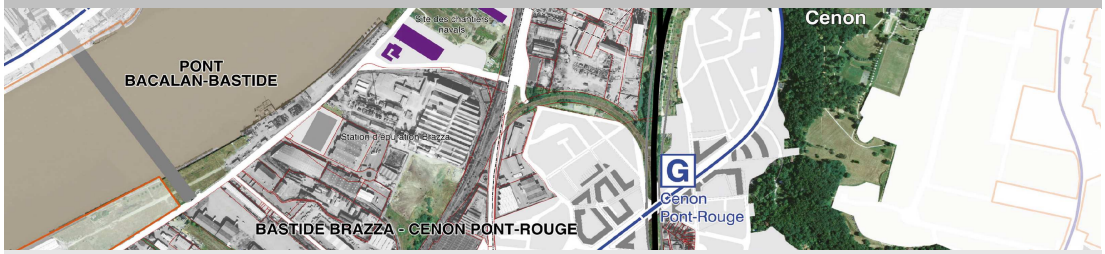
Communauté urbaine de Bordeaux



Cenon Pont-Rouge – Pôle multimodal

Organisation fonctionnelle et définition des espaces publics

Note technique

20/07/2009

provisoire | étape | définitif

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Cenon Pont-Rouge – Pôle multimodal

Organisation fonctionnelle et définition des espaces publics

1- Problématique Est liée au projet immobilier NFU (Synthèse)

Nous avons expertisé 3 solutions d'aménagement permettant de répondre à la fois aux objectifs du promoteur (assiette foncière cohérente et répondant aux besoins exprimés, sous réserve de validation technique) et aux orientations souhaitées par la CUB (capacité du projet à intégrer les aléas programmatiques en matière de transport). Il s'agit de scénarios flexibles avec différentes options négociables entre la CUB, la ville et le promoteur...

La réalisation du programme immobilier du groupe NFU interpelle la collectivité sur la définition des espaces réservatoires nécessaires au fonctionnement futur du pôle intermodal Pont-Rouge.

Les solutions attendues doivent permettre de faire converger les objectifs suivants :

- garantir la faisabilité du projet immobilier en réduisant à minima les impacts programmatiques, tout en respectant le calendrier du promoteur (dépôt de PC prévu pour fin septembre 2009) ;
- préserver la réalisation d'un parvis en façade de l'avenue Jean-Jaurès, nécessaire au bon fonctionnement du pôle intermodal (gestion des interfaces entre les différents modes de transport connus ou susceptibles d'être proposés à terme, compte tenu des évolutions pressenties à l'échelle de la plaine de Garonne) ;
- achever l'axe de composition urbaine proposé sur le site de la mairie de Cenon, initialement défendu par Michel Pétuaud-Létang (conformément au projet urbain validé par la commune).

Les actions suivantes sont proposées :

➔ acter rapidement un scénario d'aménagement pour la réalisation du parvis Est, l'hypothèse 2, basée sur un recul de 20 m nous paraissant la plus performante (compatible aux orientations d'aménagement du PLU et du règlement d'urbanisme permettant de déroger aux règles habituelles d'alignement, cf. article 6, chapitre A2 de la zone UMV, combiné à l'article 7 des règles et définitions communes à toutes les zones) ;

➔ après définition de la future limite du domaine public, la CUB peut céder le solde foncier de la parcelle AY 49 souhaitée par le promoteur (partie nord restante). Ce foncier est nécessaire au relogement du cabinet de notaires présent sur le site ;

- ➔ concomitamment, le promoteur s'engage à rétrocéder la partie sud de la parcelle d'angle AY 50. Cette clause est à négocier dans le cadre d'une contractualisation portant également sur la nature des programmes économiques à proposer en rez-de-chaussée de l'immeuble ainsi que sur l'offre souhaitée pour le stationnement ;
- ➔ définir les modalités d'aménagement de l'espace public ainsi délimité (calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement). Une « mise au propre » provisoire peut être étudiée dans l'attente de maîtriser dans sa globalité la façade du futur parvis. Ce dispositif permettrait de proposer un aménagement fonctionnel à la date de livraison de l'opération immobilière.

Une fois ces conditions remplies, le permis de construire peut être déposé dans le respect des attendus exprimés pour le pôle intermodal.

Les actions complémentaires à engager rapidement sont les suivantes :

- ➔ confirmer auprès de RFF la réservation des espaces exploitables en sous-face du futur ouvrage ferroviaire (billetterie SNCF et vélos en libre service) ;
- ➔ poursuivre la réflexion sur le projet urbain d'ensemble à l'échelle de la ZAC Pont-Rouge. A court terme, il s'agit de disposer d'un projet d'aménagement du parvis évolutif intégrant le traitement architectural de la sous-face du viaduc. A plus long terme, l'étude fine de l'insertion du terminus Ouest doit être engagée ainsi que l'adaptation du projet de ZAC. A ce titre ;
- ➔ exercer une veille foncière sur les deux parcelles restantes AY 47 (RFF) et AY 48 (SCI SOFRA), voire engager une négociation pour des acquisitions partielles ou totales ;
- ➔ statuer sur les création éventuelle d'un parc public de stationnement, tel qu'évoqué par la ville de Cenon, aux abords du pôle intermodal.

2- Problématique Est liée au projet immobilier NFU (Hypothèses)

L'urgence réside dans notre capacité à définir rapidement un futur alignement sur l'avenue Jean Jaurès, impactant à minima le projet immobilier en cours d'étude. Après définition de la limite future du Domaine Public, la CUB peut proposer le solde foncier au promoteur (parcelle AY 49) afin de réaliser l'opération tiroir nécessaire au relogement du cabinet de notaires.

L'élargissement conjoint de la rue Pierre Curie nous semble devoir être défendu pour offrir un maximum de flexibilité programmatique à terme (arrêt bus complémentaire à moyen/long terme, terminus taxis, accessibilité parking privé, gestion des cheminements...). Au final, les 2/3 des façades urbaines donnant sur le parvis seraient réalisés.

Quelque soit l'hypothèse retenue, la maîtrise à terme de la parcelle AY 48 (SCI SOFRA) apparaît incontournable dans un objectif qualitatif de maîtrise de l'unité architecturale et programmatique du projet.

2-1 Insertion urbaine et composition de l'espace public

Hypothèse 1– une place plantée

S'appuyer sur la composition d'origine prolongeant l'effet de perspective vers le coteau

Cette hypothèse nous apparaît aujourd'hui extrêmement fragile du fait de la mise en scène de l'infrastructure ferroviaire qu'elle entraîne. Nous n'avons aujourd'hui aucune garantie concernant l'occupation de la sous-face de l'infrastructure et de ce fait du traitement architectural qui pourrait s'appliquer à la façade.

Hypothèse 2– un parvis planté

Elargir l'espace public de l'avenue Jean Jaurès

Cette hypothèse nous apparaît aujourd'hui la plus crédible au regard de la souplesse qu'elle offre pour l'accueil des fonctionnalités transport à terme, de la valorisation du linéaire dégagé en rez-de-chaussée pour des programmes participant à l'animation de l'espace public et enfin de sa compatibilité avec l'estimation de la constructibilité envisagée par le promoteur.

En effet, en première approche, cette hypothèse permet de dégager une SHON d'environ 5 000 m² dont prés de 700 m² de commerces et services le long de l'avenue Jean-Jaurès. Elle intègre la réalisation de parkings en rez-de-chaussée à l'arrière des bâtiments. Concernant la question du stationnement, le projet peut potentiellement intégrer une centaine de places de parking, répondant largement aux besoins de l'opération et aux exigences de la ville.

Il conviendra d'envisager un aménagement de type "mise au propre" de l'espace public permettant le développement de services en Rez-de-chaussée (livrable dès la réalisation du projet immobilier). Le projet NFU développerait ainsi un linéaire commercial intéressant, permettant une valorisation de l'espace public. La question du financement et du calendrier de l'aménagement de l'espace public reste cependant posée.

Une négociation devra également être engagée avec RFF pour la réservation de la sous-face de l'estacade nord sur environ la moitié du linéaire disponible pour les futurs services voyageurs (billetterie, vélos en libre service soit environ 250 m2 disponibles). La réservation d'un passage inférieur voyageurs à plus long terme reste possible afin de faciliter les échanges piétonniers entre les 2 rives du pôle intermodal. Pour faciliter la gestion temporaire (éviter les risques de squat et de détérioration), nous proposons de négocier avec RFF la pose d'une vêture démontable de type"clairevoie" qui qualifierait les limites de l'espace public sur les pans non bâtis.

Ce type de solution à déjà été testée pour la Cité Mondiale du vin (aménagements légers réalisés par l'architecte Franck Hammoutene en collaboration avec Michel Pétuaud-Létang).

Hypothèse 2– variante

Cette hypothèse illustre un parti d'aménagement plus ambitieux pour la valorisation du pôle intermodal en frange ouest, en offrant un espace public élargi pour les futurs programmes immobiliers.

2-2 Organisation du parking

L'hypothèse d'un parking public sous les infrastructures RFF apparaît aujourd'hui trop complexe au regard des problèmes rencontrés, tout du moins sur la séquence nord du faisceau ferroviaire. Le dimensionnement de la nouvelle infrastructure n'est en effet que peu adapté à la mise en œuvre d'un espace de stationnement optimisé (hauteur utile sous l'ouvrage de 4,30 m pour une largeur utile de 8,5 m). De plus, les conditions d'accès par la rue Pierre Curie à cet éventuel équipement sont compromis par les projets récents le long de cette rue. Enfin, l'accès par l'avenue Jean Jaurès n'est pas compatible avec la volonté de créer un parvis dédié aux modes alternatifs à l'automobile.

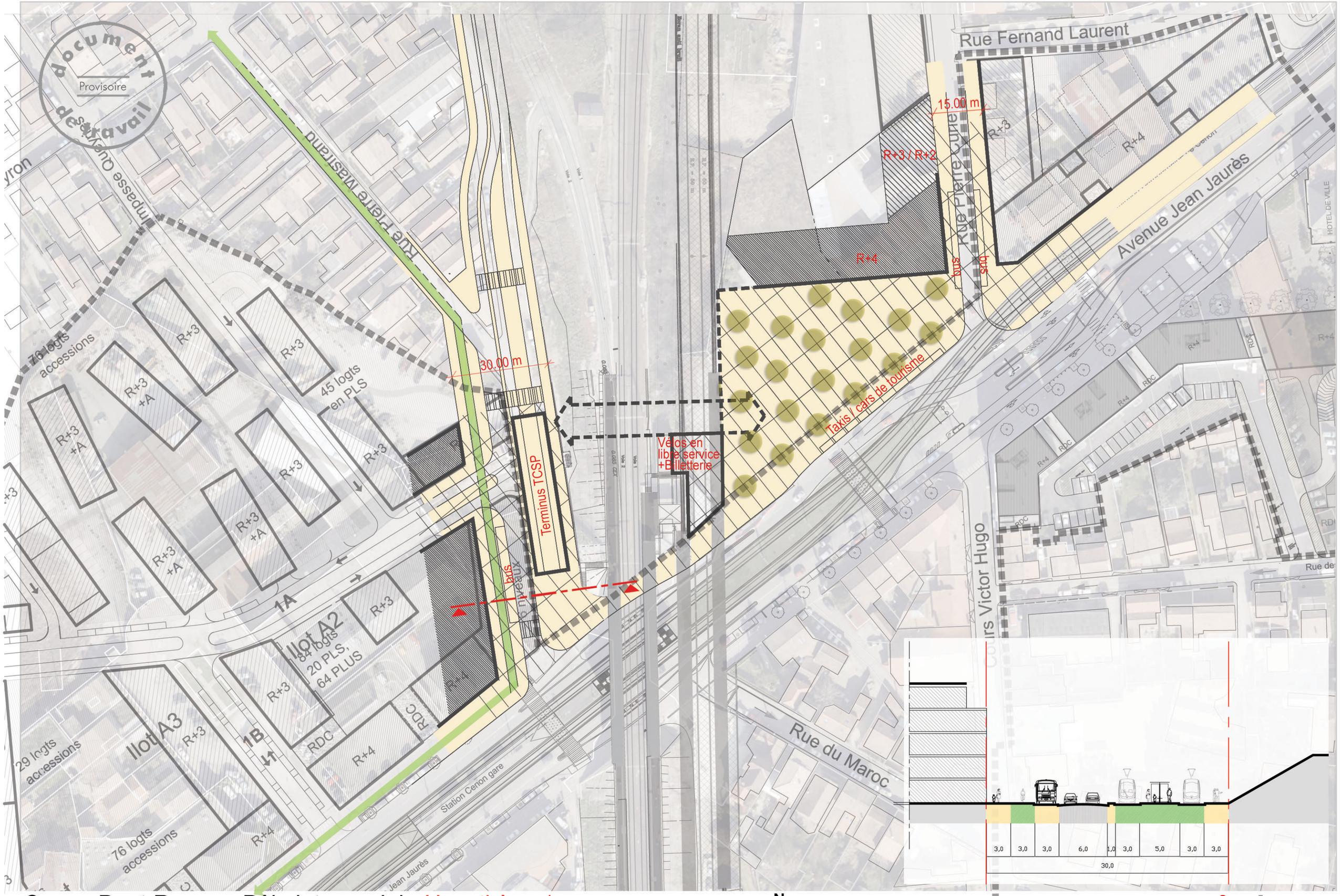
Un principe de réservation peut néanmoins être proposé au sud de l'avenue Jean Jaurès (environ 100 places) dans l'hypothèse ou la SNCF exprime des besoins particuliers. Cet ouvrage fonctionnerait mieux que s'il était placé au nord (boucle d'accès existante, foncier impacté sur îlot de la ZAC à ce jour non aménagé, etc...). De plus cette hypothèse présente l'avantage « d'isoler » cette question qui relèverait plus d'une négociation interne RFF/SNCF.

3- Problématique Ouest

L'hypothèse d'un terminus TCSP à l'Ouest est confirmée. Ce choix, en raison d'un certain nombre d'inconnues sur les fonctionnalités transports conduit à envisager un principe réservatoire suffisamment dimensionné, incluant l'ensemble des possibilités à terme (mode de transport envisagé pour le TCSP, réservation d'un arrêt bus, insertion de pistes cyclables, et plus globalement intégration des contraintes liées au plan d'accessibilité des PMR). Cette réservation impacte l'îlot A2 faisant face au terminus TCSP de la ZAC et conduit à revoir le plan masse proposé par Aquitanis. Une configuration de type "mail planté" en limite des emprises RFF parait le mieux adaptée au contexte (non dépendante de négociations avec RFF).

Au delà de l'impact sur la ZAC, l'hypothèse de création d'un parc public de stationnement évoqué à de nombreuses reprises par la ville reste une inconnue. Cet élément de programme pourrait être imaginé sur l'îlot A2 de la ZAC, avec pour principe la réalisation d'un volume extensible en hauteur (environ 120 places par ni-

veau). Le premier niveau R+1 répondrait à court terme aux besoins liés aux programmes de logements. La restitution des logements perdus dépend des options de densification sur les îlots de la ZAC.



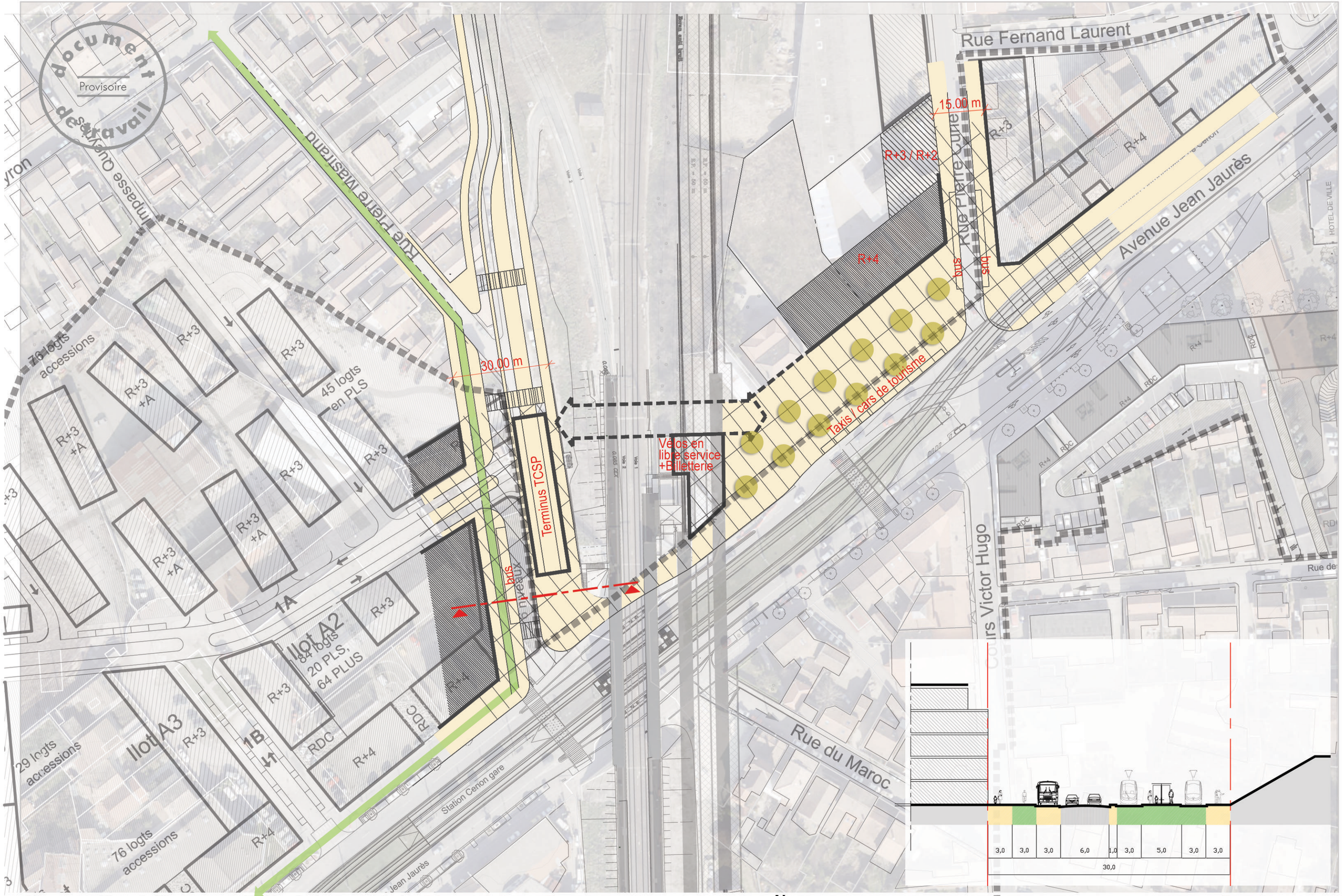
Cenon Pont-Rouge - Pôle intermodal - Hypothèse 1

Organisation fonctionnelle et Insertion urbaine

N

0 10m 50m 100m

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine



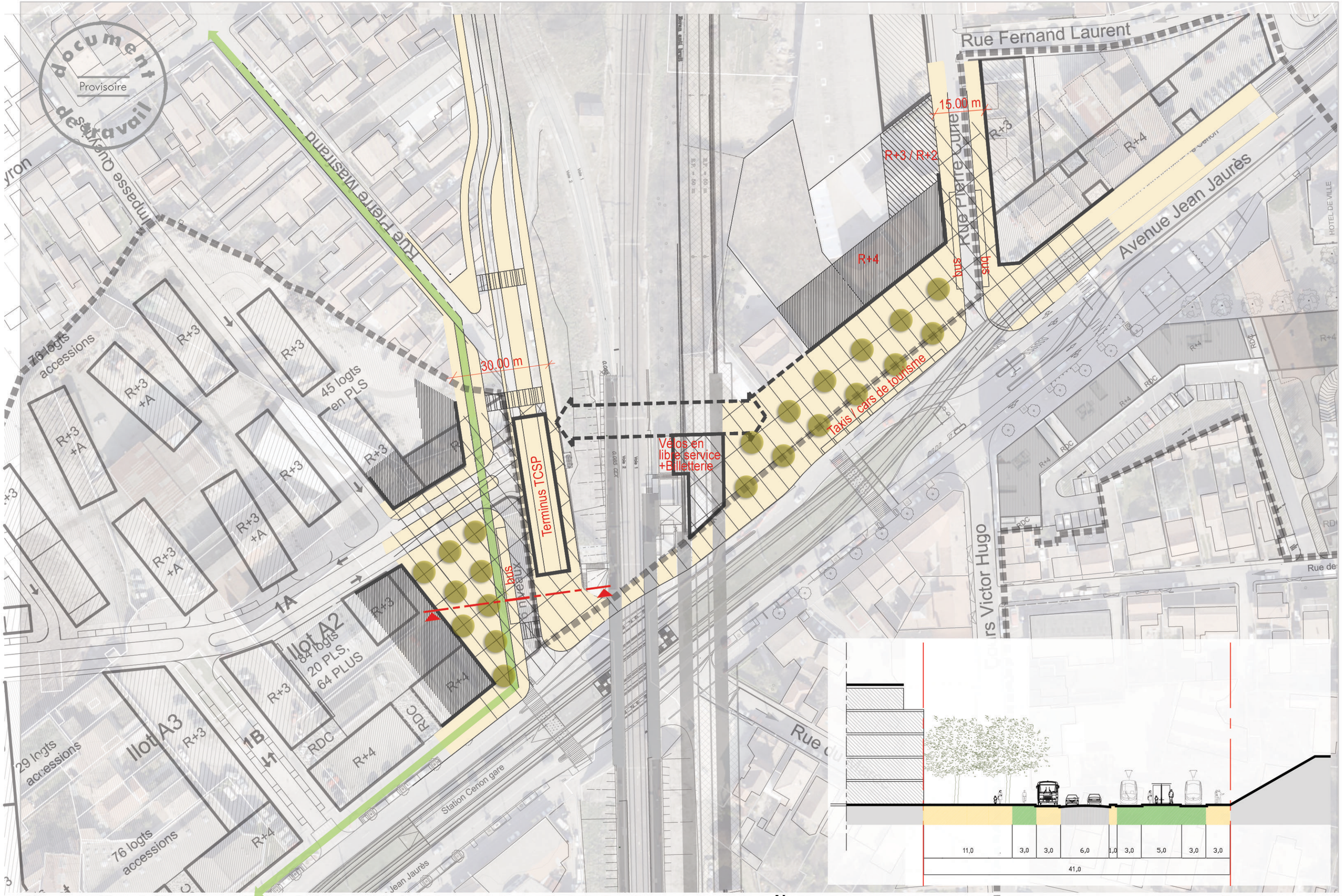
Cenon Pont-Rouge - Pôle intermodal - Hypothèse 2

Organisation fonctionnelle et Insertion urbaine

N

0 10m 50m 100m

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine



document de travail
Provisoire

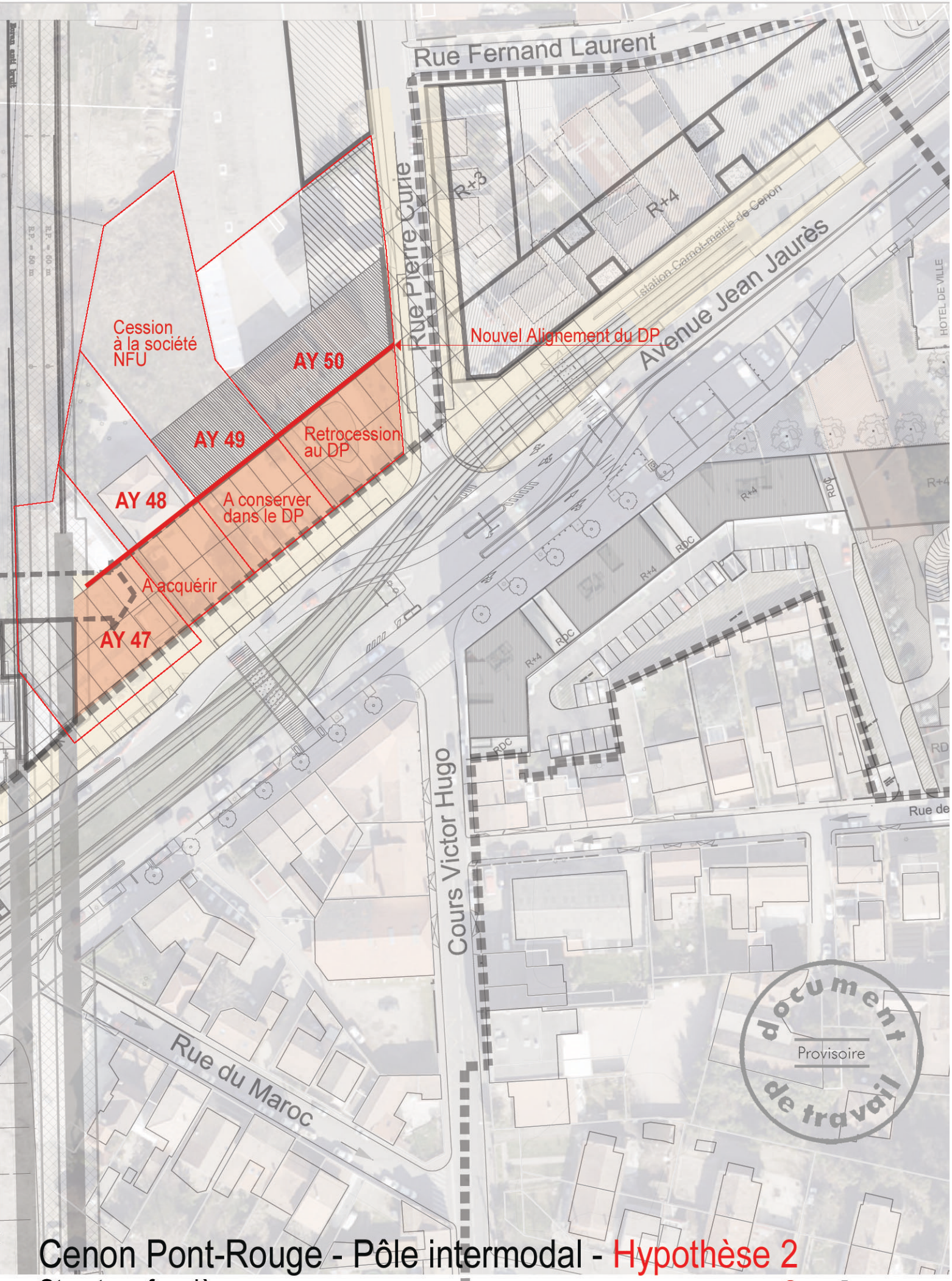
Cenon Pont-Rouge - Pôle intermodal - Hypothèse 2- Variante

Organisation fonctionnelle et Insertion urbaine

N

0 10m 50m 100m

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine



Cenon Pont-Rouge - Pôle intermodal - Hypothèse 2

Structure foncière

0 10m 50m 100m

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine