAJEURES
- ARTERES SECONDAIRES
- ARTERES MINEURES
- PLACES
- PARVIS
- GRANDE PLACE MINERALE
- ESPACE VERT REQUALIFIE
- TERRAIN DE SPORT PROJET
- PARC
- JARDINS
- AMPHITHEATRE DE VERDURE
- LAC
- ENTITE CLOSE
- ESPACE MAJEUR STRUCTURANT



Les parcs d'agglomération

La vallée de l'Eau Blanche



Un patrimoine naturel oublié à mettre en valeur

Pour la commune de Villenave d'Ornon, l'ouverture des berges de la Garonne pour un usage public et plus spécifiquement pour la vallée de l'Eau Blanche constitue un enjeu majeur.

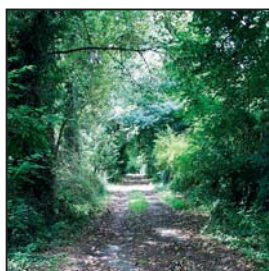
L'aménagement de continuités paysagères, cyclables et piétonnières, de promenades « buissonnières » en lisière de la vallée, d'itinéraires de découverte et de pratiques ludiques le long de l'Eau Blanche permet la constitution d'un maillage de circulations douces respectueuses du caractère humide de la vallée.

La fluidité des liaisons est assurée et l'accessibilité par tous les modes de déplacements doux permettent de connecter la vallée avec les bourgs d'Ornon et de Courréjean, les cheminements du Plan Garonne et ceux à travers le bocage de Cadaujac.

La prise en compte du paysage fluvial s'accompagne de la restauration des accès au fleuve, du développement d'équipements récréatifs et culturels liés au fleuve : création d'une halte nautique sur les berges de la Garonne, installation d'une structure d'accueil touristique et d'un dispositif de navettes fluviales.

Le soutien à l'activité agricole existante (viticulture, développement du pacage dans le bocage) et le développement d'une agriculture de loisirs (jardins familiaux, pensions équestres) sont proposés comme orientations programmatiques.

En termes d'orientations paysagères, l'aménagement d'un grand espace « semi-ouvert » permet de concilier loisirs (extension de la plaine des sports du Junca, valorisation des anciennes gravières), agriculture bocagère et respect de la richesse écologique des marais et de l'armature boisée.



Vallée de l'Eau Blanche



Vallée de l'Eau Blanche



Vallée de l'Eau Blanche

Documents de référence

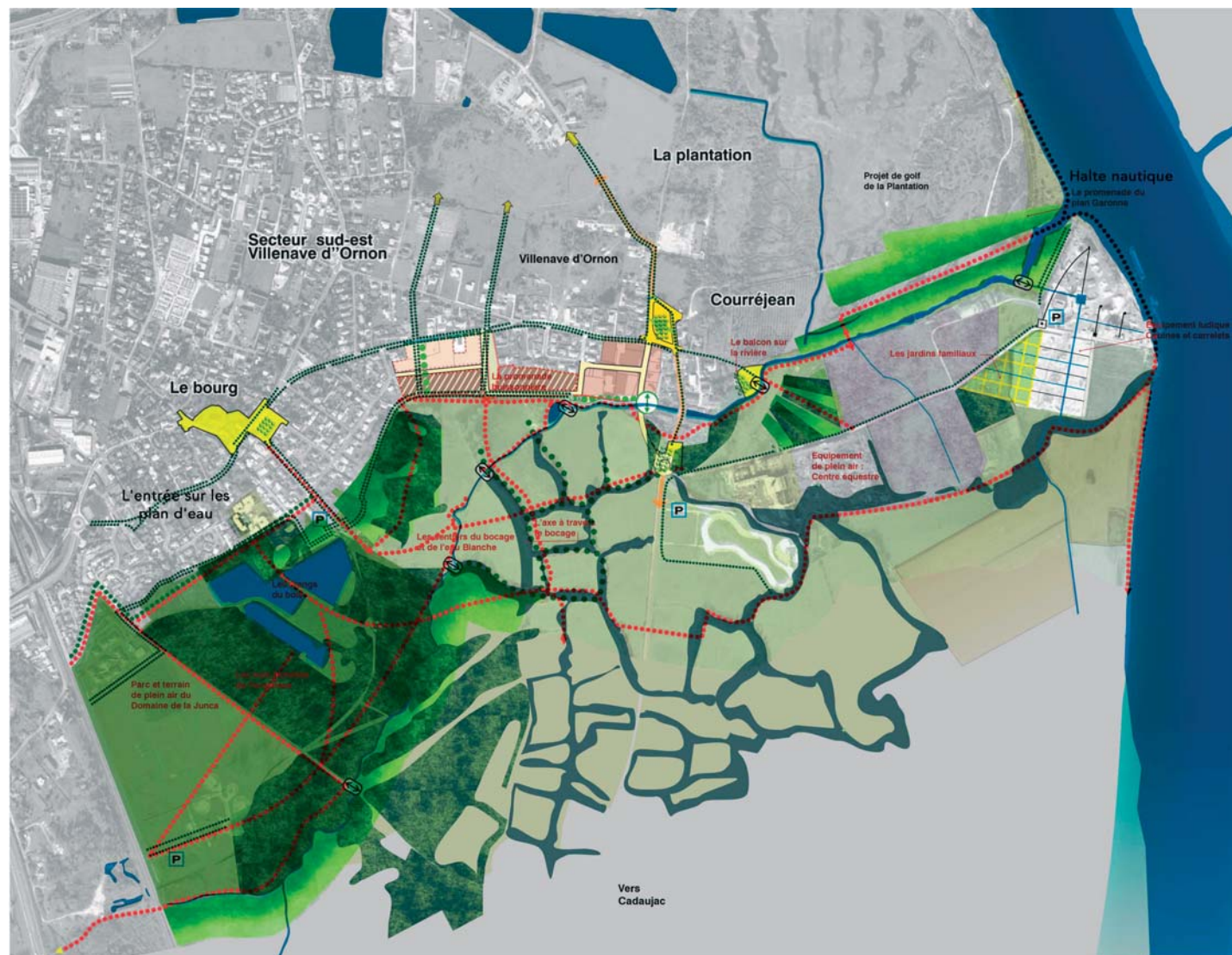
La mise en valeur de la vallée de l'Eau Blanche

Maître d'ouvrage : CUB

Maître d'œuvre : a'urba

Septembre 2005

La vallée de l'Eau Blanche



Légende :

Espaces publics

☐ Espèce publicitaire à qualifier

Axe piéton - cycle majeur

Le vocabulaire paysager du projet

 Vignes

- Cultures
- Plantations of alignment

Allées, sentiers et espaces publics

	Halea bocagines	75	25
---	-----------------	----	----

Bois et bosquets

 Pres et prairies
 Jardins familiaux

Estey et al.

P **Parcs de stationnement**

Principales affectations

Principales affectations

Habitat individuel

1. *Journal of the American Medical Association*, 1997; 277: 1039-1043.



Habitat and distribution map showing the species' range in the Iberian Peninsula and North Africa.

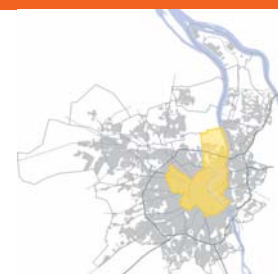


Les sites de projets sur la vallée de l'Eau Blanche

- **Cabines et carrelots de Garonne**
Installation d'une structure d'accueil touristique
- **Halte nautique**
Création d'une halte nautique
- **Jardins familiaux**
Installation d'une structure d'accueil touristique
- **Centre équestre**
Création d'un centre équestre
- **Axe à travers le bocage**
Développement du pacage dans le bocage
- **Sentiers du bocage et de l'Eau Blanche**
Création du parc d'Ornon
- **Entrée sur les plans d'eau**

Les parcs d'agglomération

Le parc des Berges



Un vaste parc central d'intérêt d'agglomération, parc fluvial composé de jardins et de grands espaces publics

Les rives de la Garonne offrent la possibilité de construire un paysage renouvelé et contrasté, par un très grand parc autour de la courbure du fleuve et ses lignes d'horizon :

- rive gauche, sur 36 ha, les espaces et les jardins sont géométriquement organisés et construits en cohérence avec le quai, continu et lisse ;
- par opposition, la rive droite, sur 130 ha, n'a pas de géométrie apparente et reste naturelle avec des prairies, des boisements, des promenades jardinées, des ambiances végétales.

Les orientations programmatiques proposées pour les usages du parc se développent graduellement allant du plus indéterminé près du fleuve vers le plus équipé vers les quartiers d'habitation :

- de longues promenades pour les piétons et les cyclistes près du fleuve ponctuées de pontons et d'installations nautiques ;
- le dégagement de grandes emprises plantées de libre évolution et de jeux sur les prairies, en pente douce vers le fleuve ; larges jusqu'à cent mètres, pour accueillir des équipements publics culturels, pédagogiques ou sportifs ;
- des parcours pédagogiques pour faire du parc un véritable instrument écologique ;
- un « park-way », voirie intégrée dans les cordons boisés et des contre-allées accueillant le stationnement ;
- des équipements de quartier à proximité de l'habitat, à l'est du « park-way » : squares, petits équipements, surfaces contrôlées, éventuellement closes à l'image du jardin botanique ;
- des jardins privés assurent la transition avec les habitations ;
- une rive végétale transparente et inaccessible qui développe toutes les strates des plantes semi-aquatiques et aquatiques.

Les orientations paysagères :

- l'écriture du parc est naturaliste : de longues rives sauvages, de vastes prairies, des lisières continues, des allées plantées et des boisements suivant les formes des dépôts d'alluvions ;
- les berges de la rive droite apparaissent naturelles, des rives végétales où se développent toutes les strates des plantes aquatiques et semi-aquatiques, stabilisées et renforcées pour résister aux courants ;
- la palette végétale est celle d'une ripisylve naturelle de plantes semi-aquatiques et d'essences des milieux humides : saules, peupliers, frênes, aulnes.



Jardin Botanique



Parc des berges



Parc des berges

Documents de référence

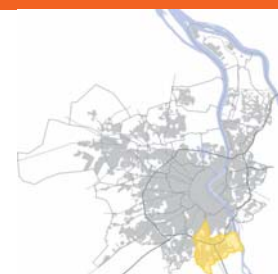
Plan guide de Garonne : plan directeur du paysage
Maître d'ouvrage : Ville de Bordeaux
Maître d'œuvre : Desvignes
2004

Parc des Berges



Les parcs d'agglomération

La coulée verte



La perennisation et mise en valeur de la coulée verte de Mérignac-Pessac

Identifiée comme un prolongement des grands espaces naturels de l'ouest girondin, la coulée verte pénètre profondément à l'intérieur de la CUB. A Mérignac et Pessac, elle constitue une entité à dominante agricole et naturelle de 2400 ha qui s'étire sur 8,6 kilomètres des franges de la CUB jusqu'au domaine viticole du Luchey.

Malgré une volonté de préservation inscrite dans les documents d'urbanisme (Schéma Directeur et PLU), la coulée verte est un espace sous pression. L'affaiblissement d'une agriculture inégalement rentable, des logiques foncières spéculatives, une dilution urbaine issue d'aspirations résidentielles... sont autant de phénomènes qui menacent la pérennité de cet espace naturel.

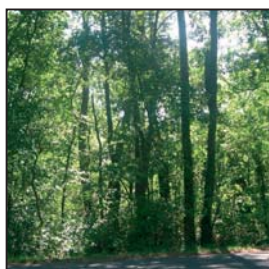
Dans ce contexte, l'étude de la coulée verte Mérignac-Pessac a tout d'abord permis de préciser la programmation d'ensemble du site dans la perspective de mise en valeur des espaces naturels et agricoles.

Trois secteurs de projets à caractère agricole ont été précisés (pôle équestre, ferme pédagogique à Mérignac et ferme auberge à Pessac), ainsi qu'un projet de parc public en limite intra-rocade.

Il s'agit pour le reste du site de conforter d'une part des activités à caractère privé (pôle de production agricole ouest, pôle viticole urbain) et d'autre part, des projets d'ensemble portés par la collectivité (Ecosite du Bourgailh, Bioparc, écoquartiers).

Au delà des spécificités programmatiques propres à chaque site, un enjeu fort du projet de territoire de la coulée verte réside dans la mise en relation des sites existants et futurs par un réseau maillé de modes doux relié à ceux, de Mérignac et Pessac. A ce titre, le cheminement principal est-ouest apparaît véritablement comme la colonne vertébrale du projet, articulant les différents sites déjà aménagés ou en cours de projet.

Afin de préparer l'entrée en phase opérationnelle du projet, chaque secteur de projet a fait l'objet d'un travail d'identification des actions à conduire, notamment en terme de traduction réglementaire et d'action foncière et partenariale. Un même travail a été conduit pour chacune des grandes thématiques d'aménagement (paysage, agriculture, biodiversité, déplacements) et pour les différents volets de la conduite de projet.



Avenue de Beutre



Bois du Burck

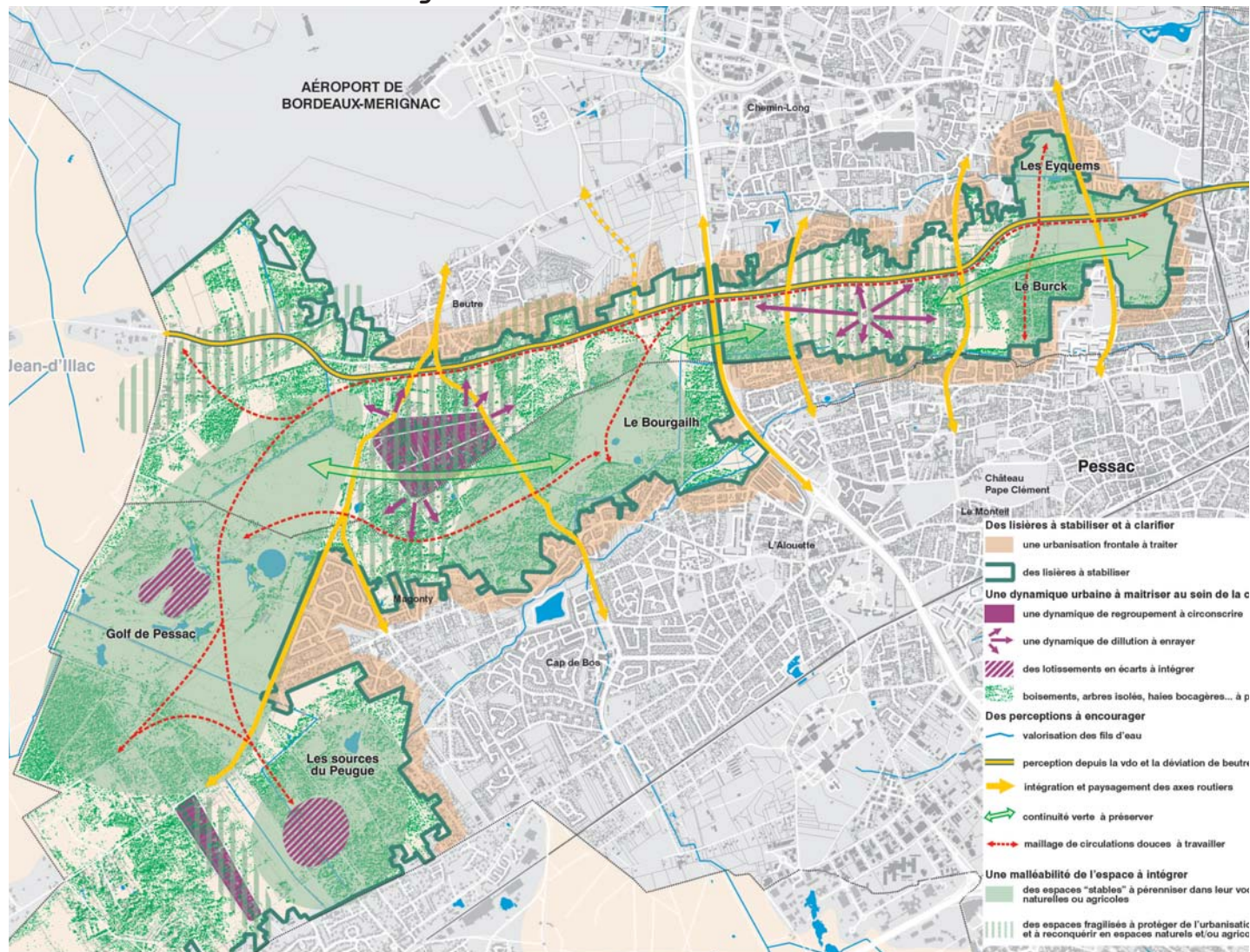


Boisement chenes

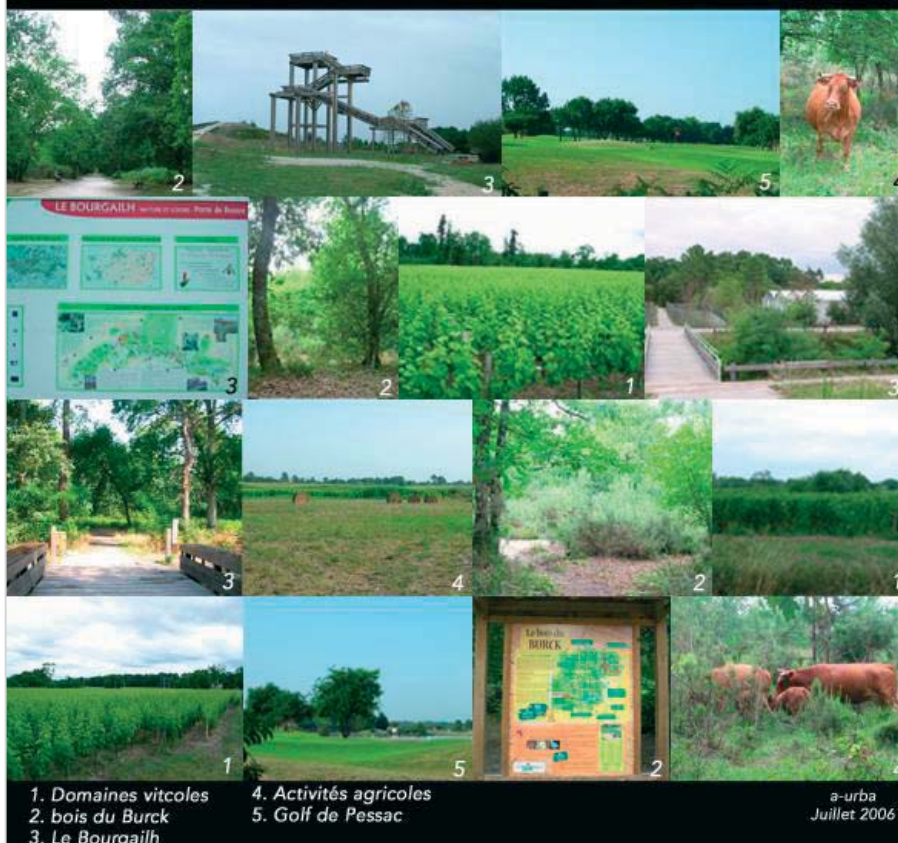
Documents de référence

Préservation et mise en valeur de la coulée verte de Mérignac-Pessac
Maître d'ouvrage : CUB
Maître d'œuvre : a'urba
Janvier 2008

La coulée verte de Mérignac



Les espaces agricoles et naturels "stables" de la coulée verte



Les sites de projets sur la coulée verte de Mérignac

- Les éco-quartier nord VDO
- Le pôle équestre
- Les fermes pédagogiques
- Le parc ouvert au public
- Le bioparc
- L'écosite du Bourgailh
- Le pôle agrigole ouest
- Le pôle viticole urbain



agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n° 1
quai Armand Lalande

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.org