

Communauté urbaine de Bordeaux



Quel devenir pour Bordeaux Saint-Jean Belcier, Bègles ?

Éléments de réflexion pour une stratégie globale

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Document de synthèse

Octobre 2006
modifié le 11.01.07

provisoire

étape

définitif

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

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

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

Objet de l'étude

A la demande de la Communauté urbaine de Bordeaux, l'agence d'urbanisme a engagé depuis 2005 un travail d'analyse et de restitution des enjeux préalables à l'engagement d'études sectorielles sur le territoire de Saint-Jean Belcier Bègles. Cette étude s'intègre dans une réflexion partenariale qui s'est déroulée en plusieurs étapes de concertation et de validation avec les communes de Bordeaux et de Bègles. Elle s'attache, dans cette première phase de diagnostic urbain, à distinguer les opportunités et à identifier les orientations et les qualités sur lesquelles fonder un projet de développement sur le secteur.



Équipe projet

Sous la direction de
Jean-Baptiste Rigaudy

Chef de projet
Pierre Lascabettes

Équipe projet
Jean-Christophe Chadanson
Emilie Jeanniot
Marjolaine Roche

Avec le concours de
Didier Boitreaud
Patrick Céleste
Jean Delus
Yann Legal

Avec la collaboration de
Olivier Chaput
José Branco
Nadine Gibault
Sylvain Tastet

Le centre de ressources et de documentation de l'a-urba
Crédits photographiques : Denys Carrère, Hélène Dumora © a'urba

Contenu de l'étude

Ce document synthétise les éléments d'analyse du site, ainsi que les objectifs et décisions à mettre en oeuvre pour encadrer les mutations du territoire.

De cette phase d'analyse sont dégagés les atouts et les contraintes présents sur le territoire, permettant d'établir un plan de synthèse des orientations d'aménagement.



Sommaire simplifié

1 | Saint-Jean Belcier Bègles : un territoire de projet à fortes potentialités

- 1.1 Un territoire stratégique aux différentes échelles
- 1.2 Les grandes caractéristiques du territoire
- 1.3 Les questions posées à l'échelle de l'agglomération

2 | Le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

- 2.1 Un foncier très convoité
- 2.2 Un territoire déséquilibré et fragmenté
- 2.3 Un paysage fluvial d'entrée de ville dévalorisé
- 2.4 Un rapport au fleuve contraint
- 2.5 Une discontinuité dans les grands tracés
- 2.6 Une accessibilité déficiente
- 2.7 Une vocation économique hétérogène
- 2.8 Une multiplicité d'acteurs aux intérêts particuliers

3 | Les points clefs à résoudre

- 3.1 Quelle ambition pour la gare ?
- 3.2 Quel scénario retenir concernant l'avenir économique du MIN et des activités associées ?
- 3.3 Comment optimiser l'attractivité résidentielle ?
- 3.4 Comment composer le paysage urbain en lien avec le fleuve ?

4 | Vers un plan guide d'ensemble

- 4.1 Les scénarios d'aménagement
- 4.2 Les arbitrages pris et la convergence vers un scénario d'évolution globale
- 4.3 Les démarches à entreprendre : des études de projet urbain

Synthèse de l'étude

Identifié dans le projet urbain de 1996 comme l'un des trois grands sites stratégiques de l'agglomération (les 3B – Bordeaux nord, Bastide, Belcier), le territoire de Saint-jean Belcier Bègles qui s'étend le long de la Garonne, depuis la gare jusqu'au pont d'Arcins, reste aujourd'hui en attente d'un projet global et cohérent.

Composé en grande partie d'anciens quartiers populaires parfois en déshérence, au contact délicat de vastes emprises économiques, ce site exprime toute sa complexité par une discontinuité dans les tracés et les quartiers. Son appréhension globale est également rendue difficile par l'empreinte des coupures qui se sont imposées au fil du temps : vastes parcelles économiques impénétrables, lignes ferroviaires, voies sur berges, ouvrages d'art..., accentuant ainsi un fonctionnement de particularisme entre territoire administratif : Bordeaux au nord, Bègles au sud, Floirac à l'ouest.

Conscient de ces difficultés, les collectivités ont lancé depuis 1996 plusieurs démarches et réflexions, qui ont permis d'acter des décisions importantes, que sont :

- l'arrivée du tramway, qui irriguera dès 2007 le nord du territoire d'étude, avec un prolongement vers le sud d'ores et déjà programmé, reliant à terme Bègles au centre de Bordeaux et constituant ainsi un vecteur de renouvellement urbain ;
- le réaménagement du parvis de la gare et ses abords, basé sur la reconquête de la façade nord tournée vers Bordeaux, et une desserte en boucle ;
- la restructuration de l'îlot Saint-Jean ;
- l'aménagement des quais jusqu'au pont Saint-Jean en un nouvel espace de plein air dédié aux loisirs.

En parallèle, des intentions fortes ont été traduites dans le PLU avec :

- le désenclavement sud de la gare ;
- la réalisation du pont Jean Jacques Bosc, trait d'union entre les deux rives terminant le dispositif de bouclage des boulevards ;
- la préservation du quartier Belcier ;
- la restructuration de l'îlot Armagnac, au débouché sud de la gare, en lien avec Belcier.

Toutefois, force est de constater que toutes ces démarches n'ont pas permis de mettre en place une véritable stratégie sur l'unité de ce territoire, qui va pourtant faire l'objet dans la décennie à venir de bouleversements importants. En effet deux enjeux majeurs émergent :

- l'arrivée en 2015 du TGV mettant Bordeaux à 2h de Paris (et à 1h de Toulouse en 2018), susceptible de conférer à la gare Saint-Jean son rôle de véritable porte urbaine de l'agglomération ;
- la présence d'importantes emprises foncières mobilisables pour répondre notamment aux besoins de production en logements à 10 ans identifiés au PLH, envisager un développement économique du secteur et constituer une capacité d'accueil pour l'arrivée de nouvelles populations.

Loin de constituer une nouvelle étude venant s'ajouter aux réflexions antérieures, le présent dossier s'inscrit dans une démarche de synthèse des enjeux partagés sur ce territoire évolutif. Ce travail devrait permettre d'établir un véritable cadre d'assistance aux décisions à venir et de caractériser les éléments de programme et de composition des futurs projets, de manière à garantir une cohérence d'action pour un développement ambitieux d'un site majeur de l'agglomération.

Il devrait permettre également à l'ensemble des collectivités concernées de partager les enjeux et la méthode pour construire une véritable stratégie d'agglomération.

Sommaire

1 | Saint-Jean Belcier Bègles : un territoire de projet à fortes potentialités

- 1.1 Un territoire stratégique aux différentes échelles
 - 1.1.1 L'atout européen
 - 1.1.2 L'enjeu régional
 - 1.1.3 L'entrée métropolitaine
 - 1.1.4 Le pôle intermodal d'agglomération
 - 1.1.5 Un potentiel de 150 hectares pour un grand projet
- 1.2 Les grandes caractéristiques du territoire
 - 1.2.1 Un territoire unitaire ?
 - 1.2.2 Un centre hors du centre
 - 1.2.3 Des quartiers contrastés
 - 1.2.4 Des réflexions et actions engagées à ce jour
- 1.3 Les questions posées à l'échelle de l'agglomération
 - 1.3.1 Une nouvelle dimension pour la gare en 2015
 - 1.3.2 Le rapport au fleuve
 - 1.3.3 Le franchissement de la Garonne
 - 1.3.4 L'extension du centre d'agglomération
 - 1.3.5 L'entrée sud de l'agglomération
 - 1.3.6 Des investissements publics structurants

2 | Le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

- 2.1 Un foncier très convoité
- 2.2 Un territoire déséquilibré et fragmenté
- 2.3 Un paysage fluvial d'entrée de ville dévalorisé
- 2.4 Un rapport au fleuve contraint
- 2.5 Une discontinuité dans les grands tracés
- 2.6 Une accessibilité déficiente
- 2.7 Une vocation économique hétérogène
- 2.8 Une multiplicité d'acteurs aux intérêts particuliers

3 | Les points clefs à résoudre

- 3.1 Quelle ambition pour la gare ?
- 3.2 Quel scénario retenir concernant l'avenir économique du MIN et des activités associées ?
- 3.3 Comment optimiser l'attractivité résidentielle ?
- 3.4 Comment composer le paysage urbain en lien avec le fleuve ?

4 | Vers un plan guide d'ensemble

- 4.1 Les scénarios d'aménagement
 - 4.1.1 La reconversion des friches industrielles
 - 4.1.2 La trame paysagère
 - 4.1.3 Le développement de la gare
- 4.2 Les arbitrages pris et la convergence vers un scénario d'évolution globale
 - 4.2.1 Synthèse des éléments arbitrés
 - 4.2.2 Les points à approfondir
- 4.3 Les démarches à entreprendre : des études de projet urbain

Introduction

L'étude présentée fait suite à une année de réflexion à l'échelle d'un territoire de cohérence autour de la gare, de l'entrée sud d'agglomération et d'un territoire en mutation.

Les éléments de diagnostic, ainsi que les premières orientations ont été présentés en comité de pilotage en septembre 2005. A partir de ces éléments ont été déclinées une série d'actions et d'objectifs thématiques :

- le ferroviaire ;
- l'économique ;
- l'habitat ;
- le foncier ;
- les infrastructures et les déplacements ;
- la qualité urbaine.

C'est sur cette base et sur les validations lors du second comité de pilotage en janvier 2006 qu'a émergé un schéma d'orientations urbaines, point de départ d'un plan guide.

Ces éléments de réflexion sont présentés lors de ce document.



1 | Saint-Jean Belcier Bègles
un territoire de projet à fortes potentialités

1 | Saint-Jean Belcier Bègles un territoire de projet à fortes potentialités

1.1 | Un territoire stratégique aux différentes échelles

1.1.1 | L'atout européen

A l'instar de métropoles localisées sur de grands itinéraires transfrontaliers, Bordeaux occupe une position majeure, au confluent de :

- l'axe Europe du Nord - péninsule Ibérique (Madrid + Lisbonne), dont le développement permettrait de rééquilibrer le corridor rhodanien ;
- l'arc Atlantique en voie de structuration ;
- un axe Aquitaine - Grand Sud à renforcer.

Aussi Bordeaux représente un seuil d'entrée vers le centre de gravité de l'Europe, dans la marche vers le désenclavement de l'Ouest de la péninsule ibérique. Dans ce contexte , la gare Saint-Jean constituerait la " porte ibérique " ferroviaire, complétant le trafic aérien et le futur contournement autoroutier de Bordeaux.

Ainsi, dans le cadre du projet de Ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique, mettant Bordeaux à 2h15 de Paris en 2015 et à 1h00 de Toulouse en 2018, la continuité de l'itinéraire vers Bilbao reste à planifier.

1.1.2 | L'enjeu régional

Le positionnement de Bordeaux comme porte d'accueil d'une région attractive pour la qualité de vie et des espaces telle que le " Grand Ouest " semble acquis.

De plus, la capacité d'accueil dans cette région de nouveaux pôles de compétitivité, au plan de la dynamique culturelle de l'agglomération comme au plan économique, engendre une démarche nouvelle de structuration de l'espace central.

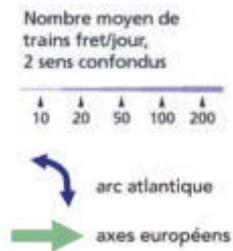
Dès lors se pose la question :

- du développement d'une offre inter-régionale Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire, Midi-Pyrénées ;
- du rapprochement des territoires et des métropoles que sont Bordeaux, La Rochelle, Nantes, Poitiers, Toulouse et San Sebastian.

Afin de favoriser cette synergie entre territoires, il convient au préalable de dynamiser les échanges entre Bordeaux et la région Aquitaine, en développant cette première plateforme régionale de redistribution des déplacements entre Bergerac, Périgueux, Agen, Pau et Bayonne.

Dans ce cadre, l'augmentation de l'offre TER Aquitaine de 40 % à 10 ans, de 20 % à 5 ans est d'ores et déjà programmée.

Espace européen



Espace interrégional



Espace intrarégional



1.1.3 | L'entrée métropolitaine

L'aire métropolitaine s'est composée autour du noyau historique de Bordeaux. Aussi la gare Saint-Jean constitue la " porte quotidienne " :

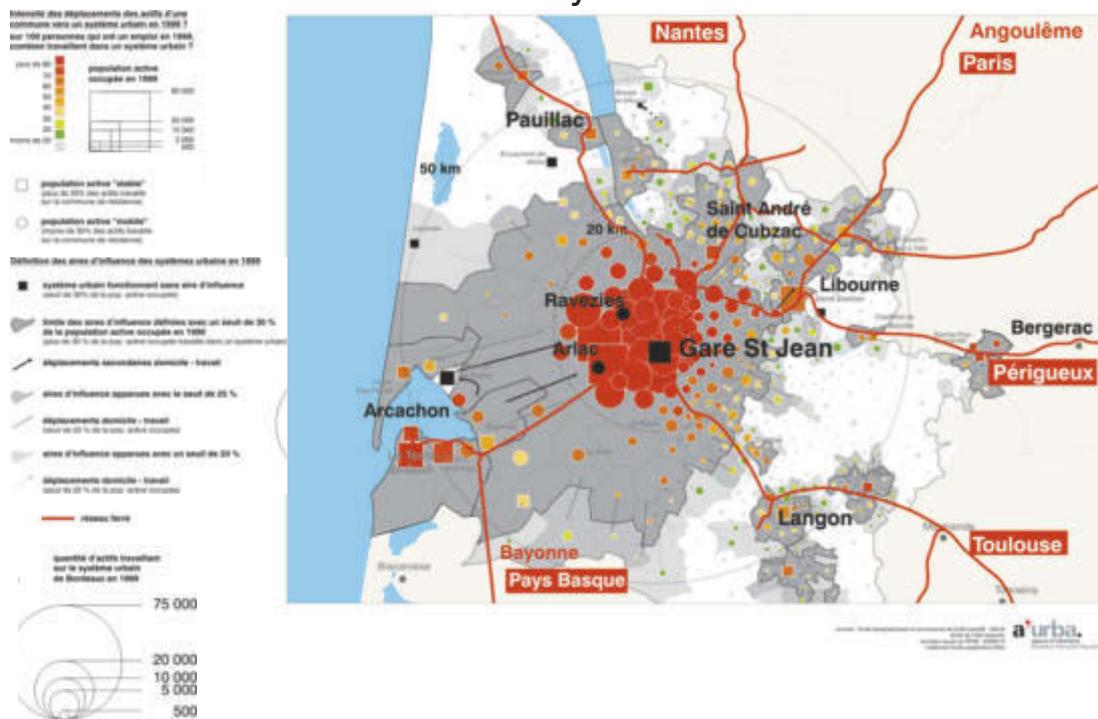
- des migrations alternantes des bassins d'habitat et d'emploi de la Gironde (CUB = 70 % de la population et 60 % des emplois du département) ;
- de l'ensemble des pôles urbains : Arcachon, Pauillac, Saint-André de Cubzac, Libourne, Langon ;
- de l'accès aux grands équipements et services.

1.1.4 | Le pôle intermodal d'agglomération

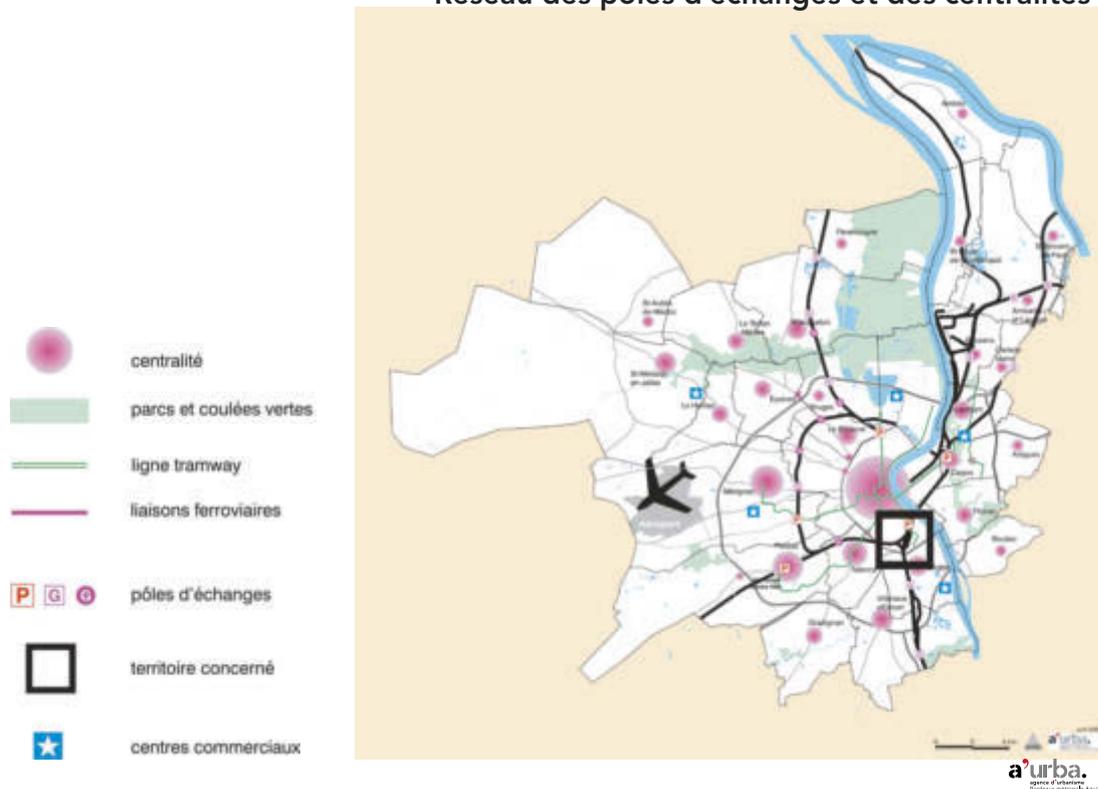
Aujourd'hui l'agglomération bordelaise est l'une des plus dynamiques sur le plan démographique au niveau français. Les collectivités, conscientes du phénomène, doivent engager des réflexions partenariales, afin de répondre aux besoins de ce bassin de vie et d'emploi.

La gare Saint-Jean joue donc le rôle de plus grand pôle intermodal communautaire qui regroupe tous types d'offres de transport : LGV et grandes lignes, TER, tramway, bus urbains et interurbains, autocars, navettes aéroport, taxis, voitures particulières, deux roues, piétons.

Aire d'influence du système urbain de Bordeaux en 1999



Réseau des pôles d'échanges et des centralités



1.1.5 | Un potentiel de 150 hectares pour un grand projet

Autant d'arguments confirment l'attente de l'implantation de nouvelles populations, notamment par la mise en service du TGV Paris Bordeaux en 2015.

Ainsi, la présence de nombreuses disponibilités foncières sur le territoire d'étude constitue un potentiel de près de 150 hectares mobilisables pour un grand projet, avec :

- 50 ha de foncier mutable à 10 ans. Sur ces secteurs, des projets émergent et se développent, sans articulation entre eux. La nécessité d'encadrer et de mettre en cohérence les nombreuses réflexions déjà lancées s'avère donc indispensable ;
- 50 ha de foncier mutable à plus de 10 ans, dont le devenir doit être anticipé au regard des enjeux d'agglomération et locaux ;
- 50 ha de foncier évolutif dans les tissus existants (soit 1/3 du potentiel foncier mutable).

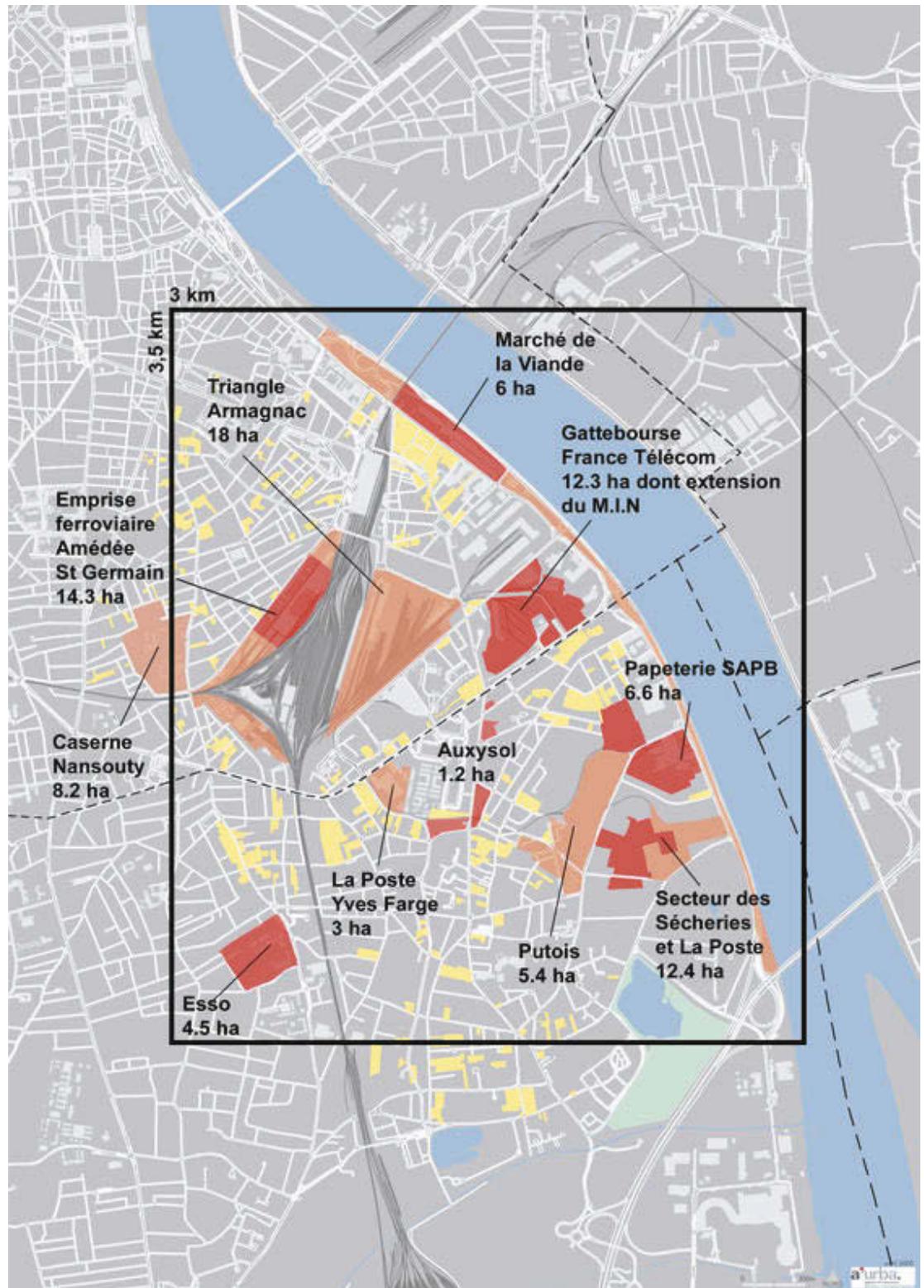
Cependant, on remarque dès à présent une densité trop faible d'occupation du sol dans les récents projets. L'ensemble des opérations privées depuis 3 ans ne répond qu'à 60 % voire à 40 % des densités souhaitables.

A ce rythme actuel de construction, 3600 logements seulement se construiraient sur les 80 ha de potentiel foncier identifiés au PLU, contre 6000 logements prévus. Ainsi, seulement les 2/3 des objectifs du PLH seraient atteints.

Au regard des enjeux de renouvellement urbain sur ce territoire, il apparaît donc primordial d'encadrer les opérations d'aménagement sur ces 150 ha mutables.



Un potentiel de 150 hectares pour un grand projet



- emprises évolutives à court/moyen terme
- emprises évolutives à long terme
- parcelles pouvant faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain

1 | Saint-Jean Belcier Bègles un territoire de projet à fortes potentialités

1.2 | Les grandes caractéristiques du territoire

1.2.1 | Un territoire unitaire ?

Ensermé entre la Garonne, les voies ferrées et la rocade, le territoire de Saint-Jean Belcier Bègles présente une unité d'occupation des espaces sur près de 1.000 ha, avec :

- un tissu urbain aux caractéristiques uniformes, continu sur la partie bordelaise et une structure urbaine de faubourgs sur le secteur nord-est de Bègles ;
- une frange économique du nord au sud en bord de fleuve, créant une césure continue entre la ville et la Garonne.

Périmètre d'étude



Bordeaux centre

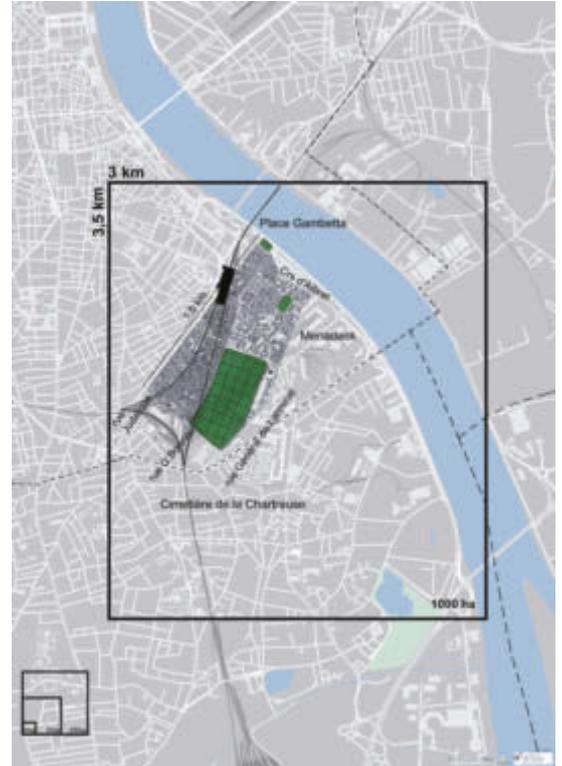


Comparaisons d'échelle

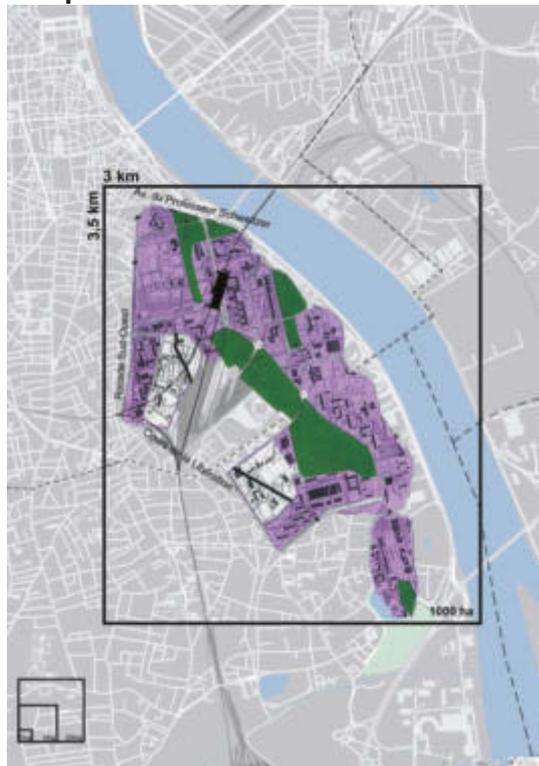
Jardin Public - Louvre - Trocadéro -
Parc Bordelais



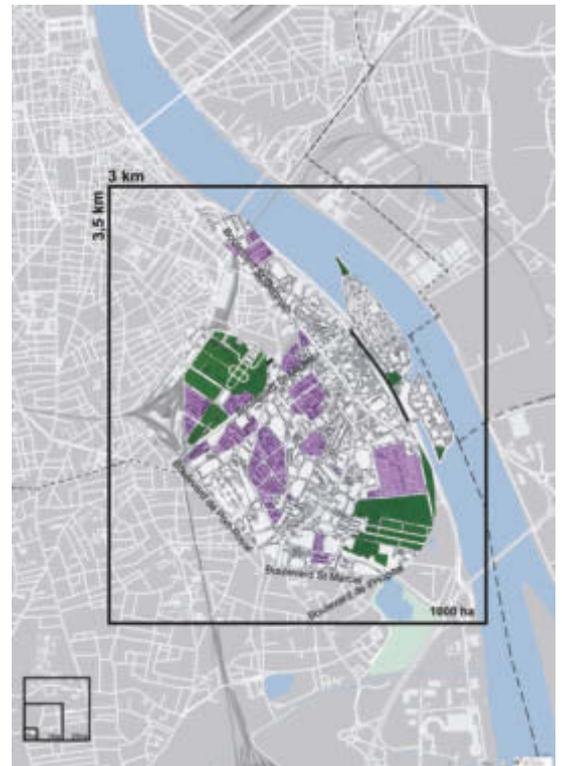
Mériadeck



Campus universitaire



Quartier latin



1 | Saint-Jean Belcier Bègles un territoire de projet à fortes potentialités

1.2.2 | Un centre hors du centre

Fort de la présence de grands équipements d'agglomération, tels que :

- la gare ;
- le MIN ;
- des équipements culturels, universitaires, d'enseignement, sportifs sur la globalité du site, ce territoire bénéficie d'un dynamisme social, culturel et économique exceptionnel pour la population environnante.

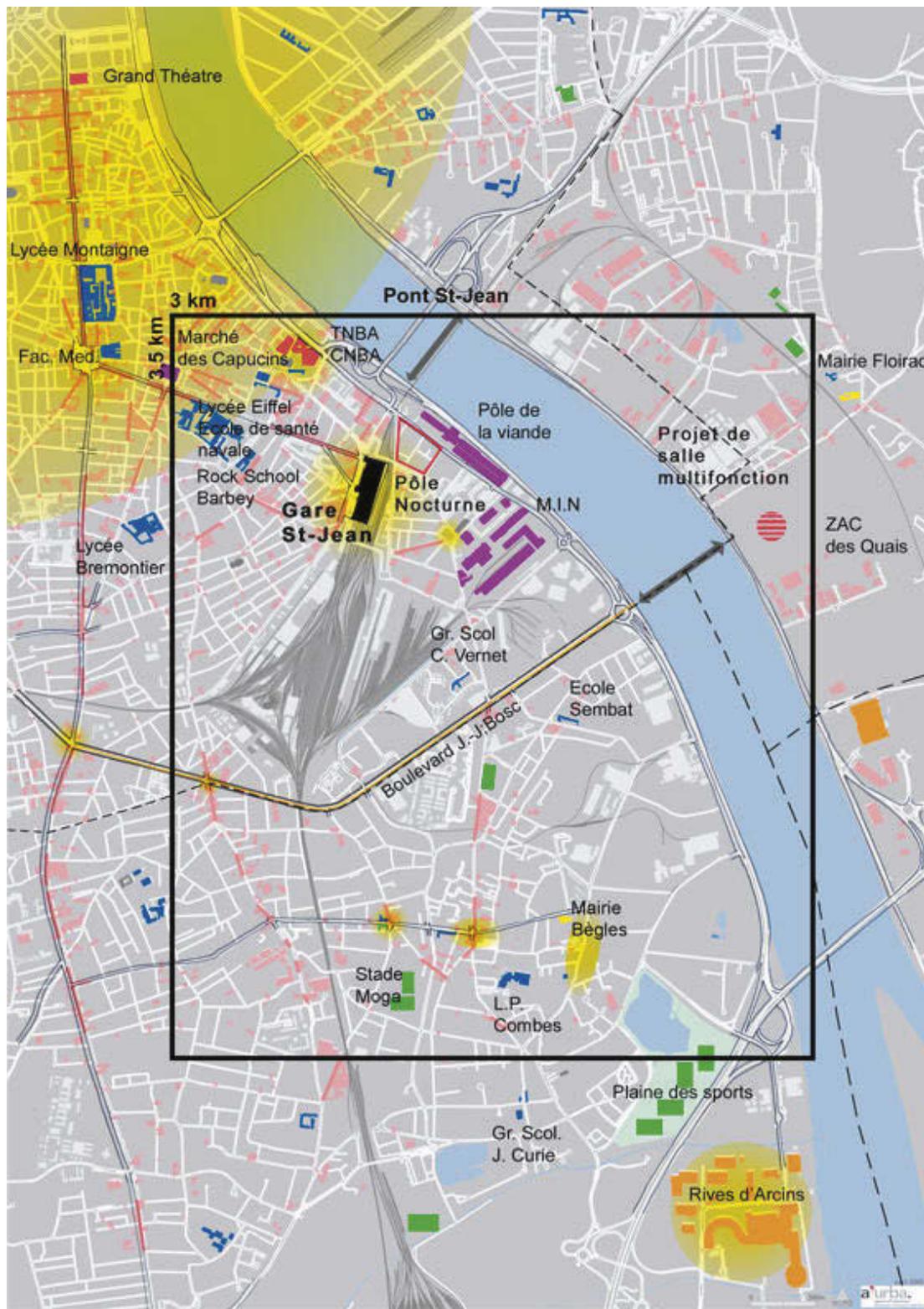
Il constitue une polarité dont l'attractivité s'étend du centre de Bordeaux jusqu'à Bègles.

Toutefois l'armature commerciale reste insuffisante. En effet, malgré une vitalité relative des services de proximité sur les boulevards et les principaux carrefours comme les barrières, les commerces sont en déclin sur Belcier et au débouché de la gare, reflétant une dégradation perceptible du paysage urbain. En outre, on dénombre 690 m² de commerces de proximité pour 1 000 habitants sur le territoire contre 770 m² en moyenne sur la CUB, moyenne qui reflète le manque d'offre commerciale de proximité.

Comme cette polarité à part entière est à distance du centre, il convient de renforcer son offre en services, afin d'affirmer cette caractéristique de centre «hors du centre».



Un centre hors du centre



1 | Saint-Jean Belcier Bègles un territoire de projet à fortes potentialités

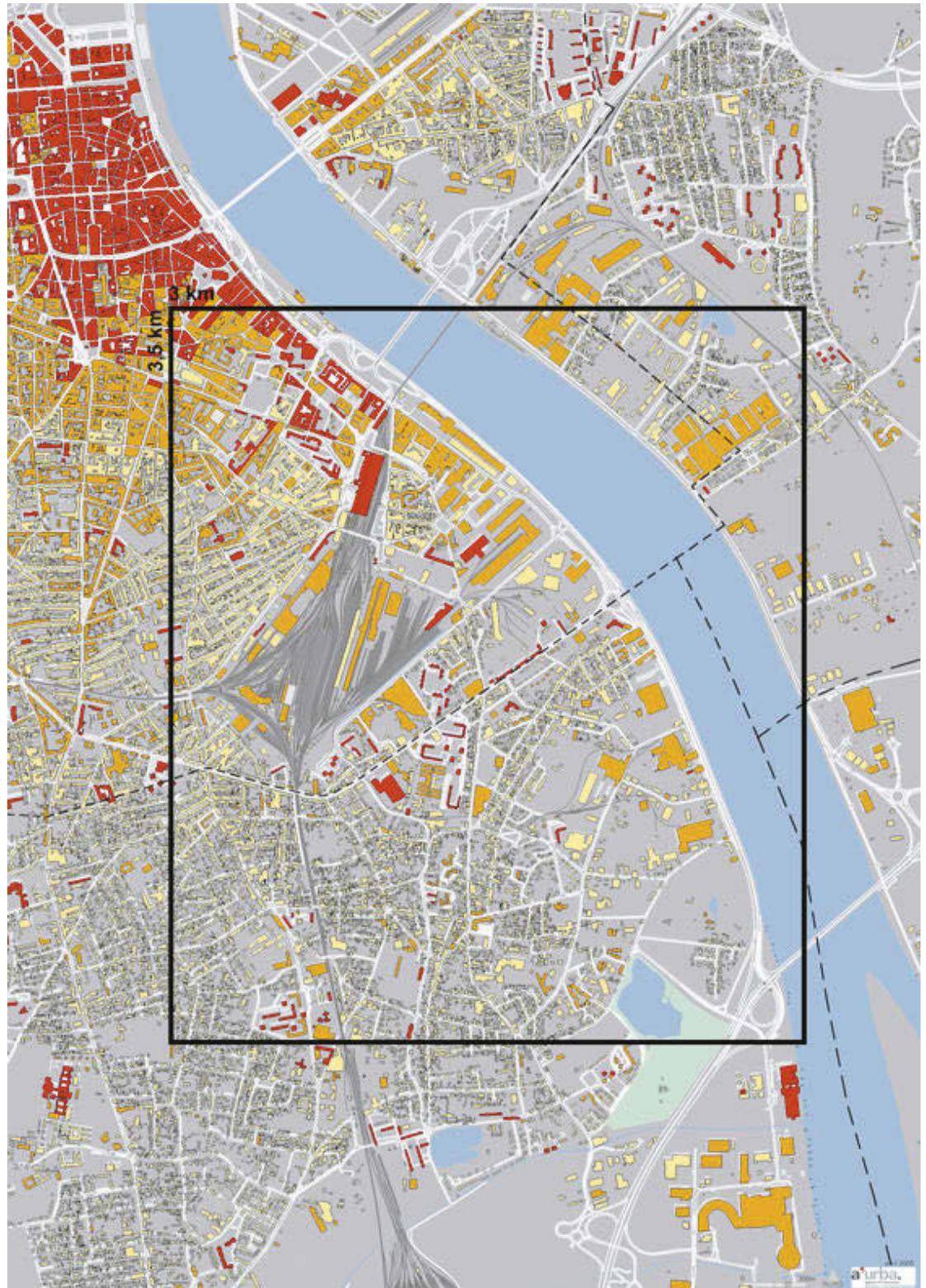
1.2.3 | Des quartiers contrastés

Une des grandes caractéristiques de ce territoire repose sur la diversité de ces formes bâties, se répartissant par quartiers.

- Au Nord :
 - une forte densité bâtie ;
 - un ordonnancement des façades ;
 - des îlots réguliers ;
 - une dominante de pleins.
- Au Sud :
 - une faible densité bâtie ;
 - des tissus hétérogènes ;
 - des hauteurs peu élevées du bâti ;
 - de nombreux vides.



Une diversité de typologie bâtie



1 | Saint-Jean Belcier Bègles un territoire de projet à fortes potentialités

Cette répartition singulière dans le paysage urbain de ce site entre en résonance avec les particularités sociodémographiques des quartiers.

Ainsi, **le quartier Saint-Jean** s'avère être le secteur le plus jeune et le plus diplômé du territoire concerné, concentrant la majeure partie des étudiants et cadres. Il dispose d'une offre de logements plus diversifiée dans un tissu d'échoppes traditionnelles et de logements collectifs en cours de réhabilitation.

Le **quartier Belcier**, plus populaire, affiche une prédominance de l'offre locative privée, dans un tissu d'échoppe dégradé.

Le **quartier Carles-Vernet**, quant à lui, concentre une population vieillissante, dans un parc de logements HLM de tailles moyennes pour un profil familial plus affirmé.

Enfin, **le quartier Bègles Nord-Est** affirme un profil familial avec des logements de grandes tailles et le plus fort taux de propriétaires occupants dans un tissu diversifié d'échoppes, de maisons individuelles et de résidences collectives.

Quartier Saint-Jean



Quartier Belcier



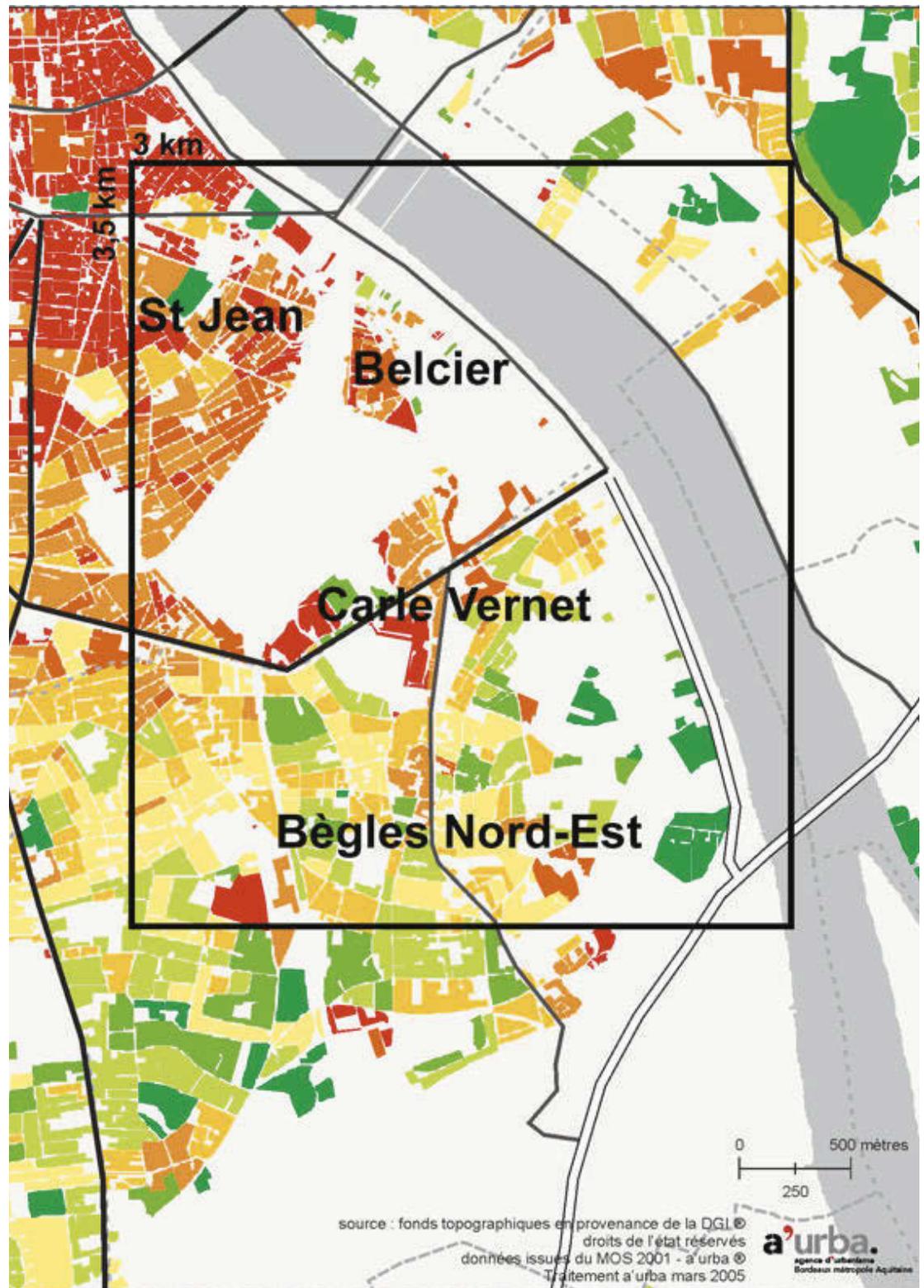
Quartier Carles-Vernet



Quartier Bègles nord-est



Des quartiers caractéristiques



1.2.4 | Des réflexions et actions engagées à ce jour

Au regard des grandes caractéristiques du territoire et malgré un contexte géopolitique complexe, de nombreuses études ont été menées au cours des vingt dernières années. Certaines d'entre elles se sont déjà concrétisées.

• La démarche du projet urbain de la ville de Bordeaux – 1996

Identifié parmi les grands territoires de reconquête urbaine, le secteur de Belcier fait partie des trois sites prioritaires majeurs localisés le long du fleuve, pivots de la stratégie de reconquête du centre d'agglomération.

• Le schéma Codra-Bouzou-Fagart – 1997

La construction d'un schéma d'orientations des quartiers du territoire de Saint-Jean Belcier Bègles a permis de faire partager des objectifs entre les communes concernées. Ainsi, une partie de ces objectifs ont abouti à des décisions actées, telles que :

- le bouclage d'accès à la gare et aux parcs de stationnement ;
- la réorganisation de la gare dans ses emprises actuelles ;
- l'extension du tramway en 2^e phase vers Bègles (Yves Farge) ;
- le rôle structurant du corridor de tramway ;
- le maintien de la vocation résidentielle du quartier Belcier ;
- le raccordement aux boulevards prolongeant la rue d'Armagnac.

D'autres orientations n'ont pas permis d'obtenir des décisions arbitrées et restent à préciser :

- l'évolution des tissus quai de Paludate ;
- le développement du pôle agro-alimentaire en façade du quai de Brienne jusqu'au boulevard J.-J. Bosc ;
- la création d'un parc urbain sur les emprises ferroviaires ;
- le développement de l'habitat sur Gattebourse et Bègles nord-est.

• Le pôle gare – 1998/2005

Avec l'arrivée du tramway et dans la perspective de la mise en service de la LGV, un schéma d'orientation d'aménagement de la gare a été élaboré par l'a'urba, précisant les orientations programmatiques pour le réaménagement du parvis de la gare, des espaces publics et d'accueil attenants, à savoir :

- le désenclavement de la gare ;
- l'aménagement du parvis ;
- le développement du pôle d'échange ;
- la suppression du bouchon ferroviaire.

Ces orientations ont vu leur concrétisation dans l'élaboration du programme de concours et le choix du projet d'aménagement.

Le schéma Codra-Bouzou-Fagart 1997

- desserte de la gare 
- tramway 
- parc urbain 
- secteur de restructuration viaire 
- secteur de restructuration urbaine 
- secteurs d'habitat 
- activités agro-alimentaire 
- extension agro-alimentaire 
- autres activités 

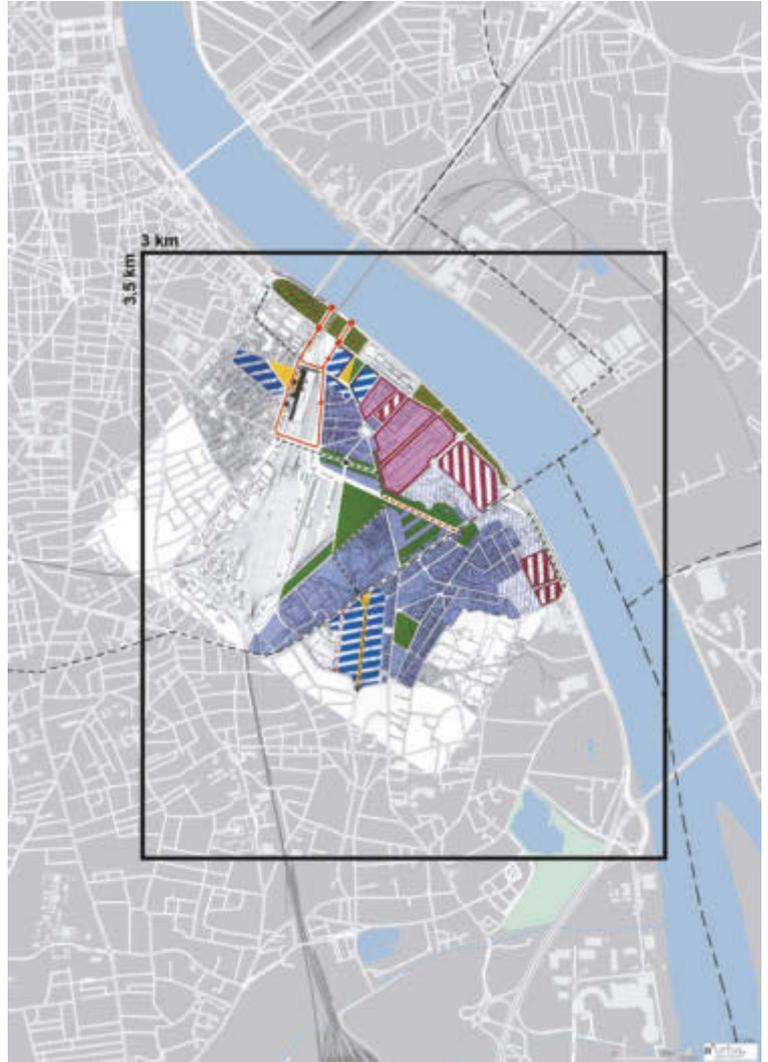
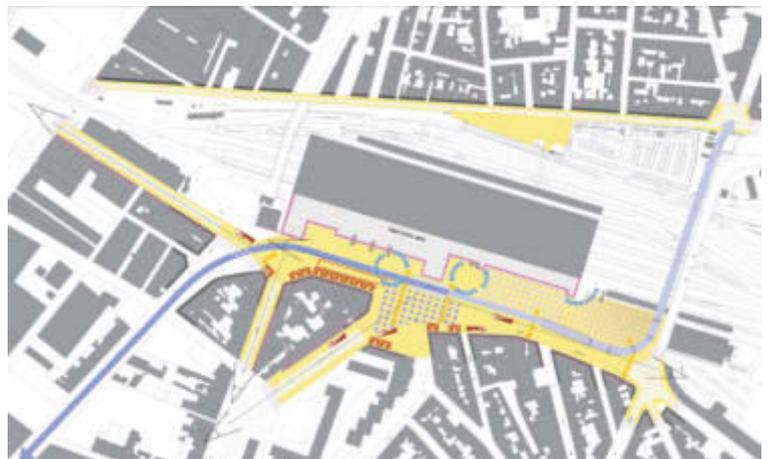


Schéma d'orientation d'aménagement de la gare 2003 - 2005

-  Zone de plan en change et zones de voirie
-  Maintenir les perspectives sur la gare et la composition urbaine des perspectives
-  Mettre en œuvre la complémentarité de la gare urbaine et pédestre et améliorer la qualité de vie
-  Maintenir le patrimoine architectural, mettre en valeur les éléments remarquables, préserver une zone en centre historique
-  Créer des points de vue et améliorer la visibilité et la complémentarité des perspectives urbaines
-  Créer des zones d'activités polyvalentes urbaines, zones d'activités urbaines, zones d'activités urbaines, zones d'activités urbaines, zones d'activités urbaines
-  Mettre en œuvre les équipements urbains et les équipements urbains
-  Faciliter et améliorer les échanges pédestres entre les zones
-  Faciliter et améliorer les échanges urbains, assurer le confort et assurer la qualité des services



1 | Saint-Jean Belcier Bègles un territoire de projet à fortes potentialités

• Le quartier Belcier

En synthétisant les orientations issues des réflexions menées sur ce quartier, plusieurs actions phare ont été validées :

- l'extension du tramway ;
- l'évolution du MIN ;
- l'aménagement de l'îlot Armagnac ;
- la création du jardin ;
- le prolongement de la rue d'Armagnac ;
- le futur pont J.-J. Bosc et le bouclage des boulevards rive droite.

A l'appui des diverses études sur l'accessibilité du territoire et de la Communauté urbaine à une échelle plus large, le principe de bouclage de la rive droite avec la création des deux franchissements complémentaires que sont le pont Bacalan-Bastide et le pont J.-J. Bosc a été validé à diverses reprises.

• Les opérations de renouvellement urbain

Dans le cadre du dispositif ANRU, les opérations de renouvellement urbain ont été validées et leur concrétisation déjà engagée sur :

- l'îlot Saint-Jean ;
- le secteur Yves Farge.

• Les périmètres de projet

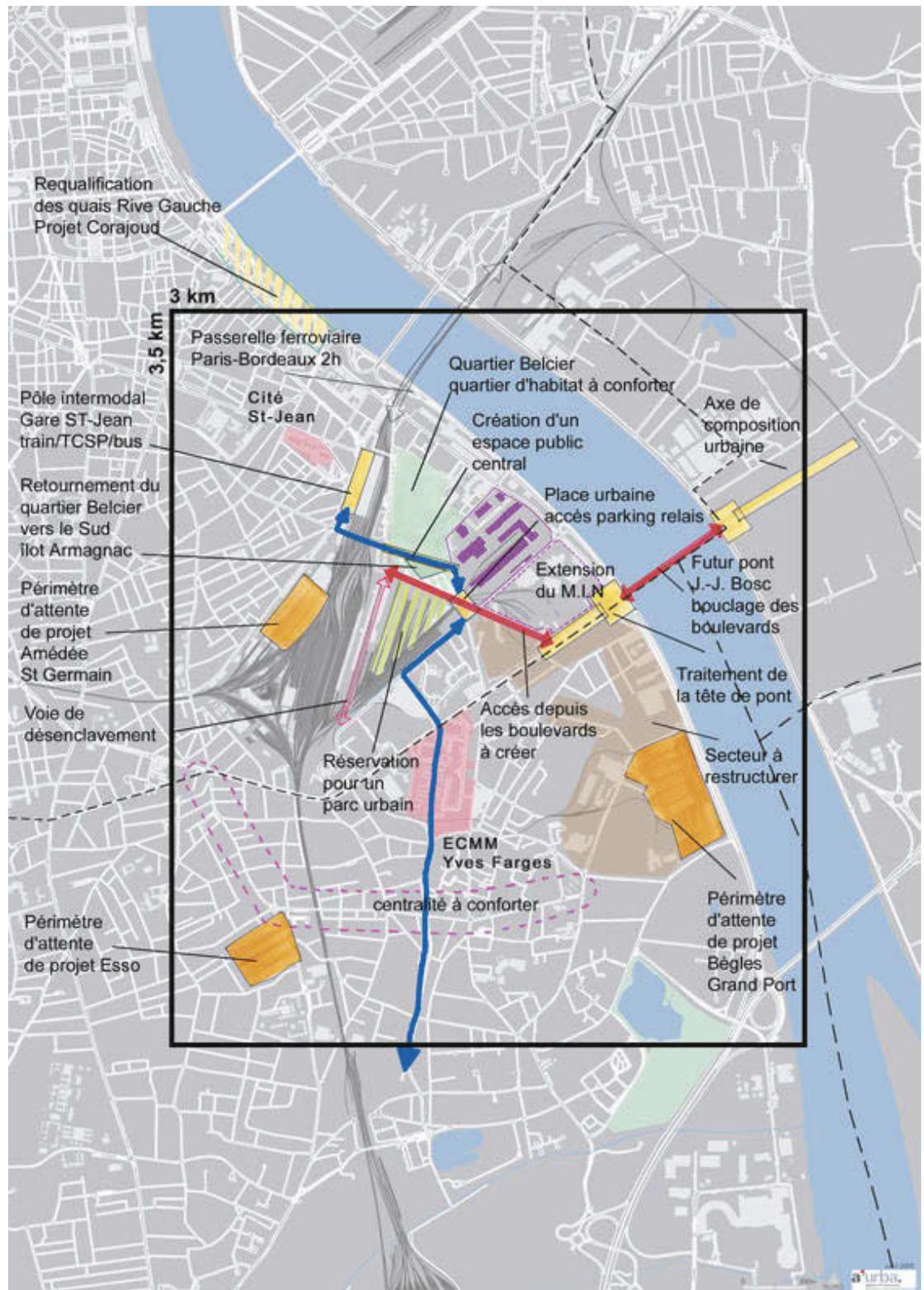
Compte tenu de la malléabilité de certains grands emprises contiguës, des périmètres de projet ont été définis :

- Amédée Saint-Germain ;
- Grand Port ;
- Esso.

• Le renforcement de la centralité autour des rues Gambetta et Calixte Camelle à Bègles

Les études sectorielles Bègles nord-est (2004) réalisées par l'a'urba ont permis d'identifier les principales pathologies urbaines et les premiers objectifs à poursuivre sur ce secteur. Les orientations d'aménagement inscrites dans le PLU.

Des réflexions et actions engagées à ce jour



1 | Saint-Jean Belcier Bègles un territoire de projet à fortes potentialités

Pour rappel, les grandes options d'aménagement retenues comportent les éléments suivants :

• **pour le secteur Saint-Jean Belcier**, la difficulté est de répondre à la fois aux ambitions d'un secteur stratégique pour l'agglomération, tout en portant une attention particulière aux préoccupations à l'échelle du quartier. En réponse aux enjeux métropolitains :

- adapter la gare au développement du flux de voyageurs et réserver la possibilité pour une extension à long terme ;
- améliorer les liaisons de la gare vers les quais et les quartiers ;
- anticiper sur l'accueil d'un centre directionnel régional aux abords du pôle intermodal ;
- conforter les activités du MIN pendant la durée du PLU.

concernant la mise en valeur du quartier :

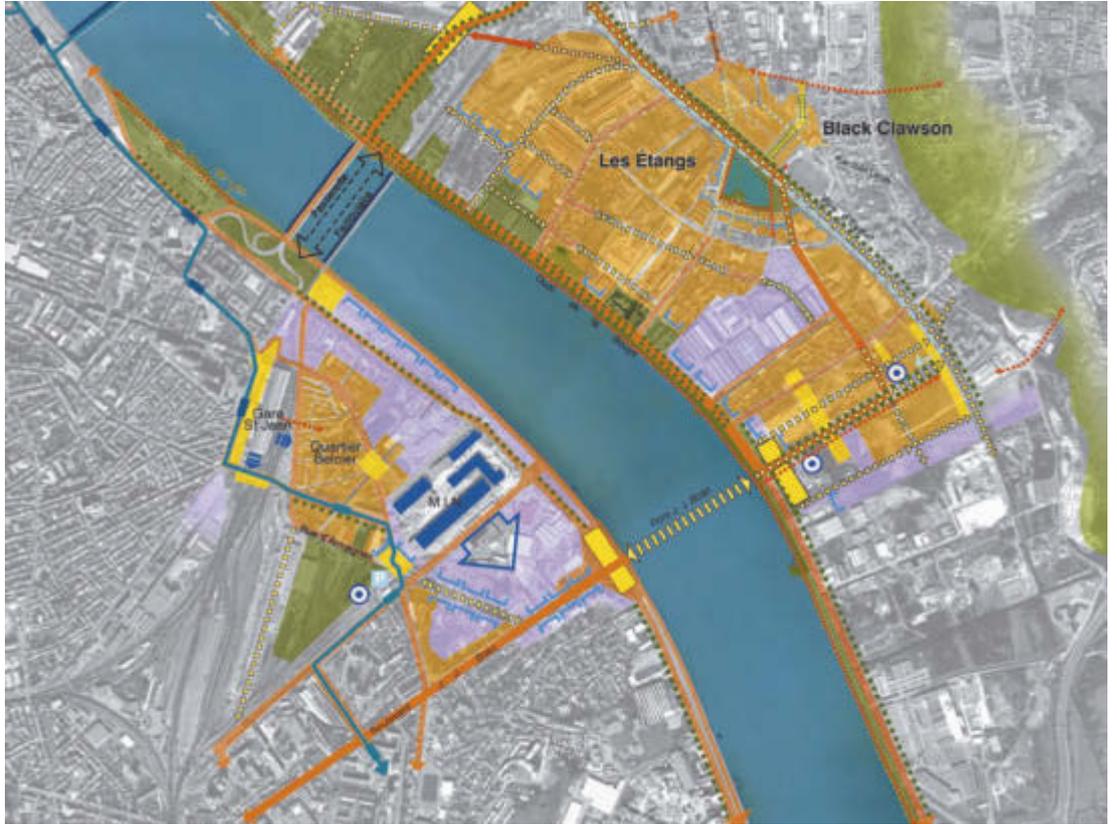
- consolider les quartiers d'habitat ;
- assurer l'interface entre les activités nuisantes et les îlots résidentiels contigus ;
- requalifier les espaces publics et programmer les équipements de proximité ;
- réaliser un grand parc au sud du quartier, sur l'une des grandes emprises évolutives.

• **pour le secteur du quai de la Souys :**

- réaliser un réseau d'espaces publics, tendre vers une mixité d'occupation, privilégier les activités à fort taux d'emplois ;
- étendre le parc des berges et requalifier l'avenue des quais.



Orientation d'aménagement inscrite dans le PLU : Bordeaux - St-Jean Belcier -Quai de la Souys - Floirac / Bègles - Yves Farges



1.3 | Les questions posées à l'échelle de l'agglomération

1.3.1 | Une nouvelle dimension pour la gare en 2015

La mise en service de la LGV constitue un véritable levier de renforcement du pôle intermodal de dimension européenne, régionale, locale, avec :

- **50 % de clientèle supplémentaire à terme grâce à :**

- la LGV Bordeaux - Paris à 2h en 2015
- la LGV Bordeaux - Toulouse à 1h en 2018
- un nouvel ouvrage ferroviaire de franchissement du fleuve

- **Le tramway et la poursuite du réseau**, créant une liaison directe au centre ville de Bordeaux et une accessibilité nouvelle à la gare depuis les boulevards et Bègles.

- **Un parvis réaménagé** générant un espace public de grande qualité et optimisant l'intermodalité du pôle.

Compte tenu de l'ambition affichée pour le développement de la gare, il est logique de s'interroger sur les défaillances encore existantes, afin de restructurer un véritable quartier de gare reposant sur :

- un besoin de nouveaux services et d'un renforcement commercial
- une valorisation patrimoniale de la gare
- une amélioration pour les espaces d'accueil dans la gare

1.3.2 | Le rapport au fleuve

Marqué par l'histoire et la géographie du territoire, pensé avec et pour le fleuve, la reconstruction de la ville autour de la Garonne s'impose de fait.

A l'instar des autres grandes métropoles (telles que Lyon ou Gênes), l'agglomération bordelaise a su engager une stratégie audacieuse de reconquête de ses espaces portuaires et fluviaux délaissés au cours des dernières décennies. Dès lors, le fleuve a retrouvé son rôle identitaire, accompagnant le projet de recentrage de la ville. Ainsi le projet d'aménagement des quais rive gauche jusqu'au pont Saint-Jean offre :

- un espace public de qualité en bordure de Garonne ;
- un aménagement paysager dédié aux loisirs.

Cette dialectique doit se poursuivre dans la mise en valeur des berges et des quais déjà amorcée dans les orientations du plan Garonne. Reste à imaginer un projet en amont du pont Saint-Jean.

Une nouvelle dimension pour la gare



Le projet d'aménagement des quais rive gauche



1.3.3 | Le franchissement de la Garonne

Bien que la Garonne représente un élément fédérateur du grand paysage bordelais, son franchissement reste un obstacle au développement et à la synergie entre les deux rives. Ainsi, le projet de franchissement au Sud de la gare par le pont J.-J. Bosc permettra :

- **une mise en relation avec la rive droite, et notamment le bas Floirac (ZAC des quais, équipements d'agglomération, GPV, ...)** ;
- **un nouvel accès vers la gare** ;
- **le désenclavement du MIN et des quais de Bègles.**

En outre la réalisation du pont Bacalan-Bastide plus au nord complètera le dispositif de bouclage des boulevards, optimisant les chances de structurer le sud de l'agglomération

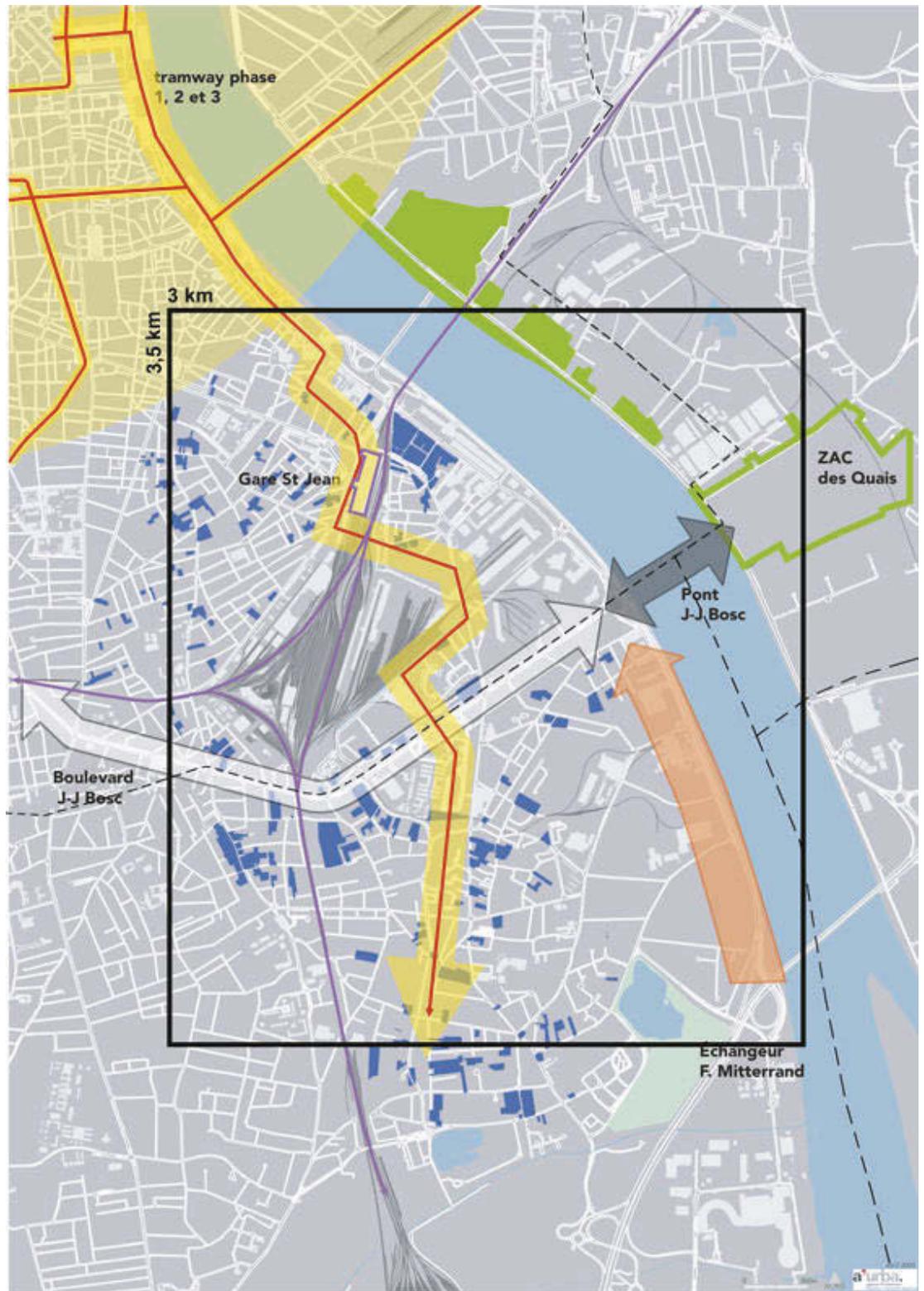
1.3.4 | L'extension du centre d'agglomération

Au-delà du manque de liaison entre les deux rives, un problème de connexion du territoire avec le centre de l'agglomération se fait sentir. Le projet d'extension du centre d'agglomération jusqu'à la ceinture des boulevards se concrétise par :

- le tramway, avec une nouvelle accessibilité sur l'axe Quinconces / Saint-Jean / Belcier / Bègles centre ;
- la restructuration des quartiers Sud de la gare : Saint-Jean / Belcier, Carles- Vernet / Marcel Sembat, Bègles centre.

Cette extension du centre pourrait également matérialiser à terme la porte sud de l'agglomération, avec une accessibilité directe au centre de Bordeaux par la rocade (60 % des flux d'accès à Bordeaux empruntent les voies sur berges Sud). Une entrée de ville remarquable pour l'agglomération reste à créer et un nouveau quartier à définir « Garonne rive gauche ».

L'entrée sud de l'agglomération



■ parcelle pouvant faire l'objet d'opération de renouvellement urbain

1 | Saint-Jean Belcier Bègles un territoire de projet à fortes potentialités

1.3.6 | Des investissements publics structurants

Pour exploiter au plus vite ces leviers d'évolution, de nombreux projets publics sont d'ors et déjà engagés sur ce territoire aux fortes potentialités :

- le tramway 1e et 2e phase (2007) ;
- le réaménagement du parvis de la gare Saint-Jean (2007) ;
- le viaduc ferroviaire (2008) ;
- le développement du MIN ;
- les opérations ANRU (cité Saint-Jean 2007) et ORU (Yves Farge 2008) ;
- la ZAC des quais de Floirac ;
- la ZAC multisites Bègles Mairie.

Mais des investissements essentiels restent à mener, comme le projet du pont Jean-Jacques Bosc ?

Projet lauréat du concours du réaménagement du parvis de la gare St-Jean

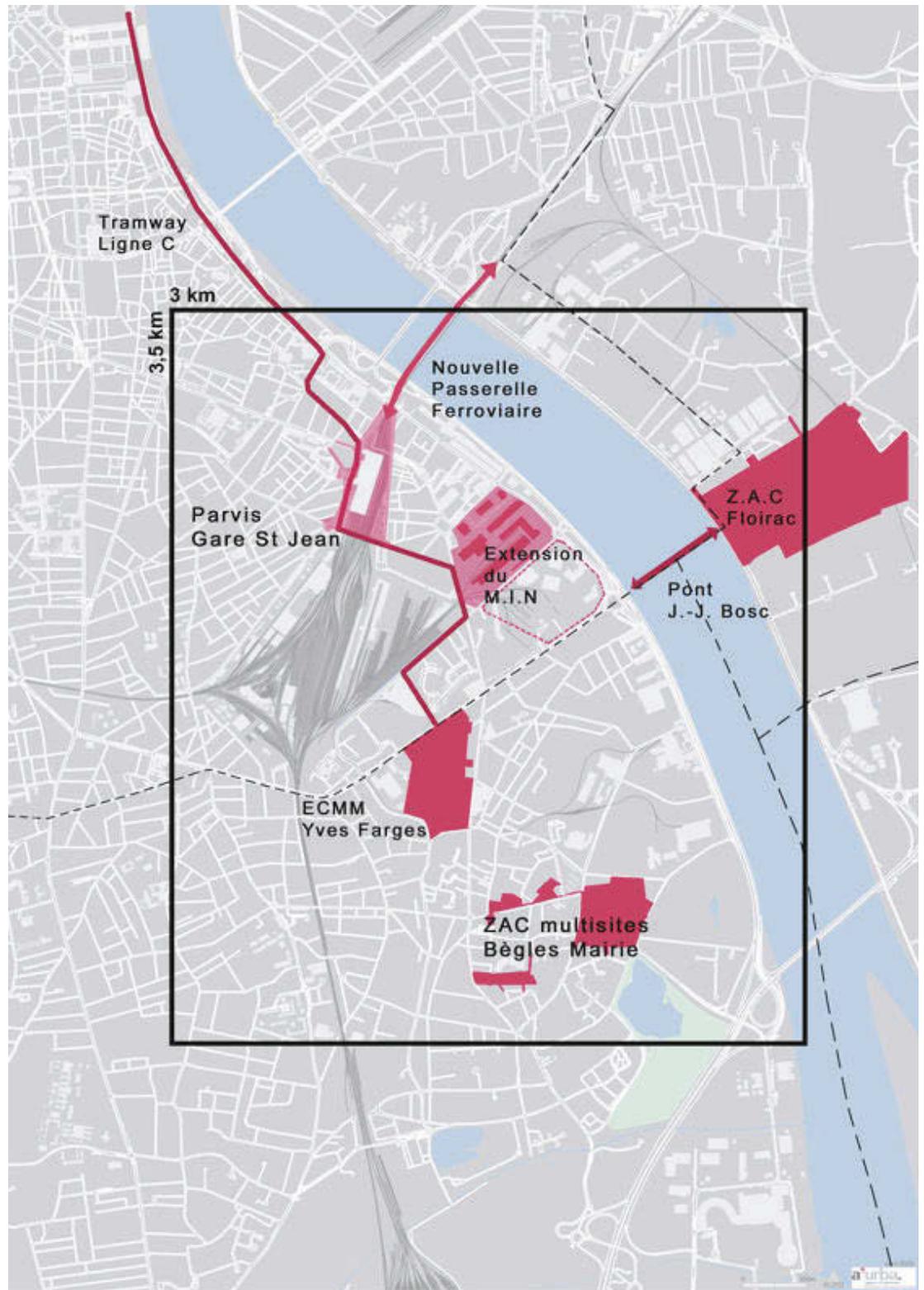


ZAC des quais de Floirac

ZAC multisites Bègles mairie



Des investissements publics structurants





2 | Saint-Jean Belcier Bègles
Le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

2 | Saint-Jean Belcier Bègles le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

2.1 | Un foncier très convoité

Considérant les nombreux atouts du territoire et la force de leur mobilisation, une complexité de gestion dans le temps de nombreux projets immobiliers (40 ha) émergent :

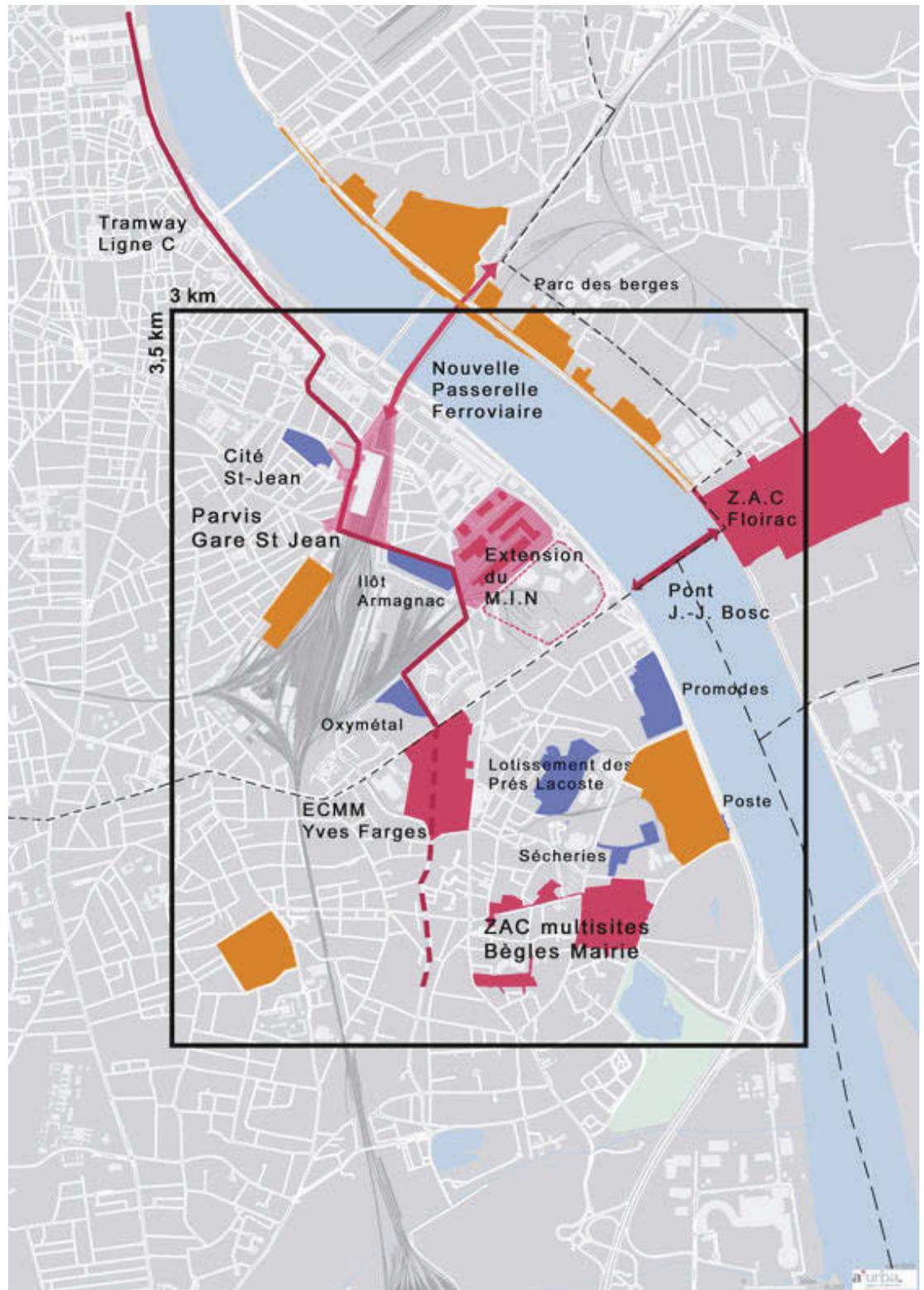
- une opération de renouvellement urbain sur l'îlot Saint-Jean (350 logements) ;
- la réalisation de logements privés Oxymétal (400 logements) ;
- un lotissement tertiaire sur Promodès ;
- l'aménagement de l'îlot Armagnac ;
- la création du lotissement « Prés Lacoste » à Bègles.

Ces nombreuses opérations génèrent de fait de nouveaux besoins en équipements et services, déplacements, qui ne sont pour le moment pas pris en compte dans une programmation globale sur le territoire. De plus, ces projets au coup par coup ne répondent pas forcément aux enjeux communautaires et locaux concernant le logement ou le développement économique.

Aussi la force de mutation rapide du secteur constitue une difficulté de développement du territoire à rattraper, voir anticiper pour les futurs projets.



Un foncier très convoité



- Investissements publics structurants
- Opérations en cours
- Sites de projet

2 | Saint-Jean Belcier Bègles

le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

2.2 | Un territoire déséquilibré et fragmenté

A l'image des secteurs de faubourgs, le territoire présente des typologies bâties diversifiées :

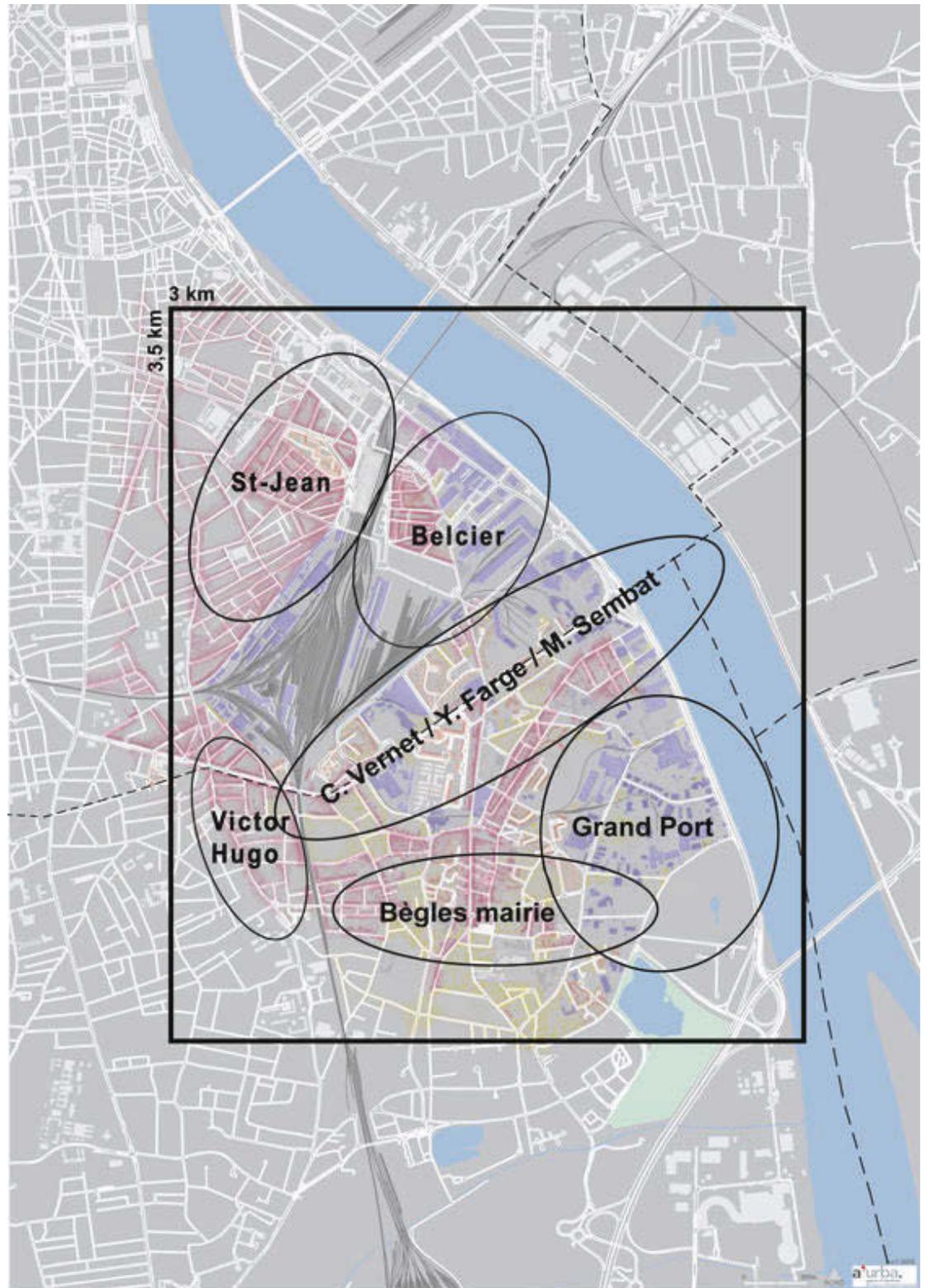
- les tissus d'échoppes et d'habitat traditionnel ;
- les tissus spontanés pavillonnaires ;
- les ensembles collectifs ;
- les chais reconvertis ;
- les bâtiments d'activités économiques.

L'analyse typomorphologique révèle donc des quartiers hétérogènes mal reliés entre eux, avec : - Saint-Jean : un quartier disparate ;

- Belcier : un tissu d'échoppes enclavé entre le faisceau ferré, le pôle de nuit et le MIN ;
- le long des boulevards : une grande diversité de formes bâties peu structurantes ;
- Bègles centre : un tissu d'habitat individuel disparate, relativement bas et hétérogène ;
- Bègles Grand Port Sécherie : des isolats d'habitat disséminés au milieu de vastes zones économiques dilatées.



Un territoire déséquilibré



2 | Saint-Jean Belcier Bègles le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

La fragmentation du territoire est également perceptible par la présence de ruptures brutales, telles que :

- deux grandes coupures physiques : le faisceau ferroviaire et la Garonne ;
- de vastes emprises foncières ;
- des infrastructures autoroutières le long des quais ;
- des coupures physiques ;
- des ruptures d'échelle du bâti ;
- des enclaves résidentielles.

De ce fait, le territoire est constitué essentiellement d'enclaves :

- le quartier Belcier encerclé par le faisceau ferré, le pôle nuit et le MIN ;
- le quartier Vernet/Farge/Sembat entouré de grandes emprises économiques ;
- les rives de Garonne stérilisées par la présence d'un double système de circulation (local et transit) sur les quais et l'emprise de la tête de pont Saint-Jean.



Un territoire fragmenté



-  enclaves urbaines
-  grandes emprises foncières
-  coupures et/ou ruptures de niveau

2 | Saint-Jean Belcier Bègles

le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

2.3 | Un paysage fluvial d'entrée de ville dévalorisé

Le paysage urbain du territoire est fortement marqué par la relation ville/fleuve, à partir de 4 séquences majeures :

- 1 – une vue panoramique depuis le pont François Mitterrand en arrivant de Paris - les quais de Bègles, en premier plan, offrent une image peu structurée sans lien au fleuve ;
- 2 – la séquence de sortie de la rocade sur les quais en direction de Bordeaux centre - prédominance d'un paysage péri-urbain, aucun signal n'indique la présence de la ville ;
- 3 – la séquence d'entrée dans la ville sur les quais, au niveau des boulevards - le paysage péri-urbain a fait place à un paysage périphérique et de friches situés en premier plan ;
- 4 – une vue d'ensemble du «Port de la Lune» au niveau de la place des Quinconces - d'un seul regard on embrasse la façade bâtie qui constitue un front de fleuve unique.



Un paysage fluvial d'entrée de ville dévalorisé



2 | Saint-Jean Belcier Bègles

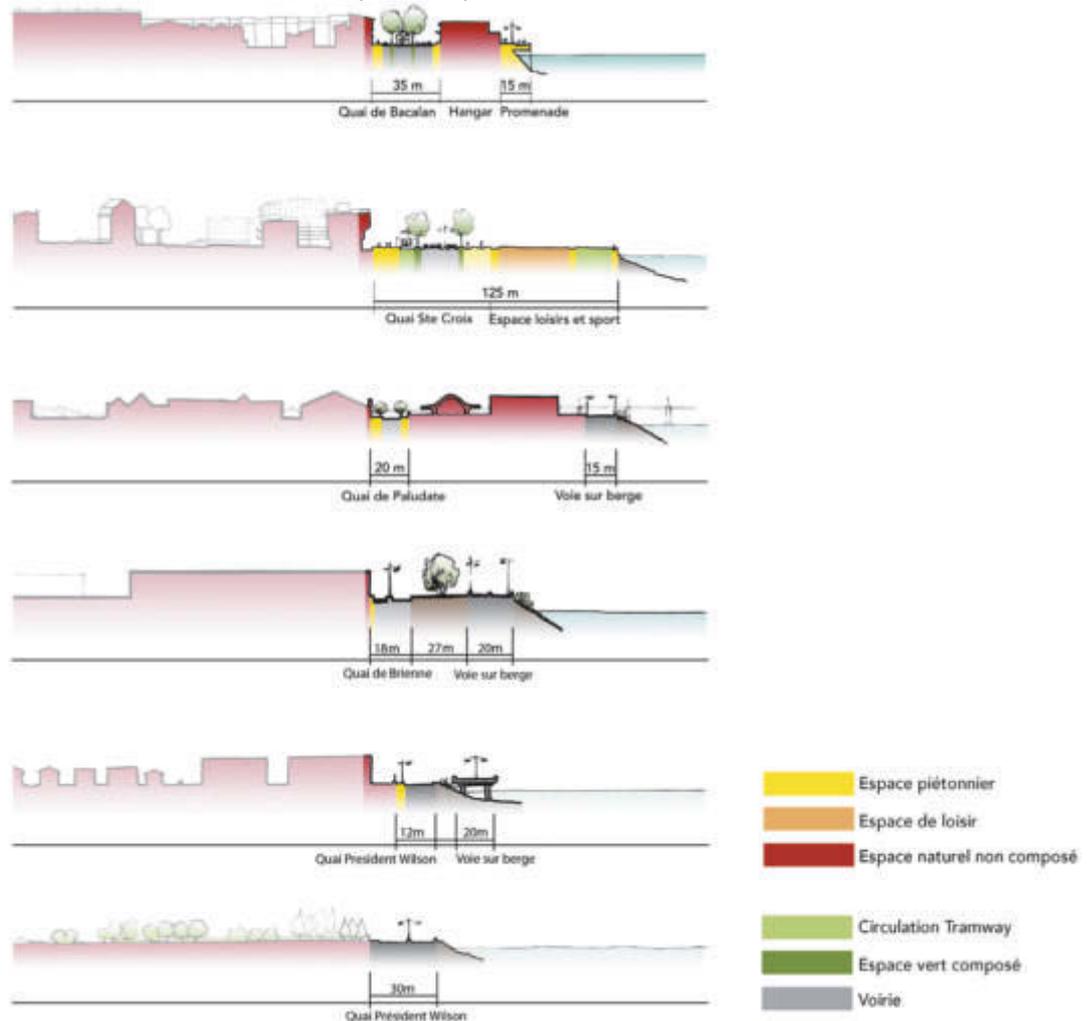
le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

2.4 | Un rapport au fleuve contraint

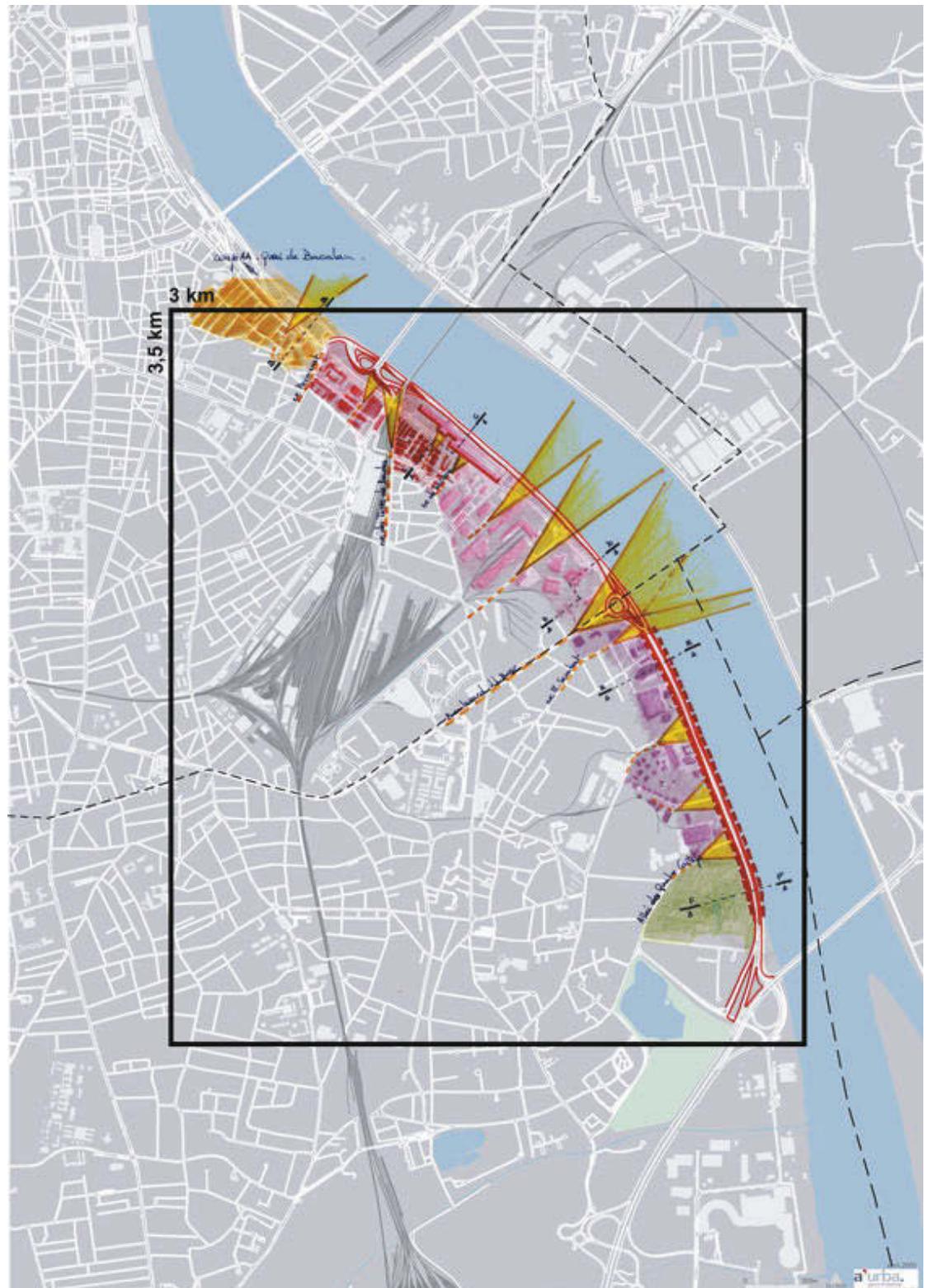
Le rapport au fleuve est donc contraint par :

- les berges, espace stérilisé par les infrastructures routières ;
- des quartiers déconnectés du fleuve ;
- un paysage des quais fragmenté (séquences distinctes) ;
- une façade bâtie le long des quais marquée par la vacance et la dégradation du patrimoine bâti ;
- une image routière et un paysage de friches urbaines marquant l'entrée vers le centre d'agglomération.

Ainsi, en amont du pont de Pierre, les effets conjugués de la désaffectation progressive des espaces fluviaux réservés aux activités économiques et l'occupation des berges par les infrastructures routières et les activités peu valorisantes ou en déclin, ont encouragé une tendance à l'introversion des quartiers proches.



Un rapport au fleuve contraint



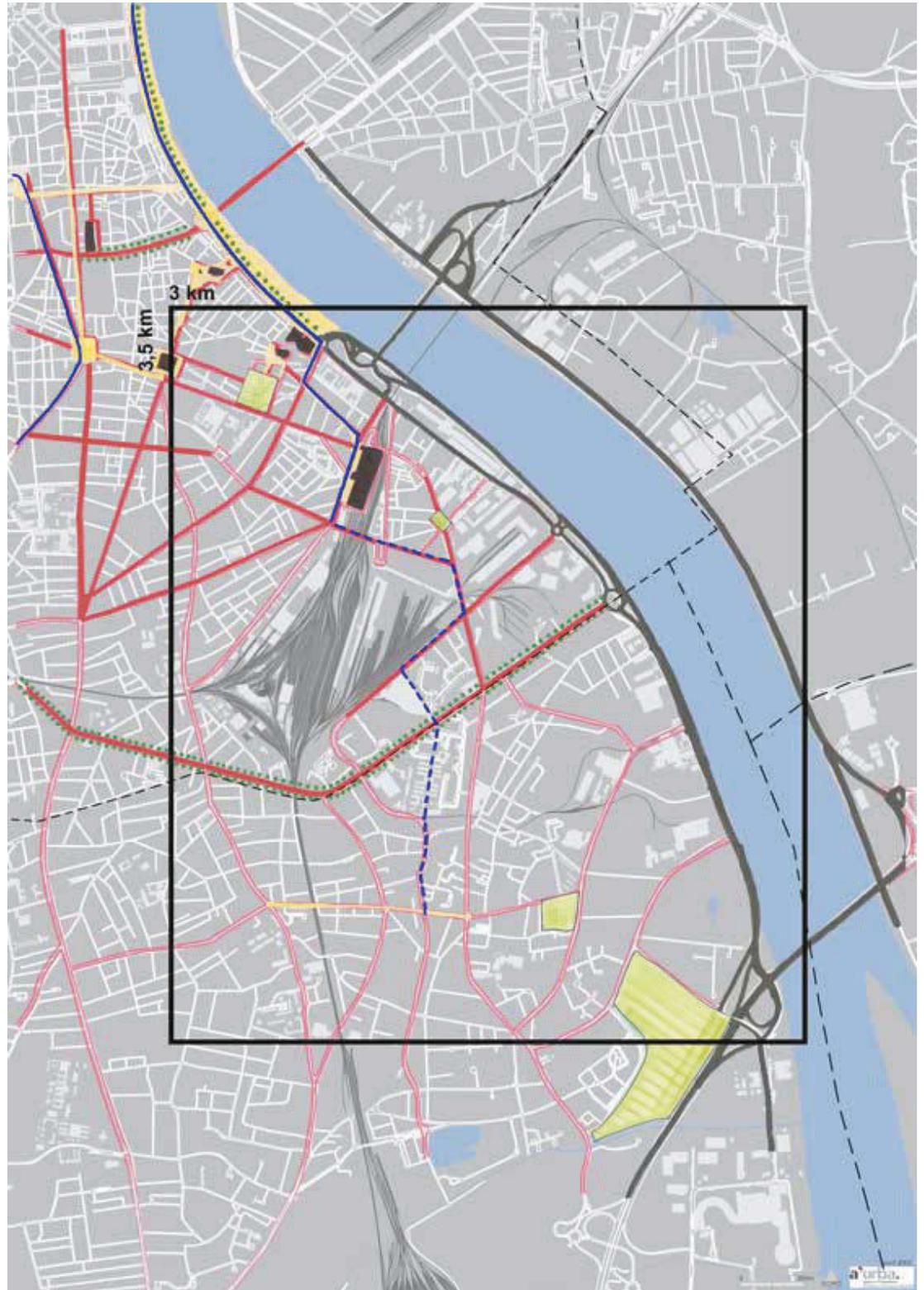
- | | | |
|--|---|--|
|  Séquence Quartier Saint Michel |  Coupure physique |  Les perspectives offrant une vue sur les quais |
|  Séquence Tête de port Saint Jean |  Coupure visuelle |  Repères coupes Garonne |
|  Séquence Poludate |  Infrastructure en trémie | |
|  Séquence M.I.N. |  Infrastructure sur pilotis | |
|  Séquence Economique-Bègles |  Les liaisons avies sur la Garonne | |

2 | Saint-Jean Belcier Bègles le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

2.5 | Une discontinuité dans les grands tracés

Le déséquilibre du territoire se traduit également dans la composition des tracés urbains de la ville centre qui sont interrompus ou se délitent au-delà des boulevards. Ainsi, un manque de lisibilité des continuités urbaines dans le tissu de faubourgs marque la rupture avec la ville centre qui s'étend jusqu'à la gare.

Une discontinuité dans les grands tracés



- continuït s bati s en façade sur rue
- continuït s des grands tracés
- espace public de centralité
- — — tramway première et deuxième phase
- ● ● ● arbres d'alignement
- espace vert

2 | Saint-Jean Belcier Bègles le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

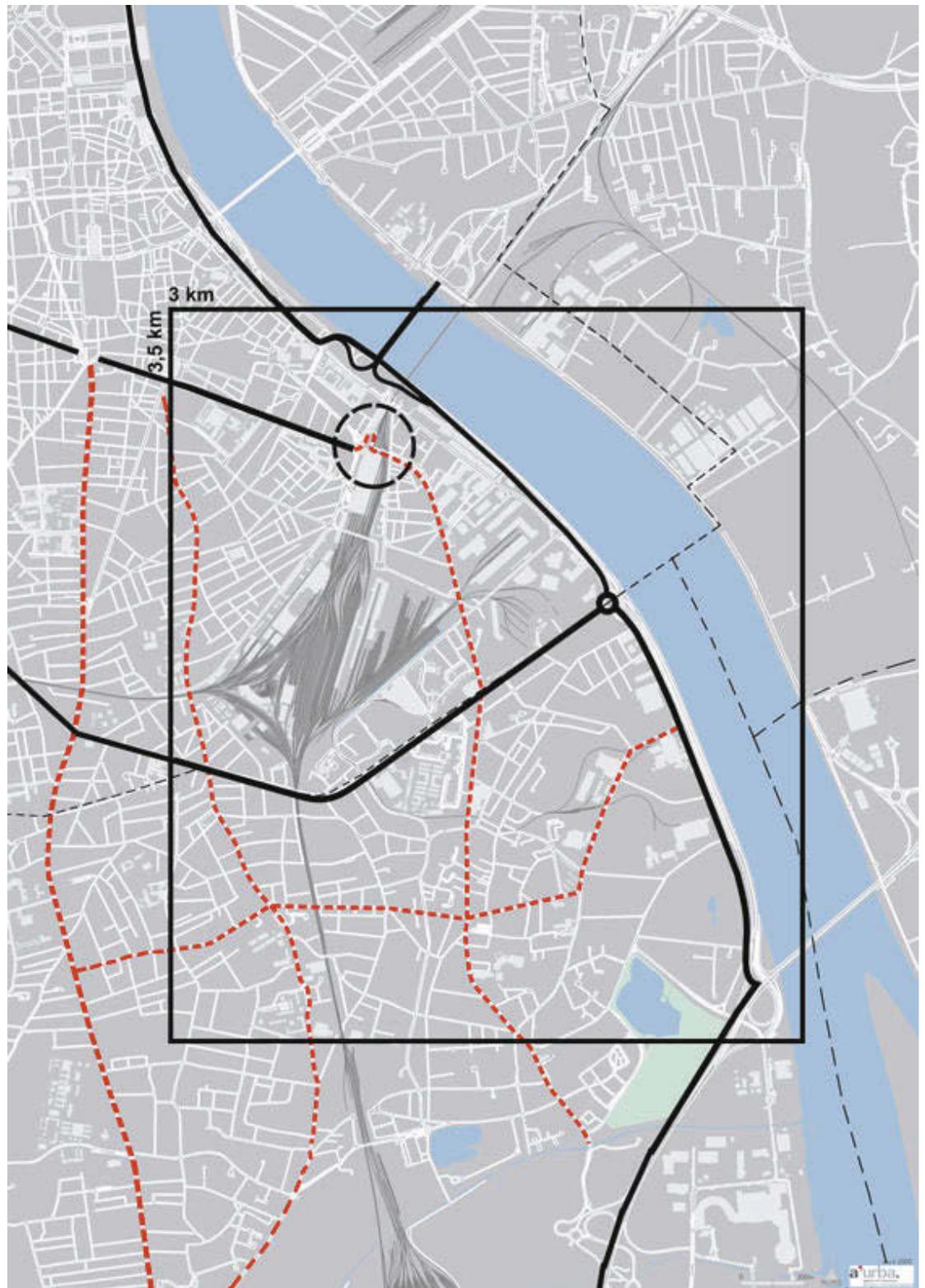
2.6 | Une accessibilité défaillante

Cette discontinuité dans les grands tracés se traduit par une trame viaire déficiente, avec :

- des voies congestionnées à l'horizon 2008 : les ponts Saint-Jean et du Guit, les boulevards J.-J. Bosc, les cours, les rues Gambetta, Sarget et Domercq, le quai du président Wilson ;
- un maillage viaire interquartiers peu lisible ;
- un accès difficile à la gare due en partie à la quasi suppression de la circulation automobile sur les rues Peyronnet et de Tauzia.

Ces difficultés sont d'autant plus alarmantes que le quartier de gare doit prendre un nouvel essor très rapidement, et que sa future évolution dépend étroitement de la facilité d'y accéder.

Une accessibilité déficiente



a'urba.
agence d'urbanisme
Département métropolitain Agglomération

— La ceinture des cours et des boulevards

- - - Les voies urbaines importantes peu lisibles (discontinuités d'aménagement et de capacité)

2 | Saint-Jean Belcier Bègles le diagnostic aujourd'hui : un site pourtant dévalorisé et complexe, faute d'actions cohérentes

2.7 | Une vocation économique hétérogène

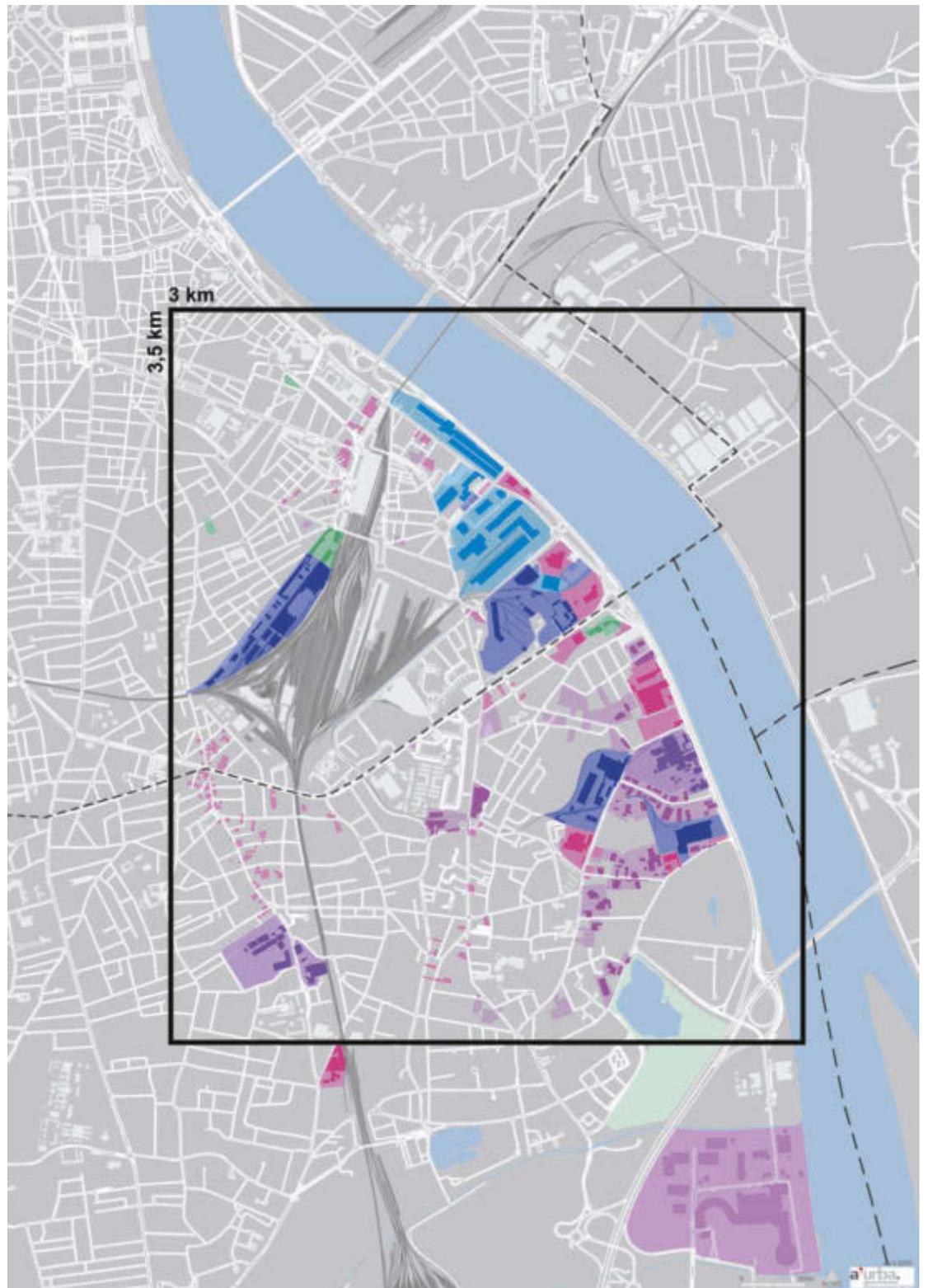
La vocation du secteur économique du territoire de Saint-Jean Belcier Bègles apparaît comme une mosaïque d'activités pour partie en déclin. Cette juxtaposition d'activités économiques au fil des opportunités et des politiques cohabitent sans pour autant se servir, avec :

- une évolution du MIN, entreprise emblématique du secteur dont l'interface avec l'habitat doit être redéfinie ;
- un déclin du pôle de la viande ;
- la zone du grand Port à Bègles, occupée par des friches industrielles en évolution. Les activités traditionnelles disparaissent au profit d'entreprises industrielles plus « légères » ;
- une activité logistique routière en plein essor au détriment du transport ferroviaire ;
- la présence « anecdotique » des activités tertiaires ;
- des services de proximité déficients.

On constate donc un manque de stratégie économique sur ce territoire, avec peu d'activités pouvant assurer une plus-value dans le cadre d'un développement du quartier de gare.



Une vocation économique hétérogène



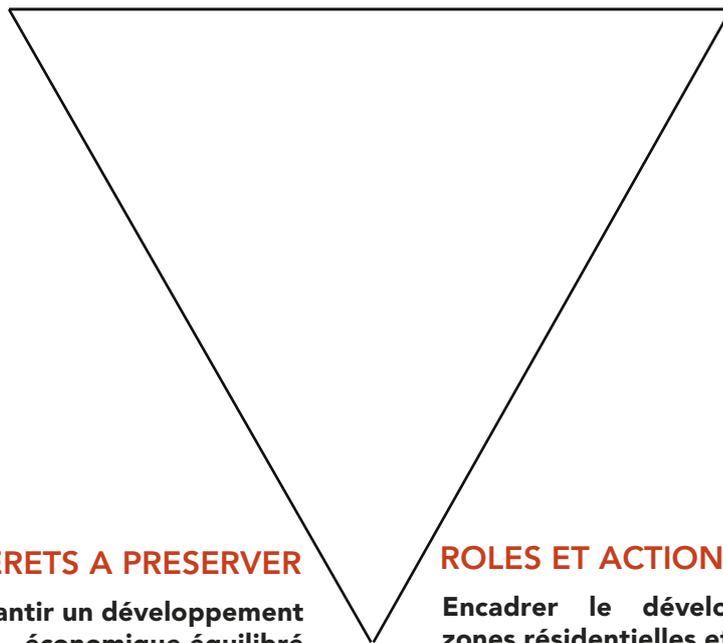
- | | | |
|--|--|--|
|  activités industrielles |  centre commercial des rives d'Arcins |  tertiaire et bureaux |
|  M.I.N et agroalimentaire |  PME artisanat | |
|  logistique et transport |  commerces et services | |

2.8 | Une multiplicité d'acteurs aux intérêts particuliers

Cette complexité de structuration du territoire au fil des temps se retrouvent également dans la multiplicité d'acteurs intervenant dans les décisions intercommunales ou locales, chacun avec ses intérêts particuliers.

Villes de Bordeaux, de Bègles et de Floirac,
CUB, Etat, Région, Département,
MIN, SNCF, RFF, CCIB, PAB
bailleurs sociaux, France Telecom, La Poste

LES ACTEURS



INTERETS A PRESERVER

Garantir un développement
économique équilibré

Favoriser le développement
résidentiel

Valoriser le foncier et assurer la
gestion de certaines infrastructures
ferroviaires et portuaires

Augmenter l'attractivité du pôle
intermodal

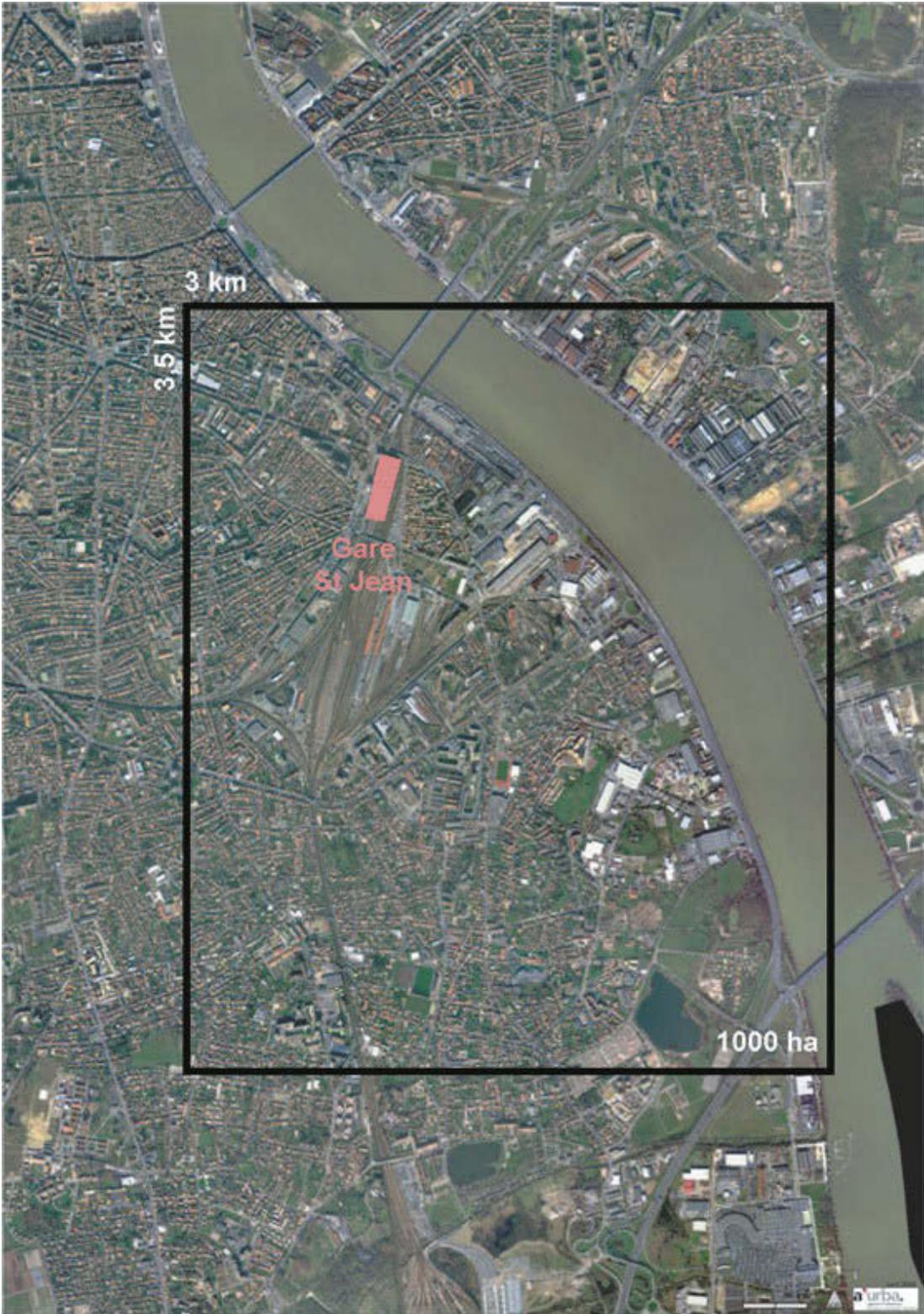
ROLES ET ACTIONS A JOUER

Encadrer le développement des
zones résidentielles et économiques

Réaménager les grandes voies
communautaires et les têtes de pont

Développer le pôle intermodal

Programmer les espaces publics et
les équipements





3 | Les points clefs à résoudre

3 | Les points clefs à résoudre

Au regard des enjeux majeurs multiples sur ce territoire qui bénéficie d'une influence et d'un renouveau induit par les nombreux projets identifiés et ceux à venir, se dessine progressivement l'idée de créer une nouvelle attractivité autour de la gare, consolidatrice d'un futur quartier dont la vocation à long terme reste à affiner, sur des échelles communautaire et communales.

Ainsi des grands choix sont à prendre, afin de définir une stratégie globale de développement de ce territoire.

3.1 | Quelle ambition pour la gare ?

A l'occasion de l'arrivée de la LGV, Paris à 2h dès 2015, Toulouse à 1h en 2018,

- comment inscrire Bordeaux dans les grands projets de gare ?
- comment conforter cette réinscription de Bordeaux dans le réseau ferroviaire européen, national, régional ?
- comment prendre en compte les perspectives d'affectation et de désaffectation des espaces ferroviaires dans le projet global d'aménagement ?

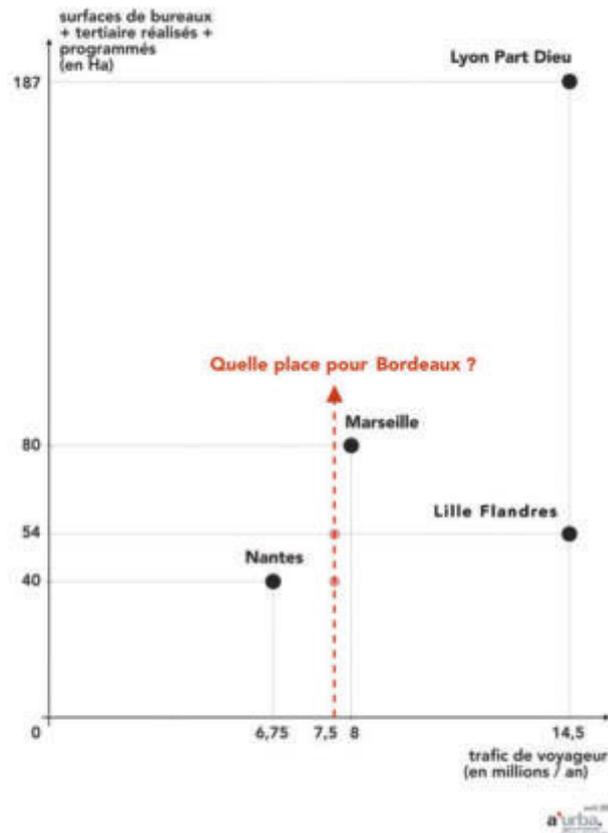
Dans la continuité du développement de la gare, un afflux de voyageurs augmenté de 50 % est prévu. Dans ce cadre,

- comment garantir à long terme ?
 - l'accessibilité par les boulevards, les cours, les quais, la rocade et l'aéroport?
 - l'accessibilité des TCSP, piétons, vélos?
 - une offre de stationnement suffisante ?
 - une intermodalité efficace avec des cars internationaux et interurbains ?
- les boucles de régulation prévues par le programme de réaménagement du pôle Saint-Jean suffiront-elles aux besoins à l'horizon 2015 ?

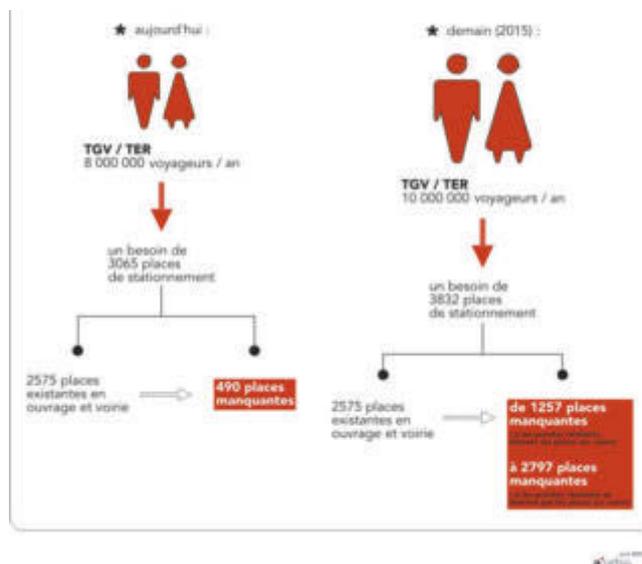
La simple comparaison avec les autres gares françaises montre le niveau d'exigence lié à cet essor.

Quelle ambition pour la gare ?

Repositionner Bordeaux dans les grands projets de gare hexagonaux



Les besoins en stationnement



3 | Les points clefs à résoudre

3.2 | Quel scénario retenir concernant l'avenir économique du MIN et des activités associées ?

Face, d'une part, aux besoins exprimés par les opérateurs des différentes filières du renforcement d'une place de marché incontournable de l'agglomération, et d'autre part, à l'orientation économique en lien avec un quartier de gare, la composition d'un pôle économique avec une vraie cohérence est à penser.

Deux scénarios se profilent à travers l'étude de L. Planty Conseil :

• Scénario 1 : la consolidation

- recentrage autour de la vocation commerciale du MIN
- diversification et regroupement de l'offre
- acquisition foncière en vue d'une extension limitée
- délocalisation du pôle de la viande
- fin de l'accueil de gros opérateurs logistiques

Dans ce scénario se posent les problèmes de gestion des nuisances sur Belcier (trafic de camions, enclavement).

• Scénario 2 : le développement

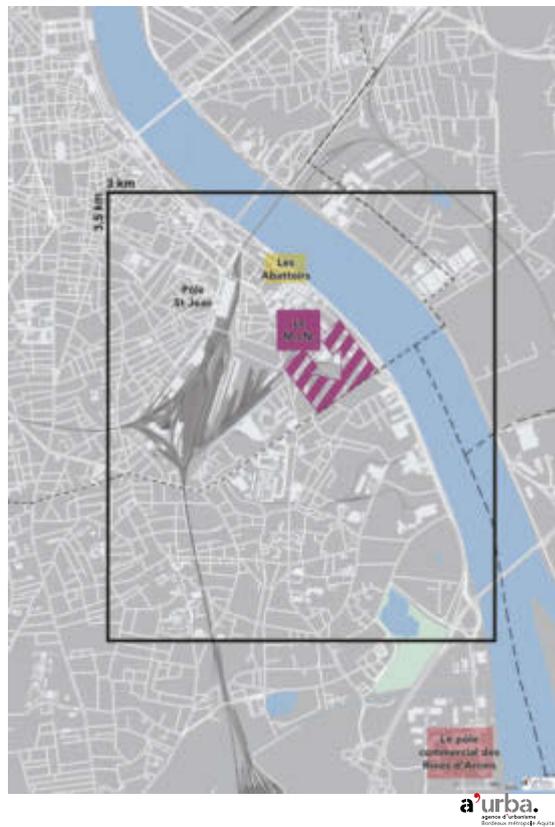
- large mobilisation du foncier pour l'extension du MIN
- création d'une véritable plate-forme logistique
- accueil de nouveaux opérateurs économiques
- constitution d'un pôle produits frais conséquent

De même que précédemment, la gestion des nuisances actuelles et futures sur Belcier, ainsi que la monofonctionnalité de la frange du quai Wilson sur Bègles Nord-Est ne sont pas satisfaisantes, compte tenu des attentes sur le secteur.

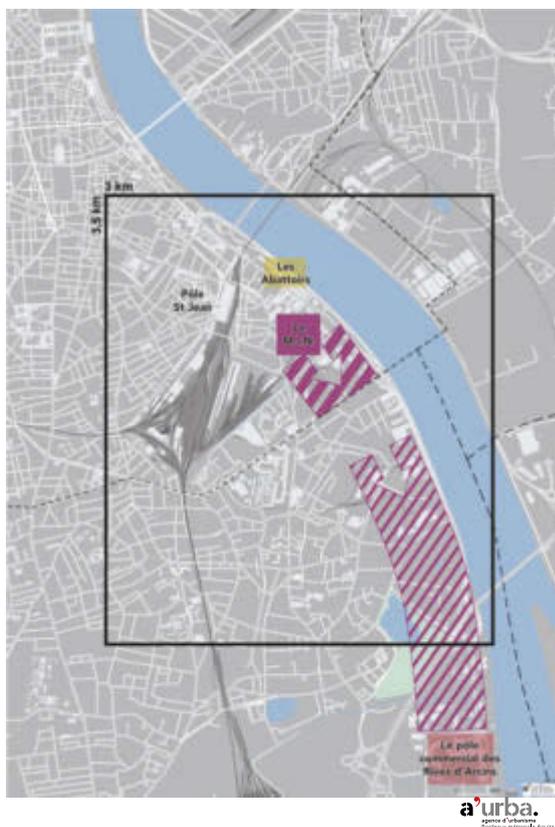
Comment compléter ces scénarios économiques par une offre tertiaire forte et de qualité ?

- Quel type d'offre tertiaire peut bénéficier d'un développement du pôle Saint-Jean ? Centre d'affaires, bureaux et services ? Centre commercial, hôtels ... ?
- Comment intégrer à ce processus les activités tertiaires existantes (commerces de proximité, bureaux) ?

Quel avenir économique pour le MIN et les activités associées ?



Scénario 1 : la consolidation



Scénario 2 : le développement

3 | Les points clefs à résoudre

3.3 | Comment optimiser l'attractivité résidentielle ?

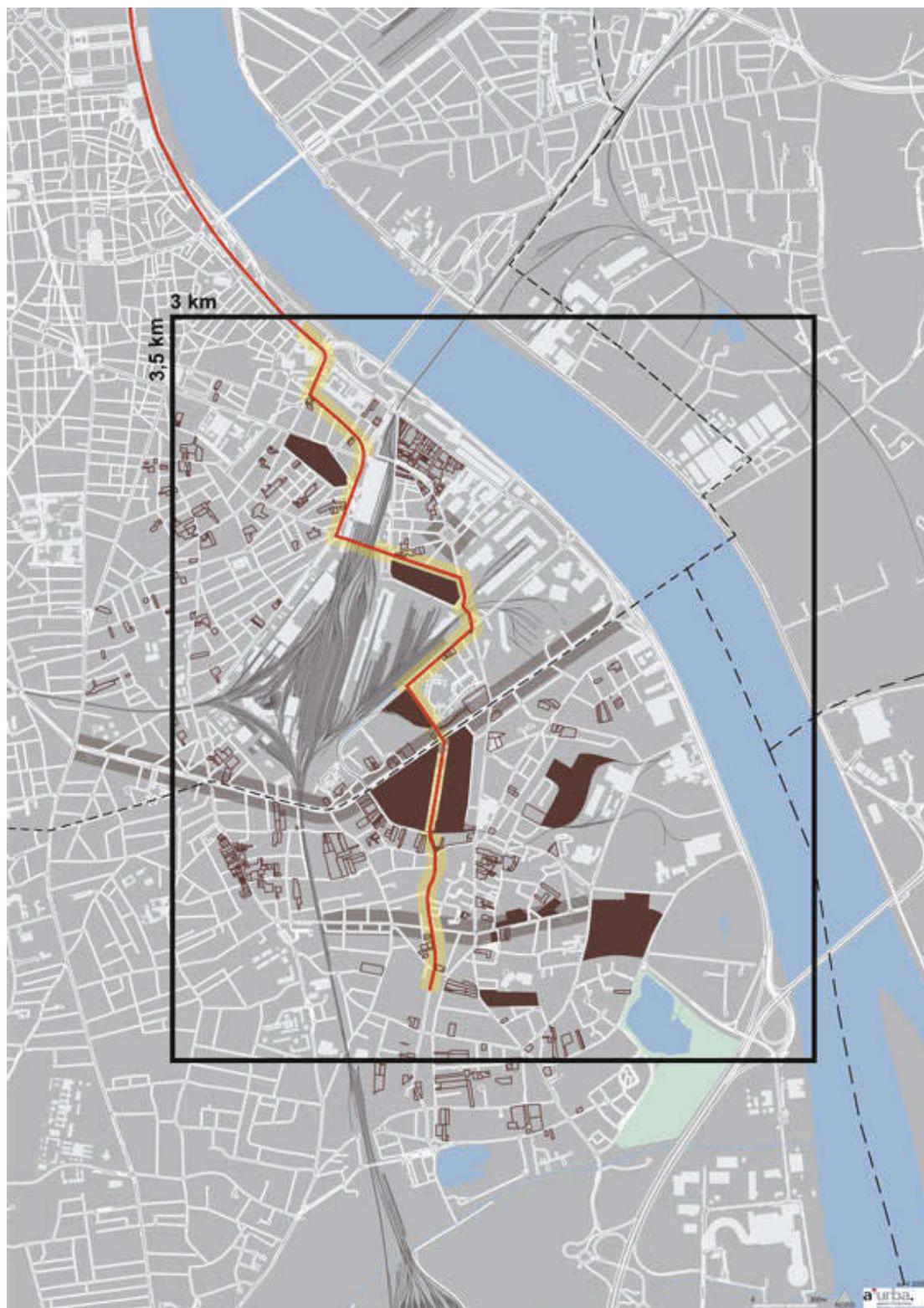
Dans un contexte de crise du logement, comment profiter des emprises foncières disponibles pour répondre aux objectifs du PLH ?

- rendre le quartier plus attractif sur le plan résidentiel ;
- profiter de " l'effet tramway " pour développer l'habitat ;
- envisager une mixité spatiale des activités économiques et de l'habitat le long du fleuve.

Ces objectifs génériques s'accompagnent de préoccupations quotidiennes opérationnelles :

- maintenir le profil de la population actuelle ;
- réaliser des programmes neufs mixtes (accession, locatif dont social) ;
- améliorer et réhabiliter le parc existant dégradé, afin de le mettre aux normes d'habitabilité (acquisition - amélioration, à moyen terme OPAH).

Comment optimiser l'attractivité résidentielle ?



- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | potentiel de densification
autour du corridor
du tramway |  | Opération résidentielle
programmée ou engagée |
|  | Consolider les formations
résidentielles aux abords
des centralités de quartiers |  | Parcelles pouvant faire
l'objet d'opération de
renouvellement urbain |

3 | Les points clefs à résoudre

3.4 | Comment composer le paysage urbain en lien avec le fleuve ?

A l'instar des grandes métropoles, l'agglomération bordelaise se doit de poursuivre le processus audacieux de reconquête de ses espaces portuaires et fluviaux. Aussi la requalification de l'entrée de ville s'impose par la mise en valeur des quatre séquences paysagères d'entrée d'agglomération.

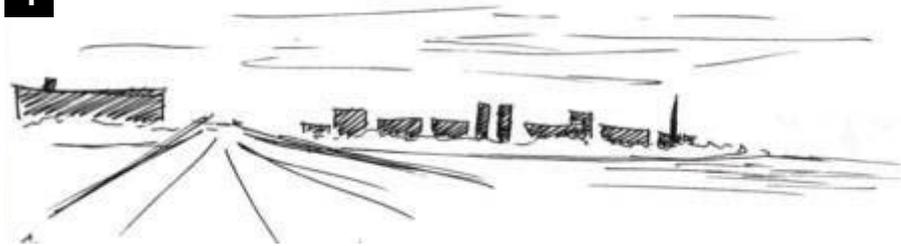
A - Inscrire la façade de Bègles dans un rapport au grand paysage par la création d'un front bâti de grande hauteur

B - Créer un signal d'entrée de ville par la réalisation de deux repères urbains symboles de modernité - le pont JJ Bosc et la future salle multifonctions

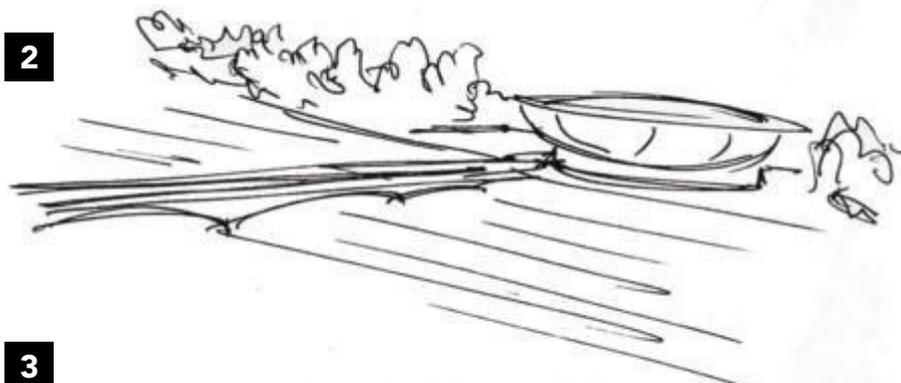
C - Prolonger, en hauteur et en densité, le front bâti identitaire du Port de la Lune jusqu'à l'articulation avec le futur pont, lieu où s'infléchit la courbe du fleuve

D - Etirer le projet de parc des berges sur l'ensemble du linéaire de la rive droite jusqu'au pont François Mitterrand.

1



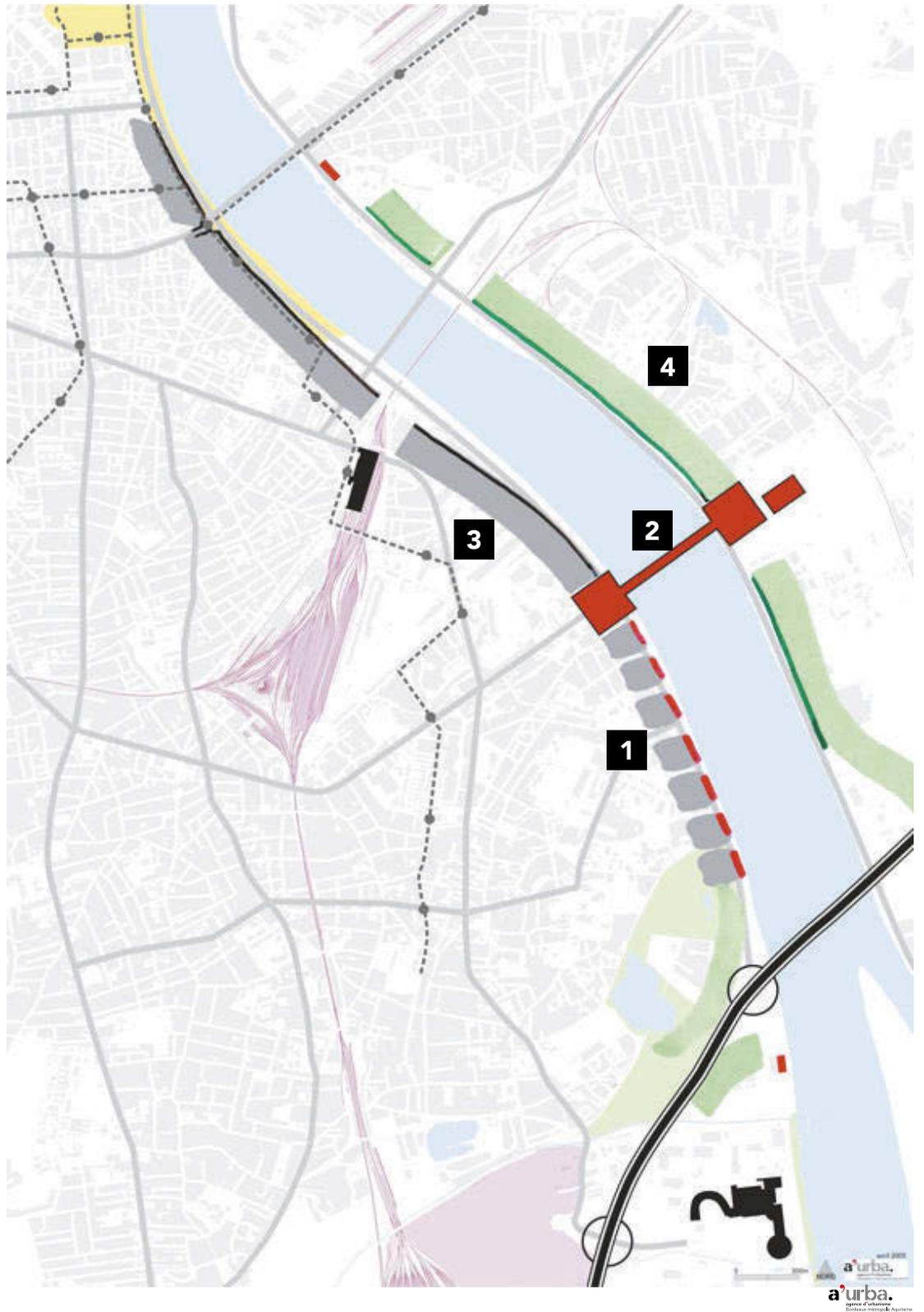
2



3



Comment composer le paysage urbain en lien avec le fleuve ?





4 | Vers un plan guide d'ensemble

4 | Vers un plan guide d'ensemble

Pour répondre à toutes les questions posées sur ce territoire, il s'agit de définir préalablement les orientations d'évolution globale du site à partir des objectifs suivants :

- ouvrir la gare sur la ville ;
- établir la relation entre la ville et le fleuve ;
- accueillir une véritable polarité économique ;
- renforcer les lieux de centralités ;
- réduire l'impact des coupures urbaines ;
- structurer le paysage urbain et les formes bâties ;
- moduler les densités bâties.

4.1 | Les scénarios d'aménagement

Pour aider à l'arbitrage de ces choix, deux hypothèses contrastées proposent deux alternatives contrastées concernant la reconversion des friches industrielles, la trame paysagère, le développement de la gare. Pour chacune de ces thématiques, des invariants ont été déterminés en fonction des grandes caractéristiques du territoire et des décisions actées, posant les bases communes de la construction du projet.

Des objectifs sont énoncés pour chaque scénario, préfigurant l'évolution souhaitable du territoire.

• Scénario A – des quartiers restructurés en arrière plan du fleuve :

- une vitrine économique à dominante tertiaire sur les quais ;
- un axe paysager central ;
- une gare orientée au sud.

• Scénario B – la ville habitée tournée vers le fleuve :

- un quartier mixte et dense sur les quais ;
- une promenade des quais prolongée ;
- une gare tournée vers le fleuve.

Les scénarios d'aménagement

Scénario A - des quartiers restructurés en arrière plan du fleuve



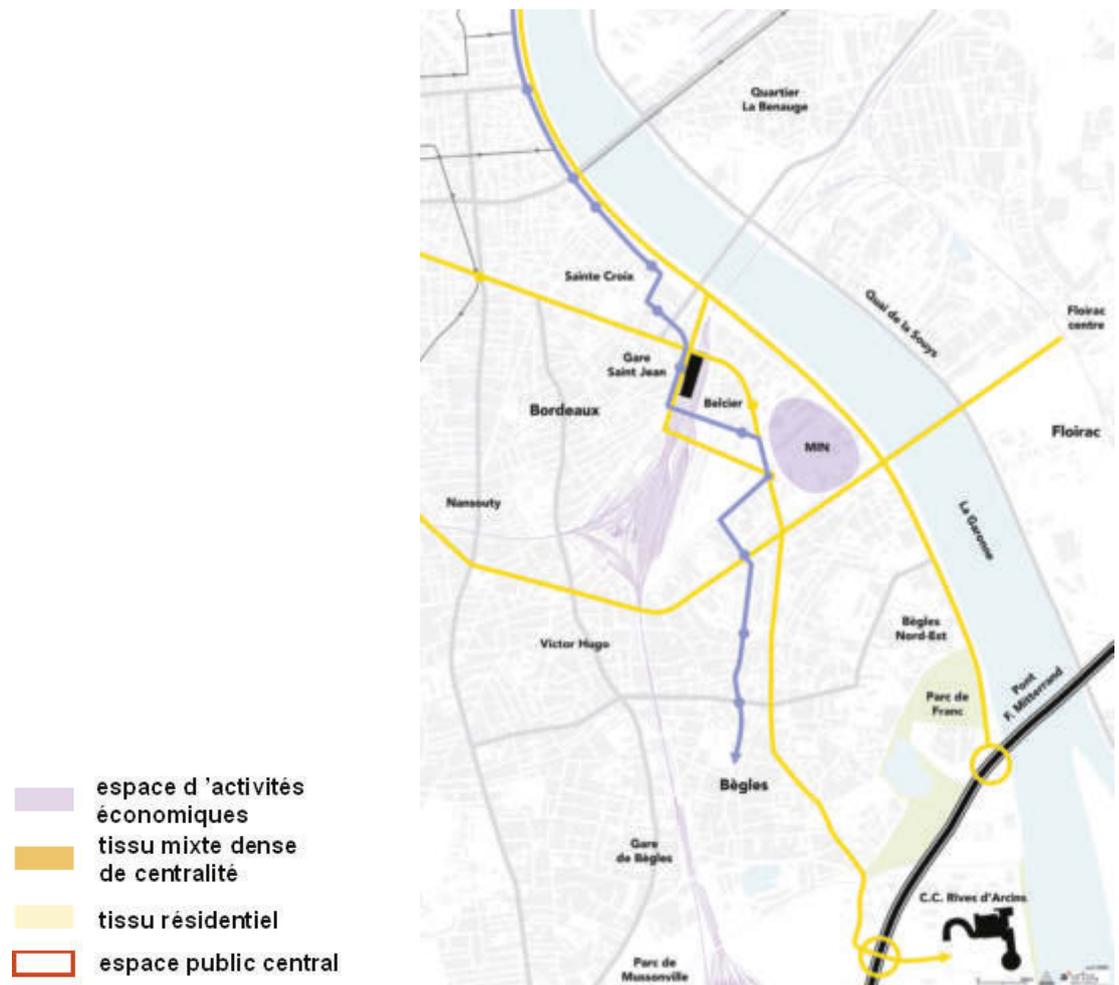
Scénario B - la ville habitée tournée vers le fleuve



4.1.1 | La reconversion des friches industrielles

• Les invariants

- Développement du MIN au nord des boulevards.
- Desserte tramway du quartier Belcier et de Bègles centre.
- Attractivité du centre commercial des Rives d'Arcins situé au sud.
- Double accessibilité depuis la rocade.



La reconversion des friches industrielles

• Scénario A - Une vitrine économique à dominante tertiaire sur les quais

- Reconvertir les anciennes friches industrielles situées en bordure du fleuve en zone économique à haute valeur ajoutée.

- Renforcer la densité et la centralité le long des axes TCSP et des voies Alexis Capelle/Jeanne d'Arc et aménagement des espaces publics.

- Traiter l'interface et les limites entre la zone économique et les secteurs d'habitat.

• Scénario B - Un quartier mixte et dense sur les quais

- Développer un nouveau quartier mixte (habitat, tertiaire, équipements...) au bord du fleuve.

- Constituer une double centralité en lien avec les voies de distribution et les dessertes de TCSP possibles.

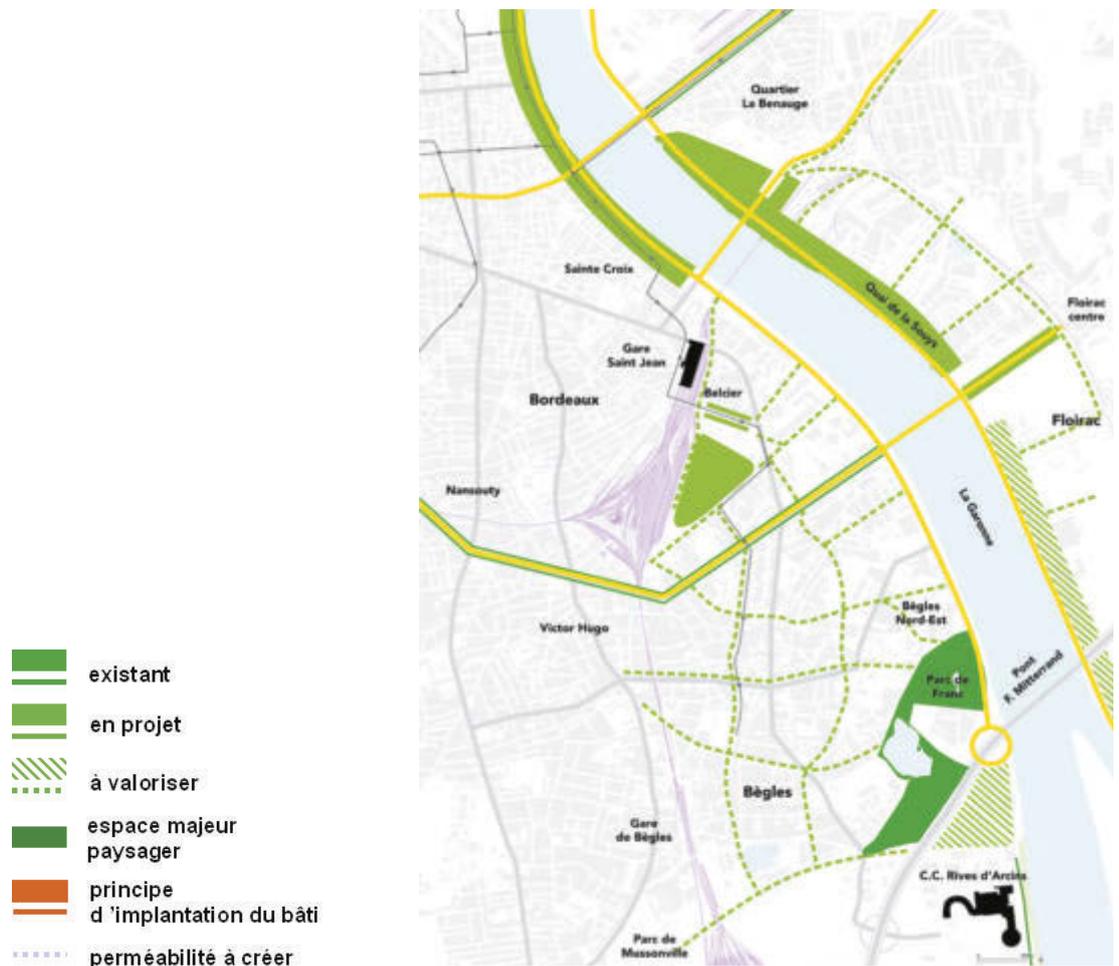
- Affirmer les liens inter-quartiers notamment par des aménagements d'espaces publics.



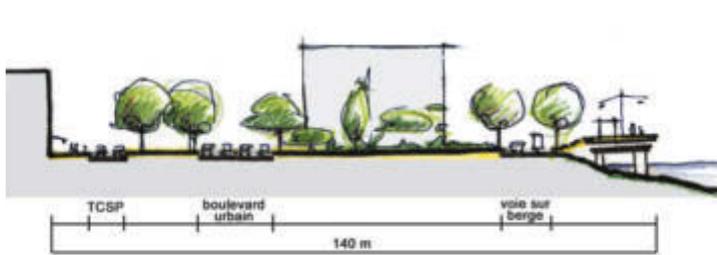
4.1.2 | La trame paysagère

Les invariants

- Aménagement du parc de Franc situé en bordure de rocade.
- Projet de réaménagement des quais et des berges de Garonne.
- Création d'un parc sur les emprises SNCF dans le quartier Belcier.
- Requalification d'espaces publics en lien avec le tramway.

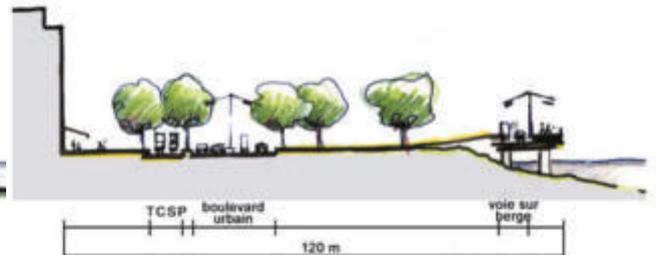


La trame paysagère



• Scénario A - Un axe paysager central

- Requalifier les quais et créer un axe vert interne reliant le jardin Armagnac et le parc de Franc.
- Constituer des îlots ouverts assurant la perméabilité et la relation entre l'axe central et les quais.
- Possibilité d'implanter des constructions emblématiques (équipements, services...) sur l'axe central.



• Scénario B - Une promenade des quais prolongée

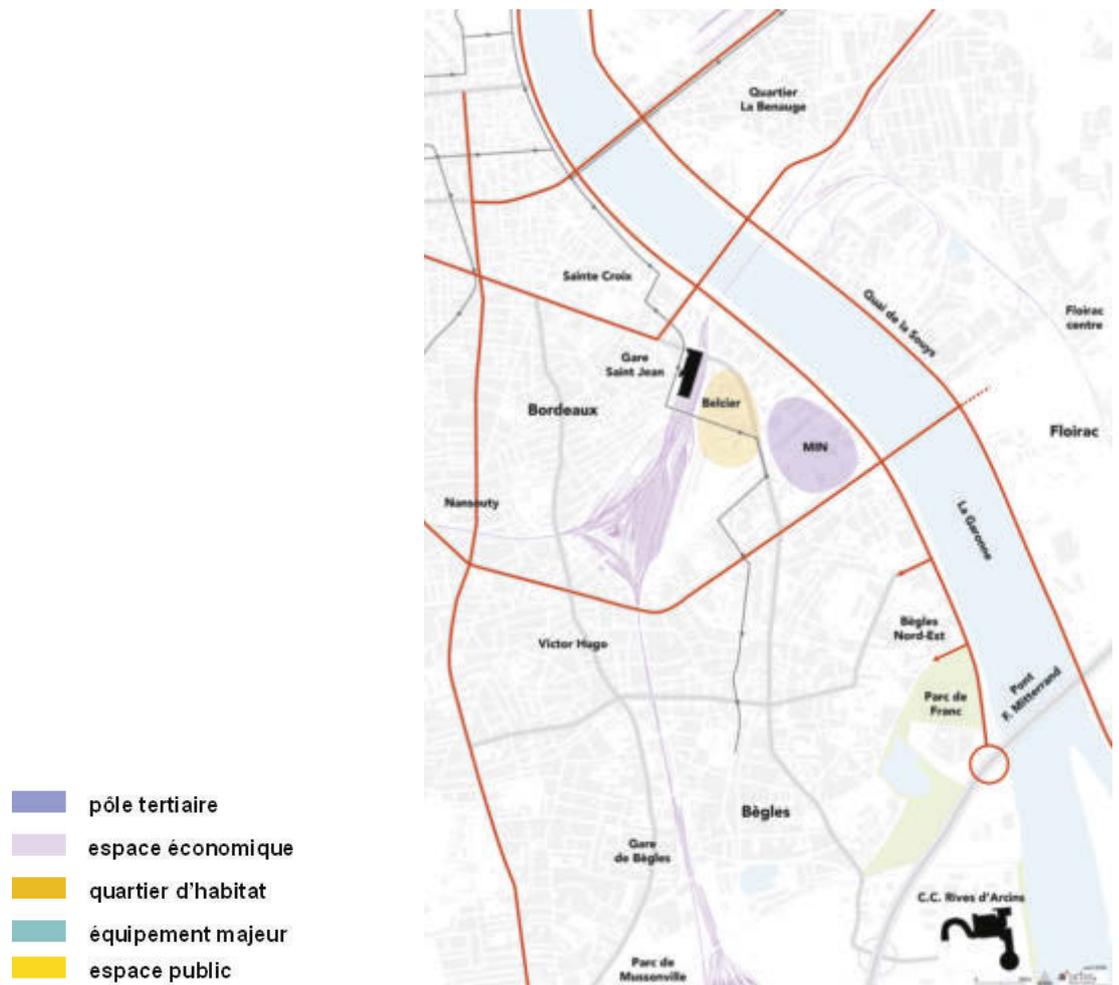
- Prolonger l'emprise des quais entre le pont St-Jean et le parc de Franc par un doublement de l'emprise actuelle.
- Reconquérir l'espace public en continuité des aménagement prévus en amont (prise en compte de la voie sur berge).
- Constituer une façade continue sur le fleuve, en lien avec l'espace public.



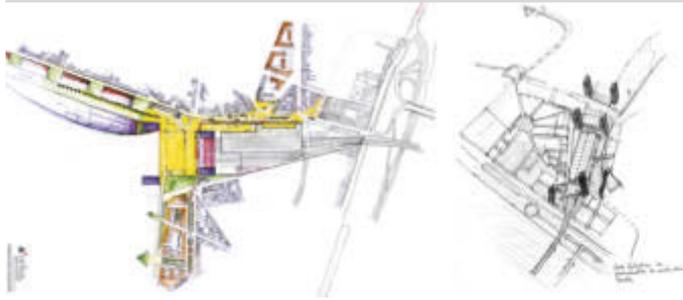
4.1.3 | Le développement de la gare

Les invariants

- Développement de l'intermodalité et du pôle d'échange de la gare.
- Maintien du quartier Belcier et du MIN et prise en compte de leurs besoins en développement.
- Accès principaux à la gare depuis les quais, la ceinture des cours et des boulevards.



Le développement de la gare



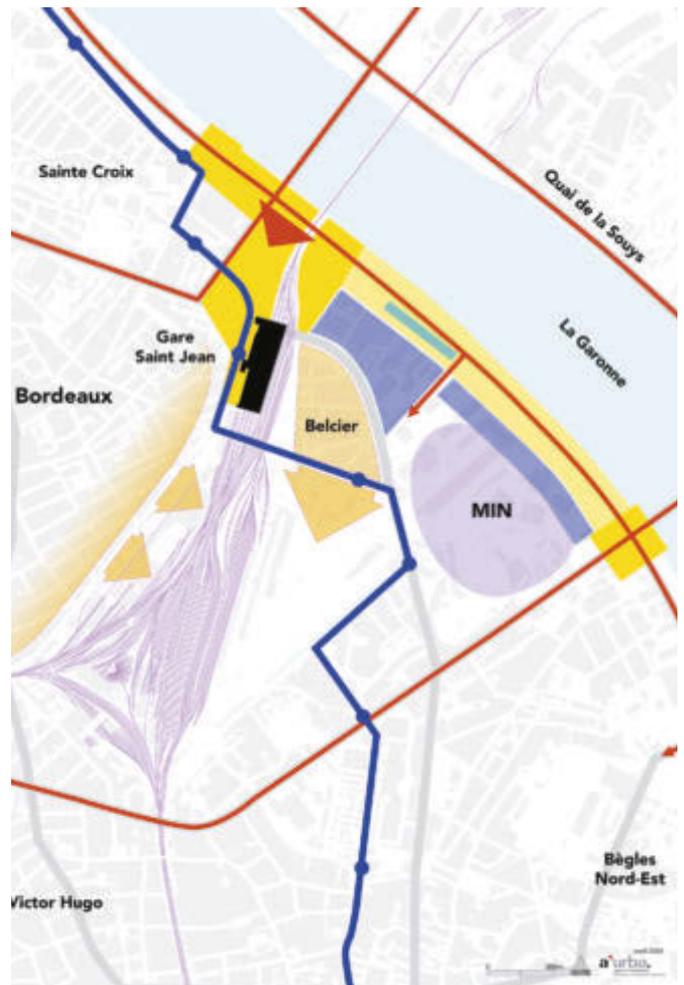
• Scénario A - Une gare orientée au sud

- Favoriser l'accès au sud de la gare depuis les quais et les boulevards.
- Orienter la gare vers le sud (élargissement et aménagement du pont du guit).
- Développer un pôle tertiaire sur Armagnac et Amédée St-Germain et implanter un équipement majeur sur la tête du futur pont.
- Organiser le quartier Belcier vers le fleuve (prise en compte du pôle nuit).



• Scénario B - Une gare tournée vers le fleuve

- Traiter l'accès majeur de la gare depuis les quais et ouvrir la gare sur le fleuve.
- Relier l'espace public du parvis de la gare et des quais (suppression éventuelle des îlots bâtis, reconfiguration tête de pont St-Jean, intégration de la passerelle ferroviaire).
- Développer un pôle tertiaire sur les quais dans le prolongement de la gare et reconverter les abattoirs en équipement.
- Orienter le quartier Belcier vers le sud.



4.2 | Les arbitrages pris et la convergence vers un scénario d'évolution globale

Sur la base des hypothèses d'aménagement précédemment détaillées, des décisions partagées ont pu émerger selon les différentes thématiques.

4.2.1 | Synthèse des éléments arbitrés

- **Thème 1 : le ferroviaire**

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

- **Thème 2 : l'économique**

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

- **Thème 3 : l'habitat**

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

- **Thème 4 : le foncier**

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

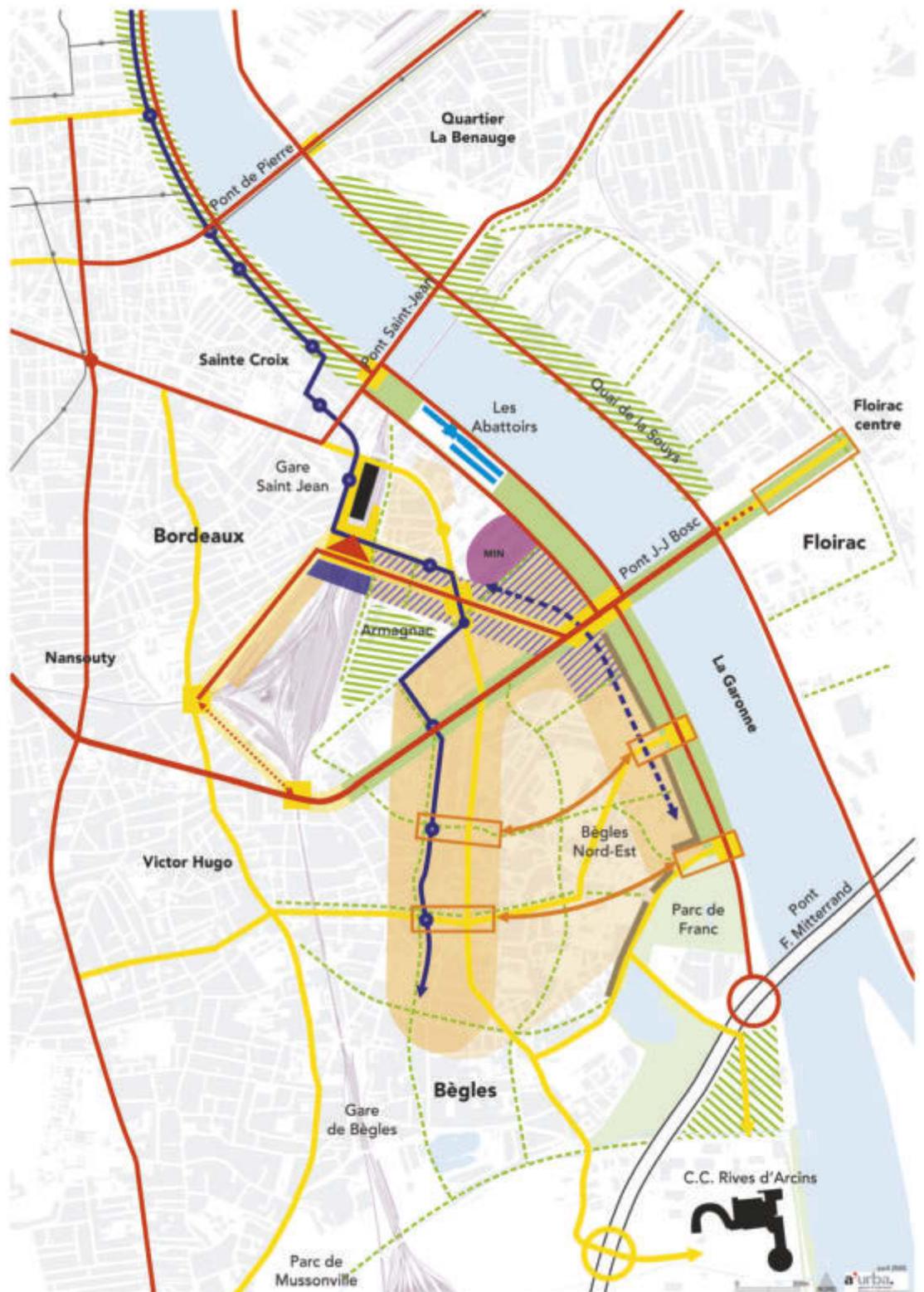
- **Thème 5 : infrastructures et déplacements**

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

- **Thème 6 : la qualité urbaine**

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

Synthèse des premières orientations retenues



Orientations retenues en comité de pilotage de janvier 2006

 pôle d'affaires	 tissu urbain mixte dense	 espace public à composer	 voies primaires d'agglomération	 espace public à paysager
 espace économique	 tissu résidentiel	 polarités	 tramway	 aménagement paysager en projet
 implantation privilégiée d'activités et tertiaires	 site à reconverter (abattoirs)	 front urbain à constituer	 desserte TCSP à prévoir	

4.2.2 | Les points à approfondir

Ces approches thématiques et spatiales restent à poursuivre.

- **Thème 1 : le ferroviaire**

- Quels besoins à terme pour la gare, en lien avec l'activité ferroviaire et l'intermodalité ? (éléments d'expertise et de comparaison)
- Comment seront prises en compte les nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic ferroviaire pour les quartiers proches ?

- **Thème 2 : l'économique**

- Quels programme et volume constructible du futur pôle d'affaires et tertiaire de niveau métropolitain ? analyse comparative avec d'autres agglomérations
- Quel devenir pour les abattoirs ? Vérifier l'intérêt économique justifiant la préservation ou la suppression de cette activité et la mutation du site (étude en cours)
- Déplacement des activités logistiques associées au MIN vers le sud

- **Thème 3 : l'habitat**

- Quels programmes d'habitat favorisant l'innovation urbaine et architecturale sur les espaces majeurs ?
- Comment tenir les objectifs de densité et de production de logements ?

- **Thème 4 : le foncier**

- Quel devenir pour les grandes emprises ferroviaires libérées ?

- **Thème 5 : infrastructures et déplacements**

- Quel plan de déplacements urbains à terme ?
- Quel devenir pour la voie sur berge, son emprise et sa configuration ?
- Quels futurs tracés de TCSP au delà de la troisième phase ?

- **Thème 6 : la qualité urbaine**

- Quel dessein futur pour les quais ?
- Comment traiter les têtes de pont St-Jean et J. J. Bosc ?
- Quelles formes urbaines en front de fleuve ?

A ces approches thématiques doivent être jointes des études fines de projet urbain et de programmation des espaces.

4 | Vers un plan guide d'ensemble

4.3 | Les démarches à entreprendre : des études de projet urbain

Compte tenu de la complexité du territoire, une méthode de travail cohérente entre les différentes échelles d'études et d'enjeux, communales et intercommunales reste à définir. En effet, le développement de ce territoire concerne en priorité les enjeux et compétences communautaires tant au titre des déplacements, du développement économique et de l'habitat. Mais, il dépend également d'autres partenaires notamment RFF, la SNCF, les communes de Bordeaux et de Bègles, le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil Général, la Chambre de Commerce et d'Industrie.

De plus, le site évoqué pose un réel défi dans la mesure où le calendrier (échéance 2013) fixe une contrainte forte et proche qui exige :

- des choix de programme ambitieux pour répondre aux attentes de développement de l'agglomération ;
- des choix de priorité entre les grands sites de développement bordelais de façon à concentrer sur celui-ci les efforts d'investissements publics et privés et les capacités du marché d'activités tertiaires.

Il est ainsi proposé un seul comité de pilotage associant la Communauté urbaine de Bordeaux, les villes de Bègles et de Bordeaux, et trois niveaux d'étude :

- un niveau d'étude thématique d'échelle communautaire, répondant à :
 - la recomposition du plan des déplacements de tout le territoire depuis la rocade.
 - le développement de la gare et du pôle intermodal à l'horizon 2015 intégrant Paris-Bordeaux à 2 heures et les perspectives TGV SEA Toulouse, la montée en puissance TER, l'articulation tramway / fer / bus, la gestion des flux et l'accessibilité au pôle. Outre RFF, SNCF, la CUB, la région et la ville, cette démarche associerait AREP avec sa qualité d'expertise.
 - la programmation d'un pôle d'affaires de niveau métropolitain en lien avec la gare et ses accès. Cette étude de faisabilité économique permettrait d'évaluer la pertinence d'un développement économique intermédiaire aux scénarios monofonctionnels présentés par Planty Conseil.
 - la reconfiguration des quais depuis le pont Saint-Jean jusqu'au pont d'Arcins. Cette réflexion pourrait rentrer dans le cadre d'étude de définition ou d'un concours d'architectes / urbanistes. Cette consultation porterait sur les formes paysagères et urbaines et associerait plusieurs questions, telles que : le devenir des quais, l'épannelage et la silhouette urbaine, les densités, la trame des espaces publics.
 - la restructuration urbaine de part et d'autre des boulevards, en lien avec le futur pont J.-J. Bosc et l'aménagement des têtes de pont.

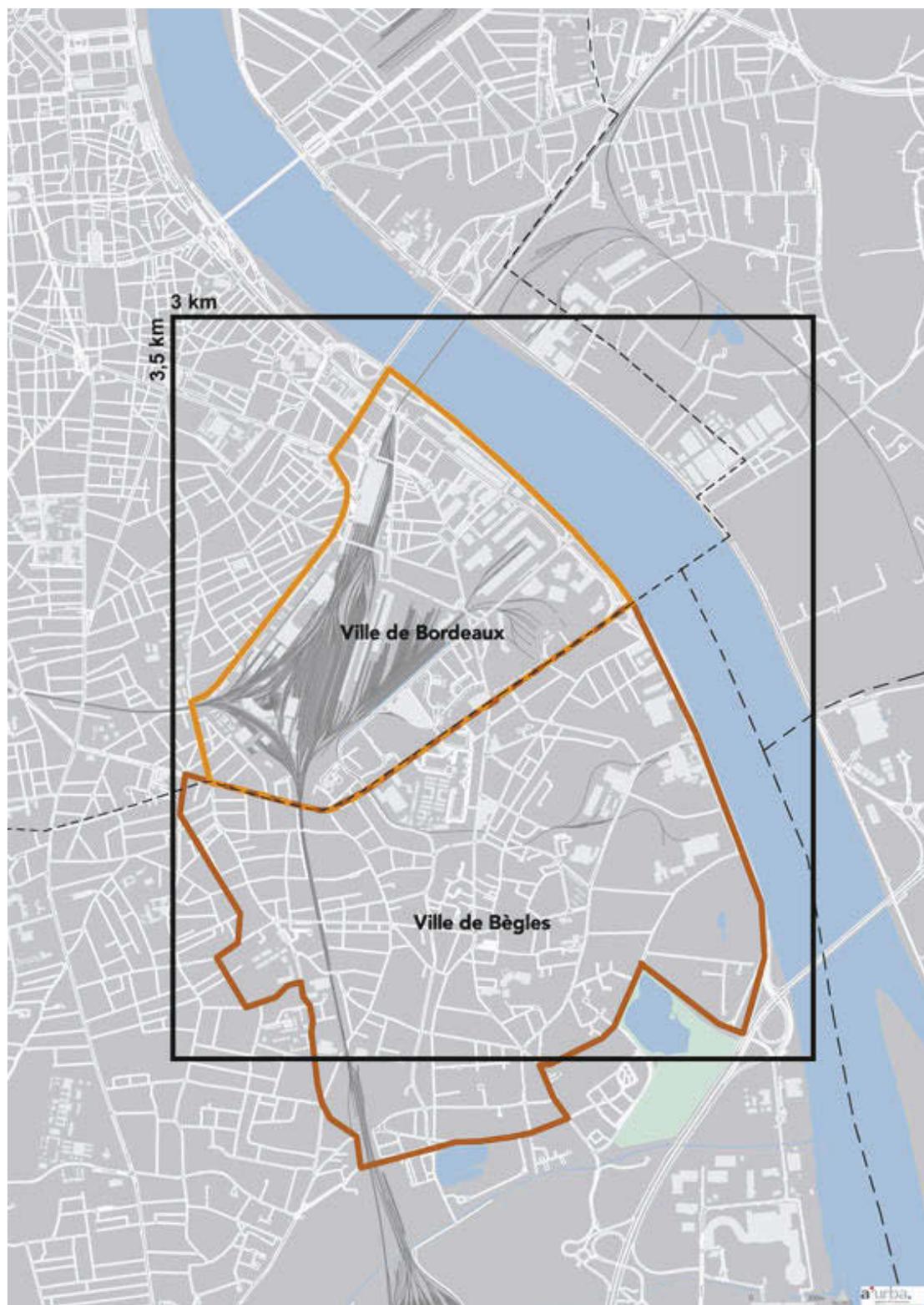
4 | Vers un plan guide d'ensemble

- un niveau d'étude projet urbain comprenant :
 - une étude pré-opérationnelle sur Bordeaux concernant la restructuration urbaine des quartiers Saint-Jean, Belcier, Carles Vernet et le MIN, intégrant les projets engagés et les réflexions d'ordre communautaire. Cette étude est en cours.
 - une étude sur Bègles concernant la requalification de l'entrée sud de l'agglomération, notamment la restructuration des secteurs en attente de projets (Grand Port et Sècheries), en cohérence avec les nombreux projets réalisés ou en cours sur le secteur Nord-Est de Bègles.

- une mise en cohérence des réflexions :
 - pour être garant de la cohérence entre les études précitées et entre les projets en cours d'agglomération ;
 - pour analyser la capacité des différents sites mutables sur la CUB et proposer des priorités de nature à privilégier la réussite d'un pôle tertiaire autour de la gare à l'arrivée du TGV/LGV en 2013 (le marché de l'immobilier tertiaire ne pourra remplir dans les 10 ans qui viennent tous les sites. Il faut faire des choix et les afficher pour que les promoteurs et investisseur sachent où nous voulons porter l'effort)

Concrètement pour le suivi des études, la CUB co-pilotera avec chacune des communes les études de projets urbains et assurera la maîtrise d'ouvrage de l'étude de cohérence urbaine confiée à l'a-urba.

Périmètres de réflexions sur les communes de Bègles et de Bordeaux



a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine
Hangar G2 ~ Bassin à flot n°1
quai Armand Lalande
BP 71
33041 Bordeaux cedex ~ France
contact@aurba.org