

Objet de l'étude

Initiée par la Communauté Urbaine de Bordeaux, cette étude propose de porter une réflexion globale à l'échelle de la plaine de Garonne Rive Droite, sur les communes de Bordeaux, Cénon, Floirac, Lormont. Ainsi, elle établit un premier bilan des objectifs d'aménagement à long terme concernant notamment le devenir des emprises mutables, les principes de maillage et de franchissement du faisceau ferré sur le secteur. Elle décline en conséquence les actions à entreprendre et les mesures réservoirs à adopter, afin de garantir une cohérence entre les différents projets d'aménagement engagés et ceux pressentis à plus long terme.



Équipe projet

Sous la direction de
Jean-Baptiste Rigaudy

Chefs de projet
Nicolas Drouin
José Branco

Équipe projet
Marie-Pierre Barré
Eloïse Boussens-Decoster
Emilie Jeannot
Jean-Christophe Chadanson

Avec la collaboration de
Romain Deux
Gaëlle Ménard
Anne Gerstlé
Joëlle Martineau
Pôle OPUS



Sommaire

1. La plaine de Garonne Rive Droite : diagnostic et enjeux du territoire

- 1.1 Un potentiel de développement en cœur d'agglomération
- 1.2 L'état d'avancement des projets et les grands secteurs en devenir sur la plaine
 - 1.2.1 Les opérations en cours et les projets à l'étude
 - 1.2.2 Le poids des programmes engagés à ce jour sur le territoire de la plaine
 - 1.2.3 Les capacités d'accueil des nouvelles populations sur le territoire de la plaine

2. Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

- 2.1 Comment recentrer le développement sur le territoire et gérer à la fois les projets dans leur temporalité et leur mixité fonctionnelle ?
- 2.2 Comment compléter l'armature urbaine du territoire ?
- 2.3 Quelle hiérarchie promouvoir pour le réseau de voirie ?
- 2.4 Quelle configuration peut-on proposer pour le réseau de TCSP ?
- 2.5 Quel équilibre atteindre dans les choix programmatiques ?
 - 2.5.1 La nécessité d'une stratégie de programmation résidentielle à l'échelle de la plaine
 - 2.5.2 Quelles orientations retenues en matière économique ?

3. La plaine de Garonne Nord

- 3.1 Les éléments de diagnostic
 - 3.1.1 Un tissu diversifié marqué par la prégnance des tracés ferroviaires
 - 3.1.2 Un secteur économique au caractère hétérogène
 - 3.1.3 Un site à l'écart de la vie riveraine et des centralités de quartiers
 - 3.1.4 Des coupures physiques aux effets relatifs
 - 3.1.5 Une trame paysagère affirmée, un patrimoine bâti à révéler
 - 3.1.6 Un potentiel foncier évolutif à mettre en perspective
- 3.2 Vers la définition progressive d'un projet urbain - Fixer les ambitions de développement pour le secteur Nord de la Rive Droite ?
 - 3.2.1 Les objectifs d'aménagement à long terme
 - 3.2.2 Une priorité à court terme : arrêter l'organisation spatiale de la future tête de pont Bacalan Bastide
 - 3.2.3 La libération du site SOFERTI : une opportunité à saisir
 - 3.2.4 Le pôle intermodal Cenon Pont-Rouge et son accroche au territoire élargi

- 3.3 Synthèse des réflexions en cours
- 3.4 Le principe de raccordement du pont Bacalan-Bastide à court terme et l'évolution du maillage urbain

4. La plaine de Garonne Sud

- 4.1 Les éléments de diagnostic
 - 4.1.1 Une fragmentation des tissus anciens constitués
 - 4.1.2 Une coupure physique au détriment de la qualité de vie des quartiers riverains et des liens intercommunaux
 - 4.1.3 Une occupation hétérogène du sol
 - 4.1.4 Une concentration des équipements au coeur des quartiers existants
 - 4.1.5 Un réseau d'espaces publics à compléter
 - 4.1.6 Des évolutions foncières à encadrer
- 4.2 Vers une nouvelle ossature du territoire - Fixer les nouvelles ambitions pour le secteur Sud de la Rive Droite
 - 4.2.1 Les objectifs d'aménagement
 - 4.2.2 Deux hypothèses contrastées de maillage et de développement urbain

5. Les traversées du réseau ferré

- 5.1 La réalisation du passage inférieur à Trégey
- 5.2 Les hypothèses de traversées à la Benauge
 - 5.2.1 Scénario 1 - La trémie intégrée dans une place en façade de la cité de la Benauge
 - 5.2.2 Scénario 2 - La trémie intégrée dans une opération d'ensemble
 - 5.2.3 Scénario 3 - La trémie connectée directement sur la rue de la Benauge
 - 5.2.4 Scénario 4 - Un passage inférieur biais directement connecté au rond-point de la Benauge
 - 5.2.5 Le calibrage du franchissement inférieur

Note de synthèse

Le territoire dit de la plaine de Garonne, qui constitue l'un des grands sites de renouvellement urbain de l'agglomération bordelaise, est à la croisée de plusieurs démarches :

- Le Grand Projet des Villes Bassens - Cenon - Floirac - Lormont ;
- Le projet urbain Bordeaux Rive Droite ;
- La zone franche urbaine ;
- Les projets opérationnels en cours : ZAC des quais de Floirac, ZAC Pont Rouge, Bastide I et II.



Chacune de ces démarches s'appuie sur les fortes dynamiques de mutation qui encadrent ce territoire, qu'il s'agisse des dynamiques existantes (l'effet tramway et le renouvellement du GPV), en cours (le Bouchon ferroviaire et le Pôle Cenon Pont Rouge, la ZAC des quais de Floirac), ou à venir (le futur pont Bacalan Bastide).

Désireuse de donner un cadre de cohérence à ces demandes, notamment via le PLU, la Communauté urbaine a souhaité engager depuis 2003 une réflexion globale à l'échelle de la Plaine, dont le but est autant de mettre en lien les dynamiques à l'œuvre sur chaque projet que de vérifier leur cadre de cohérence et de garantir un projet de développement qui répond aux enjeux d'agglomération.

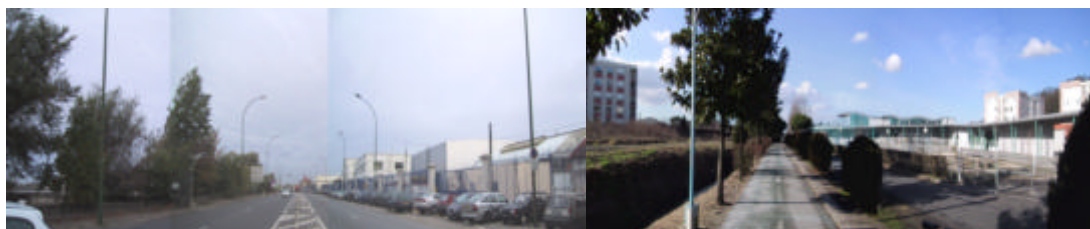
Dans cet objectif, il a été demandé à l'a-urba de réfléchir plus précisément sur un ensemble de secteurs malléables n'ayant pas fait l'objet jusqu'ici de fort investissement de la part des collectivités.

Ceci concerne plus précisément :

- **Le secteur dit Plaine de Garonne Sud**, entre le faisceau ferroviaire et la ZAC des quais de Floirac.
- **Le secteur dit Plaine de Garonne Nord**, entre le futur débouché du pont Bacalan Bastide et le secteur Pont Rouge.

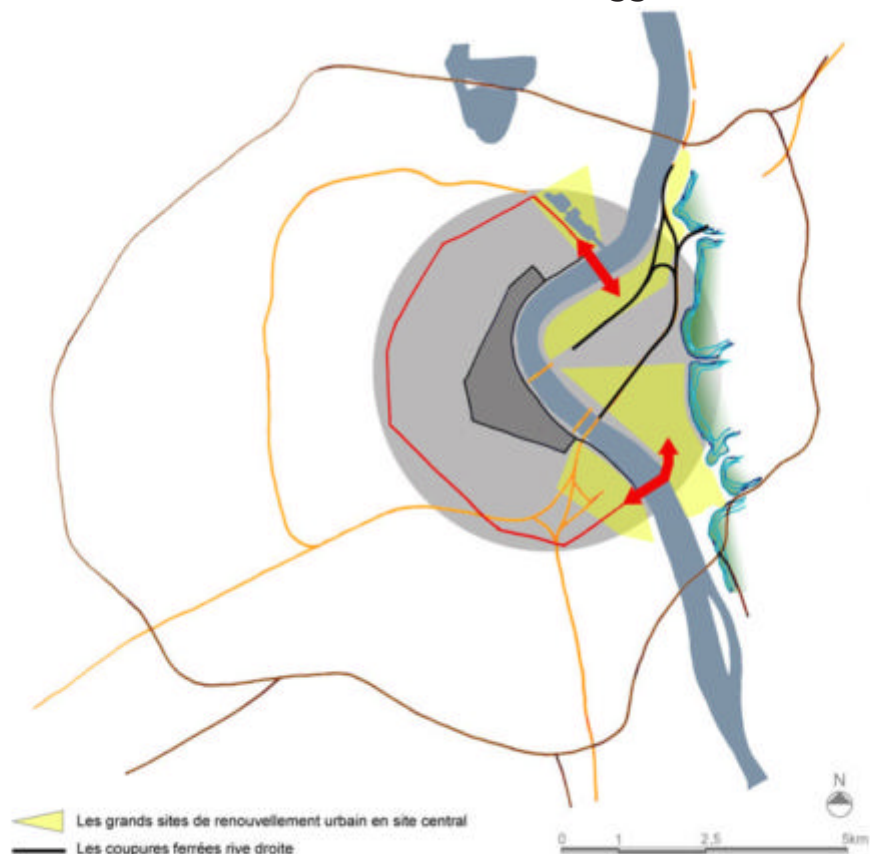
Dans un premier temps, il s'agit d'engager **une réflexion prospective permettant de maîtriser l'évolution des secteurs malléables en réservant les espaces publics nécessaires à l'irrigation des futurs quartiers**, les équipements publics indispensables à toute vie urbaine, et en encadrant le renouvellement des tissus économiques en faveur d'une cohabitation activités/habitat.

Cette démarche a pour objectif, **dans une deuxième phase d'étude à venir, d'orienter les interventions en terme programmatique**, fonctionnel et paysager afin de disposer à terme d'un document cadre, de type plan-guide dont les principales orientations devront être traduites dans le PLU.



1 | La plaine de Garonne Rive Droite : diagnostic et enjeux du territoire

Les grands territoires évolutifs situés au centre de l'agglomération



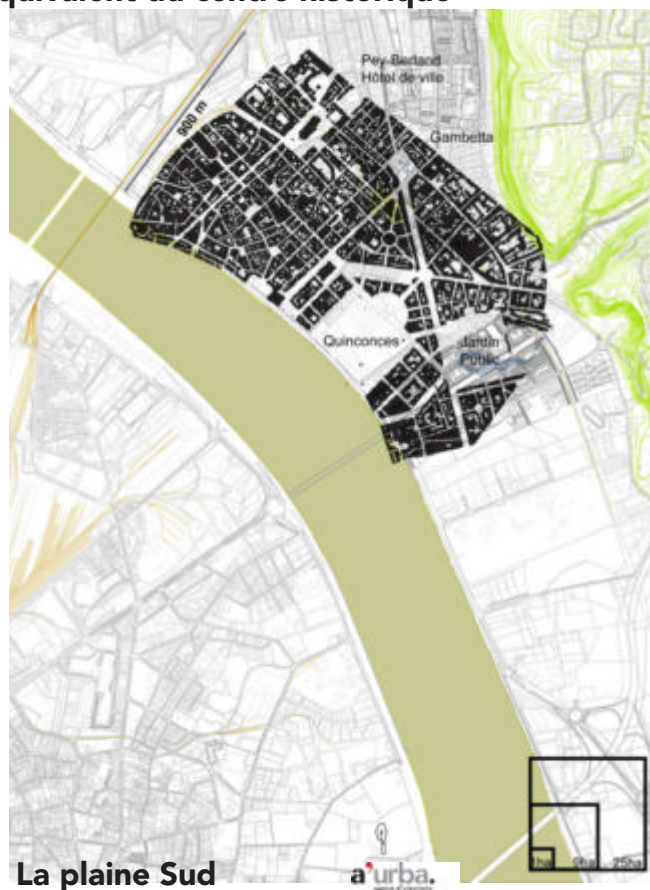
a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux Métropole Aquitaine

L'échelle du site de la plaine de Garonne : l'équivalent du centre historique



La plaine Nord

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux Métropole Aquitaine



La plaine Sud

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux Métropole Aquitaine

1 | La plaine de Garonne Rive Droite : diagnostic et enjeux du territoire

1.1 Un potentiel de développement en coeur d'agglomération

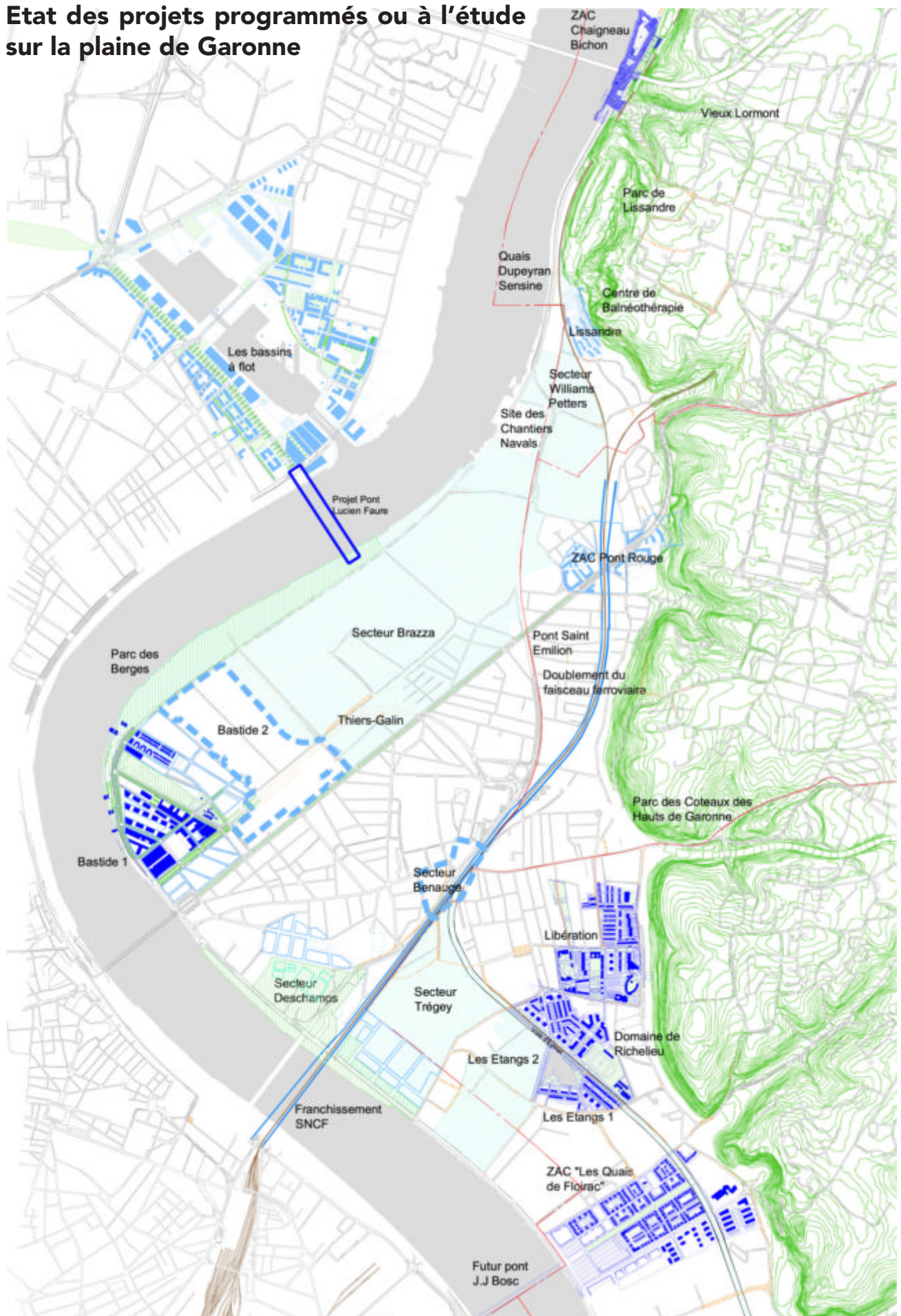
Situé en cœur d'agglomération, le territoire de la Plaine de Garonne Rive Droite concentre un fort potentiel de développement urbain et par conséquent, de nombreux nouveaux projets.

Ce site central, au débouché des boulevards, et relié à terme par de nouveaux franchissements de la Garonne, bénéficie dès à présent d'une dynamique de renouvellement urbain, favorable au recentrage prescrit par les documents cadres que sont le Schéma directeur et le Plan local d'urbanisme. En complément, un gisement foncier évolutif de près de 150 ha reste mobilisable au Nord (80 ha) comme au Sud (70 ha). Cette situation encourage une réflexion sur la définition de nouvelles synergies et liens fonctionnels à promouvoir entre ces deux territoires et à l'échelle plus large du site central de l'agglomération.

Afin d'accompagner ces mutations actuelles et futures, plusieurs enjeux de développement se dégagent :

- la nécessité de compléter le maillage structurant entre les deux rives de la Garonne et de préfigurer le réseau structurant de voiries ainsi que le système de transport en commun, à l'échelle de la plaine ;
- le besoin de liens de proximité entre les quartiers en voie de renouvellement urbain ;
- un principe de densité et de mixité fonctionnelle à rechercher et à organiser en tirant parti du génie du lieu.

Etat des projets programmés ou à l'étude sur la plaine de Garonne



- Identification des projets :**
- Projet en phase opérationnelle ou en attente d'autorisation
 - Projet programmé, en cours d'étude
 - Site de projet, aménagement à définir
 - Les principaux ER portés au PLU

- Les principales contraintes :**
- Périmètre SEVESO
 - Les faisceaux ferroviaires pérennes
 - Limites communales

1 | La plaine de Garonne Rive Droite : diagnostic et enjeux du territoire

1.2 L'état d'avancement des projets et les grands secteurs en devenir de la plaine rive droite

1.2.1 Les opérations en cours et les projets à l'étude

De nombreux projets, à des états d'avancement différents, témoignent dès à présent des enjeux et de l'attractivité de ce territoire. Le plan de recollement des différentes opérations fait apparaître la nécessité de bien articuler les projets, notamment sur le plan des infrastructures et de grands équilibres programmatiques. Du nord au sud, on dénombre les projets suivants :

- Des projets en phase opérationnelle :
 - le doublement du faisceau ferroviaire ;
 - la ZAC Chaigneau Bichon ;
 - l'opération de renouvellement urbain du bas Floirac (Libération, Domaine de Richelieu, Les Etangs) ;
 - la ZAC des quais de Floirac ;
 - le pont Bacalan–Bastide ;
 - la ZAC Cenon Pont-rouge.
- Des projets programmés en cours d'étude :
 - l'opération Lissandre ;
 - le projet Fortier/Desvignes sur la partie bordelaise de la plaine de Garonne ;
 - le secteur Benauge ;
 - le secteur Deschamps.

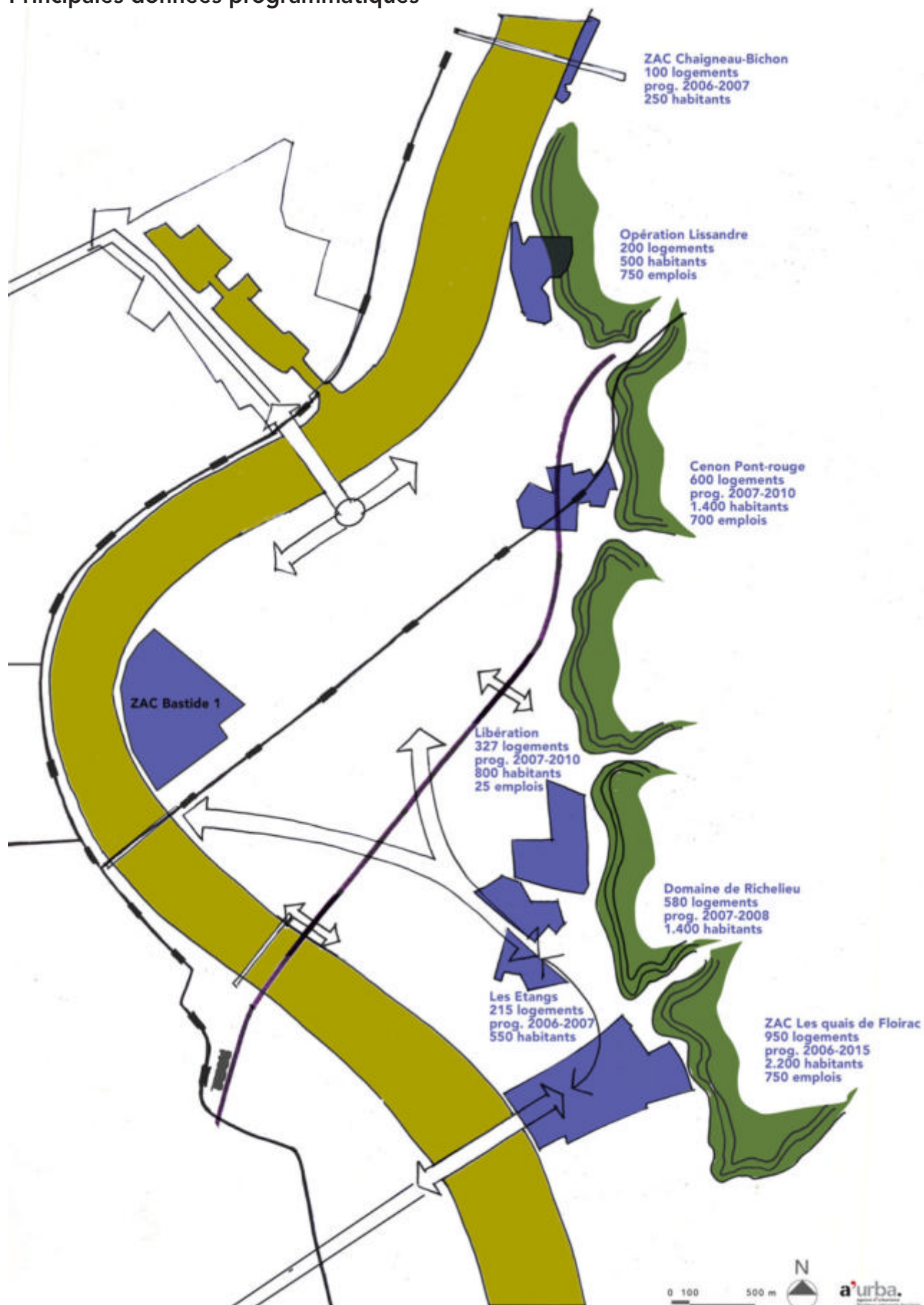
Cette forte dynamique devrait s'étendre aux grands secteurs industriels qui représentent un gisement foncier exceptionnel. Afin de maîtriser l'évolution de ces secteurs, il apparaît donc urgent de traiter la question des interfaces aux différentes échelles de projets, ainsi que de définir des priorités communautaires d'action et d'investissement.

La réussite de la démarche repose en partie sur les conditions suivantes :

- engager une concertation intercommunale et un partage d'objectifs communs afin de garantir un développement harmonieux ;
- poursuivre la mise en cohérence des projets en cours pour garantir une qualité de continuité et une meilleure complémentarité des opérations ;
- assurer les équilibres programmatiques, tant sur le plan résidentiel que sur les volets économiques ou les services urbains, en prenant la mesure des différents sites de développement prioritaire de l'agglomération bordelaise.

Synthèse des projets en phase opérationnelle ou programmés

Principales données programmatiques



1 | La plaine de Garonne Rive Droite : diagnostic et enjeux du territoire

1.2.2 Le poids des programmes engagés à ce jour sur le territoire de la plaine

Sur l'ensemble du territoire de la plaine, les données programmatiques des différentes opérations précédemment citées permettent de dresser un premier bilan qui fait état d'une croissance démographique non négligeable. **Le poids des "seuls" projets programmés, à 10 ans constitue une augmentation d'environ 5.850 habitants et de 2.200 emplois¹.**

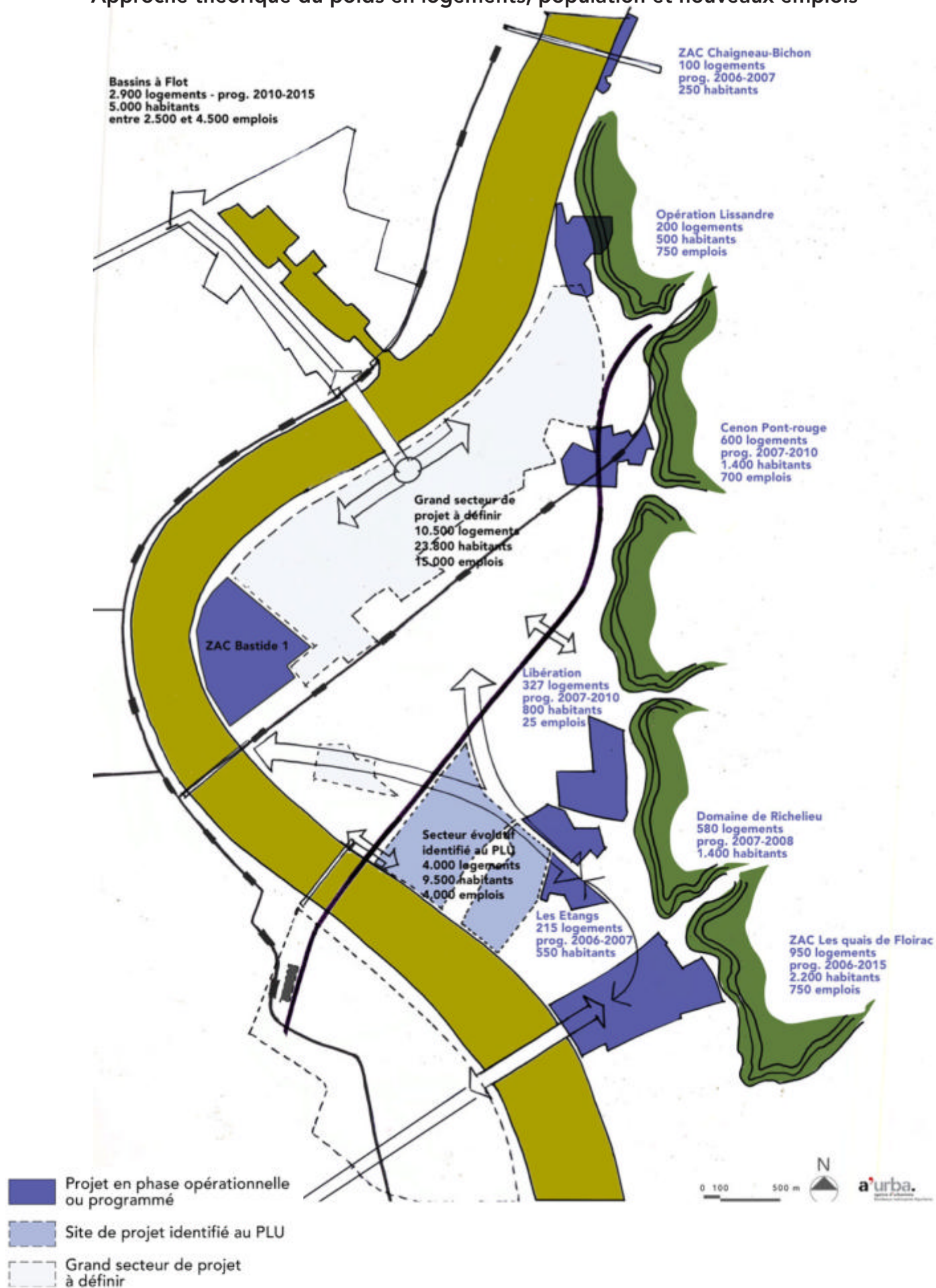
Cet exercice de quantification des populations et emplois générés par ces nouvelles opérations pose sans conteste la question de l'équilibre programmatique à l'échelle du grand territoire. En effet, une production immobilière importante est prévue à court terme sur le secteur sud et les premières opérations sur le secteur nord amorcent une reconquête du territoire au profit de l'habitat. Il apparaît donc clairement que la programmation d'activités économiques est peu intégrée dans les projets, a minima par la production de bureaux.

De plus, l'essentiel de la production à court terme se concentre à Floirac avec 2130 logements programmés, une augmentation d'environ 3.730 habitants et 775 emplois. Cette progression n'est pas sans incidence sur l'offre en équipements et services sur le secteur. Elle semble prise en compte dans les projets, mais sans anticipation sur le potentiel d'accueil de nouvelles populations dans les secteurs évolutifs et dans le tissu constitué.

¹ L'équivalent de : Artigues-près-Bordeaux = 5.984 habitants ou Lège-Cap-Ferret = 6.304 habitants

Evaluation du potentiel programmatique

Approche théorique du poids en logements, population et nouveaux emplois



1 | La plaine de Garonne Rive Droite : diagnostic et enjeux du territoire

1.2.3 Les capacités d'accueil des nouvelles populations sur le territoire de la plaine

Un exercice de quantification du potentiel d'accueil des secteurs par grandes masses a été fait, à partir de :

- l'identification et la quantification des surfaces de terrains mutables à court terme, dans le cadre du PLU (échéance 15 ans) et à plus long terme dans le cadre de révision du SCOT (imprécision due à la libération des zones économiques) ;
- le recensement des différentes opérations en phase opérationnelle ou programmées sur le secteur ;
- le recensement d'opérations d'aménagement récentes faisant " référence " sur la CUB et proposant une urbanisation souhaitée pour l'évolution de la rive droite.

Ainsi, sur le secteur sud identifié au PLU comme «site de projet» (sur le Bas-Floirac/Bordeaux), un potentiel foncier de près de 70 ha permettrait une production de 4.000 logements, accueillant environ **9.500 habitants et 4.000 emplois supplémentaires, dont :**

- 2.300 logements, soit 5.500 habitants et 2.500 emplois à Floirac (40 ha) ;
- 1.700 logements, soit 4.000 habitants et 1.500 emplois à Bordeaux (30 ha).

Sur le secteur nord, les potentiels d'accueil supplémentaires sont évalués à 80 ha, soit une production de 10.500 logements, 23.800 habitants et 15.000 emplois supplémentaires.

Au total, sur la plaine de Garonne rive droite, près de 39.000 habitants et 21.000 emplois seraient attendus, engendrant des besoins conséquents. L'ampleur de cet accroissement de population se traduit par une demande importante en déplacements et en équipements publics (VP et TC).

La définition et la programmation de ces équipements complémentaires requièrent la mise en oeuvre d'une stratégie d'ensemble, identifiant les priorités d'investissement et les grands principes de phasage à tenir.

Il apparaît donc incontournable de définir des priorités d'action à l'échelle de l'agglomération au regard des nombreux sites de projets, aujourd'hui identifiés sur les deux rives (Bordeaux Lac, Bassins à Flots, quartier de la Gare, ...). Aussi, il conviendrait :

- d'expertiser le réalisme des programmations des projets des Bassins à Flots et de Bordeaux Rive Droite ;
- de mettre en phase la programmation immobilière sur l'ensemble de la plaine au regard des nécessaires investissements en équipements et infrastructures ;
- de réintégrer le projet de ZAC Cenon Pont Rouge dans un cadre plus large de véritable noeud accueillant les fonctions de quartier de gare (déplacement) et une liaison principale berges-coteaux.

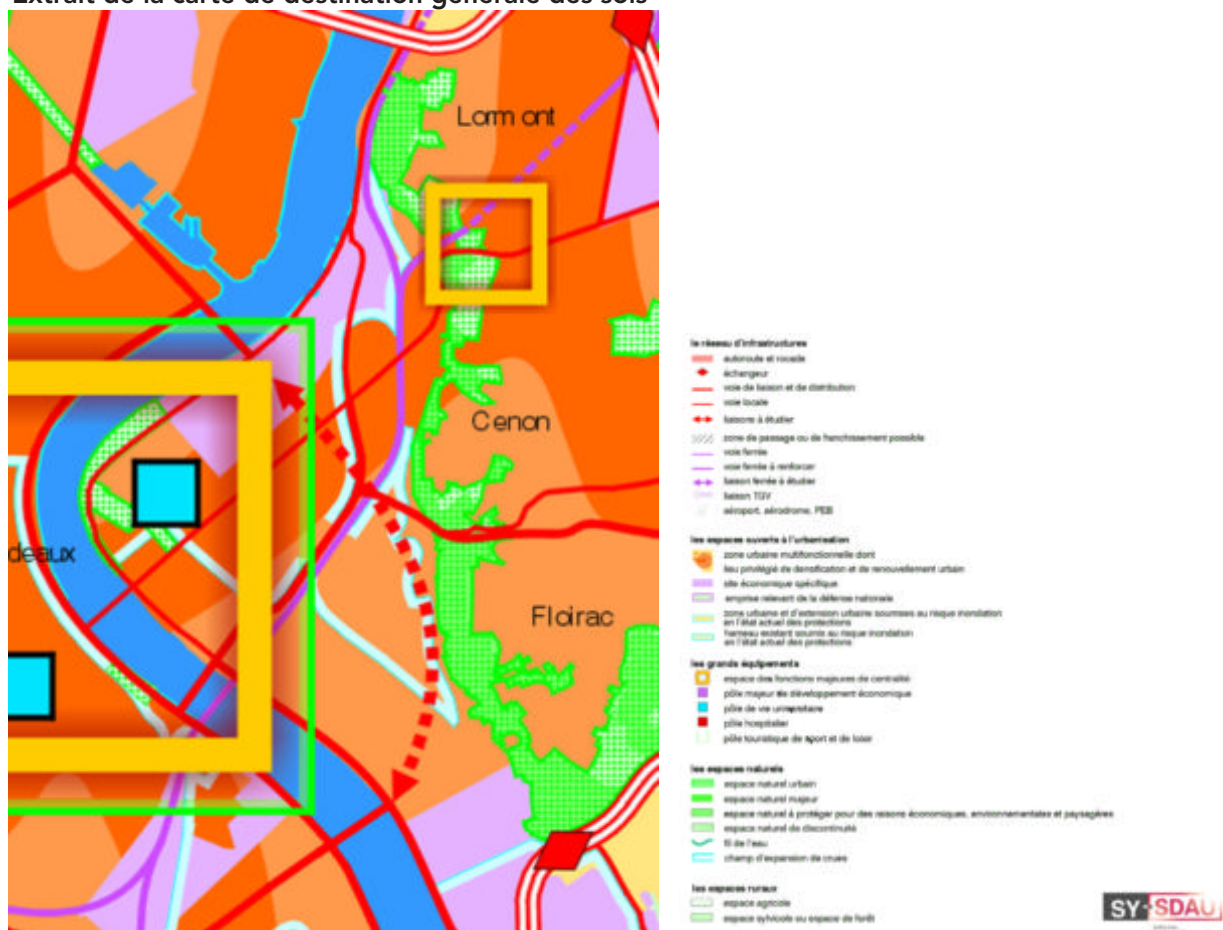
¹ Nota = le territoire permettrait de capter 40% de la croissance démographique de l'agglomération à l'horizon 2015



2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

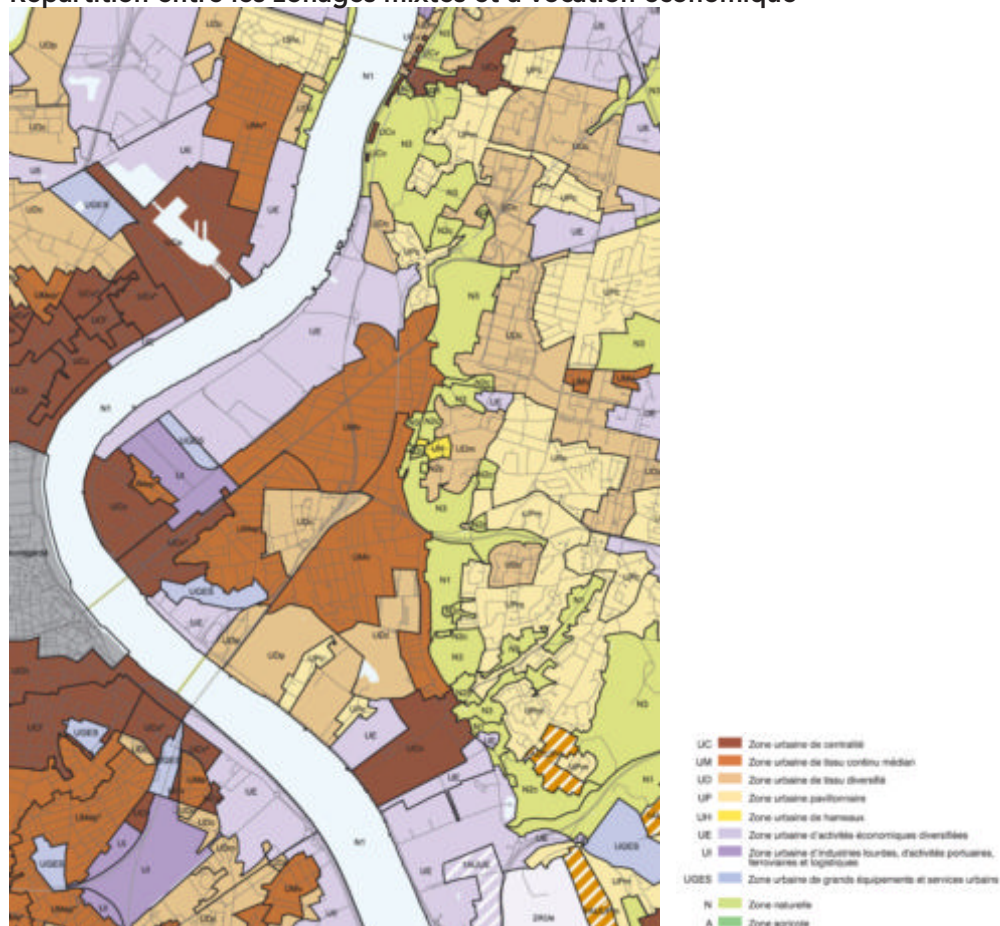
Les orientations stratégiques du Schéma Directeur

Extrait de la carte de destination générale des sols



Les choix de zonages réglementaires arrêtés dans le cadre du PLU

Répartition entre les zonages mixtes et à vocation économique



2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

2.1 Comment recentrer le développement sur ce territoire et gérer les projets dans leur temporalité et dans leur mixité fonctionnelle ?

- Une inscription du territoire dans les documents réglementaires parfois inadaptée à son potentiel d'évolution

Dans le Schéma directeur comme dans le PLU, le territoire évolutif de la Plaine de Garonne se situe en limite de la zone centrale, de part et d'autre d'un principe de liaison entre les deux rives, futur axe de développement pour la rive droite.

Au Nord, à l'exception du secteur Lissandre (UDc), la vocation du secteur affichée au Schéma Directeur (2001), et traduite dans le PLU, est largement économique. Avec l'arrivée du pont Bacalan-Bastide et le départ de SOFERTI comme levier de développement urbain se pose la question de l'évolution de cette destination des sols.

Au Sud, le secteur est classé en zone urbaine multifonctionnelle, selon les zonages suivants :

- de grands secteurs de projets inscrits dans la logique des opérations de renouvellement urbain entre la voie Eymet et le quai de la Souys (UDp) ;
- des tissus constitués et historiques confortés (UPc - UMv) ;
- une vocation économique recentrée et renforcée le long de la rocade dans la continuité des zones d'activités existantes (UE).

Ce classement entraîne une forte pression résidentielle sur les tissus économiques dont la mutation doit être encadrée plus précisément.

Face à ces choix de vocations des sols qui traduisent l'ambition de développement de ces sites, il convient de :

- préciser le zonage du PLU au regard des enjeux de recentrage de l'agglomération ;
- fixer les choix réglementaires répondant aux priorités programmatiques et à l'équilibre des fonctions urbaines.

Concernant le secteur Sud, l'urgence est d'autant plus prégnante que l'inscription d'une partie du foncier économique évolutif en secteur de projet (UDp) génère une forte attractivité, alors que l'ensemble des mesures réservoirs pour les équipements publics (infrastructures et superstructures) n'est pas encore mis en place.

Quant au nord, l'inscription en secteur économique permet de se mettre en ordre de marche pour un renouvellement maîtrisé de ce secteur, mais ne s'inscrit pas dans une dynamique de restructuration qu'avait pu accompagner l'arrivée du pont. Un découpage plus fin de cette zone pourrait être éventuellement mis en place.

L'organisation des quartiers résidentiels

Répartition des centralités et des principaux équipements



2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

2.2 Comment compléter l'armature urbaine du territoire ?

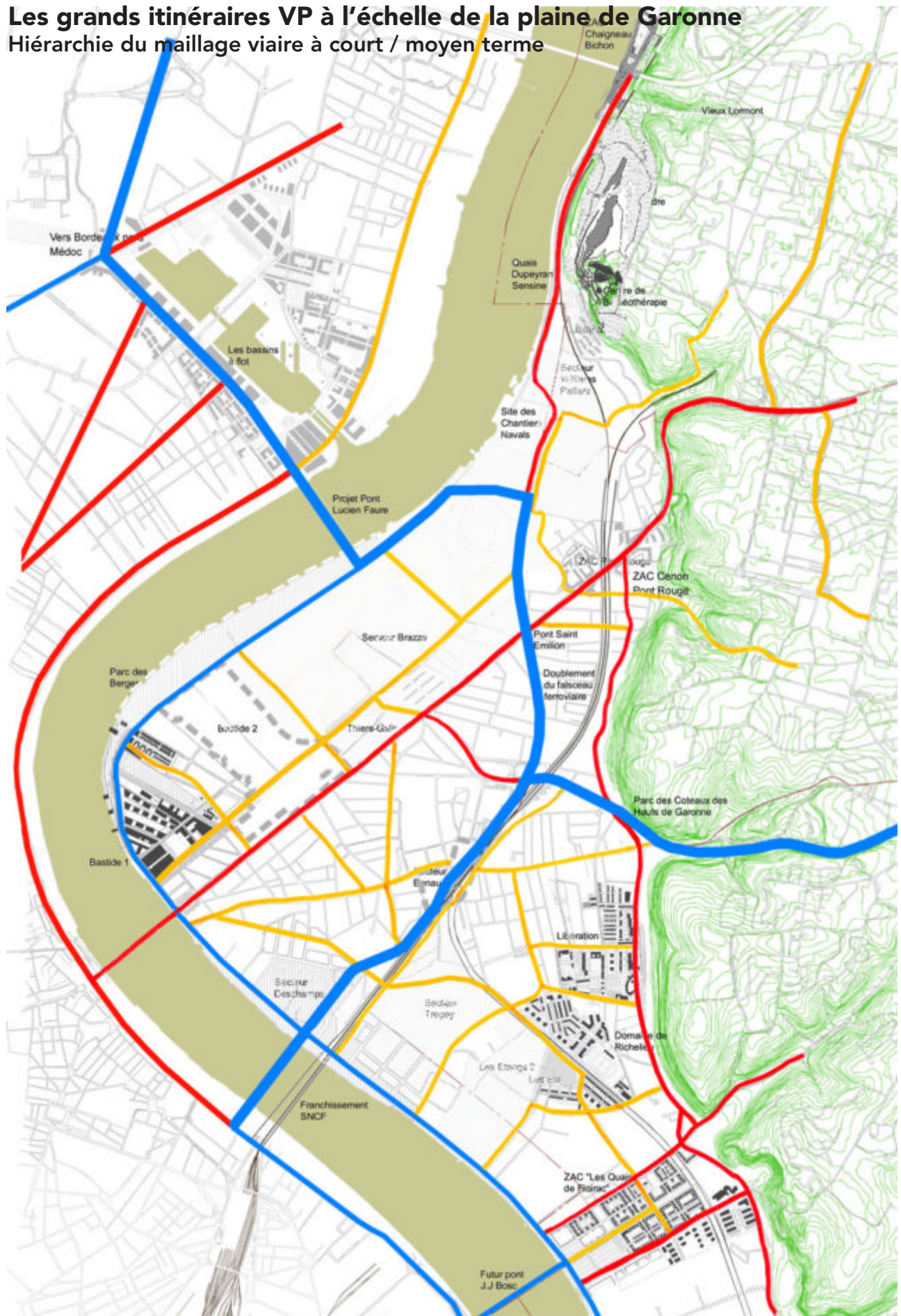
Face aux poids de populations et d'emplois potentiellement attendus dans les prochaines années sur l'ensemble de la plaine, la définition et la programmation d'équipements complémentaires paraissent primordiales.

Au sud, bien qu'une armature solide existe, son utilisation actuelle ne permet pas d'accueillir des besoins supplémentaires. Il paraîtrait opportun de s'appuyer sur l'organisation actuelle de ponctuation d'équipement le long d'axes structurants existant ou en devenir tels que la voie Eymet pour compléter cette offre.

Quant au nord, son activité historique économique explique l'absence d'équipements de superstructure, comme d'infrastructure. Une réflexion complète doit donc être menée sur ce secteur stratégique, pour satisfaire tant les futurs besoins locaux que les enjeux d'agglomération. En cela, l'arrivée du pont Bacalan Bastide pourrait s'accompagner d'une démarche d'accueil d'un équipement d'agglomération.

Les grands itinéraires VP à l'échelle de la plaine de Garonne

Hiérarchie du maillage viaire à court / moyen terme



- **Catégorie 1 : grande voirie d'agglomération**
- **Catégorie 2 : Itinéraire intercommunal**
- **Catégorie 3 : voie structurante locale**

2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

2.3 Quelle hiérarchie promouvoir pour le réseau de voirie ?

Au regard de la nature du maillage actuel sur la plaine rive droite et de la dynamique des opérations sur ce territoire, la question de l'armature urbaine se pose d'évidence. L'arrivée de nouvelles populations, les enjeux de déplacements liés au projet de franchissement Bacalan-Bastide, la mise en service du pôle d'échange Cenon Pont rouge, nécessitent d'engager une réflexion sur l'armature générale du réseau. Il s'agit d'aborder conjointement la question des déplacements automobiles, des transports en commun ainsi que la réservation des espaces dédiés aux modes doux (piétons, vélos).

2.4.1 - Les objectifs de déplacements

Bien que ce territoire bénéficie d'une accessibilité directe à la rocade rive droite, sa proximité à l'hypercentre rive gauche n'est pas pleinement optimisée en l'état actuel du réseau d'agglomération. Cette situation devrait trouver une première réponse par la réalisation future des franchissements Bacalan-Bastide et J.J Bosc au nord comme au sud.

Toutefois, bien que ces deux projets de franchissement soient inscrits dans les différents documents de planification stratégique, il reste à déterminer les modalités de raccordement au réseau primaire ainsi que l'organisation globale des déplacements à l'échelle de la plaine.

Au regard des réflexions menées jusqu'à présent et des caractéristiques du territoire, il est possible de proposer une première plateforme d'objectifs à atteindre pour les principaux modes de déplacement.

- **Les objectifs VP :**

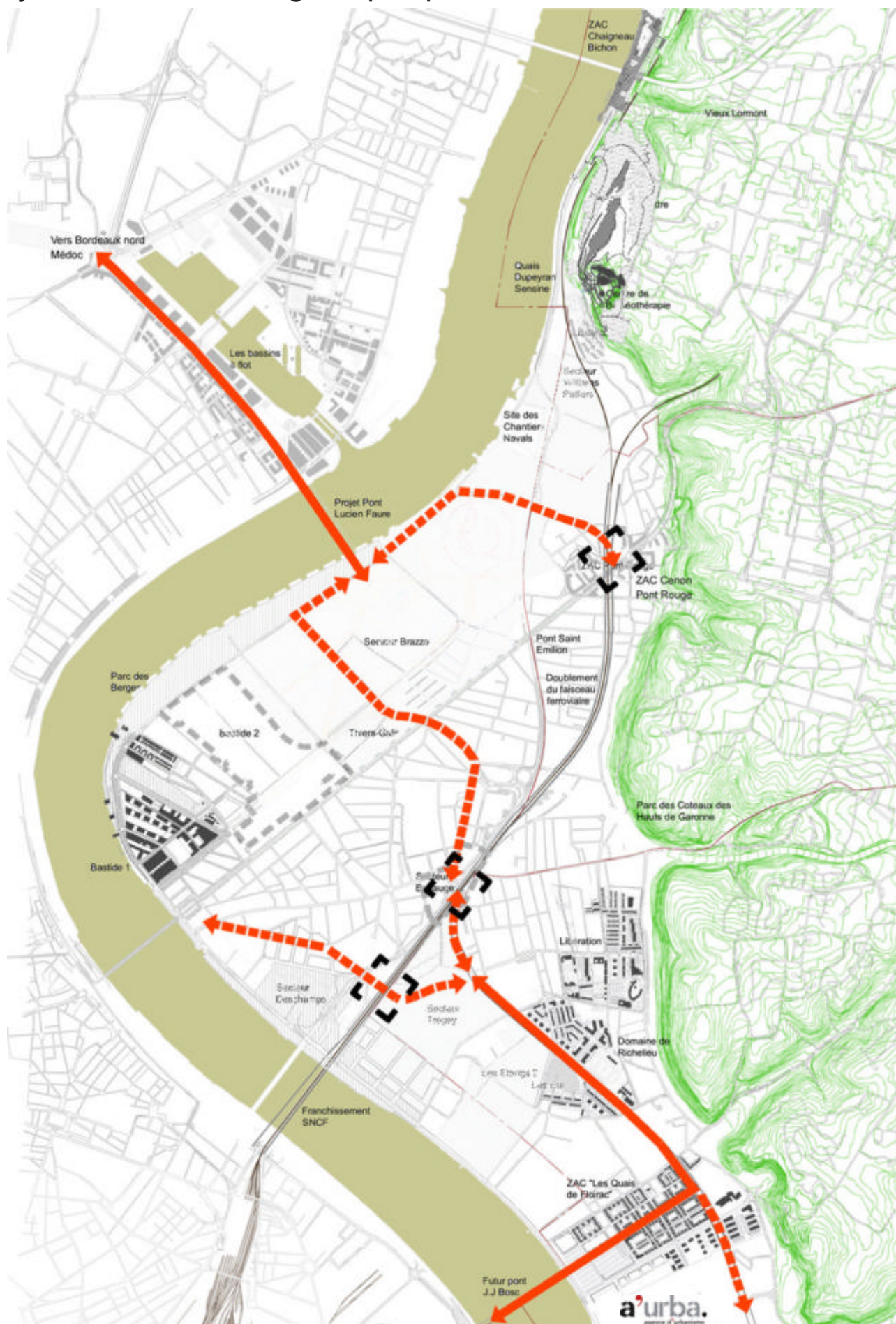
- qualifier et améliorer la lisibilité des grands itinéraires du cœur d'agglomération ;
- renforcer les liens entre les quartiers ;
- réduire l'effet de coupure lié au doublement du faisceau ferroviaire ;
- constituer un axe de développement urbain pour la rive droite en s'appuyant sur les tracés structurants existants.

2.4.2 - La hiérarchie du réseau de voirie - Les intentions partagées

Pour atteindre ces objectifs, les propositions nécessitent des arbitrages communautaires sur plusieurs points particuliers :

1. Aménager Joliot Curie et André Ricard en boulevard urbain.
2. Etablir les échanges entre l'avenue Thiers et la tête de pont Lucien Faure.
3. Statuer sur les modalités de raccordement à la tête de pont, à court terme et à long terme ;
4. Conclure les négociations engagées auprès de RFF pour réserver des traversées urbaines (VP et TC) sous le tablier ferroviaire au nord comme au sud (Cenon - Benauges - Tregey).
5. Faire acter les solutions proposées pour la continuité des boulevards.

L'armature du réseau TC pour la plaine de Garonne Synthèse consensuelle des grands principes réservoirs



2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

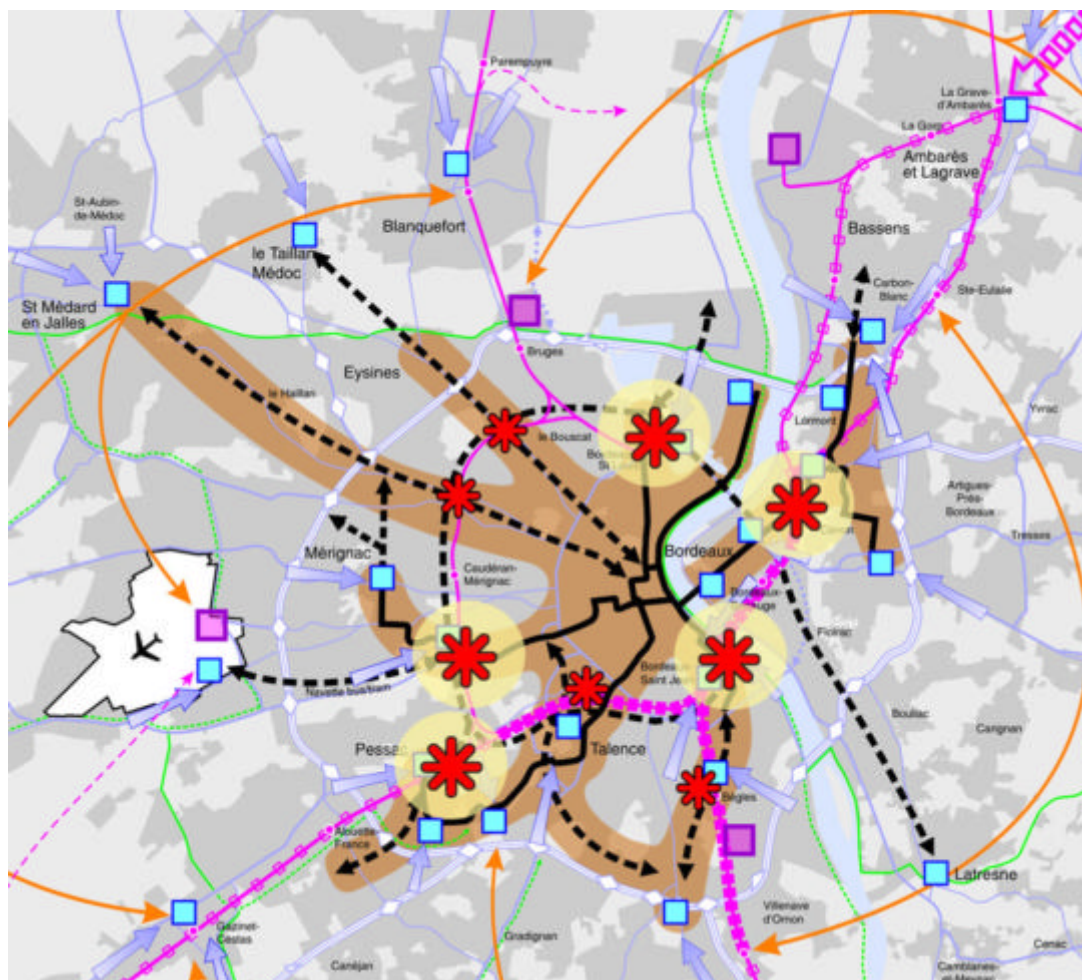
2.4 Quelle configuration peut-on proposer pour le réseau de TCSP ?

- **Les objectifs TC :**

- mettre progressivement en réseau les grands pôles intermodaux des deux rives (Cracovie / Ravesies, Cenon Pont Rouge, Thiers Galin) ;
- prévoir des liaisons en TCSP à l'horizon de la réalisation des projets urbains sur la rive droite, projets qui vont intensifier les déplacements à l'intérieur de la plaine.

- **Les questions posées :**

1. Quels tracés retenir à court terme puis à moyen terme entre les grands pôles intermodaux rive gauche / rive droite ?
2. Quelles réservations prévoir pour le franchissement des grandes infrastructures ferrées (Cenon Pont Rouge, Benauges, Tregey, ...) ?
3. Quelles options de tracés TCSP Nord / Sud sur la plaine doit-on préserver ?



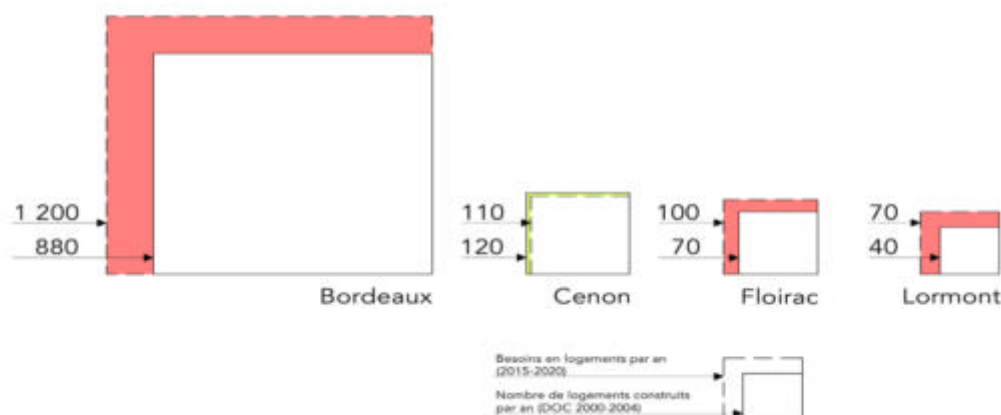
2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

2.5 Quel équilibre atteindre dans les choix programmatiques ?

2.5.1 La nécessité d'une stratégie de programmation résidentielle à l'échelle de la plaine.

D'après l'évaluation des besoins en logements actuels et futurs (horizon 2015-2020), la Communauté urbaine accuse un retard dans le rythme de production annuelle.

De plus, malgré le lancement de nombreuses opérations de renouvellement urbain encadrées par le dispositif de l'ANRU, les besoins en logements sur la période 2015-2020 risquent de ne pas être satisfaits.



Il apparaît que pour Bordeaux, l'offre doit être développée et rééquilibrée. Alors que pour les communes de Floirac, Lormont et Cenon, la production de logements est presque satisfaisante mais reste insuffisamment diversifiée.

Enfin, dans l'état du zonage du PLU, la capacité foncière réservée à l'habitat s'avère globalement insuffisante à l'horizon 2015.

	Besoins en nombre de logements à l'horizon 2015	Capacités estimées en nombre de logements à l'horizon 2015	Ecart global horizon 2015
Bordeaux	12000	8300	-3700
Cenon	1100	860	-240
Floirac	1000	1700	700
Lormont	700	1300	600

2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

Compte tenu de ce déficit global de production de logements à l'échelle de la plaine rive droite, le développement de l'offre résidentielle repose sur les enjeux suivants :

- favoriser un rythme de production soutenu sur la ville centre afin de conforter son poids démographique et de " tirer " la croissance de l'agglomération¹ ;
- identifier prioritairement de nouveaux sites pour assurer le renouvellement de l'offre résidentielle et valoriser l'attractivité du territoire sur les communes en manque de foncier ;
- encourager un rééquilibrage de la production de logements sociaux sur le territoire et une diversification de cette production, notamment sur les communes du GPV non déficitaires ;
- encourager l'intervention des organismes HLM dans un contexte foncier et réglementaire encore favorable sur ce territoire.

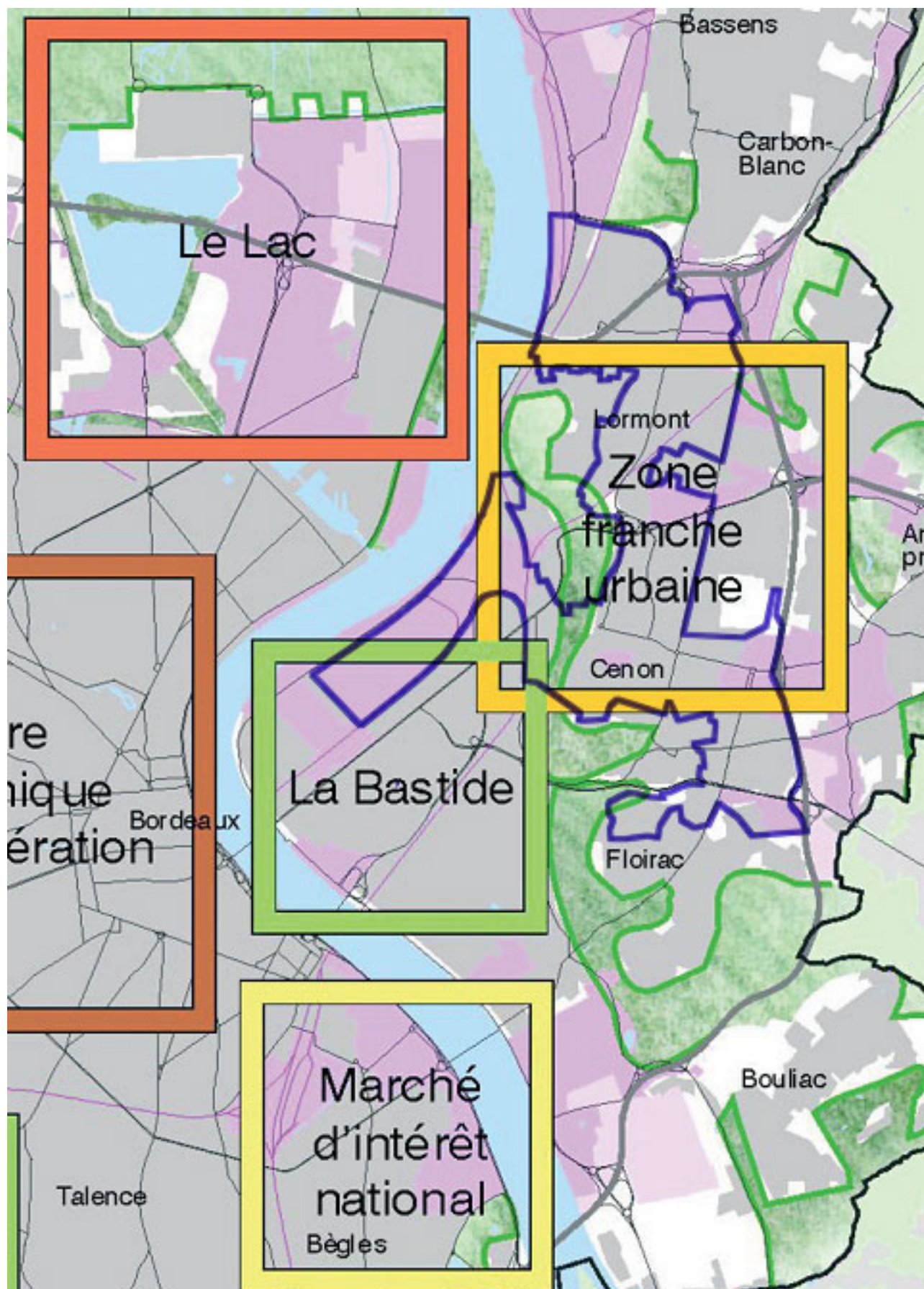
A partir de ces enjeux d'échelle intercommunale, des orientations affinées doivent être affichées sur la plaine rive droite :

- diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins de logements familiaux, et permettre une mixité sociale ;
- offrir des formes d'habitat différenciées, adaptées aux nouveaux besoins et répondant à la fois aux exigences d'économie d'espace et au maintien du cadre de vie (ville-jardin) ;
- concevoir des opérations pilotes de renouvellement du tissu économique, plus économes d'espace et compatibles avec le tissu résidentiel.

¹ Nota = le territoire permettrait de capter 40 % de la croissance démographique de l'agglomération à l'horizon 2015

Un rayonnement économique renforcé

Extrait du PADD



2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

2.5.2 Quelles orientations retenir en matière économique ?

Sur le territoire rive droite de la plaine de Garonne se dessine un paysage économique disparate, parfois peu valorisant et résultant de logiques d'occupation aujourd'hui peu cohérentes :

- les activités historiques confortées par l'arrivée d'entreprises nouvelles en lien avec la ZFU. En conséquence de forts investissements récents ont été réalisés ;
- les activités dépendantes (AIA, activités nautiques, Grands Moulins) d'infrastructures industrielles très lourdes ou qui ne disposent que d'un site d'exploitation unique.

Cette prégnance des activités logistiques et de l'industrie lourde permet toutefois d'envisager l'opportunité de mutabilités foncières conséquentes, avec notamment :

- le repli progressif du réseau ferroviaire lié au fret ;
- la mutabilité de certaines activités industrielles avec des temporalités différentes.

Concernant ces sites et leur perspective d'aménagement en phases successives, la question du devenir économique du territoire dans sa globalité se pose, tant au regard du contexte général communautaire (quel développement ? quelle priorité par rapport aux SIM ? ...), que du contexte urbain existant et modelé par les futurs projets (arrivée du pont, proximité de l'hyper-centre, accessibilité renforcée,...).

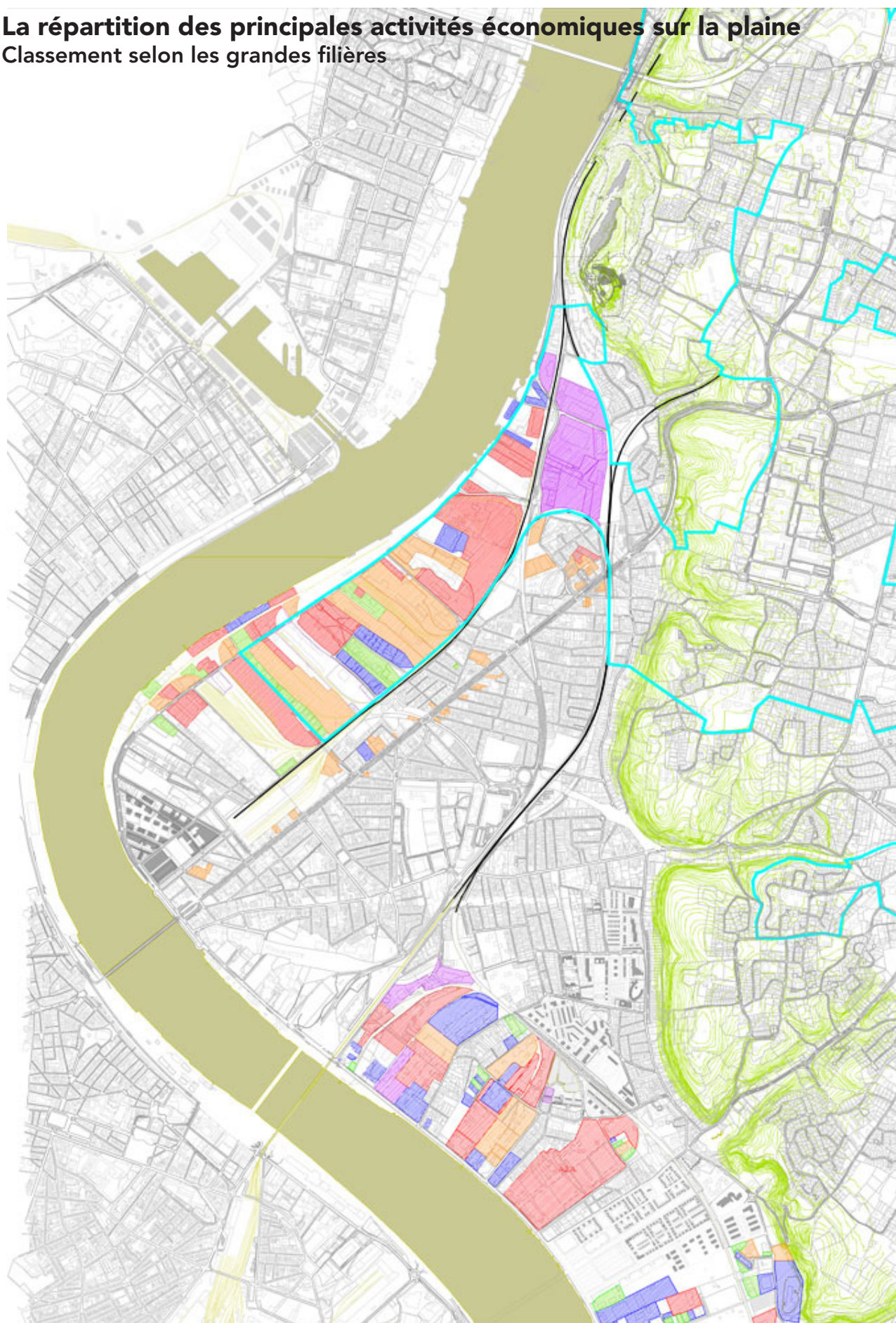
Ainsi il conviendrait de définir une stratégie de développement économique sur ce territoire pour encadrer son évolution future, en répondant aux interrogations suivantes :

- quel avenir pour les activités et la logistique industrielle ?
- quel positionnement par rapport au schéma commercial sur ce secteur ?
- quelles potentialités de développement tertiaire et commercial au regard des différents projets lancés sur la CUB ?
- quelle place pour l'artisanat, PME/PMI ?
- quel développement économique pour embaucher la population environnante ?
- quelle compatibilité entre activités et habitat ?

Ces quelques éléments de cadrage stratégiques permettraient ainsi d'orienter la programmation économique sur la plaine de Garonne et de préciser dans leur contenu les grands scénarios d'évolution urbaine.

La répartition des principales activités économiques sur la plaine

Classement selon les grandes filières



- Industrie agro-alimentaire
- Industrie lourde - produits manufacturés
- Activités logistiques
- PME / PMI "tertiarisées"
- PME / PMI "artisanat"

2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques préalables

Afin de promouvoir une stratégie de renouvellement des activités économiques sur la plaine, les actions proposées sont les suivantes :

- **Encadrer une mutation progressive sur la plaine Sud**, avec une prise en compte :
 - d'un tissu PME PMI hétérogène évolutif au patrimoine valorisable ;
 - aux côtés d'activités dynamiques (EKEM, PONTICELLI, ...) ;
 - de l'AIA plus gros contributeur TP du secteur et plus important pôle d'emplois (970 emplois).
- **Pérenniser certaines entreprises majeures de la plaine Nord**, considérant le départ de l'usine SOFERTI et l'indépendance progressive des filières historiques dépendantes du fer :
 - étudier l'opportunité d'un véritable pôle de construction navale de plaisance (extension des activités existantes, regroupement d'autres entreprises) ;
 - statuer sur le devenir des Grands Moulins de Paris, de William Pitters et prendre acte des entreprises nouvellement implantées dans la ZFU (Sud-Ouest, Jock, ...).
- **Accompagner une mutation économique du secteur en faveur des entreprises à forte valeur ajoutée et maintenir les entreprises à fort taux d'emplois** tels que :
 - les nombreux emplois industriels qualifiés ;
 - les activités en développement (nautisme, agro-alimentaire) ;
 - la part importante des activités avec leur siège social sur place (meilleure garantie de pérennité).

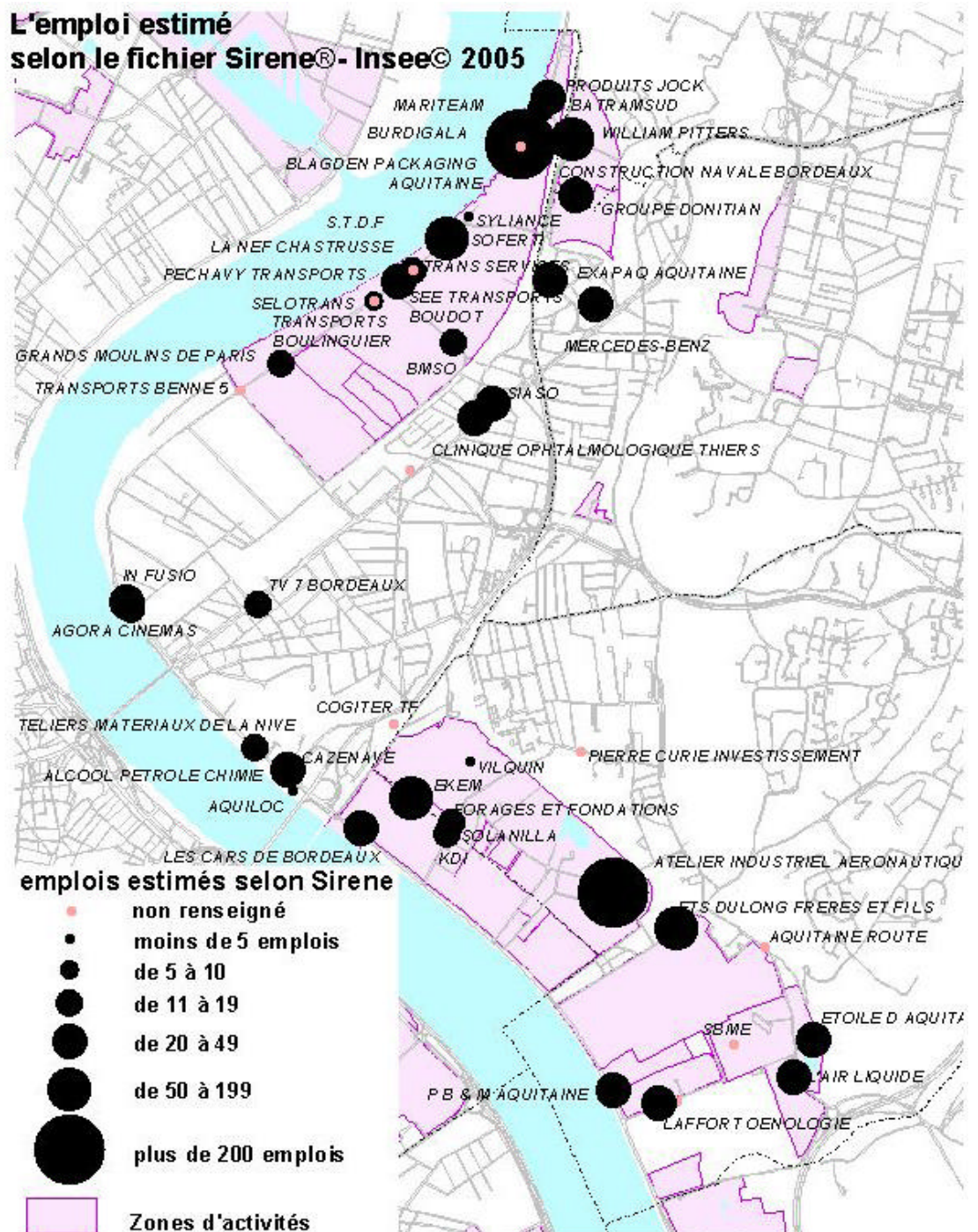
Plus précisément, sur le secteur de la plaine de Garonne, le renouvellement des activités industrielles nécessite certains engagements :

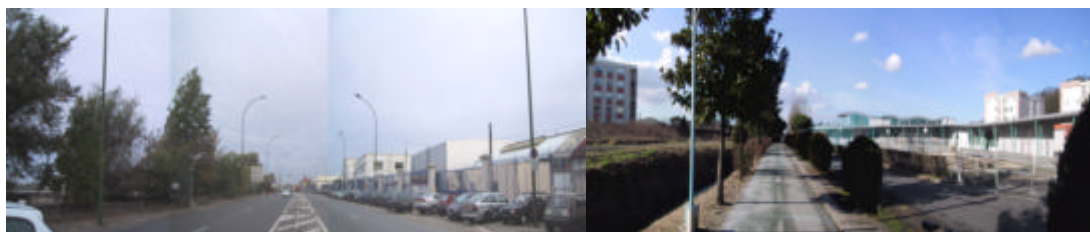
- amorcer dès à présent une stratégie de maintien et de pérennisation des activités créatrices d'emplois et compatibles avec un renouvellement urbain mixte des quartiers ;
- anticiper la relocalisation des activités dont le maintien sur site apparaît incompatible avec un renouvellement urbain du secteur ;
- rechercher de nouvelles typologies d'activités compatibles avec l'évolution mixte du secteur.

Les principaux contributeurs à la taxe professionnelle unique (base brute > 150.000 € Statut d'occupation foncière



2 | Les questions posées et les grands choix stratégiques





3 | La Plaine de Garonne Nord

L'imbrication des différents tissus urbains selon les principaux types morphologiques



a'urba.
agence d'urbanisme
Métropole Nîmèze Agglomération

- Bâti continu généralement implantés à l'alignement
- Bâtiments discontinus ou semi-continus issus d'une constitution lente
- Bâti discontinus ou semi-continus issus d'une constitution rapide: opérations

- Ensembles de constructions de grandes dimensions implantées librement sur une grande parcelle
- Ensembles de constructions de petites dimensions implantées librement sur une grande parcelle
- Bâtiments commerciaux ou d'activités
- Bâtiments industriels

3 | La Plaine de Garonne Nord

3.1 Les éléments de diagnostic

3.1.1 Un tissu diversifié marqué par la prégnance des tracés ferroviaires

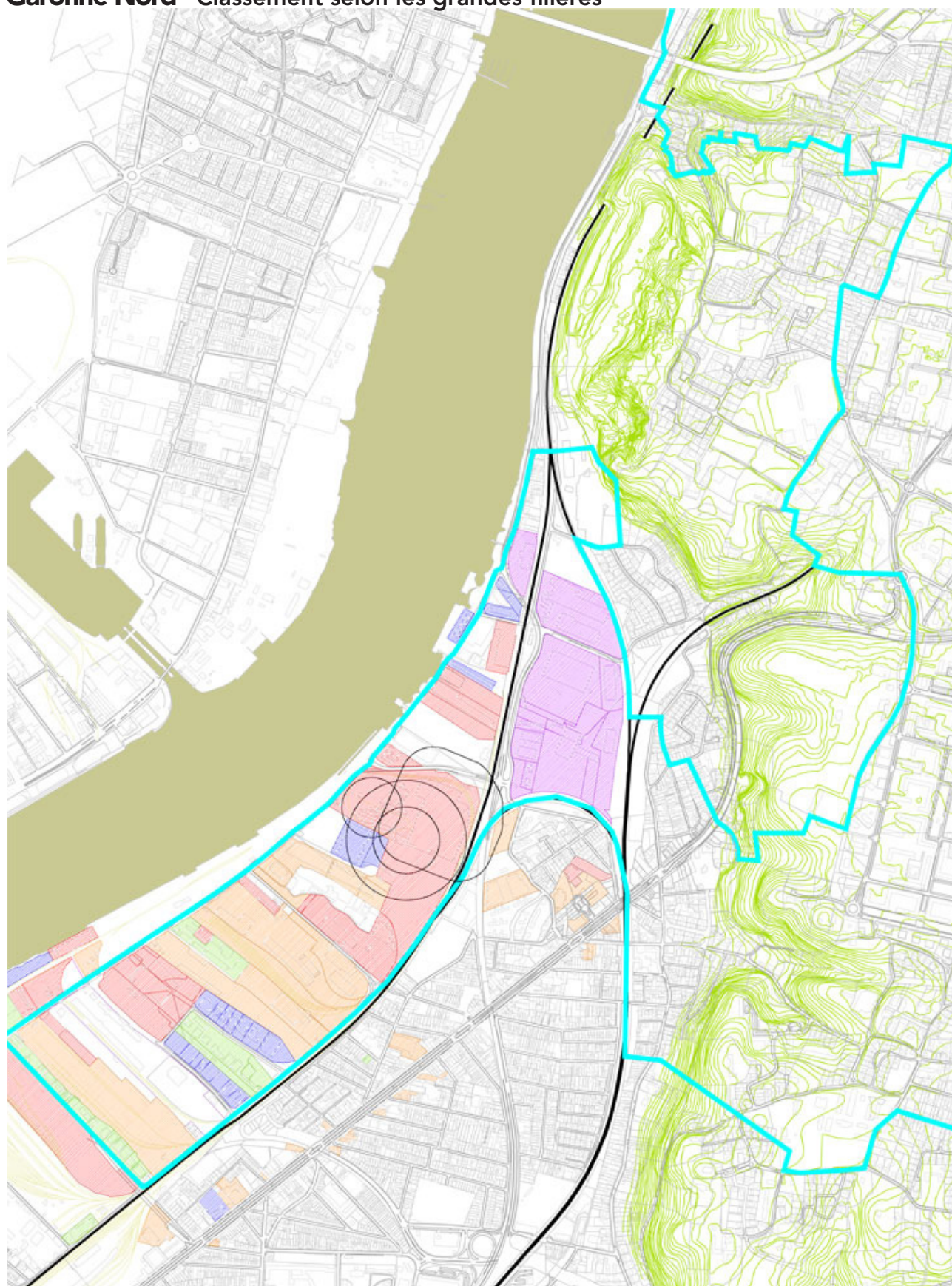
La lecture du territoire fait apparaître une organisation des formes bâties relativement contrastée entre l'axe historique de l'avenue Thiers, Jean-Jaurès et les espaces économiques en front de fleuve, témoins d'un passé industriel fort soutenu.

L'empreinte des infrastructures ferroviaires constitue toujours le principal élément de coupures urbaines entre quartiers résidentiels et sites économiques.

L'exploitation de ces voies ferrées devrait connaître une évolution assez rapide et caractérisée par :

- le doublement du faisceau correspondant aux grandes lignes voyageurs et fret. L'augmentation des cadences en relation avec la gare Saint-Jean nécessitera des réponses appropriées, à la fois en matière de protection des zones d'habitat, d'atténuation des effets de coupures physiques, d'intégration paysagère dans le territoire et de recomposition des tissus par endroit ;
- en parallèle, la réduction des convois de desserte locale en marchandises permettra d'entrevoir une désaffectation progressive de nombreuses branches de voies ferrées, utilisées de manière épisodique. Dans cette logique, l'abandon de la voie en talus de la demie lune permettrait d'entrevoir de nouvelles solutions permettant le désenclavement de secteurs de renouvellement urbain à fort potentiel. Toutefois, la force des tracés que ces voies ont imprimé au cours de l'histoire peut servir de support à une nouvelle démarche de composition urbaine, préfigurant l'évolution des différentes sites évolutifs identifiés.

La répartition des principales activités économiques sur le secteur plaine de Garonne Nord - Classement selon les grandes filières



- Industrie agro-alimentaire
- Industrie lourde - produits manufacturés
- Activités logistiques
- PME / PMI "tertiarisées"
- PME / PMI "artisanat"
- Périmètre ZFU

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

3 | La Plaine de Garonne Nord

3.1.2 Un secteur économique au caractère hétérogène

Enfermée entre le fleuve et la voie ferrée, la frange économique se compose en majeure partie d'activités logistiques et d'industrie lourde.

Ce paysage économique, quelque peu disparate et peu valorisant, pourrait bénéficier d'une gestion du territoire plus rationnelle

En effet, certains processus de mutation sont déjà en marche et une dynamique de restructuration économique est à promouvoir, en lien avec :

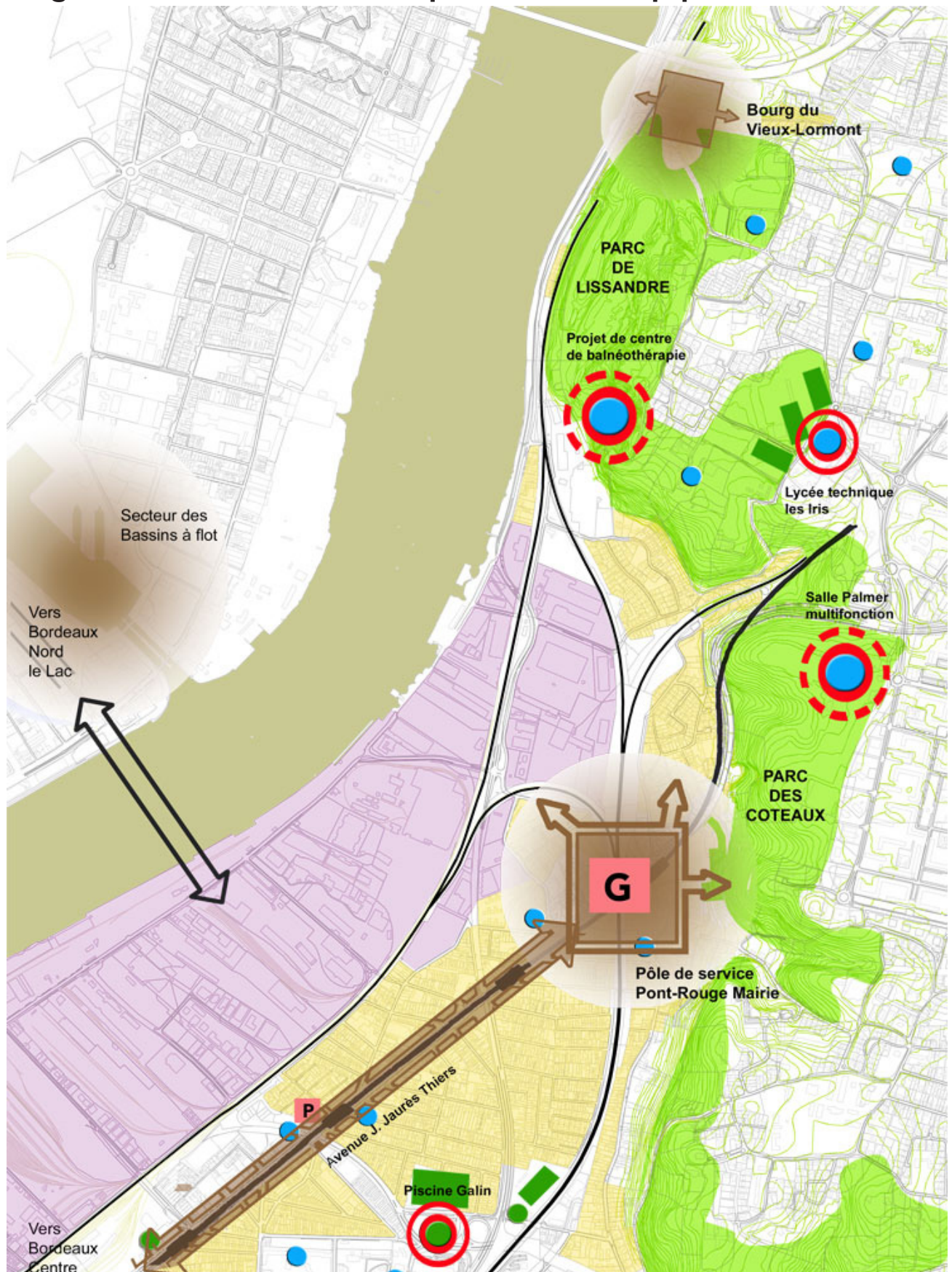
- l'indépendance progressive des filières historiques vis à vis du fer ;
- le dispositif de la ZFU plébiscité dont la reconduction engage le devenir du territoire ;
- un foncier libre quasi consommé, appelant un positionnement de la collectivité quant à une stratégie de renouvellement urbain, de spécialisation par filière,
- une attractivité géographique accentuée par la création du pont Bacalan Bastide ;
- le départ de l'usine SOFERTI, levant le périmètre SEVESO très contraignant et constituant une opportunité foncière au droit du débouché du pont.

A l'inverse, certaines activités témoignent d'un dynamisme soutenu et concentrent à la fois une part importante d'emplois, à l'image des chantiers de construction navale. Ces entreprises peuvent pleinement participer à la restructuration du territoire, tout en développant leur propre capacité de production. Cette évolution doit se faire en tissant des liens plus "harmonieux" avec les quartiers d'habitat riverains.

Ainsi, le devenir de ce secteur en matière économique reste à définir. Sa relation aux infrastructures d'agglomération doit être repensée avec l'arrivée prochaine du pont Bacalan Bastide. Cette préoccupation répond au souci d'une meilleure gestion des flux routiers, dans le cadre d'un développement urbain axé sur la mixité des fonctions accueillies.

Toutefois, une réflexion sur le fret et son intégration dans un maillage plus urbain doit être envisagée, en imaginant une évolution progressive de ses fonctions.

L'organisation des centralités de quartiers et des équipements structurants



Les centralités

- centralité linéaire
- centralités de quartier existantes
- centralité émergente

Les équipements d'agglomération

- équipements existants
- culturels et scolaires sportifs et de loisirs
- équipements en projet

Le territoire des quartiers

- ville habitée
- ville industrielle

a'urba.
agence d'urbanisme
Secteur d'urbanisme Aquitaine

3 | La Plaine de Garonne Nord

3.1.3 Un site à l'écart de la vie riveraine et des centralités de quartier

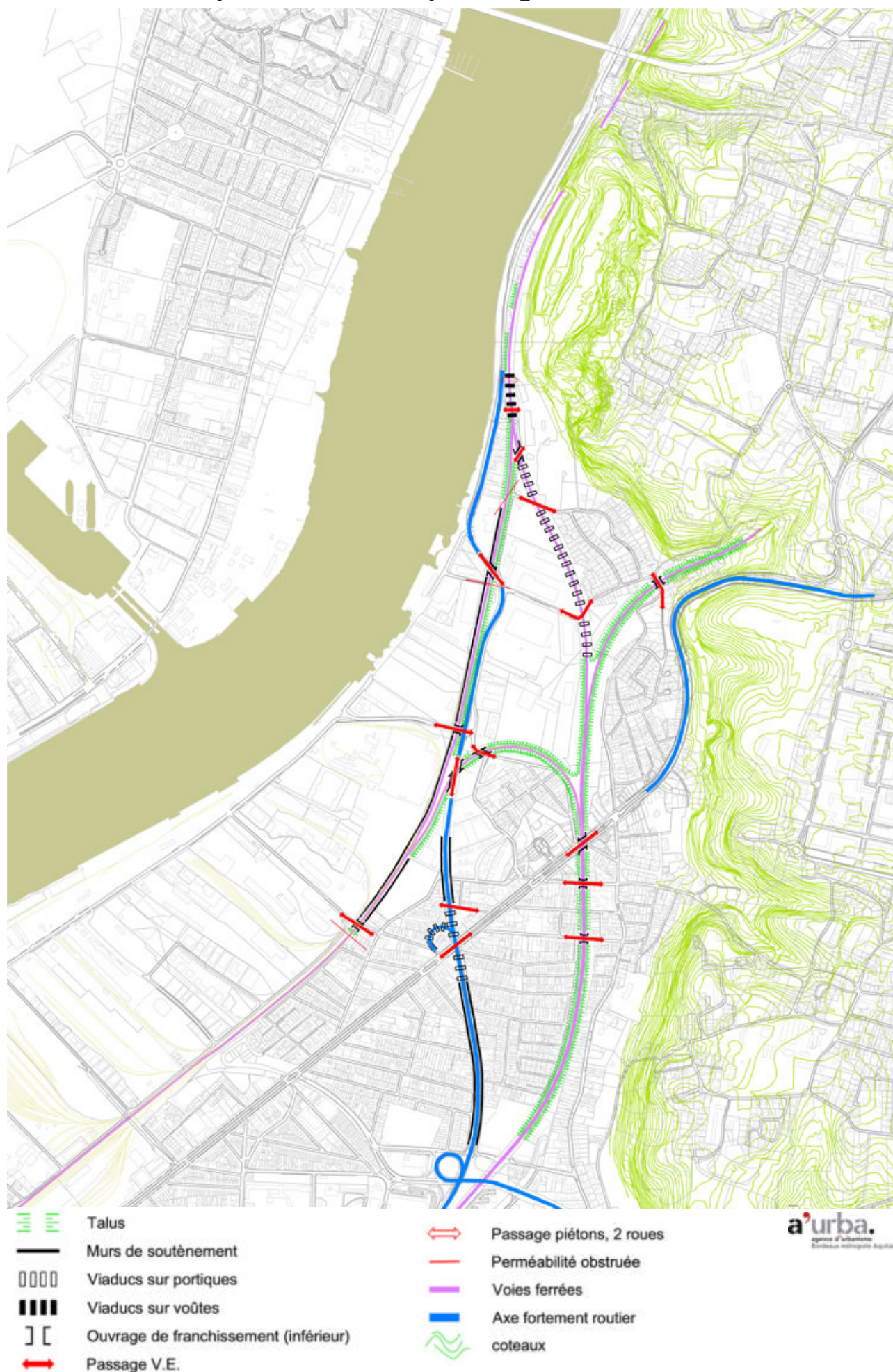
L'organisation des secteurs d'habitat s'est principalement structurée le long de l'axe Thiers, Jean-Jaurès, qui supporte aujourd'hui l'essentiel des commerces et services de proximité, nécessaires à la vie des quartiers. En raison des fortes coupures générées par l'impact des voies ferrées et l'existence des coteaux, plusieurs secteurs d'habitat pavillonnaires se sont développés de manière autonome sur une période plus récente, à l'image du quartier Lissandre.

En l'état, leur localisation géographique ne suffit pas à garantir une accessibilité satisfaisante, en raison d'un manque d'itinéraires bien lisibles et adaptés aux pratiques de proximité.

Concernant les équipements d'agglomération, ils sont essentiellement localisés sur le coteau, en lien avec les grands ensembles de la ZUP des Hauts de Garonne. Toutefois, plusieurs facteurs liés à l'évolution urbaine du territoire permettent d'entrevoir un renforcement progressif des fonctions de centralités :

- une centralité émergente autour du projet du pôle intermodal de Cenon Pont Rouge et de ZAC associés, susceptible de fédérer les différents quartiers en devenir de part et d'autre des voies ferrées ;
- à moyen terme, un rapprochement des deux rives induisant une synergie entre pôles moteurs de l'agglomération (Bordeaux Nord et Le Lac, quartier des Chartrons) ;
- à long terme, une trame locale de services et d'équipements structurants à développer sur les sites évolutifs, en adéquation avec les grandes orientations programmatiques qui restent à définir à l'échelle du secteur nord de la plaine.

Les effets de coupures entraînées par les grandes infrastructures



3 | La Plaine de Garonne Nord

3.1.4 Des coupures physiques aux effets relatifs

L'analyse des coupures physiques entraînées par la présence des voies ferrées et des axes de circulation "rapides" conduit à distinguer plusieurs situations :

- les ouvrages en talus et talwegs enserrant des secteurs d'habitat qui, pour certains, se sont organisés en s'accommodant des différentes contraintes physiques au cours de leur densification ;
- certaines séquences de voies ferrées construites en viaduc offrent néanmoins une perméabilité visuelle et fonctionnelle qui peut être exploitée dans le cadre d'une démarche de projet urbain (valorisation paysagère) ;
- la voie de desserte marchandise développée le long du fleuve intègre des ouvrages de protection contre les crues du fleuve, particularité qu'il conviendra de prendre en compte dans la problématique d'aménagement du site ;
- les voies de circulation automobile (boulevard Ricard, avenue Carnot), bien qu'elles puissent paraître moins "traumatisantes" sur le paysage, ont un impact fort sur les pratiques quotidiennes, en raison du trafic de transit lourd et des aménagements très fonctionnels.

Ainsi, les porosités liées aux infrastructures sur viaduc et la conception des ouvrages qui reflète parfois la géographie du site ne confèrent pas obligatoirement un sentiment de cloisonnement des quartiers. Mais elles permettent toutefois une certaine intimité aux secteurs résidentiels, comme préservés de la vue sur le paysage industriel.

La présence de talus paysagers et l'appropriation des délaissés ferroviaires en jardins ouvriers participent d'un cadre de vie de qualité qui tend à relativiser ainsi l'impact des voies ferrées.

Cependant, un réel effet de coupure reste imputable :

- au découpage du foncier économique qui bloque l'accès au fleuve. La présence d'un mur de soutènement au droit de ces emprises accentuent ce cloisonnement ;
- à l'axe fortement routier de liaison nord-sud (Joliot Curie - André Ricard) ;
- au talus de voie ferrée de la "demi-lune".

Enfin, il apparaît que la principale nuisance soit de nature acoustique, compte tenu du niveau sonore qui résulte du passage des convois ferroviaires et des effets de réverbération, parfois imputables à la topographie du site.

La mise en valeur de la trame paysagère



3 | La Plaine de Garonne Nord

3.1.5 Une trame paysagère affirmée, un patrimoine bâti à révéler

La trame végétale du territoire présente de grandes continuités paysagères appuyées sur la trame des infrastructures et la géographie du site (coteaux, talwegs) de qualité qu'il conviendra de préserver et de renforcer. Ces dernières constituent des opportunités pour la mise en œuvre d'itinéraires doux et l'aménagement d'espaces verts publics au cœur des futurs sites d'aménagement.

La qualité paysagère des berges de Garonne peut également contribuer à l'enrichissement des pratiques et la mise en relation du parc de l'Hermitage avec le bourg du Vieux Lormont ainsi que les secteurs de développement localisés plus au sud.

Sur une échelle macro-géographique, la rencontre entre la Garonne et les coteaux constitue une "situation" unique à exploiter. Il conviendra d'étudier les possibilités d'articuler les espaces verts majeurs qui se structurent progressivement le long du fleuve et sur la ligne de crête des Hauts de Garonne (parc des Berges et son extension pressentie, parc des Coteaux et espaces verts associés,...).

Dans le cadre d'un rapprochement de la rive gauche et de la rive droite par la mise en œuvre du pont Bacalan-Bastide, un dialogue fort entre les deux franges du fleuve est à privilégier.

Le principe d'un vis à vis contrasté entre le front bâti de la rive gauche et les berges naturelles rive droite (parc des berges), reste de ce point de vue à exploiter.

Le recensement des éléments relevant du patrimoine urbain et paysager



3 | La Plaine de Garonne Nord

Les qualités paysagères du secteur s'appuient également sur un patrimoine végétal à mettre en valeur, en complémentarité des deux grandes entités de la plaine et des coteaux.

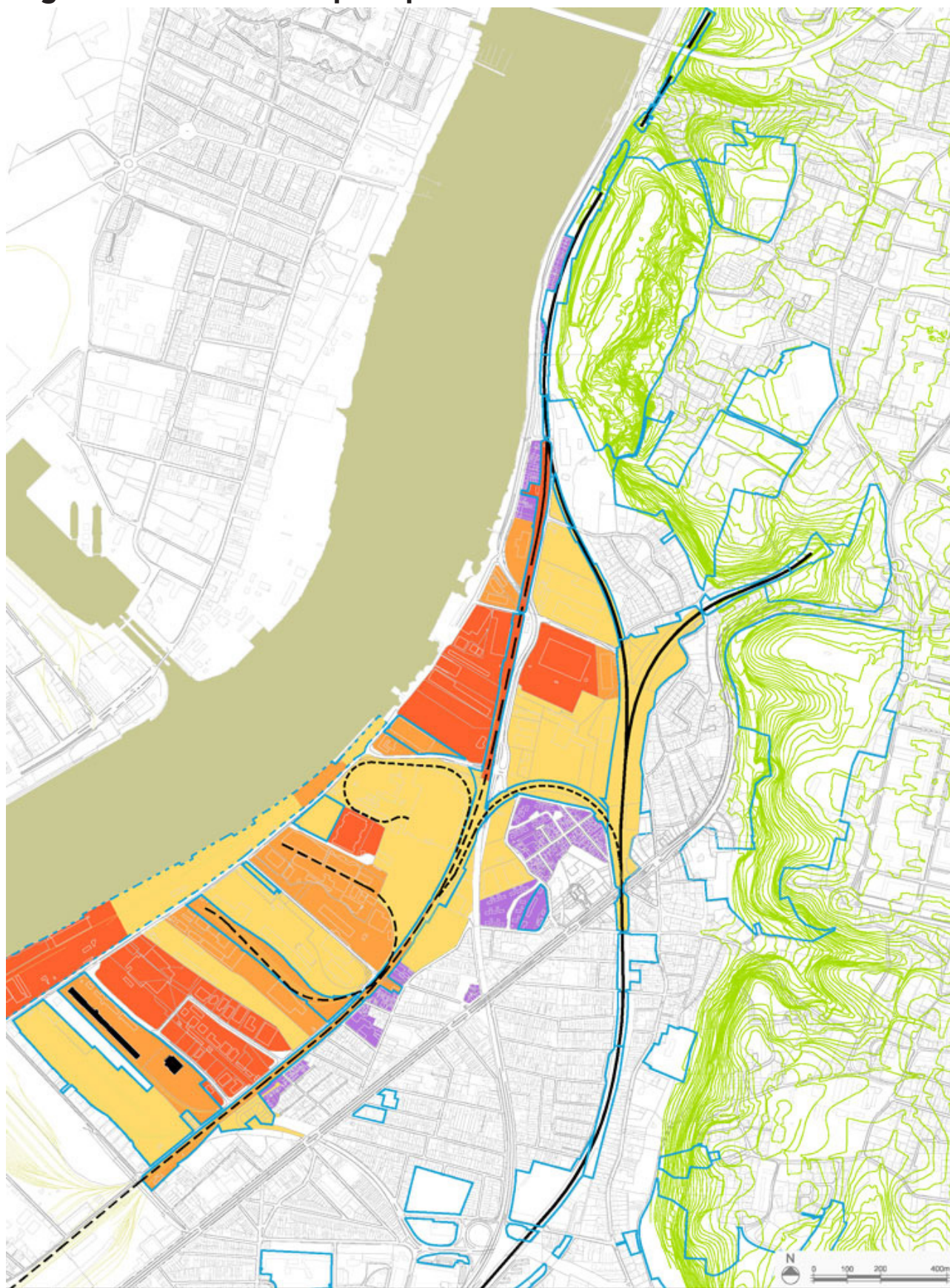
Ainsi, pourraient être exploités dans le cadre de la valorisation de la trame paysagère :

- la présence d'anciens tracés hydrologiques ;
- un patrimoine architectural et portuaire parfois en péril ;
- des espaces verts et collectifs représentant un potentiel de reconversion à considérer dans la programmation des projets ;
- les derniers témoins fragiles de l'histoire industrielle et sociale de la rive droite à sauvegarder (jardins familiaux, carrelets, architecture industrielle, ...).

Une réalité paysagère mal révélée en raison de la configuration des franchissements inférieurs.



Degrés d'évolutivité des principales unités foncières



- Possibilités d'évolution foncière :
- Evolution certaine
 - Evolution incertaine
 - Evolution très incertaine
 - Tissus évolutifs densifiables
- Domaniabilité publique (hors berges)
 Périmètre AOT sur foncier PAB
 Bâti à valeur patrimoniale
 Périmètre SEVESO

- Voies ferrées :
- Lignes maintenues à long terme (LGV+TER Aquiti)
 - Lignes désaffectables :
 - Immédiatement
 - - - Moyen terme (possible mais soumise à l'acceptation des quelques entreprises desservies)

3 | La Plaine de Garonne Nord

3.1.6 Un potentiel foncier mutable à mettre en perspective

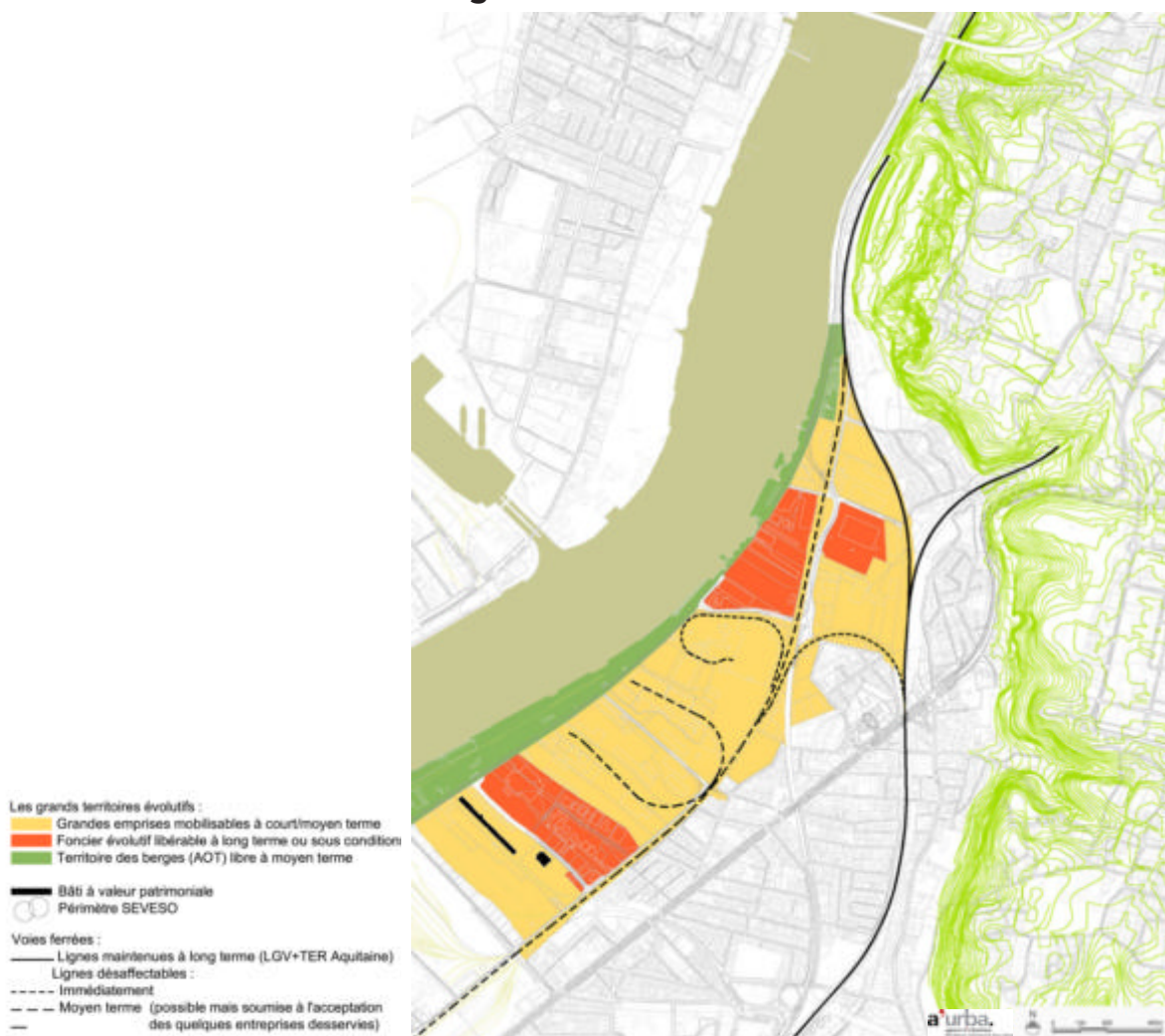
Essentiellement localisé sur la frange économique le long du fleuve, le potentiel foncier évolutif est constitué de grandes emprises industrielles.

Ainsi, près de 80 ha paraissent libérables, dont 17 ha mobilisables selon les possibilités de délocalisation de certaines entreprises (William Pitters, ...).

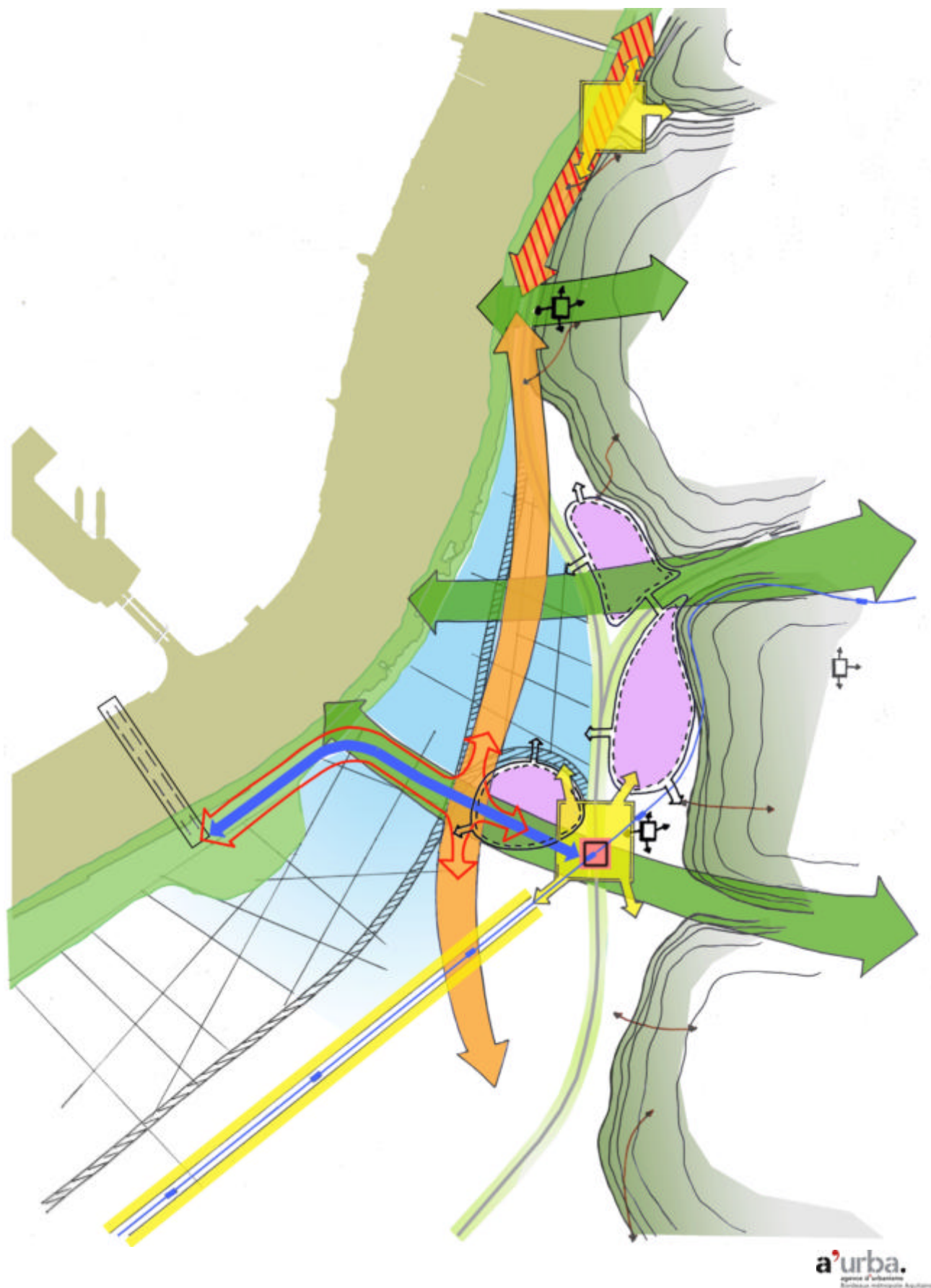
Au bilan, on recense :

- près de 80 ha mobilisables à moyen terme (dont le site SEVESO) ;
- environ 30 ha d'activités plus dynamiques (BENETO, WILLIAM PITTERS, Secteur des Grands Moulins de Paris...) ;
- environ 20 ha d'espaces sur berges de Garonne (à l'état naturel ou gérés par le PAB, via un régime d'AOT).

Les grandes entités foncières évolutives



Les grands objectifs de développement pour le secteur nord de la plaine



3 | La Plaine de Garonne Nord

3.2 Vers la définition progressive d'un projet urbain - Fixer les ambitions de développement pour le secteur Nord de la rive droite

3.2.1 Les objectifs d'aménagement à long terme

Ces premiers objectifs d'aménagement constituent une synthèse préalable à la définition des futures orientations urbaines qui guideront les grands axes du projet urbain qui reste à concevoir. Ils définissent une première base de discussion entre les différents acteurs prenant part à son élaboration.

Espaces verts et espaces publics : éléments structurants, support d'un futur projet

-  Relier les éléments du grand paysage
-  Assurer la continuité de l'aménagement des berges
-  Développer les liaisons plaine-coteau
-  Statuer sur la définition d'un axe nord-sud structurant
-  Préserver un espace tampon entre les infrastructures ferroviaires et les futurs quartiers

Transports et déplacements : une nécessaire articulation des quartiers

-  Garantir une liaison TCSP du pont Bacalan-Bastide au pôle intermodal
-  Assurer un raccordement efficace du Pont Bacalan-Bastide à l'avenue Jean-Jaurès pour relier les territoires de Cenon et Lormont
-  Gérer un flux important en provenance du nord (presu'île)
-  Anticiper la libération des emprises ferrées, définir la vocation future des ouvrages en talus
-  Multiplier les possibilités d'intermodalité et d'interconnexion en TC

Territoires et quartiers : quel programme?

-  Préserver le caractère des quartiers
-  Assurer une bonne accessibilité des quartiers constitués, aux futurs équipements
-  Garantir la perméabilité des grandes emprises évolutives
-  Renforcer le rôle des centralités de quartier et favoriser leur accroche au grand secteur de projet
-  Améliorer l'accessibilité aux équipements et pôles de services
-  Quartier mixte à constituer

3 | La Plaine de Garonne Nord

3.2.2 Une priorité à court terme : arrêter l'organisation spatiale de la future tête de pont Bacalan Bastide

L'arrivée du pont face au futur quartier nécessite une réflexion approfondie sur son inscription spatiale et la dynamique d'aménagement qu'il induira.

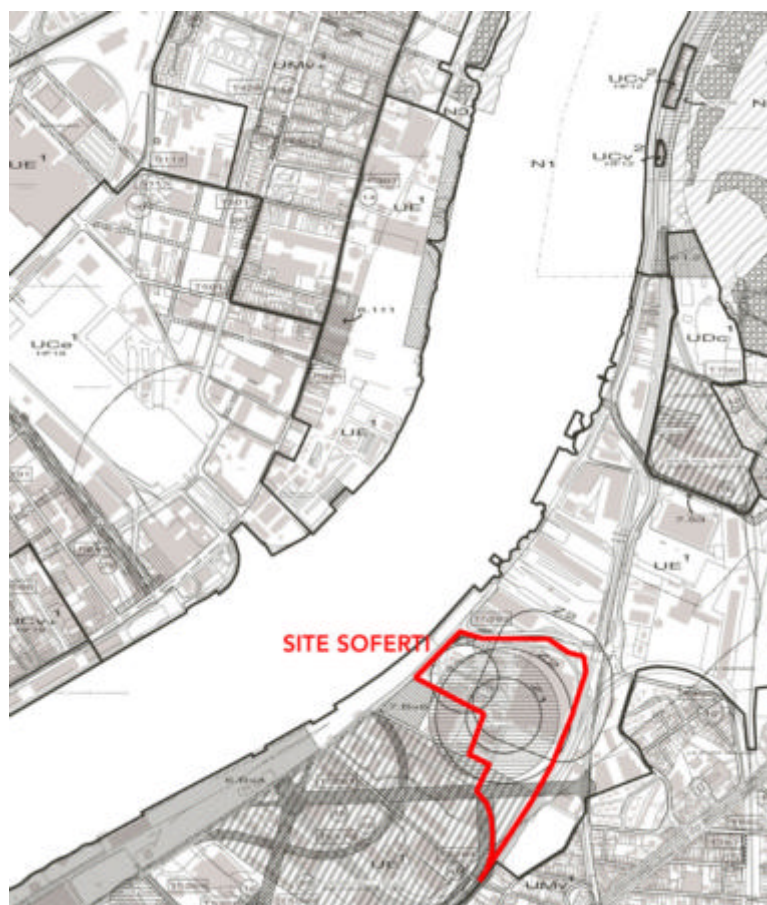
Ce constat croise plusieurs questions :

- celle de l'organisation des échanges et du raccordement des réseaux de voirie, mais aussi du transport en commun et des modes doux ;
- celle de la composition d'une figure urbaine apte à s'insérer dans un parti d'aménagement d'ensemble ;
- celle de la continuité de tracés urbains : parc des berges, boulevard Rive droite, «parkway».

**Extrait du plan de recollement
(en date de juin 2006)**



**Extrait du plan de zonage du
PLU approuvé**



3 | La Plaine de Garonne Nord

3.2.3 La libération du site SOFERTI : une opportunité à saisir

Situé sur un foncier en frange nord du raccordement au pont Bacalan Bastide et en interface avec la zone des chantiers Beneteau, l'entreprise SOFERTI s'étend sur une superficie de près de 13 ha.

Cette installation classée, soumise à des périmètres SEVESO, contraignait jusqu'ici fortement l'urbanisation alentour. Après cessation d'activité, de lourds effets resteront encore à gérer : des substances polluantes telles que le cadmium et l'arsenic ont été détectées et posent la question de la dépollution des sols, condition préalable au projet.

En outre, le devenir du zonage actuel, à vocation économique, reste un enjeu posé par la libération du site.

Ainsi les opportunités à saisir sont les suivantes :

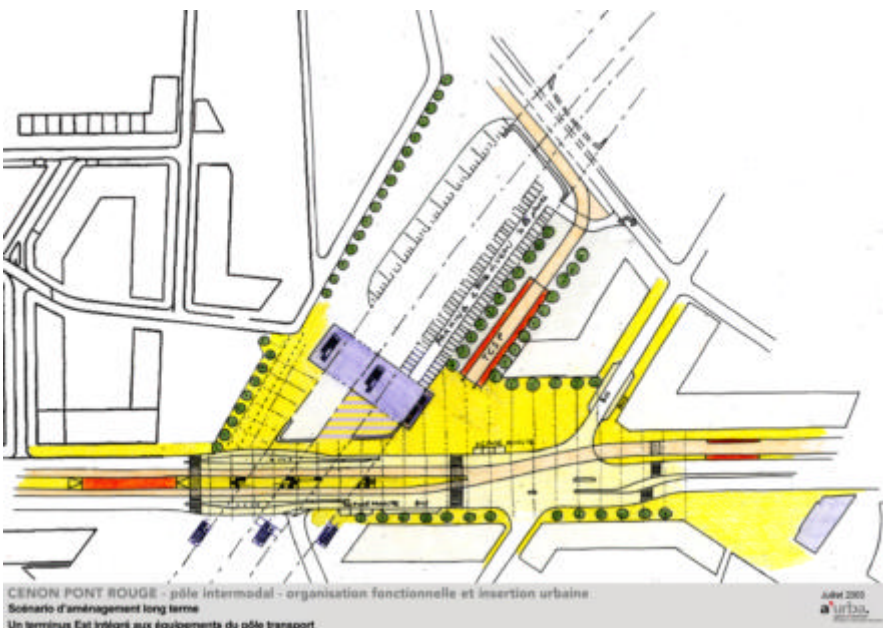
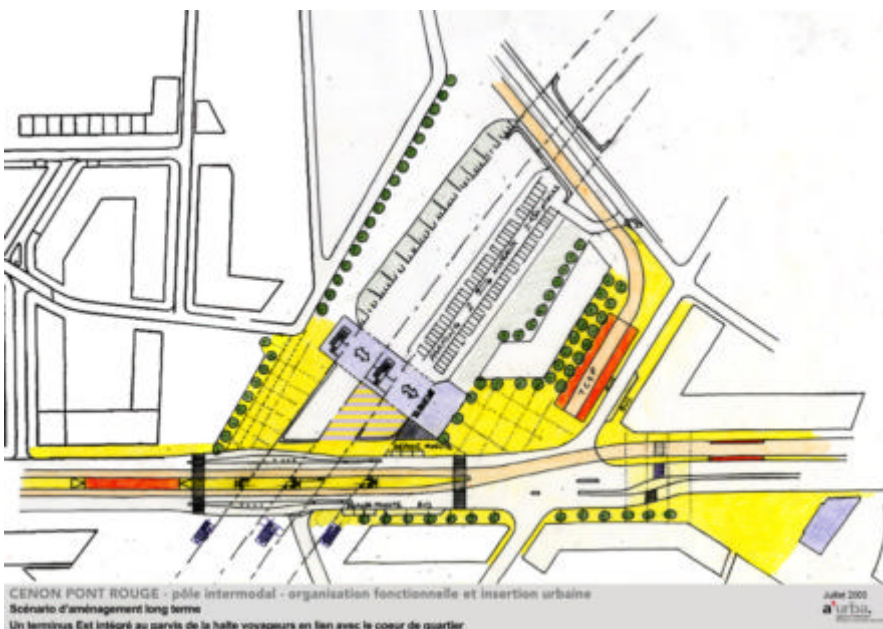
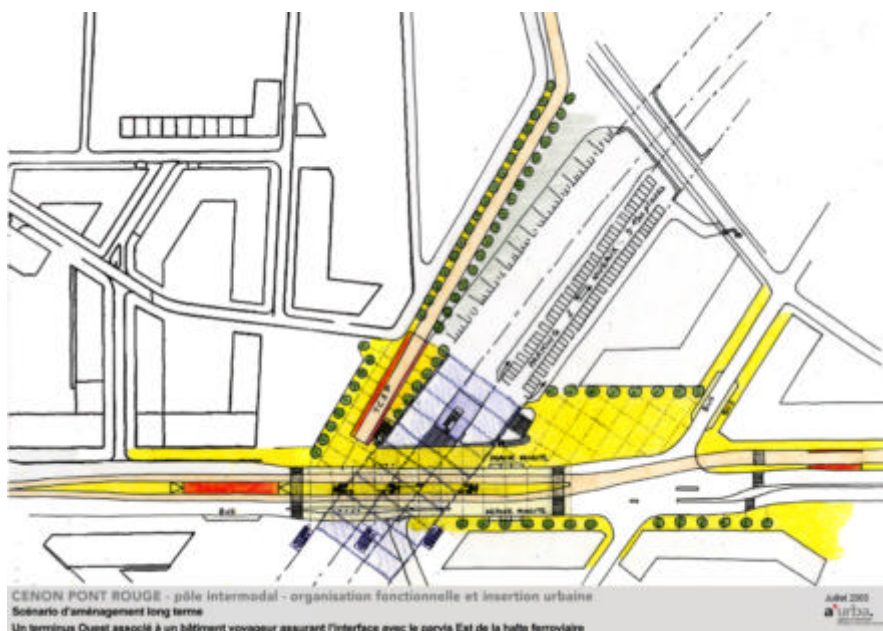
- la levée des différentes servitudes qui permettrait d'offrir rapidement la possibilité d'aménager le site et ses abords immédiats. Cette modification apporterait par ailleurs une plus grande souplesse de composition pour le tracé du raccordement au pont Lucien Faure et des axes de voiries complémentaires, à plus long terme ;
- une valorisation foncière à court terme engageant un traitement équilibré entre les deux franges de la tête de pont ;
- l'accélération du projet urbain et l'ouverture sur une programmation plus ambitieuse, autorisant une meilleure mixité de fonctions (sous réserve d'adaptation du zonage en vigueur) ;
- la réservation d'infrastructures nécessaires (voirie, TCSP) pour le désenclavement de la pointe nord de la plaine.

Ainsi, pour mener une véritable démarche de projet, plusieurs propositions pourraient être avancées :

- définir un périmètre de projet élargi engageant une réflexion globale sur le devenir de la tête de pont ;
- préciser rapidement les actions de maîtrise foncière à entreprendre ;
- amorcer une réflexion sur l'évolution réglementaire des secteurs de zonage du PLU, eux-mêmes assujettis aux contraintes posées par le SCOT et le PPRI. Les différents périmètres de "prise en considération" des projets communautaires et des périmètres "d'attente de projets" devront rapidement étudiés ;
- lancer une consultation d'urbanisme répondant aux enjeux communautaires ;
- fixer des choix de procédure selon l'avancement des orientations programmatiques et l'implication des collectivités associées (marché de définition, concours d'urbanisme, consultation d'opérateurs, ...).

Pôle intermodal de Cenon Pont Rouge

Présentation des trois scénarios à l'étude



3 | La Plaine de Garonne Nord

3.2.4 Le pôle intermodal Cenon Pont Rouge et son accroche au territoire élargi

L'étude portant sur le pôle intermodal de Cenon Pont Rouge a permis de faire émerger trois grands scénarios d'aménagement, esquissant chacun divers principes d'intermodalités et d'articulation au secteur de projet de la ZAC Pont Rouge. Ces partis d'aménagement fixent les grands axes de programmation pour les fonctions "transport" à court et moyen terme, les principales infrastructures jugées nécessaires ainsi que la caractéristique des espaces publics associés.

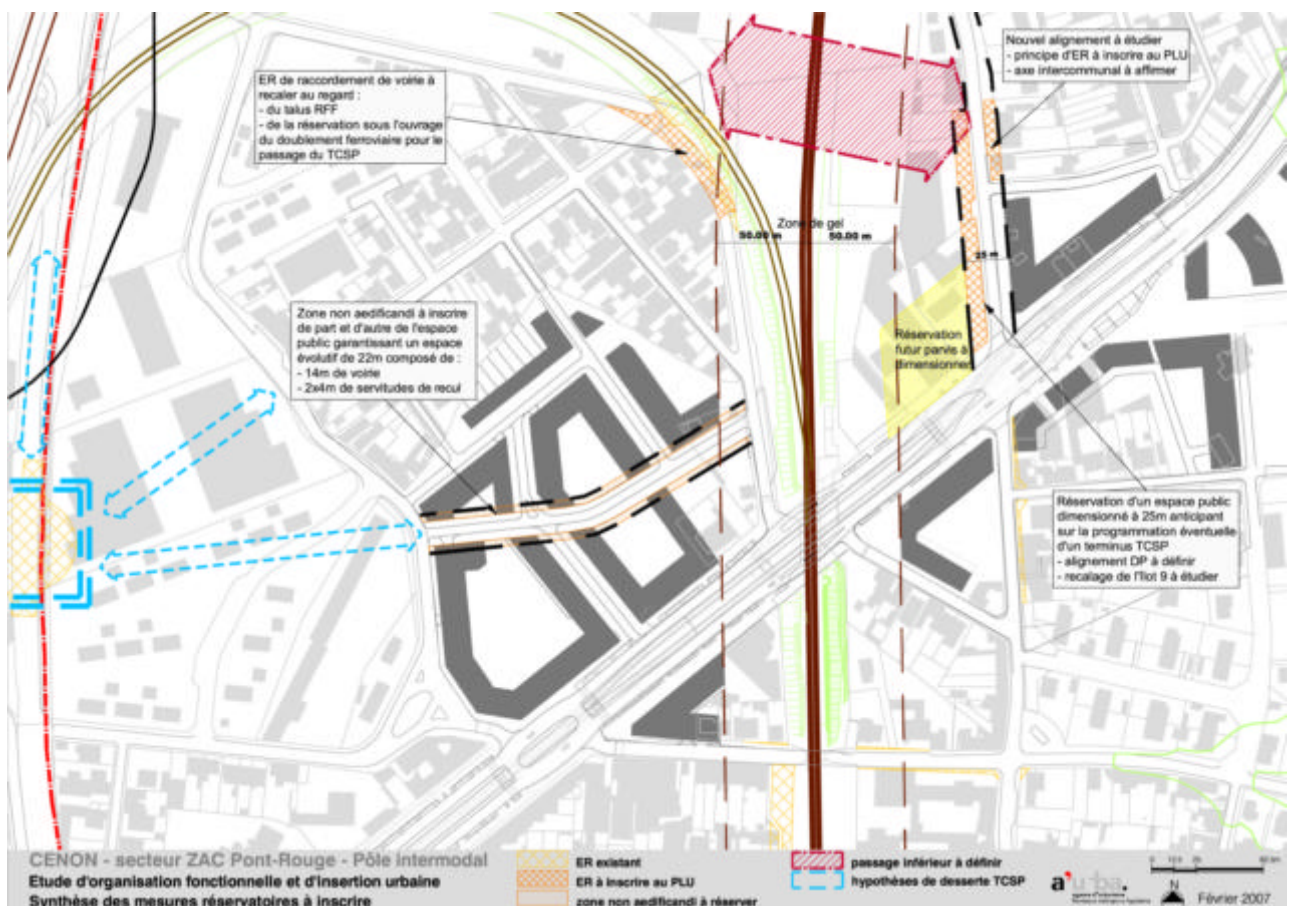
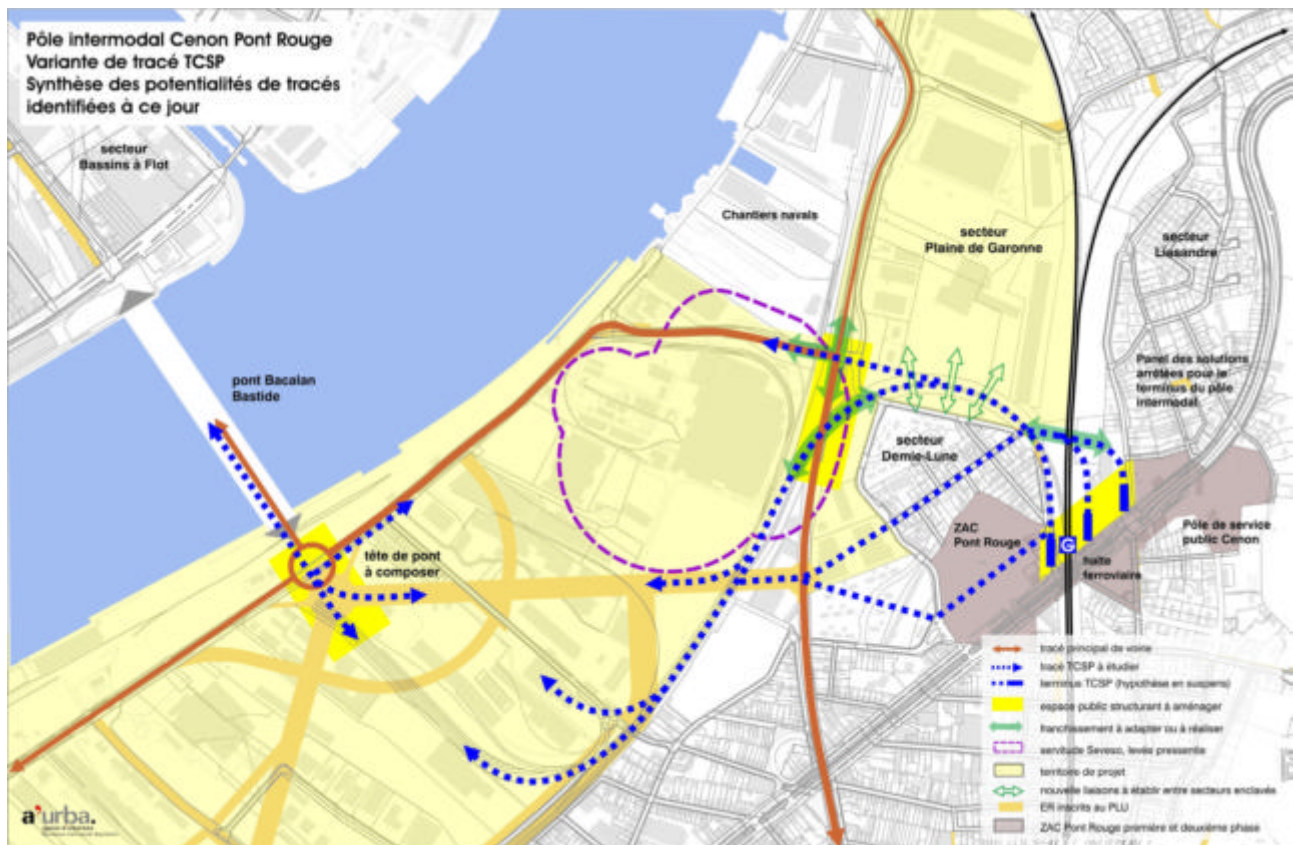
Les projets présentés s'inscrivent dans une logique de constitution d'une centralité de quartiers, épaulant le futur pôle de services publics du bas Cenon (site de restructuration du secteur mairie) ainsi que les programmes immobiliers en cours de lancement sur la ZAC. De manière synthétique, les trois scénarios (à l'étude) proposent les alternatives suivantes :

- réserver la possibilité de desservir la halte ferroviaire depuis la frange ouest et qualifier les interfaces entre la ZAC et le faisceau ferroviaire par la création d'un mail planté ;
- aménager une desserte TCSP sur la frange Est, en écho avec le pôle de service mairie. Deux configurations de terminus ont été proposées :
 - la traversée des voies ferrées se faisant grâce à l'aménagement d'un nouveau passage inférieur qu'il conviendra de dimensionner selon les fonctionnalités retenues (VP, mode doux, TCSP ...) ;
 - un terminus doté d'un arrêt voyageurs, le long de la rue Pierre Curie. Ce scénario prévoit de réserver une boucle de retournement sur le futur parvis de la halte ferroviaire (dans l'hypothèse d'utilisation d'un bus).
- enfin, il est proposé d'étudier une troisième variante reposant sur la création d'un bâtiment voyageurs de type "gare terminus" associant plus étroitement l'ensemble des services transports (SNCF, TCSP, parc de stationnement en superstructure, ...).

Dans l'attente des conclusions de l'étude menée par RFF sur la localisation du doublement du faisceau ferroviaire, les principes réservataires suivants ont été proposés afin de n'obérer aucune des hypothèses retenues :

- réserver des emprises suffisantes pour le passage du TCSP au sein de la première tranche du projet de ZAC et sur ses abords, sans remise en cause des constructibilités de l'opération ;
- redéfinir les alignements rue Pierre Curie (solutions Est) par l'inscription d'un nouvel ER de voirie, anticipant l'éventuelle réalisation d'un espace public qui accueillerait des services complémentaires aux fonctions de transport.

Compte tenu des enjeux majeurs posés par l'évolutions urbaine des secteurs situés de part et d'autre de la voie ferrée, la réservation du passage s'impose comme une nécessité permettant de résorber à la fois les situations d'enclavement tout en améliorant l'accès aux services dont bénéficieront les quartiers en devenir.



4 | La Plaine de Garonne Nord

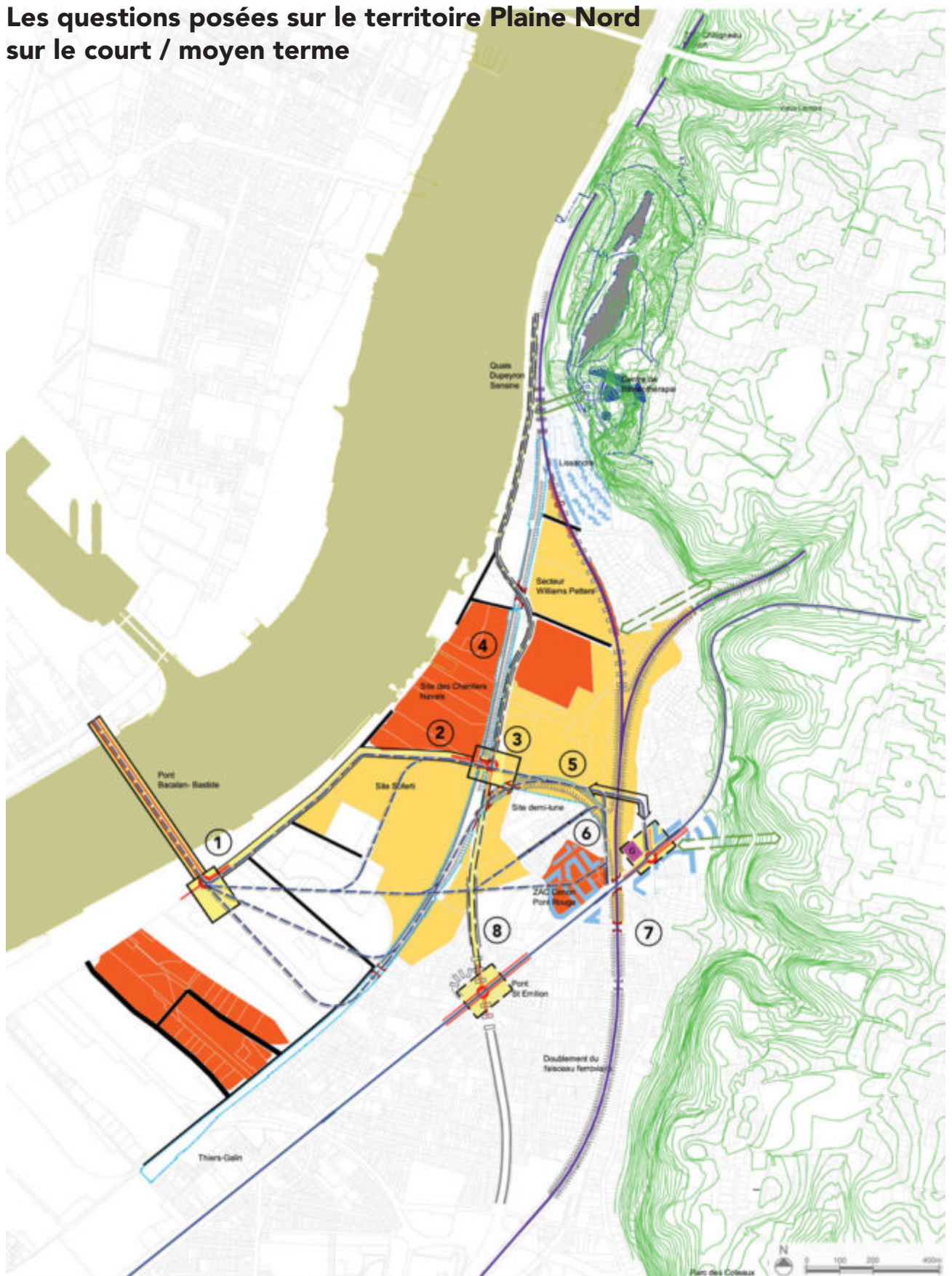
- **Les potentialités de tracés pour le raccordement du TCSP au Pont Bacalan Bastide :**

Parmi les différentes solutions envisageables pour traiter la connexion à la tête de pont, le tracé par la demi-lune semble présenter le meilleur compromis.

Ce choix répond de manière satisfaisante aux contraintes opérationnelles dictées par la mise en service à court terme d'une éventuelle navette de liaison entre le pôle intermodal Pont Rouge et la gare de Ravesies. Il s'inscrit également dans une logique de valorisation du site des Pierres de Frontenac avec, pour ambition, de mieux raccrocher ce site de projet aux quartiers sud (secteur d'habitat traditionnel et site de projet de ZAC).

Enfin, à plus long terme, ce tracé offre l'opportunité d'ancrer la création d'un espace public majeur sur les emprises RFF de la demi-lune et d'envisager son prolongement vers les berges du fleuve. Cet espace structurant à l'échelle du secteur nord de la plaine de Garonne s'inscrit dans un des deux scénarios de développement présentés.

Les questions posées sur le territoire Plaine Nord sur le court / moyen terme



Possibilités d'évolution foncière :

- Evolution certaine
- Evolution très incertaine

Voies ferrées :

- Maintien ou non des fonctionnalités des voies
- Talus
- Mur de soutènement
- Viaduc sur portiques
- Viaduc sur voûtes
- Ouvrages de franchissement

Espaces publics:

- Voiries existantes
- Principe de raccordement du pont BB
- Principe de répartition des flux à valider
- Principe d'axe nord-sud à définir
- Espace public structurant à aménager
- Espace public structurant à envisager
- Tracé TCSP à étudier
- Franchissement à localiser
- Liaison vers le parc des coteaux à valoriser

Equipements publics:

- Pôle intermodal à intégrer

3 | La Plaine de Garonne Nord

3.3 Synthèse des réflexions en cours

1. Les invariants – les éléments de convergence

- A- Principe de raccordement nord au boulevard A. Ricard par la rue Chaigneau à mettre en œuvre à court terme.
- B- Nécessité de raccorder par une liaison TCSP le pôle intermodal de Cenon Pont Rouge à la tête de pont (court terme).
- C- ZAC Cenon Pont Rouge - Engagement de la première phase à l'Ouest préservant la possibilité d'une arrivée d'un TCSP par l'ouest et marges de manœuvre offertes sur la deuxième phase de la ZAC (secteur Est). Pôle de service public de Cenon engagé.
- D- Préservation du site des chantiers navals et consolidation des activités économiques valorisantes.
- E- Libération à court terme des sites SOFERTI et des Pierres de Frontenac – Anticiper sur la valorisation de ces emprises foncières.
- F- Envisager le recyclage des délaissés RFF sur le site de la demi-lune.
- G- Secteur de projet sur Bordeaux en voie de redéfinition

2. Les questions posées

1- Tête de pont Bacalan-Bastide

- Quelle figure urbaine composer au débouché du quai ?
- Comment gérer les flux nord sud ?
- Où réserver une future station TCSP ?

2- Principe de raccordement nord par la rue Chaigneau

- Quel type d'aménagement faut-il prévoir à court et moyen terme ?
- Quelles fonctionnalités retenir (site propre bus, 2X2 voies...) ?
- Quel rapport peut-on promouvoir avec le parc des berges ?

3- Raccordement au Boulevard A. Ricard

- Quelle figure d'échange proposer ?
- Quelles sont les fonctionnalités à privilégier ?
- Quel est l'impact par rapport à l'ouvrage de franchissement existant ? Quel coût ?

4- Infrastructures ferroviaires (desserte du fret)

- Doit-on maintenir ou non les fonctions de dessertes locales ?
- Quelle est la marge d'intervention sur les ouvrages d'art ?
- Quel en serait l'impact par rapport au risque inondation (talus) ?

3 | La Plaine de Garonne Nord

5- Prolongement du TCSP vers Cenon Pont Rouge

Peut-on envisager la suppression du talus sur le site de la demi-lune ?

Dans l'attente du passage inférieur, comment prévoir un arrêt provisoire à l'ouest du site ?

Quelle localisation et quel gabarit pour la réservation d'un franchissement des voies SNCF (axe VP vers Jean Jaurès) ?

Quel mode TC privilégier à court et long terme ?

6- Organisation du pôle Cenon Pont Rouge

Quelle configuration retenir pour l'aménagement du terminus TCSP ? (acter l'implantation préférentielle)

Quels programmes complémentaires développer (adéquation ZAC, secteur Est, 2° phase) ?

Quelles sont les interfaces à prévoir avec le pôle de service et la mairie, le parc des coteaux ?

7- Doublement du faisceau ferré

Confirmation d'un doublement à l'Est ?

Quel calendrier par rapport aux travaux pour la réservation d'un ouvrage de franchissement ?

Quelle stratégie pour la requalification des franges le long des voies ferrées ?

Quelles peuvent-être les solutions de protection sonore ?

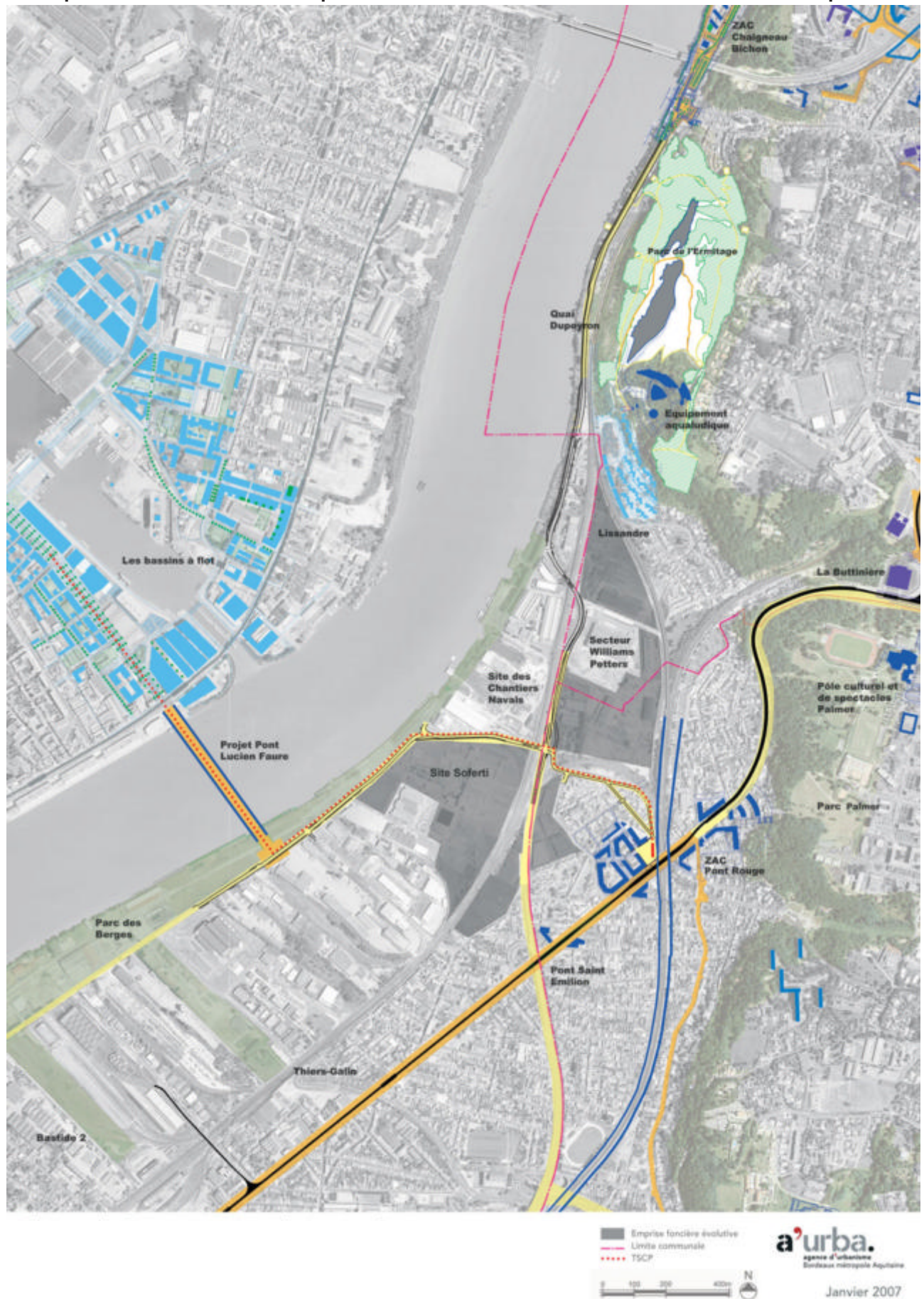
8- Boulevard A. Ricard et J. Curie

Quelle ambition de requalification fixer pour l'aménagement des espaces publics ?

Quelles sont les fonctionnalités à privilégier ?

Plaine de Garonne - rive droite nord

Principe de raccordement du pont Bacalan-Bastide à court terme (2010) - Proposition



3 | La Plaine de Garonne Nord

3.4 Le principe de raccordement du pont Bacalan-Bastide à court terme et l'évolution du maillage urbain

1 - Le principe de raccordement du pont Bacalan-Bastide à court terme (2010)

A l'horizon de la mise en service du pont Bacalan-Bastide (2010), le principe de raccordement au boulevard André Ricard s'appuie sur le réseau de voiries existant :

- un carrefour à feux permettant d'organiser les échanges à plat sur les quais ;
- un raccordement nord par le quai de Brazza et la rue Chaigneau, permettant un échange avec le boulevard André Ricard.

Ce maillage prend en compte l'accueil à court terme d'un transport en commun permettant de relier les pôles d'échanges de Ravesies et Cenon pont rouge. Le tracé du transport en commun (dont le mode reste à préciser), offrira une desserte provisoire du pôle Cenon Pont-Rouge à l'Ouest, en utilisant les voiries et ouvrages de franchissement existants (rues L. Blanc et rue E. Vaillant à Cenon).

Ce principe de raccordement à court terme, s'il emprunte des réseaux existants, nécessitera cependant :

- des aménagements de voiries permettant d'accueillir confortablement tous les modes (TC, VP et liaisons douces) ;
- une reconfiguration des figures d'échanges, au niveau des quais et du franchissement des voies ferrées à l'intersection de la rue Chaigneau et du boulevard André Ricard ;
- une adaptation du franchissement actuel des voies ferrées, trop exigüe en l'état.

Concernant la desserte TC du pôle intermodal de Cenon, le principe d'un terminus à l'Ouest du faisceau ferré, reste la seule hypothèse viable à court terme (2011), cette solution permet de proposer une intermodalité avec les transports ferroviaires et le tramway dans l'attente de réaliser le passage inférieur.

Les tests effectués dans le cadre de l'étude relative à l'organisation fonctionnelle et à l'insertion urbaine du pôle de transport de Cenon Pont-Rouge, montrent que les hypothèses de desserte Est offrent une meilleure plus-value avec le projet urbain, tant sur les effets de synergie avec les programmes à venir, que sur le plan de l'identité et de la lisibilité du pôle intermodal.

Plaine de Garonne - rive droite nord

Hypothèse 1 - Evolution du maillage urbain à moyen terme (2015)



3 | La Plaine de Garonne Nord

2 - L'évolution du maillage urbain à moyen terme (2015)

Au-delà du projet de transport, le principe de raccordement nord présente plusieurs intérêts au regard de l'effet structurant qu'il peut avoir sur les sites évolutifs identifiés sur la plaine, et notamment le site Soferti sur la commune de Bordeaux, et le site William Petters sur les communes de Lormont et Cenon.

A cet égard, il apparaît opportun de mettre en perspective les aménagements d'espaces publics prévus à court terme avec les potentialités de renouvellement urbain du secteur.

Deux hypothèses d'évolution du maillage urbain sont déclinées ci-après. Elles mettent en évidence une trame des espaces publics majeurs, à l'échelle du grand territoire, susceptible d'engager un processus de structuration urbaine autour d'un projet d'espace public ambitieux.

Ces propositions sont compatibles, dans leurs tracés, avec le principe de raccordement envisagé à court terme. Elles peuvent être mises en oeuvre en plusieurs temps, ce qui permet de ne pas assujettir ces tracés au devenir des emprises ferrées et notamment celle de la demi-lune.

Elles s'appuient sur la nécessité de valoriser un lien fort entre les éléments du grand paysage (le fleuve et le parc des berges, le coteau), et d'impulser une dynamique urbaine autour du projet de raccordement. Ces propositions intègrent par ailleurs le projet de la ZAC Cenon Pont Rouge et anticipe sur le devenir des quartiers de la demi-lune.

Plaine de Garonne - rive droite nord

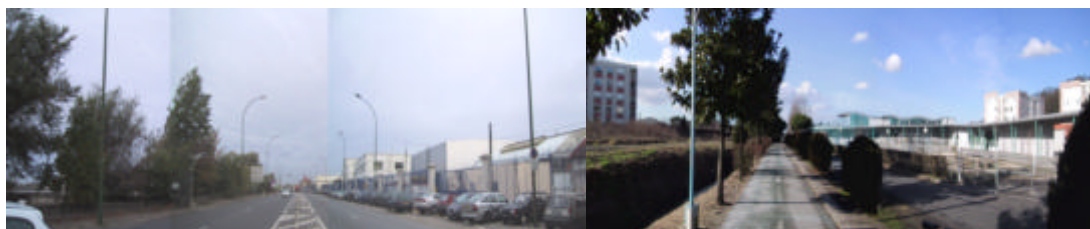
Hypothèse 2 - Evolution du maillage urbain à moyen terme (2015)



4 | La Plaine de Garonne Nord

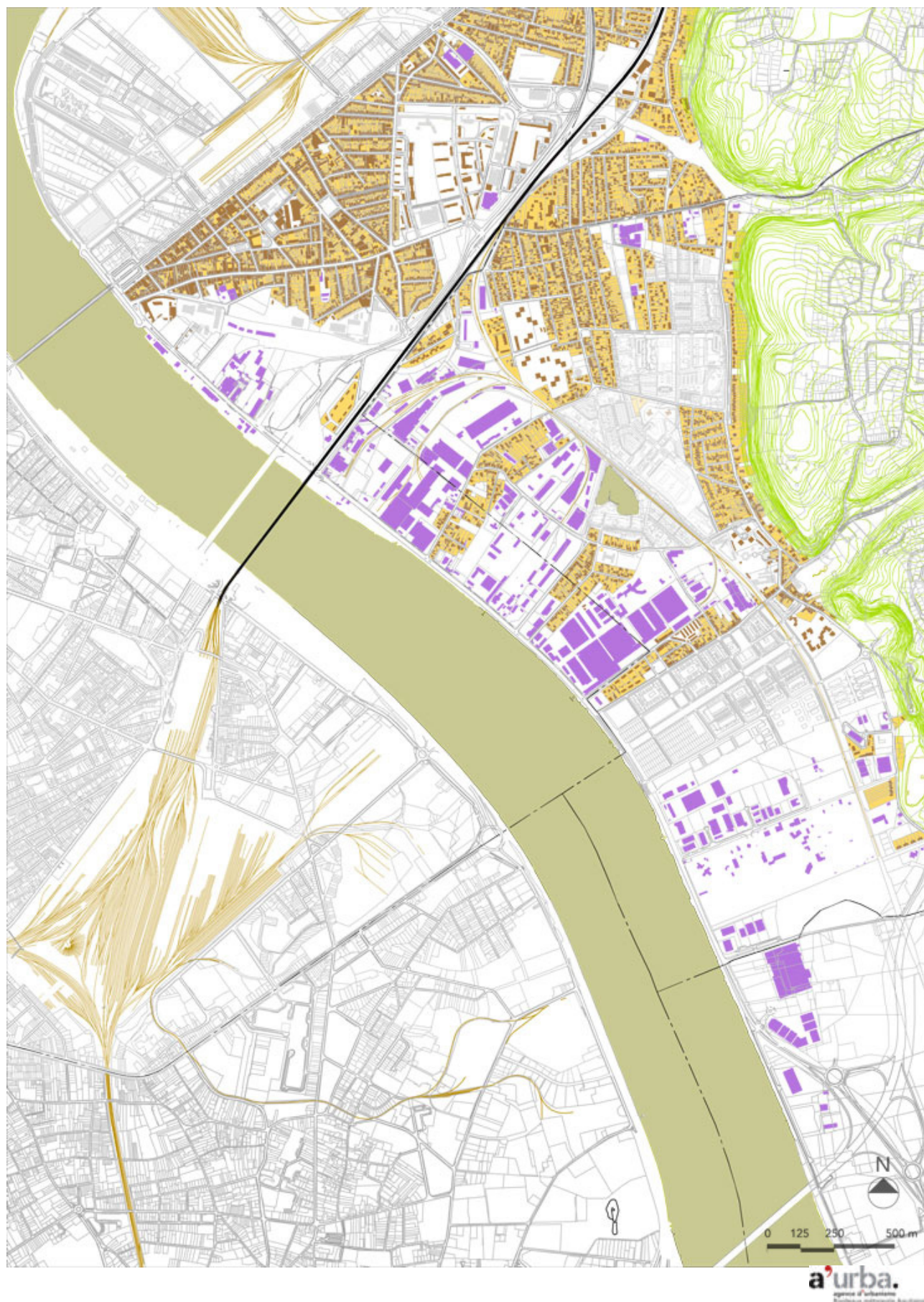
> Les invariants

- un principe d'espace public structurant Est/Ouest du quai de Brazza au secteur Est de la ZAC Cenon pont rouge, dans le prolongement de la rue Chaigneau ;
- une déclinaison de ce principe de composition urbaine au nord le long de la rue de Banlin à Lormont, raccrochant les quartiers Lissandre aux berges de Garonne ;
- la réservation d'un franchissement inférieur de la voie ferrée, permettant de désenclaver les quartiers du bas Cenon et de créer un lien physique fort entre le parc Palmer, le site de la mairie de Cenon, et le parc des berges ;
- la valorisation du site Soferti ;
- le désenclavement du site William Peters par la création d'une voie le long du talus de la demi-lune ;
- la possibilité, à terme, de réserver un terminus TCSP à l'Est du faisceau ferré ;
- une continuité de la rue Serr sur les emprises ferrées ;
- le traitement en boulevard urbain du boulevard André Ricard.



4 | La Plaine de Garonne Sud

Une imbrication des tissus d'habitat et industriels



4 | La Plaine de Garonne Sud

4.1 Les éléments de diagnostic

4.1.1 Une fragmentation des tissus anciens constitués

Le site de la plaine rive droite sud est composé de trois principaux types de tissus :

- un tissu industriel caractérisé par de grandes emprises foncières issues d'une parcellisation agricole ;
- des cités d'habitat social formant des entités relativement isolées dans un tissu de maisons individuelles ;
- un tissu d'habitat individuel ancien dont la trame parcellaire fine est très homogène.

L'organisation de ces tissus plus ou moins imbriqués résulte d'une occupation historique du site. On peut observer deux principaux types d'imbrication, correspondant à deux séquences résultant de la structure paysagère et fonctionnelle du site :

- du pied de coteaux à l'ancienne voie ferrée Bordeaux Eymet, une occupation majoritairement résidentielle, où des ensembles collectifs sont intercalés dans un tissu d'habitat individuel ancien ;
- de l'ancienne voie ferrée Bordeaux Eymet au fleuve, une occupation majoritairement industrielle, organisée en peigne, perpendiculairement au fleuve, où sont intercalées des langues d'habitat vernaculaires.

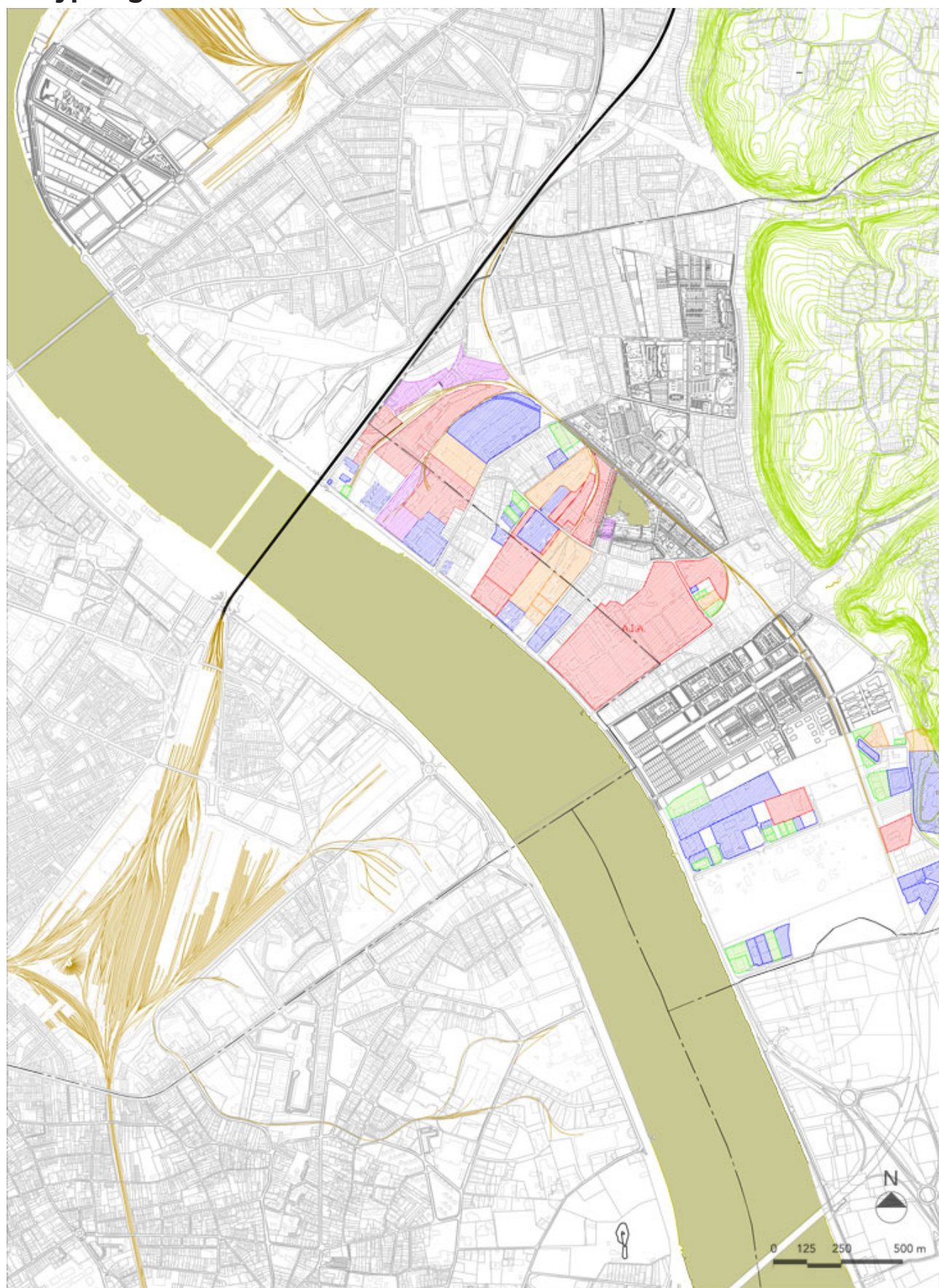
Au nord de la voie ferrée "Eymet", le projet de renouvellement urbain, qui prévoit la démolition d'ensembles bâtis de la cité Libération, va reconfigurer le paysage du quartier, en privilégiant un urbanisme de maisons de ville et des formes d'habitat collectif intermédiaire assurant une meilleure suture avec les quartiers d'habitat existants.

Au sud de la voie ferrée, le tissu de maisons individuelles reste fragile mais présente des caractéristiques identitaires fortes qui l'ancre dans l'histoire du site et doit faire l'objet d'une grande attention. Cette fragilité est renforcée par le contact avec les parcelles industrielles qui forment de grands îlots imperméables, n'offrant aucune porosité.

La mutation prochaine du secteur devra prendre en compte les caractéristiques du site en évitant un renouvellement urbain spontané et non maîtrisé, offrant de surcroît une constructibilité importante.

Le maintien de certaines entreprises sur le site devra être pensé parallèlement à la constitution d'une nouvelle armature des espaces publics, compatible avec une ville habitée.

La typologie des activités



4 | La Plaine de Garonne Sud

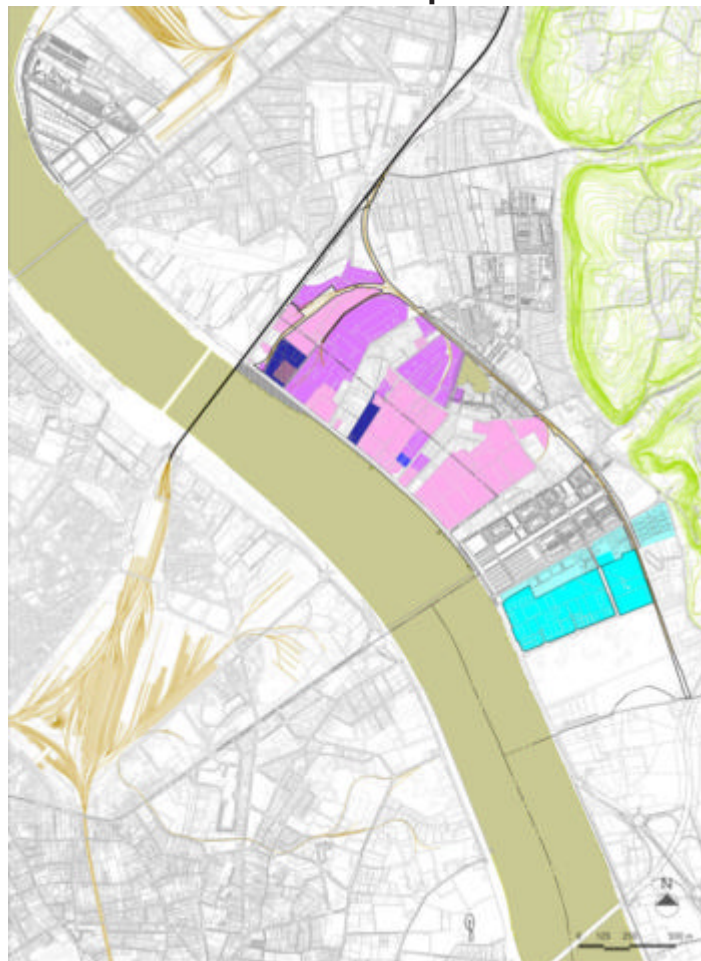
4.1.2 Une occupation hétérogène du sol

A. Des activités diversifiées, réparties sans logique de regroupement

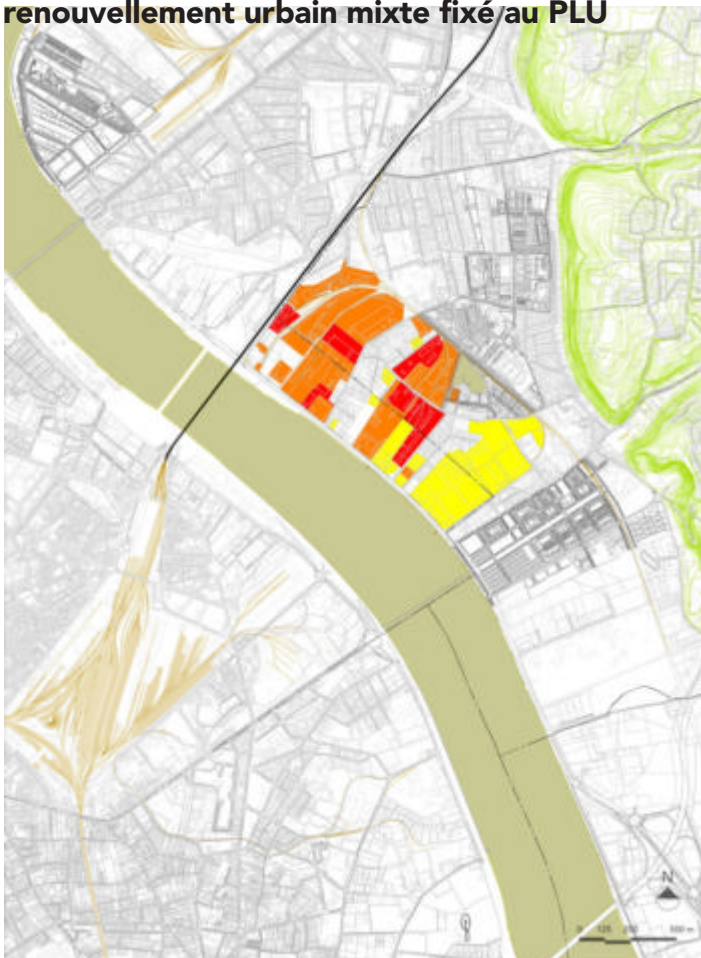
Au sud de la voie ferrée, le tissu économique offre des caractéristiques très différentes. Ainsi des activités industrielles lourdes ou tournées vers la logistique, côtoient un tissu de PME, PMI tournées vers le tertiaire ou l'artisanat.

On peut s'interroger sur le maintien de certaines activités de type industriel ou logistique (à l'exception de l'AIA, plus gros contributeur TP du secteur employant 970 personnes), dont l'importance du patrimoine foncier commence à susciter les convoitises de promoteurs privés.

Les activités : état de l'occupation du sol



Le niveau de compatibilité des activités avec un renouvellement urbain mixte fixé au PLU



4 | La Plaine de Garonne Sud

B. Une évaluation de la santé des entreprises et de la compatibilité des activités avec un renouvellement urbain mixte

Une enquête terrain a permis de vérifier le mode d'occupation des parcelles selon différents critères qui permettent de décrire les constats suivants :

On pressent que les entreprises dont le patrimoine bâti a fait l'objet d'investissements récents (réhabilitation, constructions neuves) témoignent d'une pleine activité et d'une bonne vitalité.

Inversement, certains sites, plus ou moins dégradés, apparaissent sous-exploités (occupation partielle, bâtiments dégradés, mauvais entretien du site) et leur maintien sur le territoire fragilisé. Seules quelques parcelles sont vacantes ou à l'état de friche, essentiellement le long du fleuve, sur la commune de Bordeaux.

Cette première lecture traduit une occupation très hétérogène du site, et permet d'identifier les emprises foncières évolutives à court terme, comme la pérennité de certaines activités, levier du développement d'une stratégie de revalorisation du territoire.

Une seconde approche a permis d'évaluer les nuisances liées à la nature de certaines activités (nuisances sonores, pollution, circulation de véhicules lourds....) afin d'identifier leur niveau de compatibilité avec le développement d'un quartier mixte.

Malgré une représentation d'activités lourdes, la majorité des entreprises génère peu de nuisances et leur maintien sur site reste envisageable à court terme.

Les activités générant des nuisances incompatibles avec un développement de programmes mixtes, sont isolées et réparties aléatoirement sur le territoire. Ce constat fait émerger un risque de mutation spontanée au coup par coup, très difficilement maîtrisable en l'absence d'outils d'ordre réglementaire.

Une coupure physique de près de 2 km



4 | La Plaine de Garonne Sud

4.1.3 Une coupure physique au détriment de la qualité de vie des quartiers riverains et des liens intercommunaux

Le territoire de la plaine est morcelé par les infrastructures ferrées et routières, qui génèrent une coupure physique entre les quartiers de Bordeaux, Cenon et Floirac.

La réalisation du réseau ferré principal traversant la plaine de Garonne a rompu les liens historiques et les logiques de croissance urbaine du 19^{ème} siècle, notamment le long de l'axe Gambetta / Benauges.

Ce territoire est aujourd'hui dissocié sur près de 1,8 km (l'équivalent, rive gauche de la distance entre le cimetière de la Chartreuse et le fleuve), et séparé par le réseau ferré doublé de l'avenue Joliot Curie au statut de " voie rapide ".

L'insuffisance d'itinéraires continus entre le bas Floirac et l'avenue Thiers à Bordeaux d'une part, et entre la plaine et le fleuve d'autre part, conforte l'effet de fragmentation des quartiers et de distanciation des lieux de vie.

A une échelle plus locale, outre l'absence de liens de proximité entre les quartiers, les infrastructures ont généré la dévalorisation des tissus anciens en frange et affectent aujourd'hui la qualité de vie et de l'habitat riverain.

Le projet de mise à 2x2 voies du faisceau ferroviaire renvoie à la question du renouvellement urbain de la rive droite et à son repositionnement dans le cœur de l'agglomération.

La réorganisation des grands itinéraires de déplacement (automobile et transport en commun) structurant le territoire dans la perspective de la réalisation des ponts Lucien Faure et Jean Jacques Bosc comme la résidentialisation des quartiers à proximité du fleuve avec à terme un nouvel équilibre démographique, supposent de nouvelles solidarités urbaines.

A ce titre, la programmation de nouvelles traversées du faisceau ferroviaire s'avère nécessaire pour participer à une meilleure desserte des quartiers, et redonner une accessibilité aux équipements d'intérêt intercommunal situés de part et d'autre.

Deux traversées projetées, à Trégey et à la Benauges, s'inscrivent dans une " chaîne " de franchissements du réseau ferré, régulièrement espacés d'environ 500 mètres entre les berges de la Garonne et le carrefour de l'Entre-deux-mers.

Le passage inférieur à Trégey a d'ores et déjà fait l'objet d'une réservation, intégrée au projet de doublement du faisceau ferroviaire.

4 | La Plaine de Garonne Sud

Cette traversée permettra d'irriguer les secteurs de renouvellement urbain qui viendront à terme déplacer le centre de gravité du bassin résidentiel de la plaine vers les quais de la Garonne.

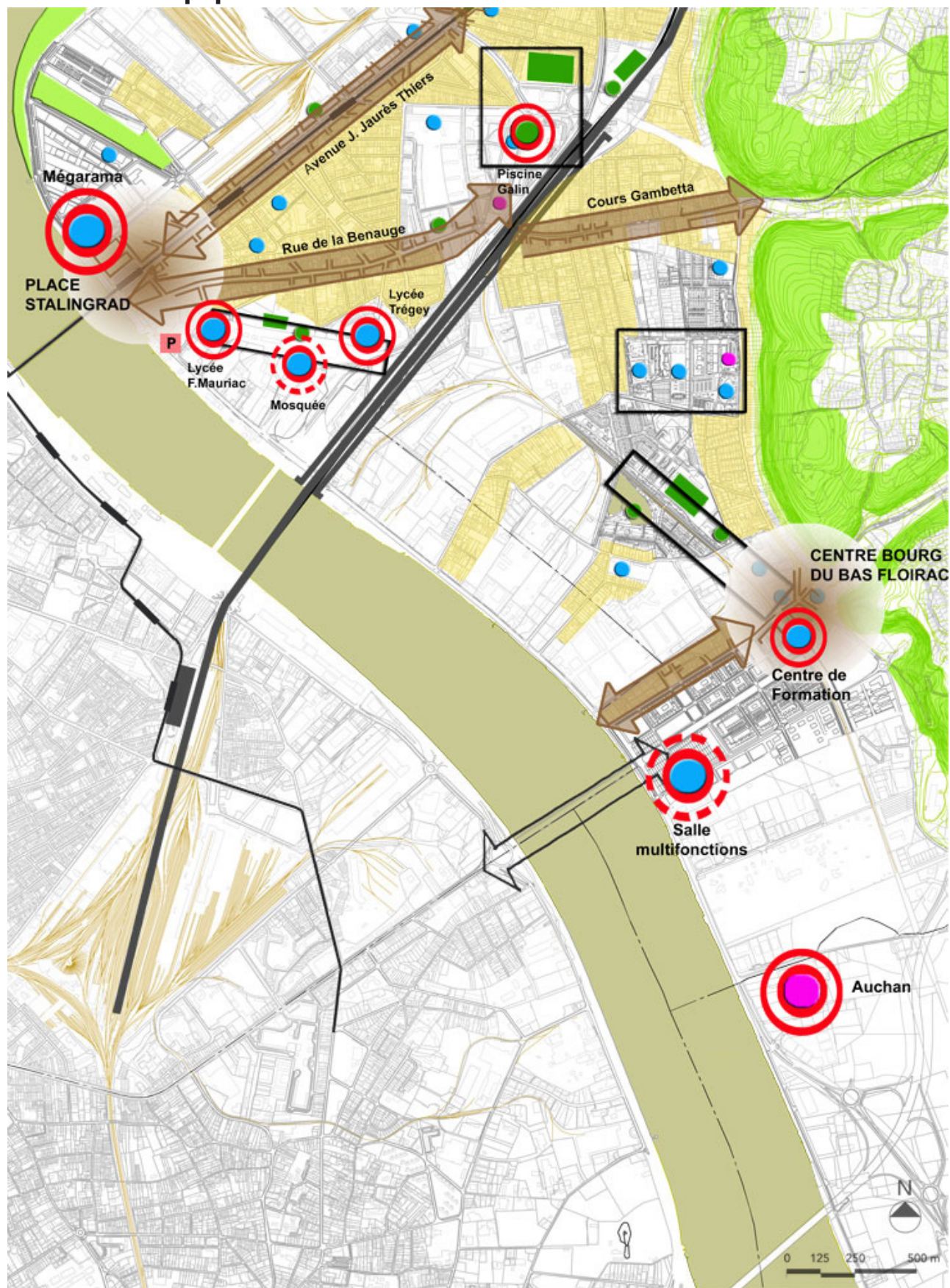
Le potentiel de constructions résidentielles de ces secteurs justifie la réservation pour le futur des emprises pour la mise en service d'une ligne de transport en commun en rabattement vers le pôle d'échanges Stalingrad.

La traversée " Benauges ", non réservée à ce jour, doit faire l'objet d'un arbitrage permettant d'assurer la continuité des itinéraires, notamment en transport en commun, vers le nord et le futur pont Bacalan Bastide.

Ces ouvrages ne sont pas concurrentiels mais complémentaires ; en effet, ils répondent localement à des objectifs distincts et participent différemment à une nouvelle organisation des déplacements sur le territoire.

¹ Nota = le territoire permettrait de capter 40 % de la croissance démographique de l'agglomération à l'horizon 2015

Le niveau d'équipement du territoire



Les centralités

- centralité linéaire
- centralités de quartier existantes
- centralité émergente

Les équipements d'agglomération

- équipements existants
- culturels et scolaires
- sportifs et de loisirs
- équipements en projet

Le territoire des quartiers

- ville habitée
- ville industrielle

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

4 | La Plaine de Garonne Sud

4.1.4 Une concentration des équipements au coeur des quartiers existants

Les projets engagés sur la plaine de Floirac prévoient la réalisation d'un certain nombre d'équipements communaux et d'agglomération.

Les équipements programmés dans le cadre du projet de renouvellement urbain ou de la ZAC des quais répondent aux besoins existants et à ceux induits par l'arrivée de nouvelles populations identifiées dans le cadre de ces opérations.

> Une anticipation sur les nouveaux besoins

Ces équipements ne prennent cependant pas en compte la croissance démographique potentielle sur les secteurs de projets identifiés au PLU. **Il paraît alors indispensable d'anticiper sur ces futurs besoins afin de réserver les emprises nécessaires à la création d'équipements supplémentaires dans le cadre du développement résidentiel du secteur.**

> De nouvelles centralités à créer dans la perspective d'une densification résidentielle

Si le bourg de Floirac offre commerces et services de proximité tout en formant une centralité à l'échelle du secteur bas de la commune, il convient également de se poser la question des futurs lieux de service à développer au sein des quartiers. Définis comme des lieux d'échanges regroupant un ensemble d'éléments suscitant une vie urbaine intense, ces centralités complémentaires sont nécessaires au fonctionnement des quartiers et indissociables de la réflexion sur le renouvellement urbain du secteur.

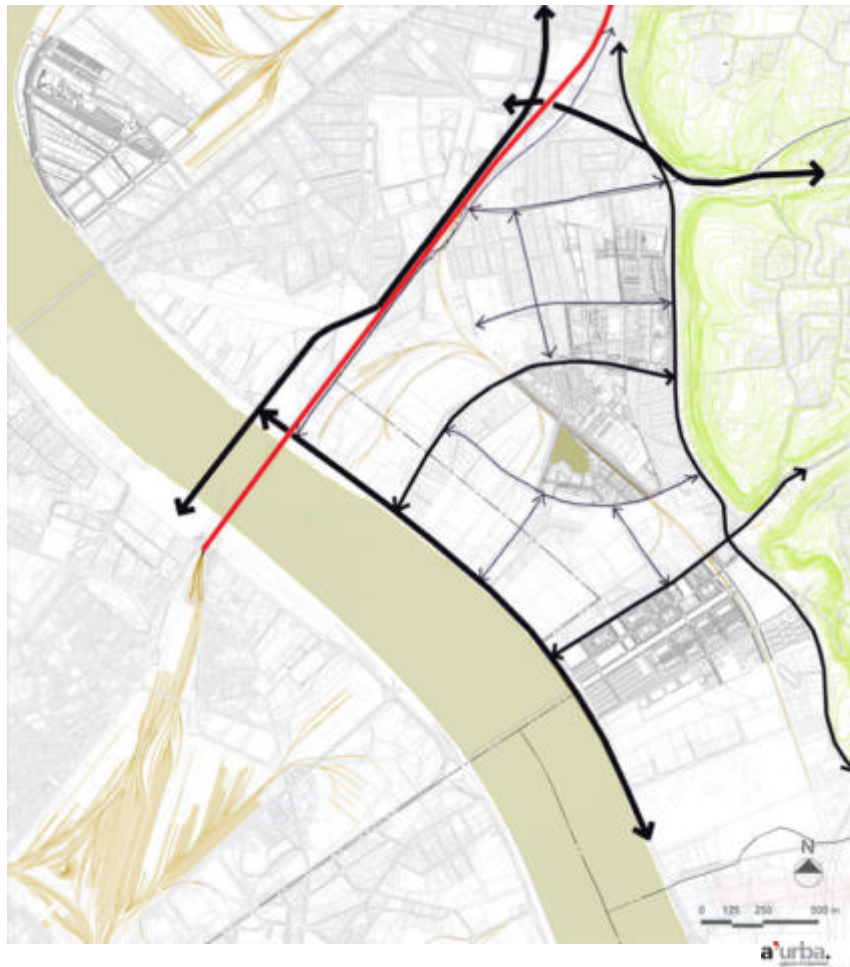
> Des liens de proximité et des liaisons intercommunales à promouvoir

La présence d'équipements d'agglomération existants (Mégarama, Piscine Galin, Centre de formation de Floirac) ou projetés (mosquée, salle multifonctions) et d'intérêt intercommunal (équipements scolaires, culturels et sportifs) de part et d'autre du faisceau ferré nécessite d'engager une réflexion d'ensemble sur l'accessibilité et les déplacements.

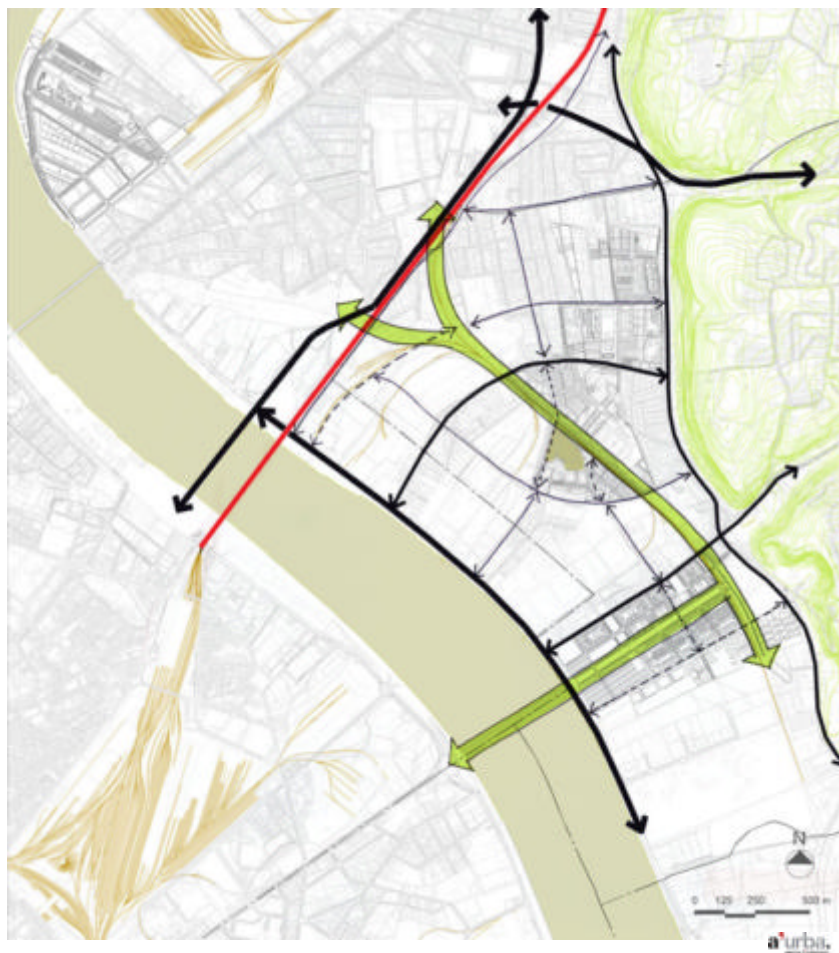
A ce titre, la question de la perméabilité du faisceau ferroviaire par la réservation de franchissements est primordiale dès lors qu'elle se pose à différentes échelles d'itinéraires.

En effet, qu'il s'agisse de la reconversion de la voie Bordeaux Eymet, de la création d'un itinéraire secondaire entre ce futur espace public et les quais, ainsi que des liaisons transversales, à travers les quartiers, du fleuve aux coteaux, la nouvelle ossature de ce territoire devra instaurer la mise en place d'un maillage hiérarchisé permettant d'intensifier les parcours de proximité et de rendre les itinéraires intercommunaux plus lisibles.

Le réseau d'espace public existant



Une nouvelle ossature à promouvoir



4 | La Plaine de Garonne Sud

4.1.5 Un réseau d'espaces publics à compléter

Les opérations programmées ou engagées entre Bordeaux et le centre bourg de Floirac contribuent à renouer les liens entre les berges du fleuve et les quartiers historiques constitués dans la profondeur de la plaine de Garonne.

Le réseau d'espaces publics existant présente un maillage viaire incomplet et mal hiérarchisé et, par conséquent, inadapté aux potentialités de renouvellement urbain du territoire, compte tenu de leur capacité circulaire et du manque de hiérarchisation.

Si des ouvrages de franchissements du faisceau ferré sont indispensables à la bonne irrigation des nouveaux quartiers, ils engagent une réflexion plus large sur la programmation d'espaces publics, constitutifs d'une nouvelle ossature de la plaine.

Coté Floirac, ce renouvellement urbain s'appuie notamment sur la reconversion des emprises ferroviaires (la voie Eymet). En effet, cette disponibilité foncière offre à court terme l'opportunité de structurer le territoire, en fédérant les quartiers autour d'un nouvel espace public de niveau "interquartiers".

La voie ferrée "Eymet" traverse les quartiers du Bas-Floirac parallèlement au fleuve, à 700 m environ en profondeur dans la plaine de Garonne ; elle se raccorde tangentiellement au réseau ferré principal au niveau de la rue Gambetta.

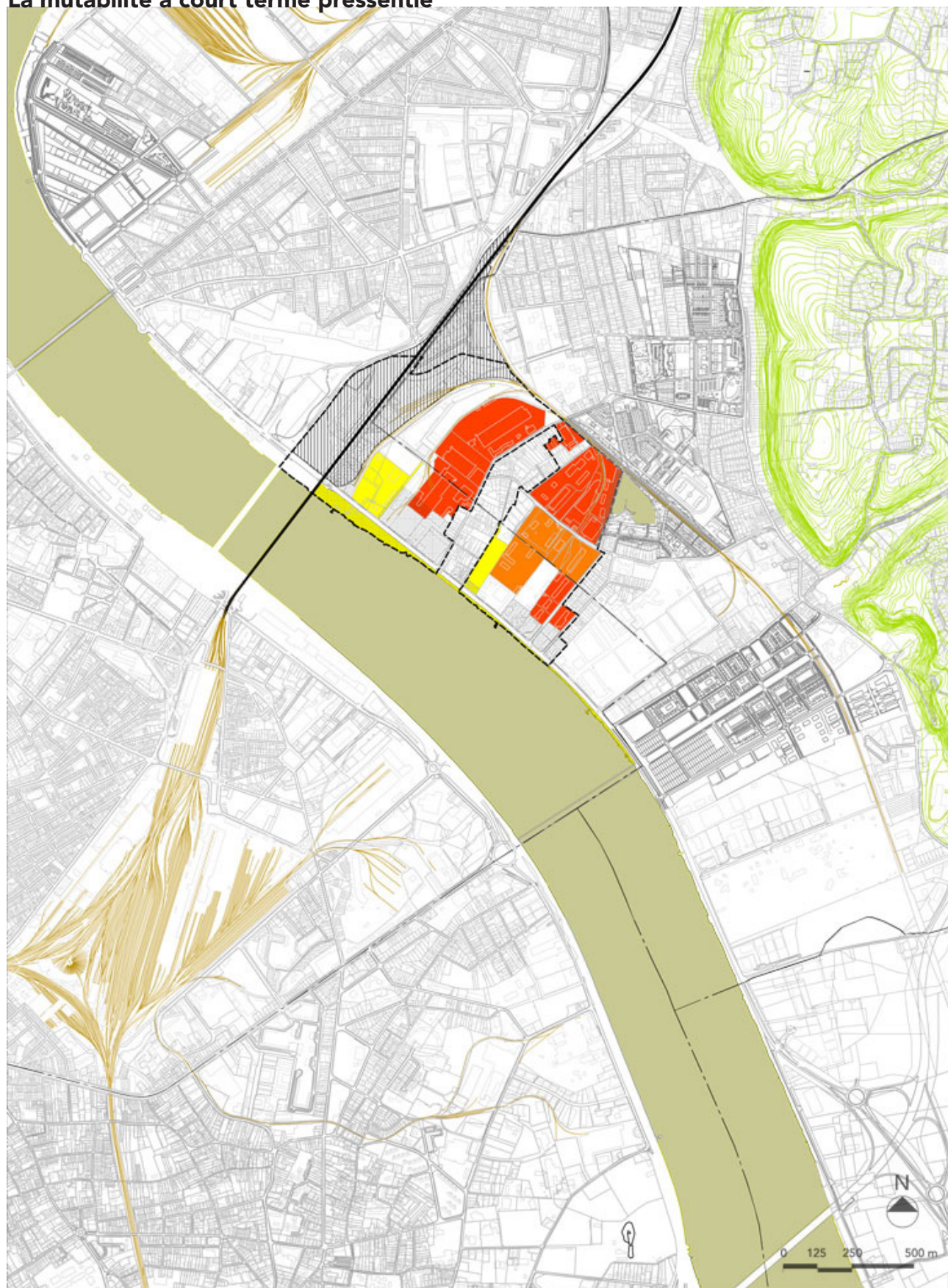
Il s'agit là d'une opportunité singulière pour construire l'ossature principale d'un réseau d'espaces publics destiné principalement aux circulations douces de type "voie verte" (TCSP, piétons, vélos), reliant les quartiers et les équipements publics et participant à la constitution d'un "réseau vert" d'échelle intercommunale. Sa reconversion devra permettre d'affirmer l'identité paysagère et fédératrice de l'espace public avec trois principaux objectifs :

- **desservir et donner une adresse aux projets programmés le long de la voie** (Domaine de Richelieu, Les étangs) ;
- **désenclaver et valoriser les emprises foncières** jusqu'à présent adossées à cette emprise ferroviaire, et plus particulièrement les longues parcelles industrielles donnant sur les quais de Garonne ;
- **réserver pour le futur une ligne de transport en commun en site propre**, en rabattement vers Stalingrad d'une part, et à destination du secteur nord d'autre part.

Au-delà de la mise en place de ce maillon indispensable au fonctionnement de la plaine, permettant d'assurer la continuité des itinéraires de Bordeaux au centre de Floirac et à la ZAC des quais, les liaisons transversales des quais à l'avenue Pasteur doivent être hiérarchisées afin d'assurer une bonne desserte des quartiers et d'améliorer la lisibilité de l'ensemble du réseau. Ainsi le maillage des voies structurantes existantes (Chemin de Richelieu et avenue Pierre Curie, rue Jules Guesde) et projetées (avenue promenade) devra être complété par la requalification de la rue Jean Dupas et de sa continuité le long des Etangs, jusqu'au quartier Jean Jaurès. La question de la restitution d'une liaison directe des quais à la place Jean Jaurès constitue également un enjeu.

Les secteurs de vigilance

La mutabilité à court terme pressentie



Légende

Zone de gel

Servitude de localisation Espaces vert

Limite de la zone UDP

Foncier maîtrisé ou en cours d'acquisition

Foncier mutable à court terme

Foncier mutable à moyen terme

a'urba.
agence d'urbanisme
technique intelligence Aquitaine

4 | La Plaine de Garonne Sud

4.1.6 Des évolutions foncières à encadrer

La nécessité de mettre en oeuvre un réseau d'espaces publics adapté au renouvellement urbain du territoire de la plaine, conduit à adopter une extrême vigilance quant aux mutations foncières et plus particulièrement s'agissant de grandes parcelles qui pourraient faire verrou.

Pour contrôler les emprises dont la localisation apparaît stratégique, une veille foncière doit rapidement être activée afin de ne pas compromettre la structuration cohérente du territoire.

Parmi les terrains évolutifs qui présentent un intérêt stratégique pour le développement du secteur, certaines dispositions permettent d'écarter tous risques de mutations portant à conséquence sur le devenir du site de projet :

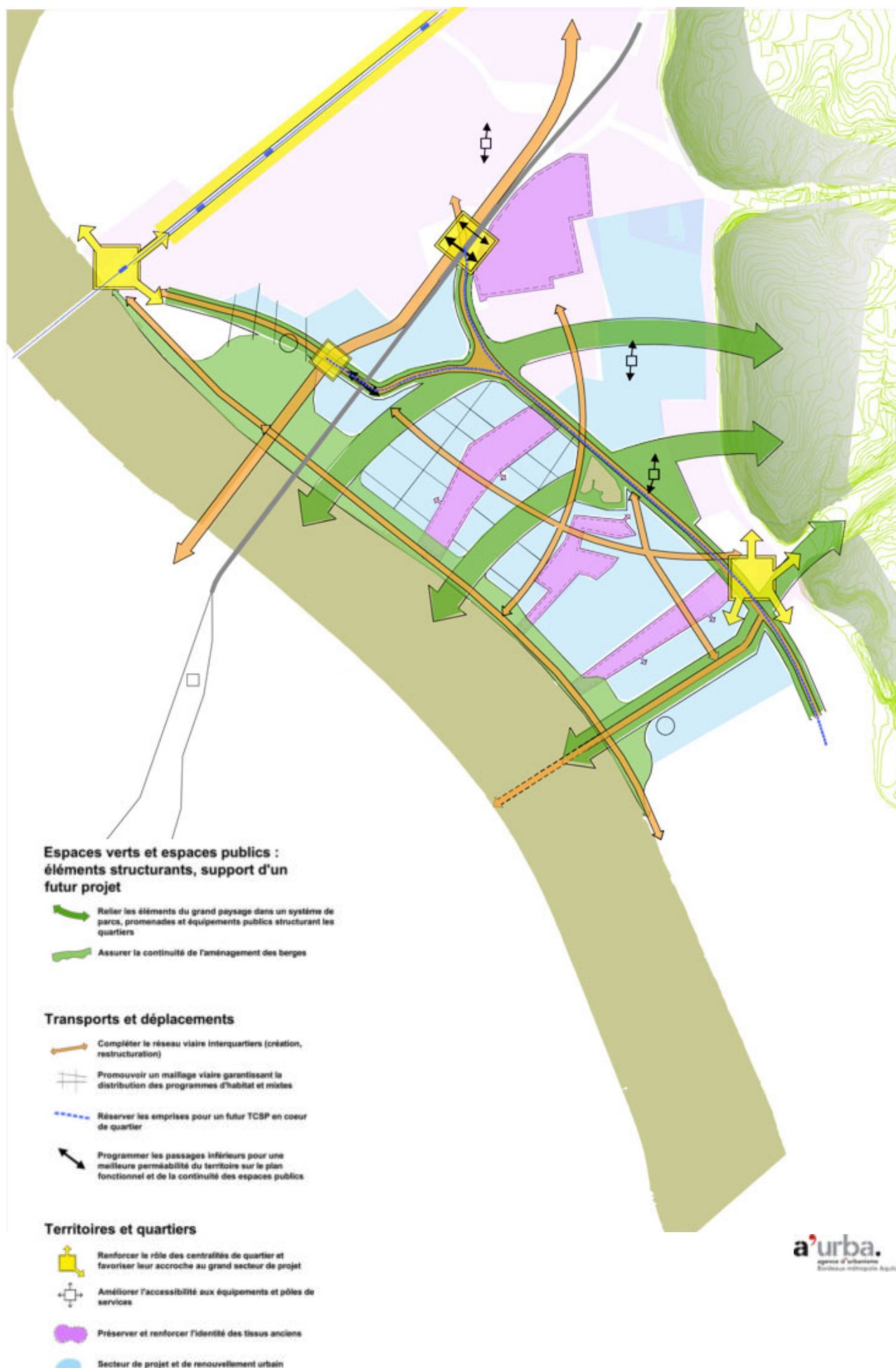
- une zone de gel, de part et d'autre du faisceau ferré, limitant considérablement les perspectives d'évolution des emprises concernées ;
- une servitude de localisation d'espaces verts, le long de la Garonne, permettant de contrôler l'évolution de ces espaces en maîtrisant les constructibilités ;
- un foncier en partie maîtrisé, sur la commune de Bordeaux le long de la Garonne.

D'autres parcelles, déjà identifiées précédemment comme évolutives à court terme au regard de leur sous-occupation ou du niveau de dégradation du patrimoine bâti, doivent faire l'objet d'une grande vigilance. De plus, ces emprises foncières présentent des seuils de constructibilité importants depuis l'approbation du PLU, ce qui renforce la convoitise des investisseurs privés.

En raison du positionnement stratégique de nombreux terrains, et au regard des enjeux de programmation des futurs espaces publics, il convient d'adopter en toute urgence une stratégie de veille active afin d'anticiper sur les éventuelles mutations et d'encadrer au mieux les projets qui suivront.

A ce titre, un périmètre de "prise de considération" a été voté en 2006 par la ville de Floirac.

Une nouvelle ossature pour la plaine sud



4 | La Plaine de Garonne Sud

4.2 Vers une nouvelle ossature du territoire - Fixer les nouvelles ambitions pour le secteur sud de la rive droite

4.2.1 Les objectifs d'aménagement

Au regard des éléments précédemment évoqués, le secteur sud apparaît donc comme un territoire insuffisamment structuré au regard de sa nouvelle vocation. Son évolution ne peut se faire sans encadrement, au risque de voir se réaliser des opérations sans articulations suffisantes et échappant à toute logique de composition d'ensemble, tant sur le plan des infrastructures, programmatique, que sur le plan de la qualité du paysage urbain.

De plus, le devenir du secteur sud n'est pas seulement lié à des problématiques locales, mais s'inscrit pleinement dans une stratégie d'équilibre et de cohérence à l'échelle du centre de l'agglomération, ce qui suppose une régulation par la collectivité des programmes réalisés .

Il est donc essentiel de fixer des grands objectifs de développement, qui permettront rapidement de disposer d'un document cadre garantissant les principes intangibles qui pourront l'encadrer la mutation du territoire. Sur ces bases, le cadre réglementaire devra être adapté, avec notamment la mise en place d'emplacements réservés.

Scénario 1 : La "ville jardin"



4 | La Plaine de Garonne Sud

4.2.2 Deux hypothèses contrastées de maillage et de développement urbain

Deux scénarios de développement urbain du secteur de projet compris entre le quai de la Souys et la voie Eymet ont été développés.

Le premier scénario, la ville jardin, s'appuie sur un renforcement de l'ossature primaire existante, le quai et la voie Eymet ; et apparaît plus souple quant aux modalités de renouvellement urbain de ce secteur. Il ne règle cependant pas la question de la répartition des flux.

Le second scénario, un nouvel axe de composition urbaine en cœur de quartier, est plus volontariste quant aux modalités de renouvellement urbain autour de la création d'un nouvel axe public majeur de liaison. Privilégiant un principe de diffusion des flux sur 3 axes principaux, le quai, le nouvel axe et la voie Eymet, il offre une alternative intéressante en terme de gestion des flux.

Scénario 1

La "ville jardin" : un système fluide de jardins et de promenades publiques

La trame des espaces publics

- une continuité directe entre la place Stalingrad et la voie Eymet ;
- une armature primaire composée autour de deux axes majeurs : la voie Eymet et le quai de la Souys ;
- un maillage interquartier complété ;
- des quartiers mixtes distribués par des voies de desserte locales apaisées ;
- une liaison directe restituée entre le quai de la Souys et la place Gambetta ;
- des emprises réservées sur la voie Eymet et Tregey pour un TCSP.

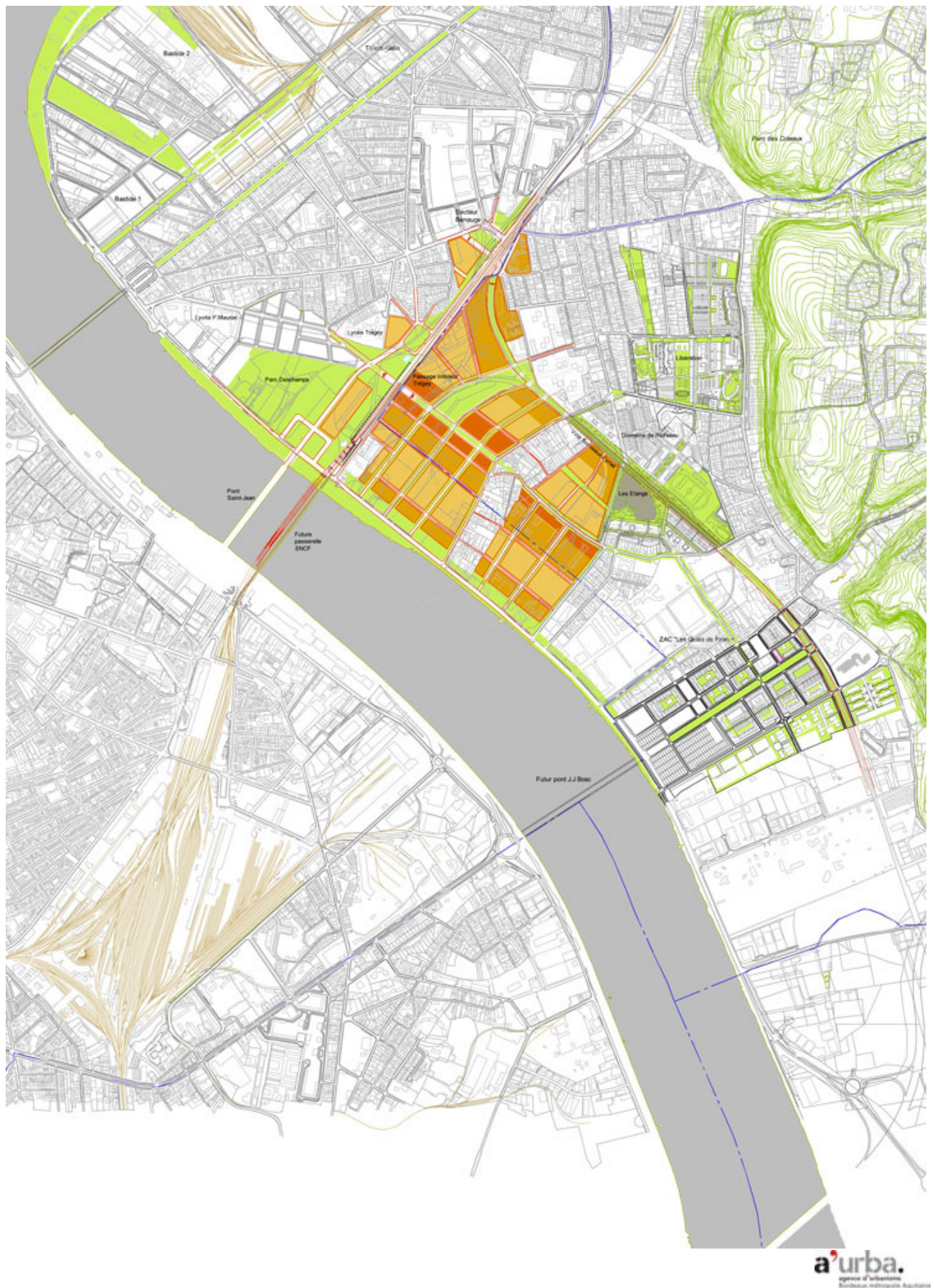
La répartition des densités et la vie urbaine

- une programmation privilégiée d'équipements et de services urbains le long des espaces publics majeurs ; les quais et la voie Eymet ;
- un quartier résidentiel mixte structuré autour de voies de desserte résidentielles, entre la voie Eymet et les quais.



Scénario 1 : La trame des espaces publics

Scénario 2 : Un nouvel axe de composition urbaine



4 | La Plaine de Garonne Sud

4.2.2 Deux hypothèses contrastées de maillage et de développement urbain (suite)

Scénario 2

Un nouvel axe de composition urbaine entre Bordeaux et Floirac, support d'une nouvelle centralité de quartiers.

La trame des espaces publics

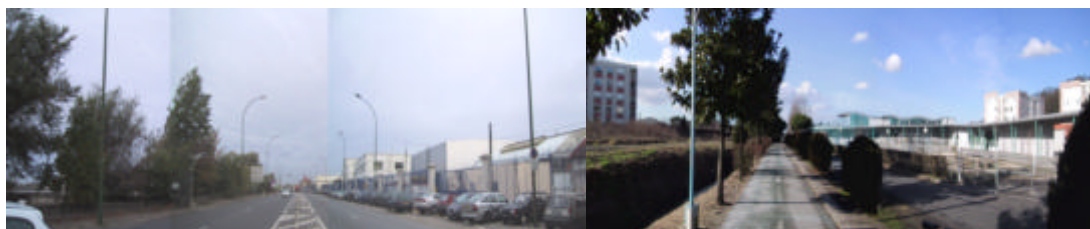
- Un nouvel axe de composition transversal intermédiaire, entre le quai et la voie Eymet, structurant le cœur du nouveau quartier ;
- La création d'une connexion directe entre le quartier Deschamps et la rue Emile Combes ;
- Un principe de diffusion des flux sur 3 axes majeurs armature primaire composée autour de deux axes majeurs : la voie ; Eymet et le quai de la Souys ;
- Un maillage interquartier complété ;
- Des emprises réservées sur la voie Eymet et Tregey pour un TCSP.

La répartition des densités et la vie urbaine

- Une programmation privilégiée d'équipements et de services urbains le long d'un nouvel axe structurant ;
- Le développement d'une polarité de quartiers entre la voie Eymet et le fleuve.



Scénario 2 : La trame des espaces publics



5 | Les traversées du réseau ferré



5 | Les traversées du réseau ferré

5.1 La réalisation du passage inférieur à Trégey

Rappel des objectifs

Deux principaux objectifs expliquent la nécessité de programmer des passages inférieurs d'un réseau d'infrastructures dissociant un territoire sur près de 2 km entre le quai de la Souys et l'échangeur de l'entre-deux-mers :

- 1- Assurer une meilleure perméabilité du territoire central et développer une armature d'espaces publics compatible avec le renouvellement urbain du secteur :
 - réserver les emprises pour le développement d'un réseau de transport public performant ;
 - optimiser l'accessibilité des équipements publics d'ordre intercommunal ;
 - mieux diffuser les flux de circulation Nord / Sud.
- 2- Ménager des continuités visuelles et fonctionnelles entre les quartiers adossés au réseau ferré :
 - des passages inférieurs largement dimensionnés ;
 - des ouvrages intégrés dans le cadre d'une recomposition des espaces attenants.

La disponibilité foncière :

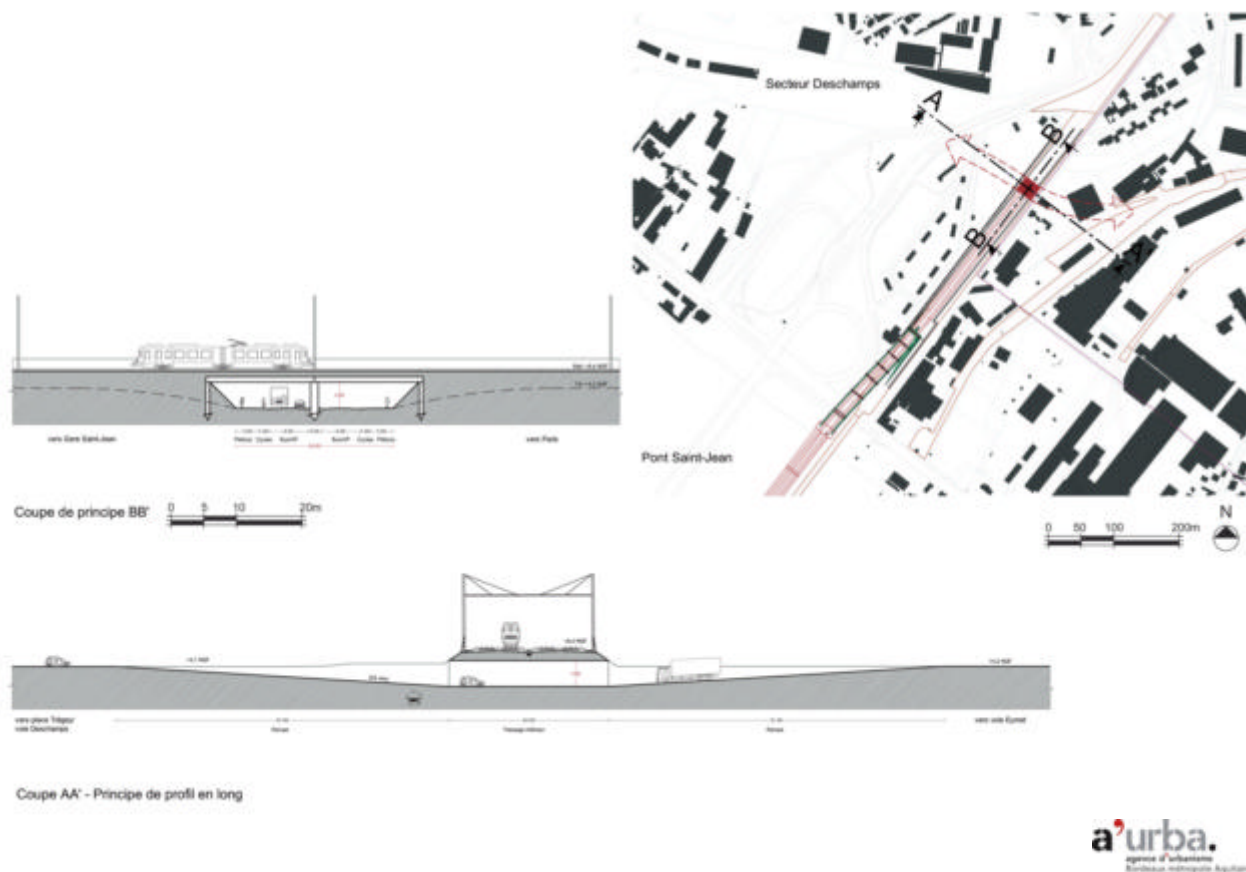
Les disponibilités foncières à court terme sont compatibles avec les grands tracés d'espaces publics projetés.



L'interface avec le quartier Deschamps et la tête de pont Saint Jean



La faisabilité du passage inférieur



5 | Les traversées du réseau ferré

> Le raccordement au secteur Deschamps et à la tête de pont St Jean

L'interface avec le projet du quartier Deschamps

La localisation de l'ouvrage permet une articulation avec le projet Deschamps par une recomposition progressive de la tête de pont Saint-Jean en trois principales étapes.

Phase 1

- Aménagement d'un carrefour franc Trégey/Joliot Curie.
- Désactivation de la bretelle Nord au profit du jardin public.

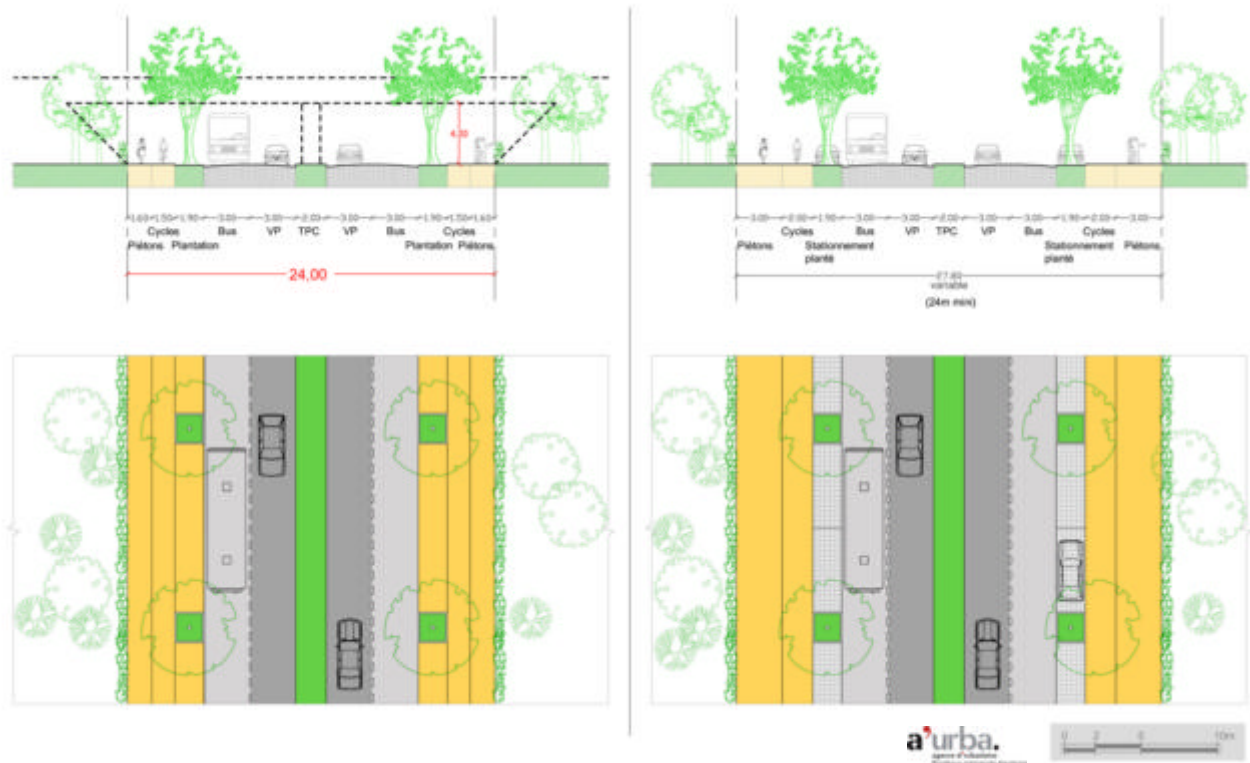
Phase 2

- Simplification de la tête de pont Saint-Jean au profit du jardin public et d'une opération immobilière tertiaire.

Phase 3

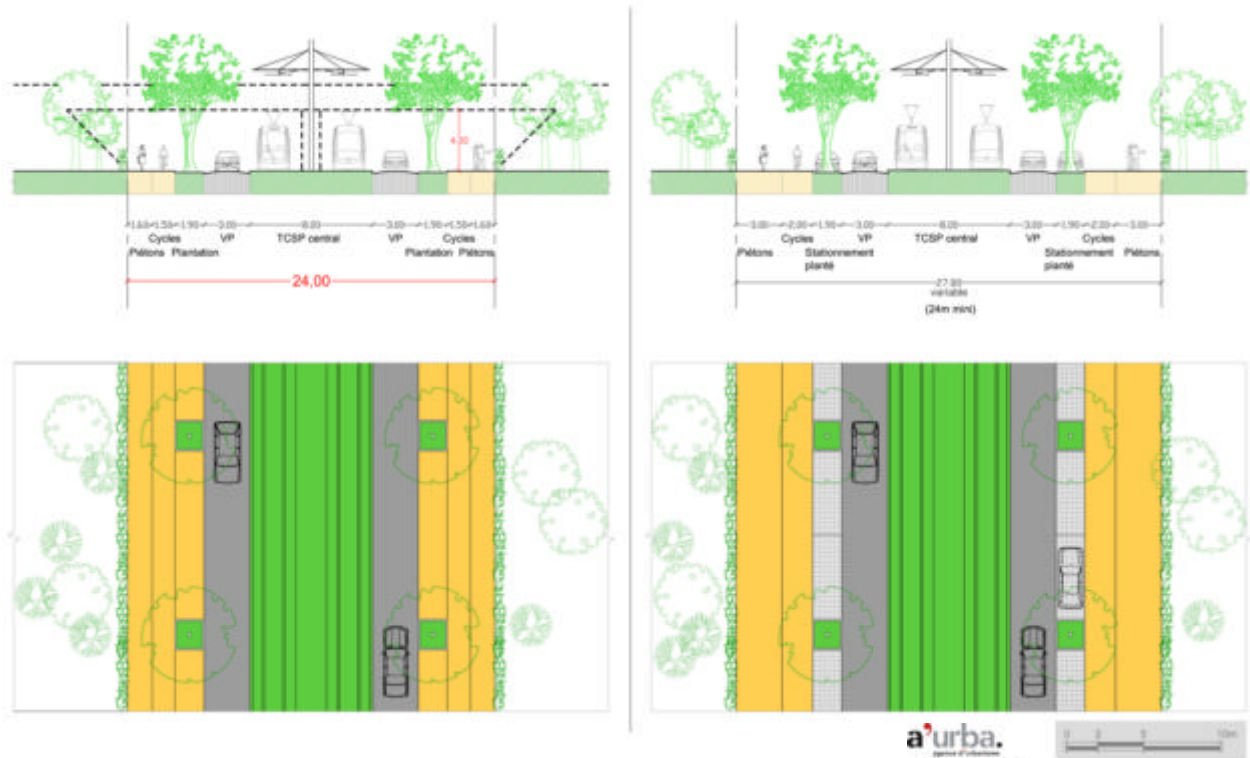
- Recomposition de l'avenue Joliot Curie, pacification des flux.
- Aménagement des rives Nord de Joliot Curie.
- Composition d'une figure d'entrée de quartier à définir.

Phase 1 : Site propre BUS



Phase 2 : TCSP central

Un dimensionnement du paysage compatible avec les modes de transport en commun et phasage



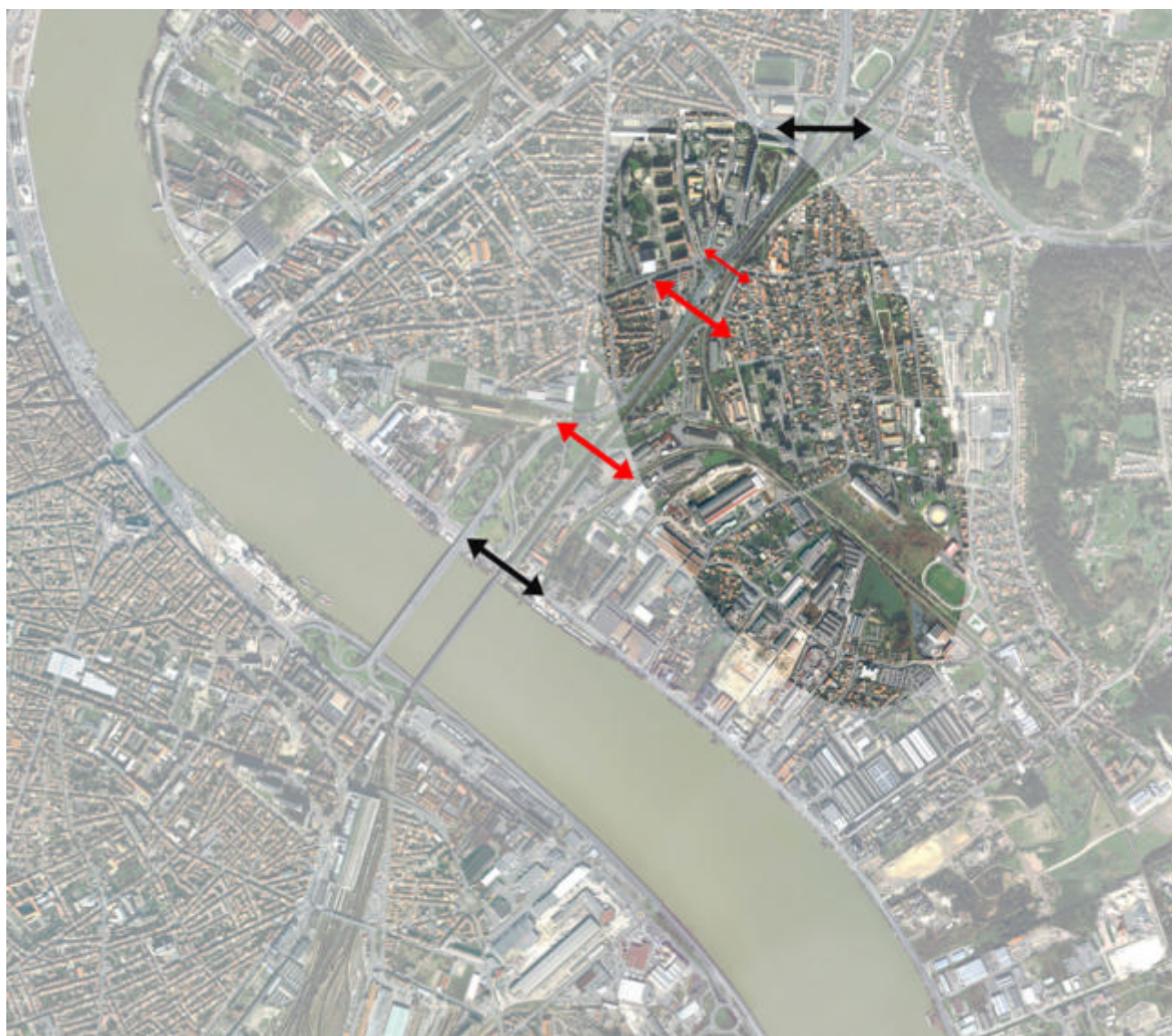
5 | Les traversées du réseau ferré

> Un gabarit en faveur de perméabilités fonctionnelles et visuelles

La faisabilité du passage inférieur

La localisation du passage est compatible avec les contraintes techniques imposées par RFF.

Le dimensionnement de l'ouvrage (24,00 m de profil en travers et 4.00 m de tirant d'air) permet une grande flexibilité d'aménagement à terme, compatible avec les différents modes de transport en commun, ainsi qu'avec un aménagement futur de la voie Eymet.



5 | Les traversées du réseau ferré

5.2 Les hypothèses de traversées à la Benaugue

Les grands principes :

- le redressement de l'avenue Joliot Curie et sa restructuration en boulevard urbain ;
- des " fenêtres " largement dimensionnées (20m) pour assurer la continuité visuelle et fonctionnelle des espaces publics ;
- l'intégration des ouvrages dans la composition urbaine ;
- la redélimitation de l'emprise " Cacolac " en cohérence avec la recomposition des espaces publics ;
- la réalisation prioritaire du passage piéton/cycles.

Les contraintes :

- le calendrier opérationnel de la mise à 2x2 voies du faisceau ferré ;
- les appareillages techniques des voies ferrées (aiguillages) ;
- une intégration des accès aux passages inférieurs physiquement très contrainte en l'état par les tissus riverains.

4 scénarios de franchissements sont déclinés :

Les invariants :



Une intégration des grandes infrastructures dans un souci de " civilité "

- un redressement de l'avenue Joliot Curie, parallèlement aux ouvrages anti-bruits mis en place dans le cadre du projet de doublement ;
- la réalisation d'un large mail planté le long de la frange Ouest de l'avenue Joliot Curie unifiant le cadre bâti hétérogène et protégeant les espaces publics, support de pratiques urbaines de proximité ;
- La création d'un parvis piétonnier, en façade de l'îlot Gambetta et le maintien de la continuité de la rue Blanqui, côté Floirac.

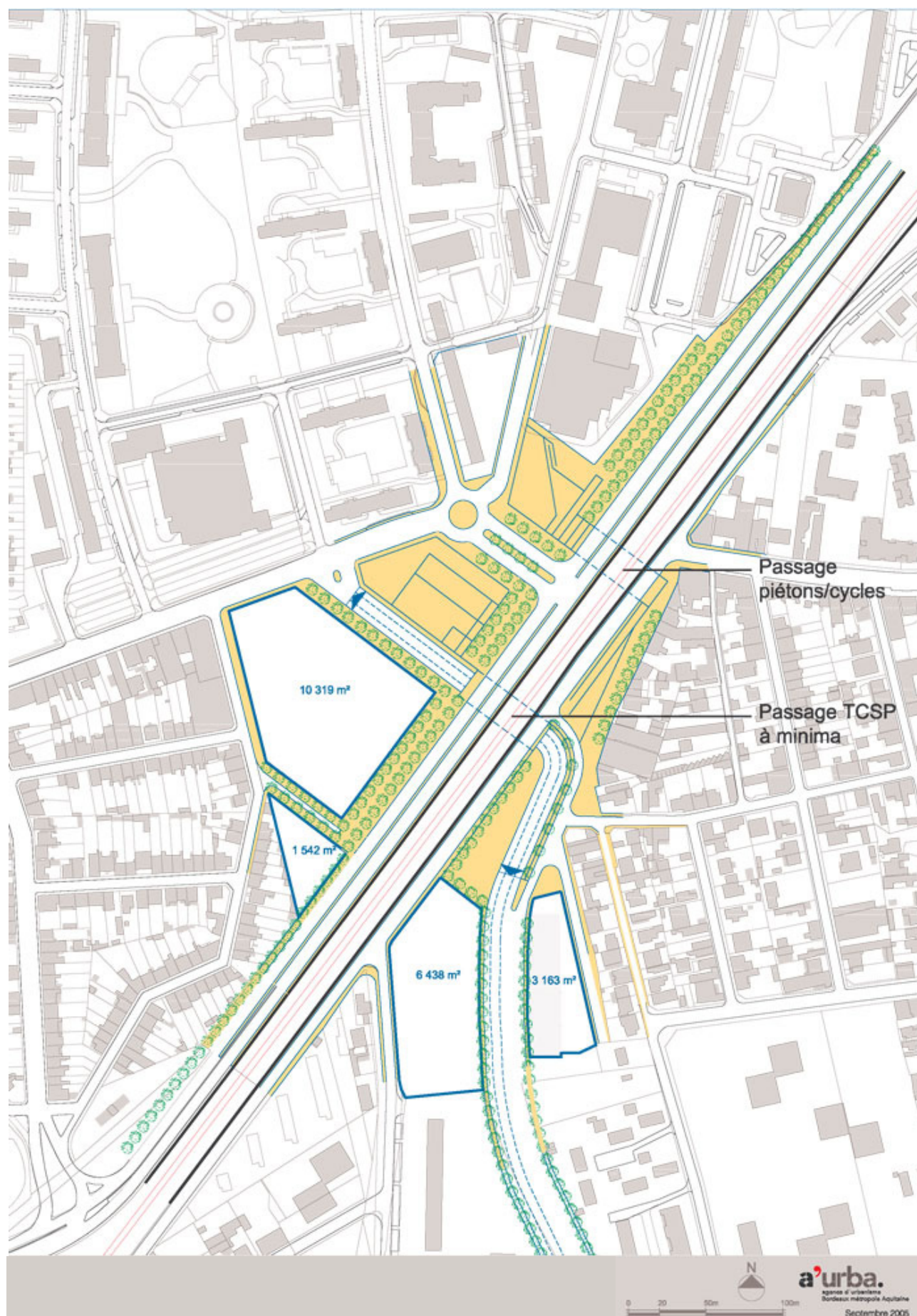
La disponibilité foncière

Les disponibilités foncières à court terme sont compatibles avec les grands tracés d'espaces publics projetés.

Suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux

Mise à 2x2 voies entre la gare Saint-Jean et Cenon

Passages inférieurs Benauge - Principe d'aménagement 1



5 | Les traversées du réseau ferré

5.2.1 Scénario 1 - La trémie intégrée dans une place en façade de la cité de la Benauge

> Avantages

- Constitution d'un espace public fédérateur à l'entrée de la cité de la Benauge, permettant une bonne intégration des trémies par un dénivelé en terrasses, et une qualité d'éclairage naturel des franchissements inférieurs
- Opportunité de valorisation de la parcelle Cacolac par une opération compacte (emprise reconfigurée en deux lots de 10 300 m² et 1 500 m²)

> Inconvénients

- Tracé sinueux et contraint à l'arrivée de la voie Eymet, côté Floirac
- Lisibilité incertaine du tracé TCSP et difficulté d'insertion d'une station
- Redressement du boulevard Joliot Curie

Nota : Ce scénario répond au cahier des charges techniques actuellement proposé par RFF

Suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux

Mise à 2x2 voies entre la gare Saint-Jean et Cenon

Passages inférieurs Benauge - Principe d'aménagement 2



5 | Les traversées du réseau ferré

5.2.2 Scénario 2 - La trémie intégrée dans une opération d'ensemble

> Avantages

- Bonne lisibilité du tracé TCSP dans l'hypothèse d'un prolongement côté cité de la Benauge.
- Bonne intégration d'une station TCSP.
- Espaces publics de qualité.
- Effet vitrine sur le boulevard pour la programmation d'activités.
- Tracé fluide à l'arrivée de la voie Eymet, côté Floirac.

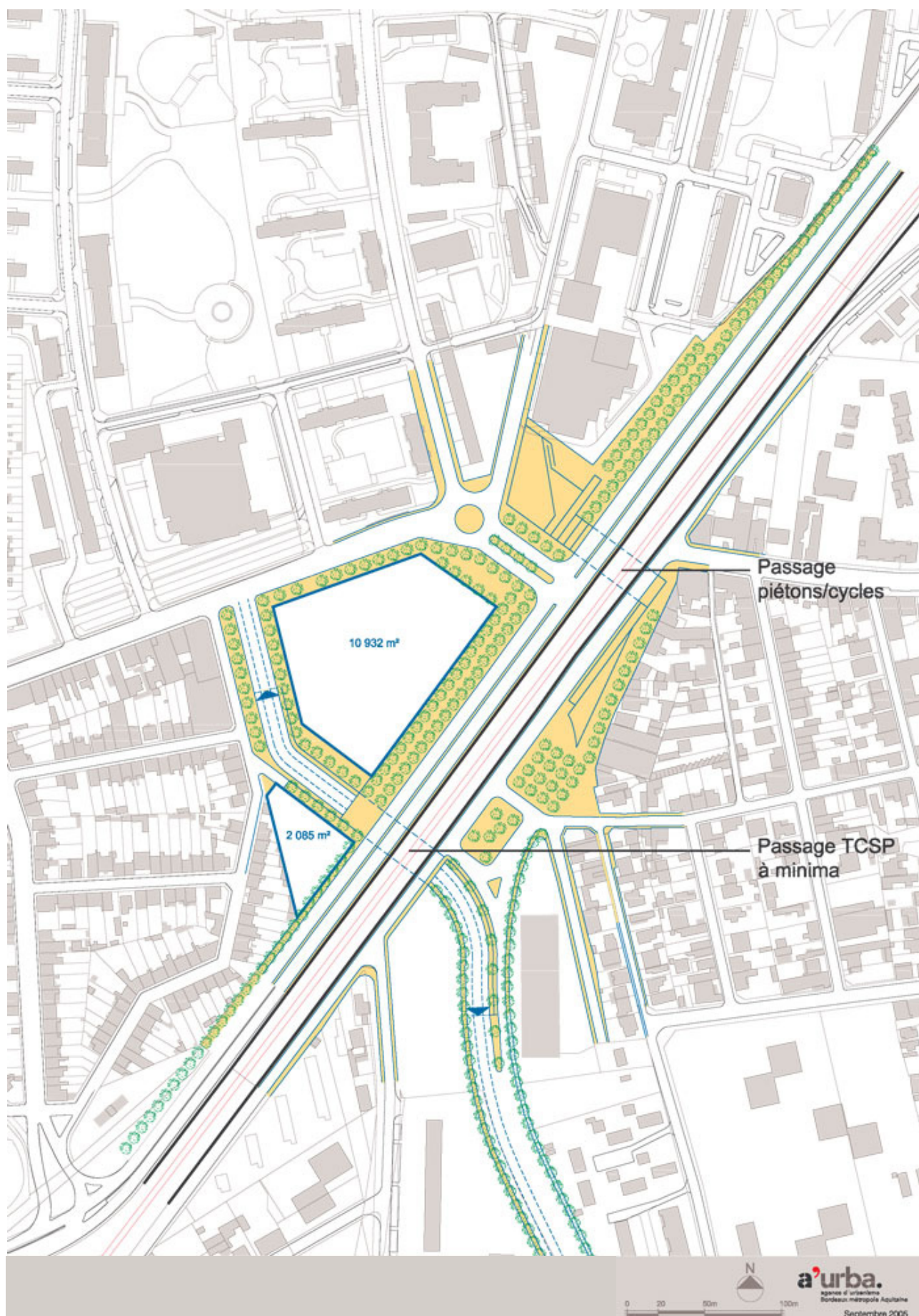
> Inconvénients

- Tracé sinueux côté Bordeaux.
- Nécessité de concevoir de manière concomitante l'opération et l'infrastructure.
- Morcellement de la parcelle Cacolac (emprise reconfigurée en 3 lots de 5 900 m², 3 600 m² et 2 000 m²).
- Redressement du boulevard Joliot Curie.

Suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux

Mise à 2x2 voies entre la gare Saint-Jean et Cenon

Passages inférieurs Benauges - Principe d'aménagement 3



5 | Les traversées du réseau ferré

5.2.3 Scénario 3 - La trémie connectée directement sur la rue de la Benauge

> Avantages

- Bonne insertion du tracé des trémies.
- Opportunité de valorisation de la parcelle Cacolac par une opération compacte (emprise reconfigurée en deux lots de 11 000 m² et 2 000 m²).

> Inconvénients

- Voisinage de la trémie et du tissu résidentiel ancien de la rue Mozart.
- Lisibilité contestable du tracé TCSP.
- Redressement du boulevard Joliot Curie.

Suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux

Mise à 2x2 voies entre la gare Saint-Jean et Cenon

Passages inférieurs Benauge - Principe d'aménagement 4



5 | Les traversées du réseau ferré

5.2.4 Scénario 4 - Un passage inférieur biais directement connecté au rond-point de la Benauge

> Avantages

- Bonne lisibilité des tracés TCSP.
- Intégration satisfaisante de la trémie dans l'espace public.
- Opportunité de valorisation de la parcelle Cacolac par une opération compacte (emprise reconfigurée en un lot de 14 900 m²).

> Inconvénients

- Longueur limite pour rattraper le dénivelé jusqu'au rond-point.
- Difficulté d'insertion d'une station.
- Redressement du boulevard Joliot Curie.

6 | Les traversées du réseau ferré

5.2.5 Le calibrage du franchissement inférieur

