Communauté urbaine de Bordeaux

Un grand équipement de spectacle vivant sur l'agglomération bordelaise :

Données comparatives au plan national et local

Rapport de synthèse

Septembre 2007

provisoire | étape | **Définitif**

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 Bassin à flot n°1 quai Armand Lalande BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

La présente étude fait suite à celle réalisée en 2005 sur les possibilités d'implantation d'un grand équipement multifonctions sur le campus universitaire de Pessac-Talence-Gradignan. Les réflexions menées à l'époque avaient montré une incompatibilité du site universitaire pour l'accueil d'un tel équipement d'agglomération. Plusieurs réponses alternatives à la question posée avaient tout de même été proposées à savoir, sur le site, la programmation d'un équipement type palais des congrès présentant une capacité de 2.000 à 3.000 places et, à proximité du site, la programmation d'un équipement de plus grande envergure au sein de l'échangeur de la Crabette, réalisation néanmoins asservie à des investissements lourds en terme d'infrastructures et moins adaptée que le projet en cours sur Floirac.

Sur cette base, les services communautaires souhaitent aujourd'hui élargir le champ d'étude à l'échelle de l'agglomération afin de disposer d'éléments d'appréciation actualisés sur l'opportunité et les modalités de réalisation d'un grand équipement multifonctions métropolitain sur l'agglomération bordelaise en analysant différentes hypothèses de site et de programme.

Ainsi en première approche, les modalités techniques et financières de réalisation de l'équipement seront étudiées à l'aune du rayonnement envisageable, et donc de la concurrence correspondante qu'elle soit régionale ou nationale.

Pour compléter l'analyse au niveau local, plusieurs hypothèses d'implantation potentielle de l'équipement sur l'agglomération seront ensuite examinées notamment en terme de faisabilité technique, de structuration du territoire et de fonctionnalité.

Équipe projet

Sous la direction de
Jean-Baptiste Rigaudy, directeur général adjoint, chargé des études et des projets

Chef de projet
Romain Deux, ingénieur urbaniste

Équipe projet
Caroline George, ingénieur

Avec la collaboration de
Jean-Bernard Malausséna, géographe
Virginie Boillet, géographe
Joëlle Martineau, secrétaire

Atelier de production graphique

Code étude : 07 B 66

Sommaire

Synthèse de l'étude 5

1. L'offre actuelle sur l'agglomération bordelaise 7

2. Les différents labels et réseaux de salles envisagés 8
2.1 Le label Zénith 8
2.2 European Arenas Association 10

3. La question de la capacité de l'équipement : opportunités et pertinence 11
3.1 Caractérisation de la demande en grandes salles de spectacles au regard de l'offre nationale et de l'Europe du Sud 11
3.2 Caractérisation de la demande locale au regard de la population locale 12
3.3 Caractérisation de la demande pour un équipement d'envergure nationale 14

4. La question de la programmation en terme de manifestations 15

5. La question des modalités de financements de l'équipement 16

6. La question de la localisation 17

7. Estimation des impacts fonctionnels 18

8. Fiches détaillées site par site 21

9. Analyse multicritères des différents sites d'implantation 37

Synthèse de l'étude

Partant du constat d'une carence structurelle du territoire quant à la capacité d'accueil de spectacles et de manifestations à la mesure des attentes de sa population, la question de la programmation d'un grand équipement multifonctionnel sur l'agglomération bordelaise revêt un enjeu de rayonnement métropolitain particulièrement élevé.

Bordeaux souffre, en effet aujourd'hui, de la comparaison avec les agglomérations française de taille comparable. Dotées d'équipements aux caractéristiques techniques satisfaisantes, et notamment acoustique, ces agglomérations sont susceptibles de capter les évènements contemporains "phare", qu'ils soient culturels ou sportifs.
La comparaison s'avère d'autant plus difficile à soutenir dès lors qu'elle s'établie avec les grandes métropoles européennes.

Une mise à niveau de l'agglomération bordelaise sur ce plan pose donc la question préalable du niveau de service auquel veut prétendre la métropole aquitaine et donc du rayonnement souhaité pour un tel équipement. Cette question est intimement liée au type d'équipement et à sa capacité :

1. Les caractéristiques techniques de l'équipement renvoie directement aux label et réseau de salle envisageables afin de garantir les critères de qualité de service et les modalités d'exploitation requis pour accueillir les différents types de manifestation. Si la plupart des agglomérations françaises ont opté pour des salles labélisées "Zénith" garantes d'un standard technique national pour l'organisation des évènements les plus courants, les places fortes européennes des manifestations de grande envergure, se sont basées sur la constitution d'un réseau adossé à une structure d'organisation de spectacles. Ces deux possibilités aujourd'hui envisagées pour Bordeaux induisent deux niveaux d'attractivité distincts et donc une zone de chalandise plus ou moins vaste et peuplée.
2. Le dimensionnement de la jauge de la salle dépend donc du type d'équipement, "Zénith" ou salle appartenant à un réseau européen. Si dans le premier cas une salle de l'ordre de 9 000 à 10 000 places semble, au regard de l'offre nationale et notamment des exemples récents (Toulouse, Strasbourg) envisageable, dans le second cas une capacité de 10 000 à 15 000 est à étudier.
   En effet, il s'agit dans ce cas de proposer un équipement "unique" rayonnant le quart Sud-Ouest français. Véritable fer de lance d'une reconnaissance internationale quant à l'accueil de grandes manifestations, ce type de structure pourrait prendre appui sur la renommée de Bordeaux établie sur le vin et le patrimoine architectural et profiter de la constitution future de l'étoile ferroviaire à grande vitesse aux horizons 2015-2020, mettant Bordeaux à 2 h de Paris, 1 h de Toulouse et 1 h de Bayonne.

Sur ces bases, les modalités de financement et la programmation envisageable pour la rentabilisation de l'équipement varient en fonction de l'attractivité souhaitée :

- Dans le cas d'un "Zénith" le cahier des charges lié au label fixe les modalités de réalisation, de financement et d'exploitation de l'équipement de manière assez fine.
  A ce titre, l'investissement supporté par la collectivité publique asservi à une étude de faisabilité permet d'éviter toute dérive quant à la rentabilisation de l'équipement, et notamment les coûts de location de la salle répercutables sur les prix de vente des billets.
- Dans le cas d'une salle financée par la sphère privée, ce qui serait envisageable pour assurer le lourd investissement nécessaire à la réalisation d'un équipement d'envergure internationale, il s'agit d'en garantir les bonnes conditions de rentabilité, notamment par une programmation élargie à des manifestations récurentes, par exemple sportives, organisées par ou en association avec la collectivité. Dans cette optique, mais aussi d'une manière plus générale, l'établissement d'un cahier des charges ou d'une convention sur les plans technique et financier, fixant les objectifs de la collectivité, semble primordial.

Au niveau local, le choix d'un site pour réaliser cet équipement, véritable vecteur de l'image culturelle de l'agglomération, doit tenir compte des caractéristiques techniques et des fonctionnalités nécessaires à la fois à la lisibilité et à l'exploitation de ce type de salle. Ces contraintes programmatiques intégrées, deux typologies de sites potentiels, tous situés à proximité des infrastructures primaires de déplacements, ont donc été testées :

- les sites du tour de ville, en vitrine sur la rocade
- les sites de renouvellement urbain, en proue sur la Garonne

De cette analyse comparée, il ressort que :

- Pour la première série de site, les problèmes de congestion au droit des échangeurs concernés, sur une rocade déjà particulièrement chargée, rendent délicate l'implantation de ce type d'équipement et ceci d'autant plus pour une salle de très grande capacité. En outre, compte tenu des besoins de stationnement générés, la programmation d'un tel équipement peut contribuer à la banalisation du paysage d'entrée de ville. Dans cette typologie, seul le site de Bordeaux Lac semble viable, notamment en terme de lisibilité. Néanmoins, les impacts en terme circulatoire dans ce secteur peuvent s'avérer problématiques induisant un risque de thrombose au niveau de l'échangeur de Labarde se répercutant sur le pont d'Aquitaine. Ce constat pose de plus la question de la tenue simultanée de manifestations au parc des expositions.
- Pour la seconde série de sites, deux sites étudiés semblent les plus à même de respecter les principaux critères urbains pour l'implantation d'une salle multifonctions. Les sites de l'usine SOFERTI à Bordeaux et des quais de Floirac en rive droite sont en effet les plus adaptés. Offrant un bon compromis entre l'accessibilité nécessaire depuis l'extra et l'intra muros, une bonne lisibilité de l'équipement, ces sites participent au maillage territorial de l'agglomération en répondant ainsi au diagnostic faisant état d'un déficit d'équipement culturel avéré en rive droite de la Garonne. D'un point de vue opérationnel, il convient de noter que la maîtrise foncière par la communauté urbaine ainsi que les dispositions réglementaires intégrées au PLU en vigueur rendent immédiate la constructibilité du site de Floirac.

Un grand équipement de spectacle vivant sur l'agglomération bordelaise :
Données comparatives au plan national et local

1. L'offre actuelle sur l'agglomération bordelaise

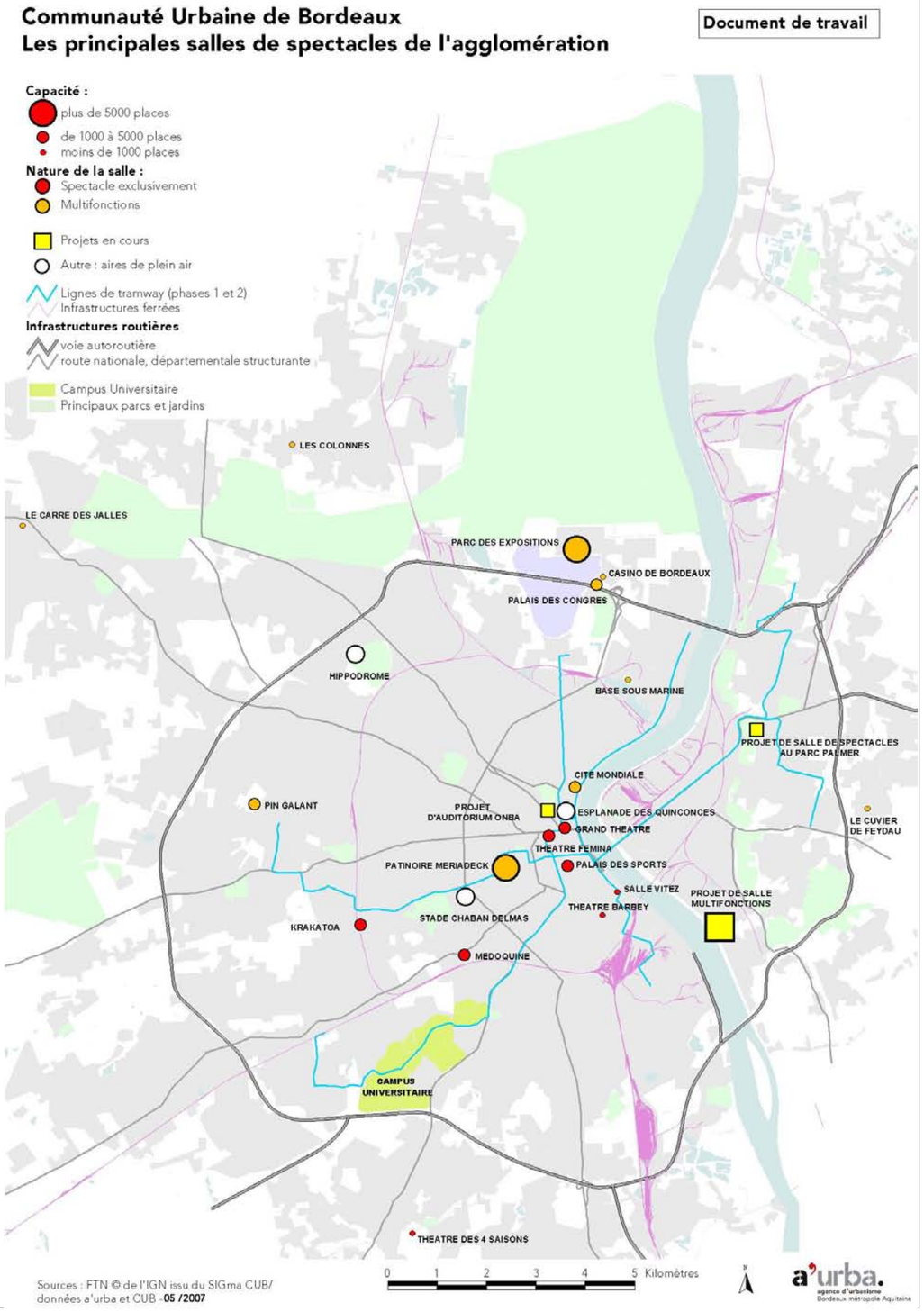
La carte ci-contre figure l'offre actuelle en salles de spectacles associées ou non à des équipements connexes (culturels, palais des congrès, centre d'exposition) sur l'agglomération bordelaise.

Elle met en évidence quatre constats :

- **La présence de 3 sites offrant de réelles potentialités d'accueil pour les grands concerts de plein-air :**
  > l'esplanade des Quinconces,
  > le stade Chaban-Delmas,
  > l'hippodrome.
- **L'absence d'une salle de grande capacité, 8 000 – 15 000 places de type Zénith ou équivalent sur l'agglomération.**
- **La présence de deux grandes salles couvertes permettant d'accueillir 5 000 à 7 000 personnes**, mais dont la vocation en tant que salle de spectacles est plutôt complémentaire à d'autres fonctions induisant des conditions d'accueil mal adaptées au regard des caractéristiques techniques de ces équipements (qualité acoustique, configurations de la scène et des back stages) :
  > le parc des expositions au nord,
  > la patinoire Mériadeck.
- **Une couverture relativement abondante du territoire en salles de moyenne capacité (1 000 à 2 000 places) avec néanmoins un déficit territorial important** :
  > au sud de l'agglomération,
  > sur la rive droite.

En première approche, on peut donc estimer le besoin en salles de spectacles sur la communauté urbaine selon deux types :

- **Grand équipement de type Zénith** ou salle couverte de l'ordre de 8 000 à 15 000 places sur un site à déterminer.
- **Des besoins en salles de moyenne capacité** (1 500 à 3 000 places) particulièrement **avérés au sud de l'agglomération et sur la rive droite**.



2. Les différents labels et réseaux de salles envisagés

2.1 Le label Zénith

Le tableau ci-après rassemble les principaux exemples récents en France des équipements de type "Zénith". Le concept "Zénith", inspiré du premier équipement de ce type implanté dans le Parc de la Villette à Paris, privilégie trois paramètres :

- la modularité, par rapport à des configurations minimum et maximum qui répondent aux besoins estimés en fonction de la taille de l'agglomération ;
- l'accessibilité, notamment routière, du site ;
- la qualité technique et acoustique de l'équipement.

Répondant à un cahier des charges précis à la fois sur sa capacité et sur l'adéquation avec le site d'implantation, **l'équipement de type zénith tourne sur les exemples les plus récents dans les villes de province française autour d'une capacité de 7 000 à 10 000 places pour un coût moyen HT de l'ordre de 40 millions d'euros pour les exemples les plus récents.**

La réalisation d'un Zénith sur l'agglomération bordelaise permettrait de meilleures conditions d'accueil des manifestations que la patinoire de Mériadeck et améliorerait ainsi le rayonnement de l'agglomération. Privilégiant une implantation d'accessibilité directe, les zéniths en France sont en général implantés à proximité des rocades périphériques ou des pénétrantes autoroutières.

Cette exigence répond à une pratique reconnue, celle de l'utilisation de la voiture pour se rendre aux spectacles et aux manifestations, **avec un choix modal sur la voiture de plus de 80 %**, y compris à Paris.

Ceci s'explique en particulier par la zone de chalandise élargie de la clientèle des zéniths qui draine bien au-delà de l'agglomération.

Enfin, le nom "Zénith" est une marque déposée. **L'utilisation du nom "Zénith" et l'attribution d'une subvention par le ministère de la Culture ne peuvent intervenir qu'après la signature d'une convention entre l'Etat et la collectivité, par laquelle celle-ci s'engage à respecter un cahier des charges qui définit les conditions de faisabilités économiques, techniques et d'exploitation**.

Dans ce cadre, la subvention allouée par le Ministère de la Culture correspond à 20 % du coût d'objectifs hors taxes dans la limite de 2,6 millions d'Euros.

Le cahier des charges Zénith implique notamment :

- **une étude générale sur la faisabilité du projet** ayant déterminé, notamment, les éléments du marché, la capacité optimale de la salle et sa localisation, tant au niveau local que régional ; cette étude devant être approuvée par le Centre national de la chanson, des variétés et du jazz préalablement à tout engagement du Ministère de la Culture ;
- **l'organisation** par le maître d'ouvrage d'une consultation de concepteurs ;
- une gestion par une personne morale commerçante de droit privé qui aura pour objet exclusif la gestion de la salle, à l'exclusion de toute activité de production ou de diffusion de spectacles ;
- **des critères techniques** incluant notamment: une bonne visibilité, **une bonne acoustique** et un confort suffisant.

Les principaux Zéniths de province

	Ville	Situation (1)	Capacité minimale (places)	Capacité maximale (places)	Nombre de places de parkings (2)	Emprise bâti (m²)	Assise foncière totale (m²)	Accessibilité TC	Coût (3)	Livraison	Architecte Mandataire
Existants	Montpellier	A9	1.910	**6.300**	/	/	/	Bus	/	1986 2001	Chaix&Morel Marre
	Pau	A 64 - Stade	650	**7.500**	2.000	6.000	80.000	/	/	1992	Grésy
	Nancy	15 mn place Stanislas	4.710	**6.000 (25.000 en extérieur)**	2.500	7.700	92.000	Navettes	/	1993	Sloan
	Lille	Euralille Grand Palais- Norexpo	5.000	**7.000**	4250	/	/	Métro	/	1994	Koolhas
	Orléans	Parc Expo	600	**6.900**	/	5.500	/	Tramway	15,5M€ HT	1996	Chaix&Morel
	Toulouse	Périphérique Ouest	2.000	**9.000**	3.000	10.610	95.000	Bus	24 M€ HT	1999	Grésy
	Clermont	Parc Expo	/	**8.500**	/	/	/	Bus	/	2003	Grésy
	Rouen	Parc Expo	700	**7.000**	4.200	/	/	Bus/Navette	17,5 M€ HT	/	Tschumi
	Nantes	Périphérique / RD 201	2.200	**8.500**	2.100	10.800	100.000	Tramway	31 M€ HT	2007	Chaix&Morel
	Dijon	Rocade Est	1400	**7.000**	1.500	8.500	/	à l'étude	15 M€ HT	2005	Chaix&Morel
	Limoges	A 20	1.100	**6.000**	1.500	7359	52.000	Navettes	22,41M€ HT	2006	Tschumi
Projets	Saint Etienne	Parc Expo / Stade G. Guichard	1.300	**7.000**	1.300	7.000	60.000	Tramway	37,9M€ HT	2008	Foster
	Strasbourg	Parc sportif de Hautepierre / A 351	1.800	**10.000**	3.000	/	260.000	Bus	41 M€ HT	2008	Fuksas

Un concept Zénith répond à :

_ un cahier des charges avec notamment un seuil de 3.000 places réévalué au regard d'une étude de marché spécifique à la ville

_ une étude préalable d'opportunité obligatoire concernant notamment le choix de la zone d'implantation

(1) de manière générale: une situation en accessibilité directe depuis les infrastructures primaires/nationales
(2) dépendant du contexte (foisonnement de par la proximité d'un grand équipement, accessibilité TC)
(3) au regard de la précision des données, le ratio envisageable est de 4.000 € / place.
Les subventions allouées par le ministère de la Culture correspondent à 20% du coût d'objectifs HT plafonnées à 2,6 M€

2.2 European Arenas Association

L'European Arenas Association (EAA) représente 23 salles de spectacles prestigieuses dans 19 pays européens. Ces salles de spectacles multifonctions et couvertes présentent **une capacité d'au moins 8 000 places assises** et proposent une norme de haute qualité dans tous les domaines. Ce type de salles de spectacles se situe dans les grandes capitales européennes et accueille **chaque année de l'ordre d'une centaine de manifestations** culturelles et sportives.

L'appartenance au réseau permet de bénéficier d'une plus grande garantie quant à l'accueil des grandes tournées internationales. Avec une implantation de 2 salles par pays au maximum, cette association vise un maillage cohérent du territoire européen. Aujourd'hui, seul le Palais Omnisports de Paris Bercy fait partie de cette association et **l'absence de salles appartenant à ce réseau sur l'arc atlantique européen confère à Bordeaux une zone de chalandise vaste et peuplée** dans le triangle BAB-Toulouse-Nantes.

Compte tenu de ce rayonnement, **les notions d'accessibilité du site**, notamment routière, **de qualité technique des installations, notamment acoustique, et la faculté d'adaptation** de l'équipement aux différents types d'évènements organisés sont d'autant plus primordiales. De plus, l'intégration à ce réseau pose la question de la capacité de l'équipement avec une acuité particulière.

Modulable, à l'instar d'un Zénith, un tel équipement permet, outre les concerts des artistes de renommée internationale, la tenue des rencontres sportives de clubs résidents. **Les salles appartenant à l'EAA accueillent, en effet, pour la plupart des clubs de sports** "indoor" présentant tout au long de la saison des affluences en adéquation avec la capacité de la salle : Hockey sur glace pour les pays baltes et scandinaves, Handball en Allemagne, Basket-ball pour les pays méditerranéens.

Les salles ne présentant pas de clubs résidents, accueillent néanmoins annuellement de nombreuses manifestations sportives à l'exemple du Palais Omnisports Paris – Bercy : tournoi de Tennis ATP ou WTA, sports mécaniques, patinage, gymnastique, hippisme, tournoi internationaux et nationaux de sports indoor. Outre la stratégie de développement et d'accueil des manifestations culturelles, l'appartenance à ce label questionne la politique sportive de l'agglomération permettant de garantir la tenue d'une trentaine de manifestations par an.

En terme de coût, le caractère unique de chacune de ces salles, rend difficile de dégager un ratio coût/places pertinent, néanmoins, les exemples européens montre **qu'à l'investissement, la fourchette s'étend de 4 000 à 8 000 euros/place**.

Le tableau ci-après, présente les 23 salles européennes appartenant à l'association. On notera que cette association ne regroupe pas l'ensemble des grandes salles emblématiques européennes et notamment la Manchester Evening News Arena (22 500 places) et l'arène Ethias d'Hasselt (21 000 places) qui figurent parmi les plus capacitaires en Europe.

European Arenas Association

Ville	Nom	Capacité maximale (places)	Nombre de places de parkings	Emprise bâti (m²)	Coût	Livraison	Maîtrise d'oeuvre	Clubs residents
Dublin	The Point Depot	**8.500**	/	/	/	1878	/	Non
Bruxelles	Forest National	**9.000**	/	/	/	1970	/	Non
Bale	St Jakobshalle	**9.000**	/	/	/	1976	/	Non
Tallin	Saku Arena	**10.000**	/	13.220	35.000.000?	2001	Nord Projekt	Basketball
Milan	Datch forum	**11.500**	/	40.000	/	1990	/	Basketball
Rome	Palalottomatica	**11.500**	2.000	33.000	/	1960 2003	Pierluigi Nervi	Basketball
Vilnius	Siemens Arena	**12.000**	1.500	20.000	/	2004	Tauras Paulauskas	Basketball
Birmingham	NEC Arena	**12.300**	22.000	190.000	/	1976 1998	/	Non
Glasgow	SECC	**12.500**	1.500	260.000	96.000.000	1985 2011	Foster and Partners	Non
Londres	Wembley Arena	**12.500**	3.000	/	51.000.000	1930 2006	PRP (rehabilitation)	Non
Munich	Olympia Halle	**13.500**	/	/	/	1972	Frei Otto	Non
Göteborg	Scandinavium	**13.500**	3.500	/	/	1971 2008	ABAKO	Hockey
Stockholm	Globe Arena	**16.000**	/	22.000	450.000.000	1928 1989	Berg Arkitektkontor	Hockey
Madrid	Palacio Vistalegre	**14.000**	1.500	/	/	2000	Schlaich Bergermann et partenaires	Basketball
Riga	Arena	**14.500**	800	/	/	2006	/	Hockey + Basketball
Rotterdam	Ahoy	**15.000**	1.600	/	52.000.000	1997 2008	/	Non
Helsinki	Hartwall Areena	**15.000**	1.400 + 4.000 à proximité	34.500	/	1997	Kontio-Kilpia-Valjento	Hockey
Hambourg	Color Line Arena	**16.000**	/	40.000	83.000.000	2002	SCI / Evata / Brisbin Brook Beynon, Architects	Hockey + Handball
Vienne	Wiener Stadthalle	**16.000**	1.700	/	/	1958	Vorarlberg Dietrich/Untert	Non
Paris	POPB	**17.000**	700	55.000	137.000.000	1983	Andrault-Parat, Prouvé, Guvan.	Non
Barcelona	Palau Sant Jordi	**17.000**	5.000	26.000	36.000.000	1990	Arata Isozaki Mamoru Kawaguchi	Basketball
Prague	Sazka Arena	**18.000**	280	35.000	/	2004	Eva Jiricna	Hockey
Lisbonne	Atlantico Pavilion	**20.000**	2.000	30.000	55.000.000	1998	R. Cruz / Skidmore, Owings & Merrill	Non

3. La question de la capacité de l'équipement : opportunités et pertinence

3.1 Caractérisation de la demande en grandes salles de spectacles au regard de l'offre nationale et de l'Europe du Sud

La carte ci-contre figure l'offre nationale actuelle en salles de spectacles couvertes dont la capacité est supérieure à 8 000 places qu'elles soient de type Zénith ou non. On peut remarquer que :

- Au sein d'agglomérations de tailles comparables à Bordeaux, la capacité de ce type de salle se situe autour de 10 000 places.
- L'offre nationale présente un déficit de salles couvertes présentant une jauge comprise entre 10 000 et 15 000 places, notamment sur l'arc atlantique.
- Aucune salle de type Zénith ne présente une jauge supérieure à 10.000 places
- 2 salles de rayonnement international présentent, en France, une capacité supérieure à 15 000 places : le Palais Omnisports Paris-Bercy (17 000 places assises) et la Halle Tony Garnier à Lyon (17 000 places)

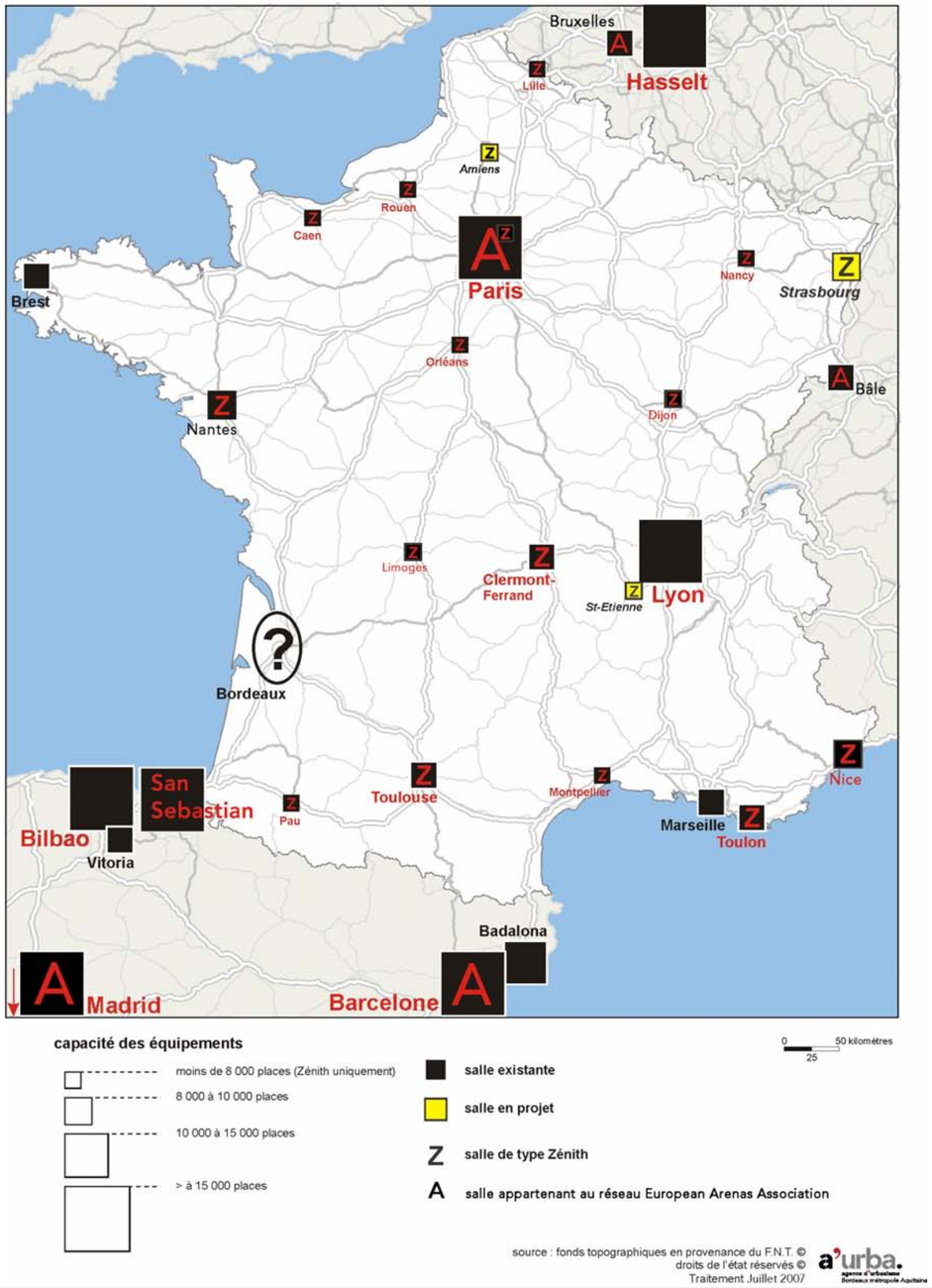
La distribution de l'offre nationale permet d'envisager plusieurs options pour l'implantation d'un tel équipement à Bordeaux :

- Un équipement **d'une capacité de 8 000 à 10 000 places couvertes** de rayonnement régional, comparable au Zénith de Toulouse : en concurrence directe avec plusieurs salles, cette jauge pose la question de la complémentarité avec la patinoire de Mériadeck.
- Un équipement **d'une capacité de 10 000 à 15 000 places couvertes** de rayonnement national : une salle de ce gabarit ne présenterait pas de concurrence directe sur le grand Sud Ouest. Cette jauge serait à affiner au regard des besoins des tourneurs et des manifestations envisagées. La capacité de stationnement d'un tel équipement engagerait à grouper l'équipement. A d'autres fonctions (palais des expositions, centre de congrès…) afin de limiter la taille du parking propre à l'équipement.
- **Au-delà de 15 000 places** la rentabilisation d'un tel équipement de rayonnement international serait dépendante de la programmation de manifestations spécifiques telles que les grandes tournées internationales, en concurrence avec des salles tels que le POPB, la Halle Tony Garnier ainsi que les sites de plein air comme les arènes de Nîmes (16 000 places), présentant des capacités d'attractions supérieures (densité de la zone de chalandise).

Au regard de ces éléments, **la détermination précise de la jauge d'un tel équipement nécessite une étude de marché fine intégrant** :

- **Les besoins des tourneurs professionnels** ;
- Le rayonnement souhaité pour l'équipement ;
- **Le type de manifestations envisagées** et les caractéristiques techniques nécessaires (**qualité acoustique**, configurations et modularités de la salle…) ;
- La stratégie d'accueil des manifestations nécessitant **une réflexion sur l'ensemble des équipements de l'agglomération bordelaise** (sites couverts et de plein air) ;
- **Les modalités d'exploitation de l'équipement**.

IMPLANTATION D'UN EQUIPEMENT MULTIFONCTIONS
Les grandes salles de spectacles couvertes en France métropolitaine



3.2 Caractérisation de la demande locale au regard de la population locale

Les agglomérations françaises comparables à Bordeaux et équipées d'une salle de grande capacité **présentent des zones d'influences plus denses** dans un rayon de 120 à 200 km. Cette fourchette de distances correspond à la captation des publics pour des évènements de type tournée nationale présentant de l'ordre d'une quinzaine de dates en France. Dans ce cadre, on peut remarquer que les agglomérations de Nantes, Marseille intègrent des villes équipées de salle de spectacles dans ce rayon (respectivement Rennes et Toulon), réduisant ainsi leur zone d'influence pour ce type d'évènement.

Population	Agglomération	Dans un rayon de 120 km	Dans un rayon de 200km	Capacité de la salle
Bordeaux	753 931	2 484 260	5 441 796	?
Toulouse	761 090	2 642 900	5 779 664	9 000
Nantes	544 932	3 715 103	7 495 011	8 500
Marseille	1 349 772	3 950 015	6 881 516	8 500
Lyon	1 348 832	5 875 948	9 248 300	17 000

Source : Ministère du Tourisme

L'exemple de la programmation récente du Zénith de Toulouse (1999) dont la zone d'influence présente une structure comparable à celle de Bordeaux, soit un réseau de villes moyennes non équipées en salle de grande capacité, tend à montrer qu'une jauge de 9 000 places se justifie à l'échelle du marché aquitain.

Néanmoins, concernant l'accueil de manifestations de plus grande envergure, présentant moins de 5 dates en France, et principalement dans les équipements à très grande capacité, les publics sont captés sur des distances plus grandes suivant notamment le tracé des grandes infrastructures de transport (LGV, réseau autoroutier).

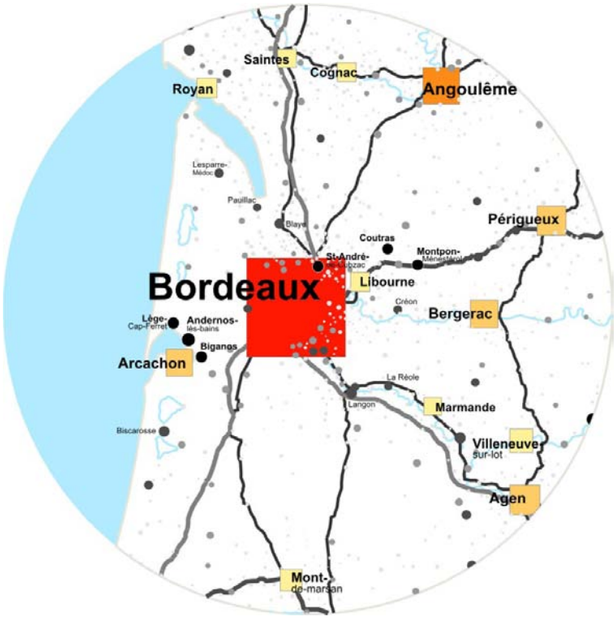
L'agglomération bordelaise est dotée d'atouts forts pouvant garantir l'accueil de manifestations d'envergure internationale et ainsi un rayonnement plus grand d'un tel équipement. La question d'une jauge supérieure à 9 000 places pour un équipement multifonctions faisant partie d'un réseau européen peut donc se poser à l'aune :

- **de la reconnaissance internationale de Bordeaux** basée sur le vin et sur un patrimoine architectural exceptionnel récemment reconnu par l'UNESCO ;
- **de la desserte TGV** renforcée à l'horizon 2015 plaçant la métropole aquitaine à 2 h 15 de Paris et en 2020 à 1 h 30 de Bilbao ;
- **d'une population présente** sur le territoire girondin **supérieure à la population résidente due à l'attractivité estivale** ;
- et enfin de **l'absence de très grandes salles dans un rayon de 300 km**.

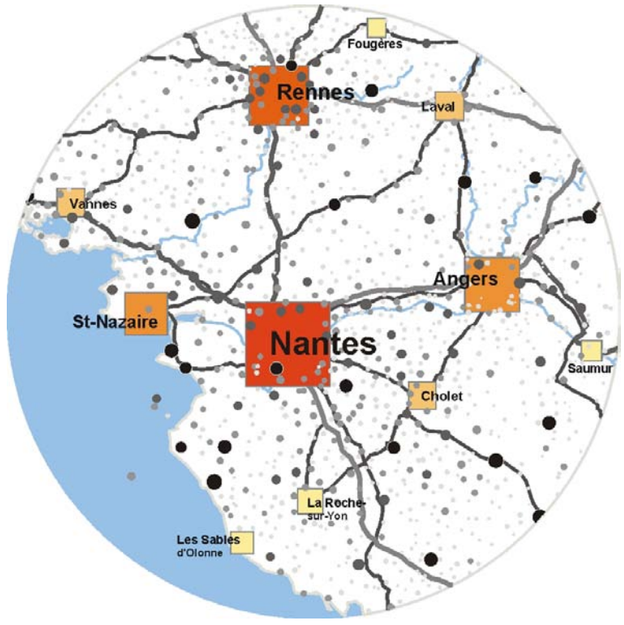
Départements	Population résidente INSEE 2004	Population présente (Equivalent Habitant Permanent)	EHP / population résidente
Gironde	1 359 700	1 381 600	101,6%
Haute Garonne	1 135 000	1 110 300	97,8%
Loire Atlantique	1 192 200	1 200 200	100,7%
Bouches du Rhône	1 892 700	1 875 400	99,1%
Rhône	1 646 300	1 581 500	96,1%

Source INSEE - RGr99

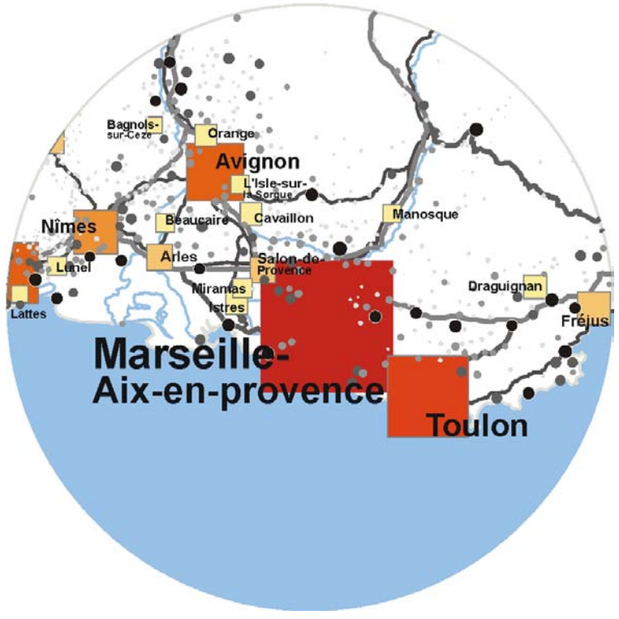
Zones d'influences à 120 km



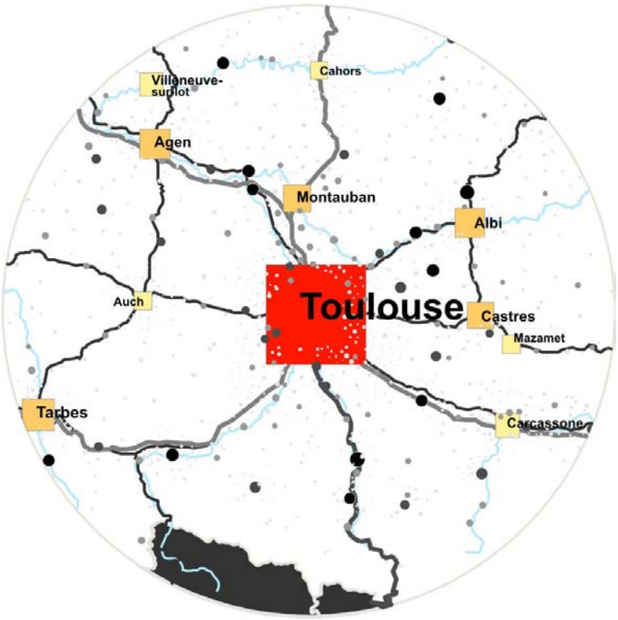
Bordeaux : un réseau de villes petites à moyennes



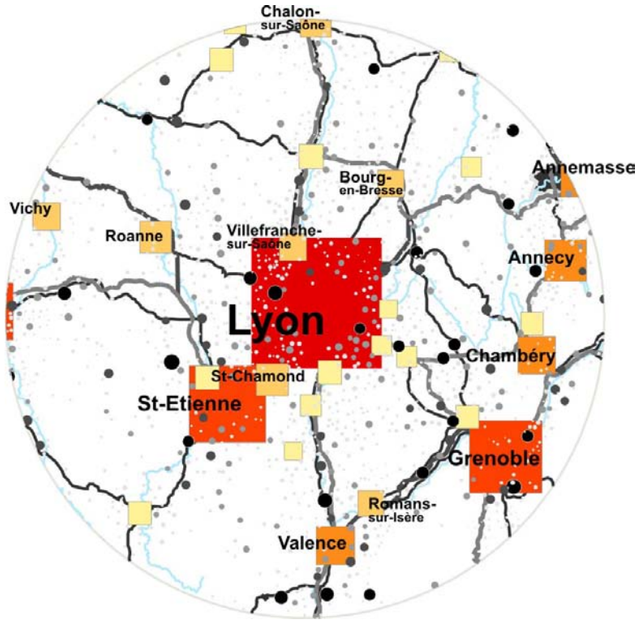
Nantes : un réseau de villes moyennes à grandes



Marseille : un système métropolitain concentré sur le littoral



Toulouse : un réseau de villes moyennes



Lyon : un système métropolitain dense

3.3 Caractérisation de la demande pour un équipement d'envergure nationale

Compte tenu des enjeux de rentabilité d'un équipement d'une jauge comprise entre 10 000 et 15 000 places, l'appartenance à un réseau type European Arenas Association est de fait indispensable pour Bordeaux afin de garantir une programmation de rayonnement supérieur.

Ainsi, pour une quantité limitée de manifestations par an (vraisemblablement entre 5 et 10 par an), le public pourrait être drainé dans un rayon de 300 km, la concurrence pour l'accueil de ce type de manifestation se faisant alors avec les agglomérations de Paris, Bilbao et Lyon.

Le poids de population d'une telle zone de chalandise pour ce type de manifestations serait alors de l'ordre de 10 000 000 d'habitants.

Ainsi, la programmation d'une salle de cette capacité permettrait à l'agglomération bordelaise de devenir **une "référence" sur le grand Sud Ouest** et d'accueillir des manifestations ne présentant que très peu de dates en France. Dans cette optique **la conception d'un lieu "unique" tant sur le plan technique qu'architectural est primordiale**.

Néanmoins, l**e dimensionnement précis d'une telle jauge mérite d'être étudié plus finement,** du fait notamment :

- De la rentabilisation de l'équipement. En effet, le coût d'exploitation se répercutant sur le coût de location de la salle et donc du billet, **un surdimmensionnement de la jauge induirait pour l'ensemble des manifestations des tarifs à la vente en moyenne plus élevés** que pour un équipement de capacité plus modeste.
- De la tendance à recourir aux sites de plein air d'une capacité largement supérieure pour les grandes tournées internationales (stades, hippodromes). Potentiellement capable d'accueillir plus de 15 000 spectateurs, ces équipements sont néanmoins sujets à plusieurs aléas : une météo favorable (difficile à programmer), le manque de capacité de stationnement à la mesure de la fréquentation (risque de thrombose), des installations de mise en compatibilité avec l'accueil du public relativement onéreuses, compte tenu de la responsabilité des maires, induisant un surcoût à charge de la collectivité locale.

Face à ces évolutions, on notera, en France, la réalisation de deux équipements hybrides :

> le "Zénith" de Nancy, présentant une capacité de 6 000 places couvertes, extensible à 25.000 places en extérieur à la faveur d'un couplage à un amphithéâtre ;

> le "Zénith" de Nice, en projet, d'une capacité de 9 000 places couvertes, extensible à 50 000 places en extérieur grâce à un jumelage au stade Charles Hermann (Nikaïa).

Le faible retour d'expérience sur ce type d'équipement ne permet pas de juger de la pertinence et de la viabilité financière de cette configuration, néanmoins l'évolutivité proposée semble intéressante pour des agglomérations ne disposant pas de sites en plein air susceptibles d'accueillir des mégas manifestations ponctuelles telles que celles présentes sur l'agglomération bordelaise (stade Chaban Delmas, esplanade des Quinconces, hippodrome).

4. La question de la programmation en terme de manifestations

Le dimensionnement et le choix du type de l'équipement (zénith ou arène d'envergure européenne) dépend grandement de la politique culturelle et sportive au sein de l'agglomération.

Une réflexion quant aux types de manifestions sportives susceptibles d'être accueillies par cet équipement, permettrait de développer les pistes d'une utilisation diversifiée et ainsi d'en augmenter la fréquence d'utilisation et d'en limiter les coûts de gestion.

Cette question est particulièrement importante dans le cas d'une arène multifonctions et **doit être posée avant tout engagement financier de la collectivité.**

On peut citer à titre d'exemples :

- Sport indoor : le volley ball, seul sport indoor ayant eu une équipe de niveau national sur Bordeaux. Ce sport présente néanmoins une affluence moyenne faible en France (<3 000 spectateurs par match) à l'exception des clubs engagés dans les compétitions européennes (Cannes, Tours, Poitiers, Paris) ;

- Corridas : 3 week-end par an. Ce type d'événement pose néanmoins la question de la couverture de la salle. Celle-ci devant permettre la tenue des corridas à l'air libre (toiture mobile) ;

- Evènements sportifs ponctuels : dépendant principalement du réseau de "tourneurs" mais aussi de l'initiative locale visant la création de tournois nationaux et internationaux (Tennis, gymnastique, hippisme) et de manifestations nationales (coupe Davis, play-offs nationaux).

A titre d'exemple, le tableau ci-dessous montre la répartition en pourcentage des differents types de manifestations qui se sont tenus au POPB sur les années 2005 et 2006 à Paris.

Programmation Palais Omnisport Paris Bercy 2006	
Sport	36%
Concert	46%
Spectacles	18%
Programmation Palais Omnisport Paris Bercy 2005	
Sport	61%
Concert	25%
Spectacles	13%
Total 2005/2006	
Sport	48%
Concert	36%
Spectacles	16%

Source : Site Internet www.bercy.fr

5. La question des modalités de financements de l'équipement

Dans le cas d'un projet de Zénith, un financement des collectivités publiques semble nécessaire, notamment du fait de la convention liant la maîtrise d'ouvrage avec le Ministère de la Culture. Les modalités de gestion et d'exploitation sont ainsi finement établies par le cahier des charges "Zénith".

Concernant l'investissement, on peut donner à titre d'exemple le tour de table réalisé à l'occasion du financement du Zénith de Strasbourg dont le coût s'élève à 48,62 millions d'Euros :

- 68 % : Communauté Urbaine de Strasbourg
- 2,6 millions d'euros de subvention de l'Etat (5 %)
- le reste étant pris en charge par le Conseil général du Bas Rhin et la région Alsace.

Dans le cas d'un projet de rayonnement européen, **un partenariat public – privé ou un financement exclusivement privé** peut être envisagé. Dans ce cas, un cahier des charges technique précis entre la collectivité et l'opérateur privé doit être établi afin de garantir les objectifs de la collectivité, notamment pour les domaines suivants :

- **la maîtrise de la qualité architecturale du bâtiment**. A ce titre, un concours d'architecture pourrait être imposé ;
- **l'acoustique de l'équipement doit être haut de gamme**, au regard de l'offre déjà présente sur l'agglomération (patinoire Mériadeck) ;
- **la qualité environnementale de l'édifice,** notamment propice à la mise en oeuvre de système de production d'énergie autonome et de récupération des eaux de pluie doit être définie ;
- **les modalités, notamment financières, de location de la salle pour des manifestations organisées par ou en partenariat avec la collectivité** doivent être clairement définies ;
- les modalités de partenariat avec les organisateurs de spectacles locaux ainsi qu'avec le milieu local culturel doivent de plus être étudiées.

Compte tenu de l'investissement soutenu par le secteur privé se pose aussi **la question de la programmation urbaine connexe à l'équipement**, nécessaire à sa rentabilisation. Dans ce cadre, une programmation mixant différentes fonctions doit être étudiée.

Véritable pôle culturel, cet équipement doit pouvoir être le support d'une centralité affirmée fonctionnant en continu et non par intermittence.

A titre d'exemple, le financement de la Globe Arena de Stockholm s'est basé sur un partenariat impliquant le développement par les investisseurs d'un pôle d'affaires mixte en échange des disponibilités foncières de la collectivité. Enfin, en fonction de la localisation de l'équipement, cet investissement peut être l'occasion de développer un quartier culturel regroupant différents types d'équipements de diffusion, de partage et de développement d'activités culturelles, à l'instar de ce que réalise la ville de Montréal.

6. La question de la localisation

Privilégiant une implantation d'accessibilité directe, les grandes salles multifonctions en France sont en général implantées à proximité des rocades périphériques ou des pénétrantes autoroutières. Cette exigence répond à une pratique reconnue, celle de l'utilisation de la voiture pour se rendre aux spectacles et aux manifestations, **avec un choix modal sur la voiture de plus de 80 %**, y compris à Paris. Ceci s'explique en particulier par la zone de chalandise élargie de la clientèle de ces manifestations qui draine bien au-delà de l'agglomération.

On remarque dans le tableau présentant les principaux Zéniths de France, que même lorsque l'équipement se situe à proximité d'un axe de transport en commun lourd (Métro de Lille, Tramway à Nantes) la demande en stationnement reste quasiment inchangée par rapport à d'autres équipements moins bien desservis.

Une jauge moyenne de parkings de 2 400 à 3 200 places constitue une première base de réflexion pour un équipement de ce type, l'estimation plus affinée des places dépendant de la fréquence des spectacles et de la possibilité de coupler cet équipement avec d'autres fonctions. Compte tenu de cette contrainte programmatique, **la superficie minimale nécessaire à l'implantation de l'équipement se situe autour de 10 ha.** La carte ci-contre présente les sites potentiels retenus sur l'agglomération. Tous situés à proximité des infrastructures primaires de déplacements, ils ont été classés en deux types :

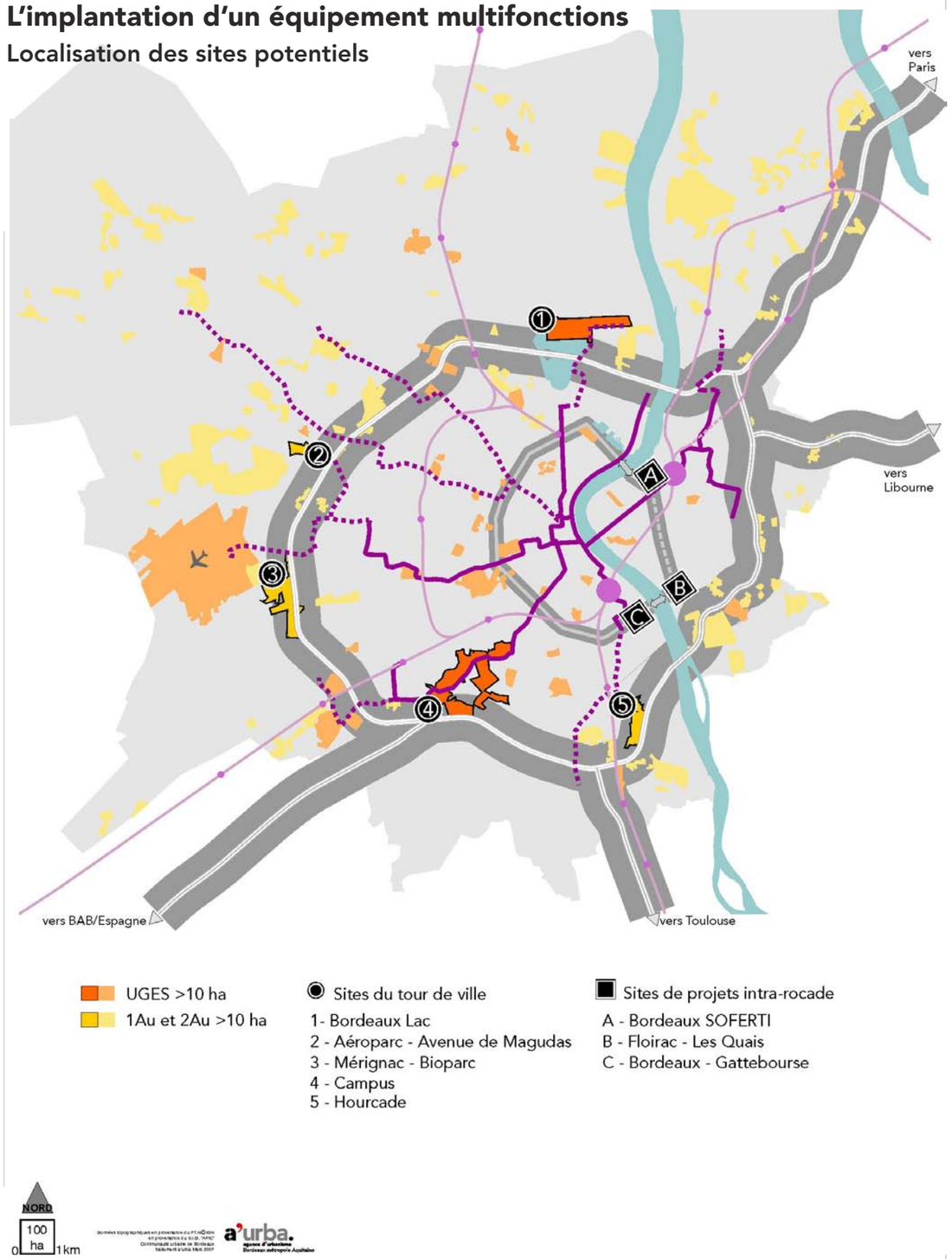
- **les sites du tour de ville**, en vitrine de la rocade
  - Bordeaux Lac : dans le prolongement du hall 3 du parc-expo
  - Aéroparc – avenue de Magudas
  - Mérignac – au nord du Bioparc
  - Concernant le Campus universitaire de Pessac - Talence - Gradignan, une étude réalisée en juin 2005 a montré l'inadéquation du site pour l'accueil d'un tel équipement. Une implantation possible au sein de l'échangeur de la Crabette serait néanmoins envisageable moyennant des investissement lourds en terme d'infrastructures.
  - Bègles - Hourcade

- **les sites de renouvellement urbain**, en proue sur la Garonne
  - Floirac – tête de pont Jean Jacques Bosc
  - Bordeaux – Belcier – Bègles : le site de Gattebourse
  - Bordeaux – rive droite : débouché du Pont Lucien Faure – site SOFERTI

A l'aune de ce constat, il s'agit de tester les sites en terme :
- d'accessibilité tous modes
- d'impact sur les déplacements
- de gestion alternative du stationnement (foisonnement, navettes)
- d'emprise capable
- de maîtrise foncière
- de maillage territorial
- la mise en scène de l'équipement et sa symbolique urbaine

L'implantation d'un équipement multifonctions

Localisation des sites potentiels



7. Estimation des impacts fonctionnels

Pour chaque site, deux hypothèses de capacité seront étudiées :

Hypothèse 1 : Un équipement de rayonnement régional de type zénith, d'une capacité maximale de 9 000 places.

Hypothèse 2 : Un équipement de rayonnement national appartenant au label European Arenas Association, d'une capacité maximale de 12 000 places.

Les enquêtes ménages, seul outil permettant d'appréhender les comportements de mobilité, ne distinguent pas le motif spectacle en tant que tel et le lie aux "loisirs, promenades, culture". Compte tenu du manque de données, les hypothèses retenues pour la salle multifonctions s'appuieront sur cette base tout en intégrant le caractère particulier de l'équipement.

A. Estimation des besoins en stationnement

• Estimation des parts modales

Compte tenu de la nature de l'équipement et des déplacements induits, une hypothèse de 80 % de part modale VP sera retenue.

En effet, les parts modales pour motif " loisir-culture-promenade, autre " issues de l'enquête ménage réalisée en 1998 sur l'agglomération bordelaise sont les suivantes : voiture particulière : 71 % ; transports collectifs 5 %.
Compte tenu des caractéristiques de la salle multifonctions – zone de chalandise éloignée et plages de fréquentation spécifiques (le soir, le week end ...) – la part modale VP retenue pour cet équipement sera plus élevée.

• Taux d'occupation des véhicules

Une hypothèse de 3 personnes par véhicule est retenue.

Le taux d'occupation des véhicules pour les motifs "loisirs, visites, accompagnement, autre" s'élève à 1,59. Compte tenu de la spécificité des déplacements liés à la salle multifonctions, l'hypothèse retenue est plus élevée.

• Taux de rotation

Il ne semble pas réaliste d'appliquer un taux de rotation pour le motif spectacle, le nombre de véhicules quittant leur stationnement en cours de représentation étant à priori nul.

Compte tenu de ces hypothèses, les besoins en stationnement théoriques générés par la salle de spectacles en configuration pleine sont les suivants :

Part modale 80%	Taux d'occupation 3
Hypothèse 1	**2400 places**
Hypothèse 2	**3200 places**

A noter que ces résultats ne tiennent pas compte du taux d'occupation de la salle, variable suivant les périodes de l'année et selon le type de manifestation. Ainsi les besoins évalués correspondent à des besoins théoriques maximum, en réalité ils seront effectifs uniquement lors des très grandes manifestations qui remplissent la salle.

Il est également à ajouter que certaines personnes se feront déposer au spectacle en voiture ou en taxi ; en conséquence des places permettant la dépose minute seront à prévoir.

Pour finir, un équipement de rayonnement national attire une clientèle lointaine par une programmation internationale. Il est donc indispensable de prévoir des emplacements pour les cars.

On retiendra finalement par précaution une jauge de stationnement de l'ordre de 2 400 places pour une salle d'une capacité de 9 000 places, et de l'ordre de 3 200 places pour une salle d'une capacité de 12 000 places.

B. Étude de circulation liée à la programmation de l'équipement

- En heure de pointe du soir dans l'heure précédent le spectacle, les flux générés par l'équipement sont les suivants :
  - **Pour l'hypothèse 1, la salle multifonctions génère un flux de 2 200 véhicules par heure ;**
  - **Pour l'hypothèse 2, la salle multifonctions génère un flux de 3 000 véhicules par heure.**

Cette estimation des flux induits par l'équipement est basée sur les hypothèses suivantes de répartition des flux en situation la plus critique. Il s'agit d'hypothèses hautes :

- Environ 10 % des spectateurs arrivent plus d'une heure avant le spectacle, et 90 % des spectateurs arrivent moins d'une heure avant le spectacle.
- Tous les spectateurs repartent en même temps.

- **Pour chaque scénario, des hypothèses de répartition des flux générés par l'équipement sur les voies d'accès au site sont proposées selon une répartition de la population du département sur les différents accès au site selon sa localisation géographique.**

Compte tenu de la configuration des sites d'implantation, situés à proximité des grands axes de circulation (rocade et autre voirie primaire), la répartition des flux se fait sur le même schéma pour chaque site :

- **une grande majorité des flux (60 à 95 % des flux) se concentrent sur les voies primaires d'accès au site.**
- **Le reste des flux est réparti sur les voiries de liaison intercommunale principales, et plus marginalement sur les voiries plus locales.**

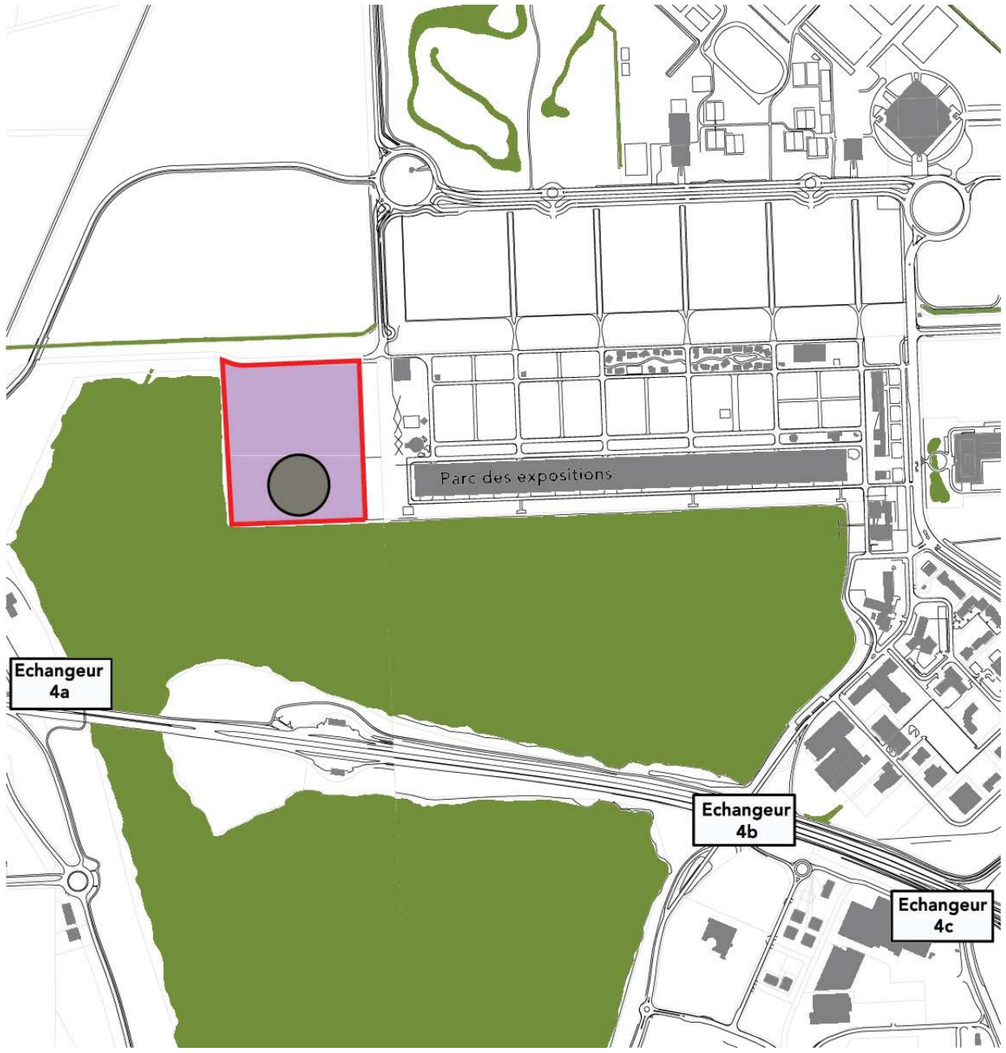
Cette répartition sera donc à la base du raisonnement, les bassins de chalandise plus éloignés se reportant également sur les axes primaires d'accès au secteur.

- Les estimations de trafic à l'heure de pointe du soir induites par l'implantation de la salle multifonctions sont alors cumulées avec les projections 2012 réalisées par la CUB à partir du modèle Emme 2, afin d'obtenir l'état des réseaux en heure d'affluence.

- Dans les chapitres qui suivent, les cartes d'estimation du trafic sont présentées pour l'hypothèse 2, qui génère un flux de 3 000 véhicules en heure de pointe du soir dans l'heure précédent le spectacle.

En effet, les conclusions sont les mêmes pour les deux hypothèses, mais avec un taux de saturation des axes plus important pour l'hypothèse 2 (du fait du trafic plus fort généré par l'équipement : 3 000 véhicules contre 2 200 pour l'hypothèse 1).
Ainsi l'hypothèse 2 représente la situation la plus critique et servira donc de référence.

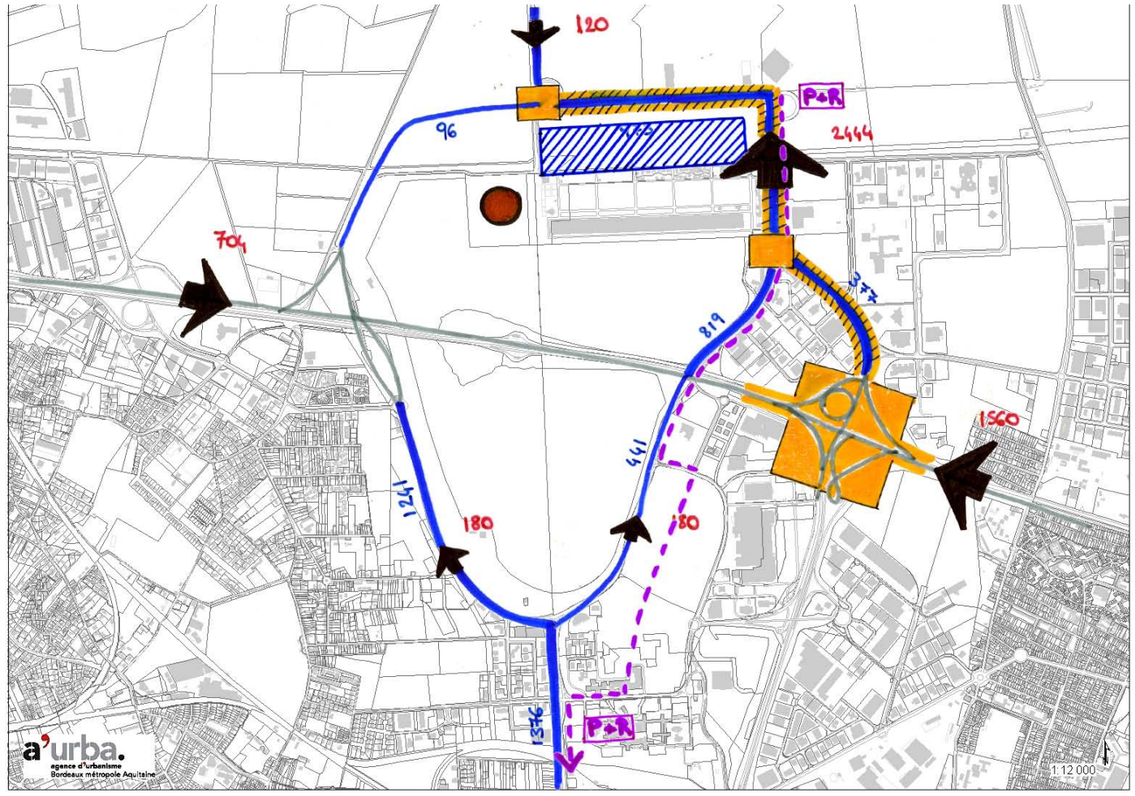
Bordeaux Lac



Plan de situation

Assiette foncière

Salle multifonctions



Impacts circulatoires

- salle multifonctions
- rocade
- flux de circulation vers le site
- flux généré par l'équipement
- gare ferroviaire
- extension TCSP programmée ou à l'étude
- point dur de circulation
- saturation importante
- saturation moyenne
- voie ferrée
- tramway 1ère et 2ème phase
- parc relais
- surface de stationnement

8. Fiches détaillées par site

1 - Bordeaux Lac

Surface du terrain d'assiette : 8,2 ha

Zonage PLU : UGES avec une hauteur totale autorisée de 21 mètres et une emprise au sol de 50 % - prescriptions paysagères au titre de l'article L 123-1.7° du Code de l'Urbanisme.

Maîtrise foncière : CUB

La jauge de stationnement retenue: la capacité de stationnement en première approche nécessaire pour répondre aux besoins de la salle multifonctions est évaluée à :

- 2 400 places pour une salle de 9 000 personnes
- 3 200 places pour une salle de 12 000 personnes

Les mesures compensatoires envisageables : Les disponibilités foncières sur ce site permettent d'envisager la constitution d'une offre de stationnement suffisante pour répondre aux besoins de la salle multifonctions. Toutefois, dans un soucis de limiter les nappes de parking et de rentabiliser l'offre de stationnement existante, des mesures compensatoires peuvent être proposées.

- Sous réserve de compatibilité des horaires des manifestations, la mutualisation du parking du Parc des expositions peut s'avérer une solution compensatoire efficace. Ce parking dispose d'une capacité de stationnement de l'ordre de 8 000 places aujourd'hui sous occupé sauf en cas de manifestation exceptionnelle.
- La desserte future du site directement par un axe TCSP (prolongement 3ème phase avec terminus au parc des expositions) permet d'envisager une politique volontariste de limitation de l'offre de stationnement affectée à la salle multifonctions. Cette perspective permettra de relier le site au centre de l'agglomération (réseau de tramway), au Médoc et à la rive droite (connexion TCSP envisageable aux Aubiers reliant le Médoc à la rive droite) et à la gare Saint Jean (tramway ligne C).
- A noter également dans le cadre de la mise en place de la 3ème phase TCSP l'aménagement possible d'un parc relais au terminus, qui pourrait être utilisé par les automobilistes usagers de la salle multifonctions.

Estimation des flux spécifiques générés par l'équipement : les hypothèses suivantes sont considérées quant à la répartition des flux induits par l'équipement sur les différents axes :

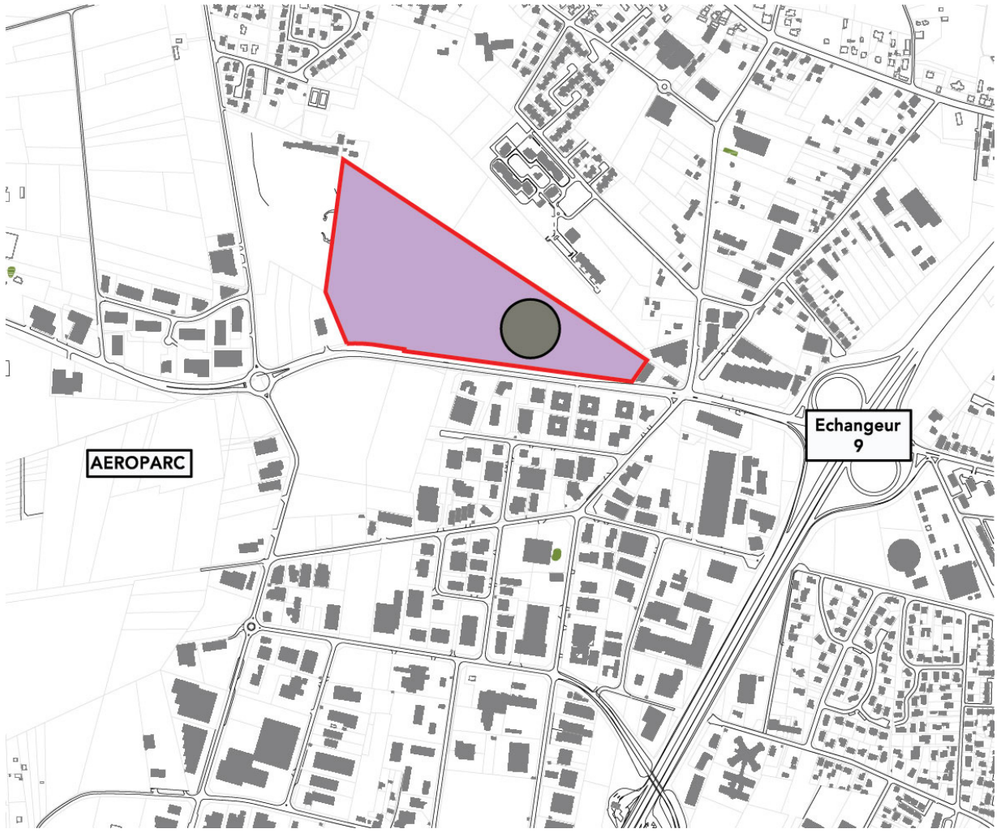
- **84 % des flux sont drainés par l'échangeur 4, seul accès depuis la rocade.**
- **12 % des flux sont drainés depuis le centre, dont 6 % par l'échangeur 4a et 6 % par l'échangeur 4b.**
- **4 % des flux sont drainés depuis l'allée du bois.**

Simulation des trafics à 2012 :
Les estimations de trafic à l'heure de pointe du soir montrent, dans l'heure précédent le spectacle, une arrivée des flux principalement depuis l'échangeur 4, provoquant une congestion importante du réseau depuis cet échangeur jusqu'à la salle multifonction (140 % de saturation pour l'hypothèse 1, et 170 % pour l'hypothèse 2).

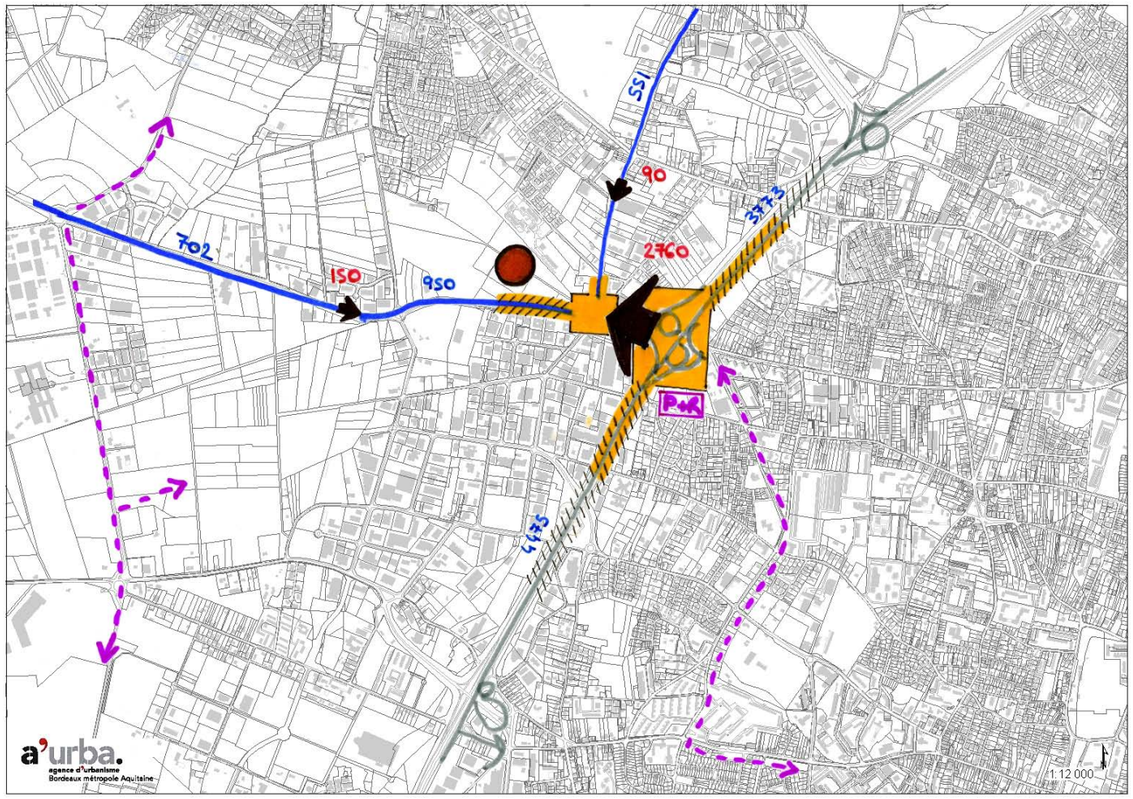
Cette congestion implique un risque majeur de saturation de la rocade sur ce tronçon, et notamment au niveau de l'échangeur de Labarde et sur le pont d'Aquitaine.

Cet état de fait est d'autant plus prégnant à la sortie de la manifestation, celle ci pouvant engendrer un blocage total du réseau de desserte de Bordeaux Lac.

Aéroparc – Avenue de Magudas



Plan de situation



Impacts circulatoires

Assiette foncière

Salle multifonctions

salle multifonctions

rocade

flux de circulation vers le site

flux généré par l'équipement

gare ferroviaire

extension TCSP programmée ou à l'étude

point dur de circulation

saturation importante

saturation moyenne

voie ferrée

tramway 1ère et 2ème phase

parc relais

surface de stationnement

2 - Aéroparc – Avenue de Magudas

Zonage PLU : 1AU/UE avec une hauteur totale de 15 mètres et une emprise au sol maximum de 60 % Constructibilité sous condition de la partie Ouest du site (coulée verte identifiée au SCOT) - Servitude radio-éléctrique vis à vis de l'aéroport limitant la hauteur maximum envisageable à 28 mètres

Maîtrise foncière : propriétaires privés

La capacité de stationnement en première approche nécessaire pour répondre aux besoins de la salle multifonctions est évaluée à :

- 2 400 places pour une salle de 9 000 personnes ;
- 3 200 places pour une salle de 12 000 personnes.

Les mesures compensatoires envisageables :

- L'extension 3ème phase TCSP vers Mérignac - les Pins laisse augurer une desserte du site par les transports en commun, d'autant plus intéressante si l'extension est poursuivie jusqu'en extra-rocade. L'hypothèse d'implantation d'un parc relais en intra ou en extra rocade représente une réserve de stationnement compensatoire pour la salle multifonctions.

- A long terme, l'évolution du secteur de l'aéroparc et les hypothèses de desserte TCSP 3ème phase sur ce secteur pourrait également représenter des surfaces de stationnement mutualisables et accessibles pour la salle multifonctions.

- Le parking de l'aéroport représente une surface de stationnement potentiellement mobilisable pour les usagers de la salle multifonctions. Associé à un système de navettes depuis l'aéroport, il représente une solution compensatoire intéressante.

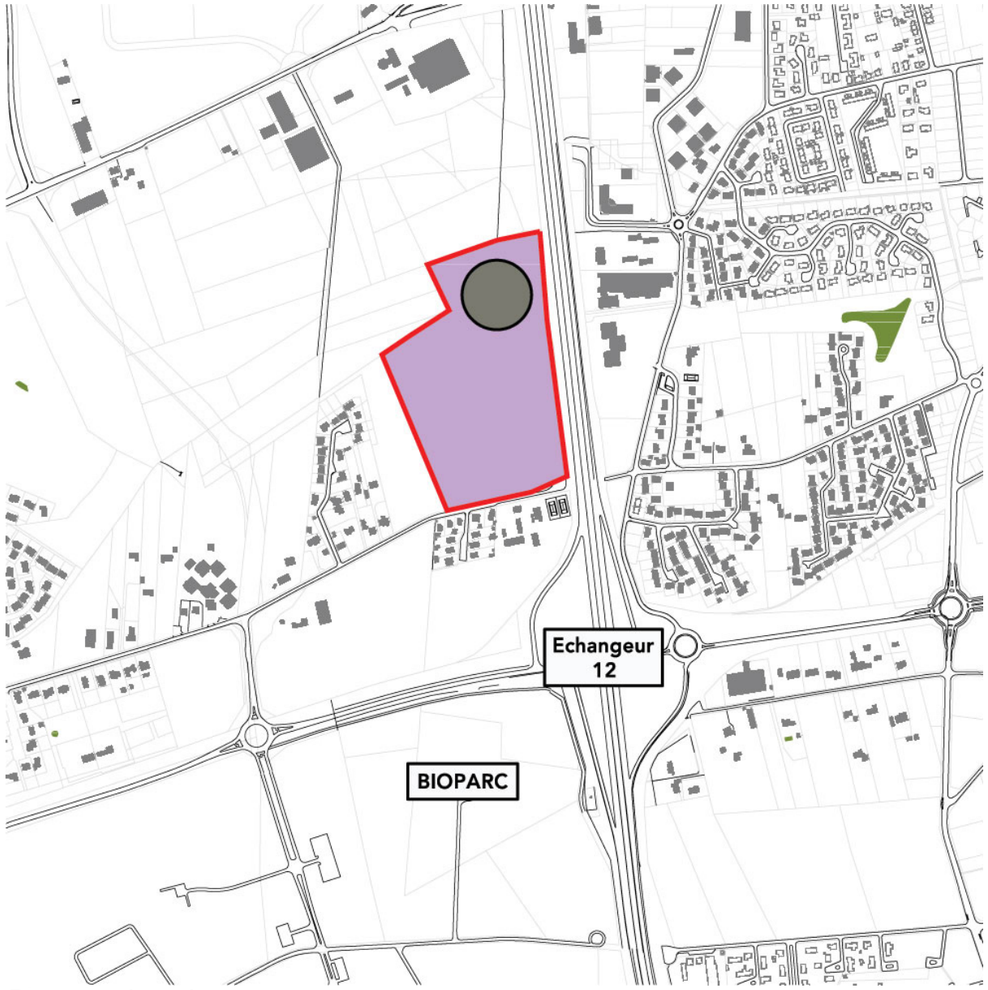
Estimation des flux spécifiques générés par l'équipement : Les hypothèses suivantes sont considérées quant à la répartition des flux induits par l'équipement sur les différents axes :

- **92 % des flux, soit la quasi-totalité, sont drainés depuis l'échangeur 9,**
- **plus marginalement, 5% des flux sont drainés depuis l'avenue de Magudas et 3 % depuis la rue Mermoz.**

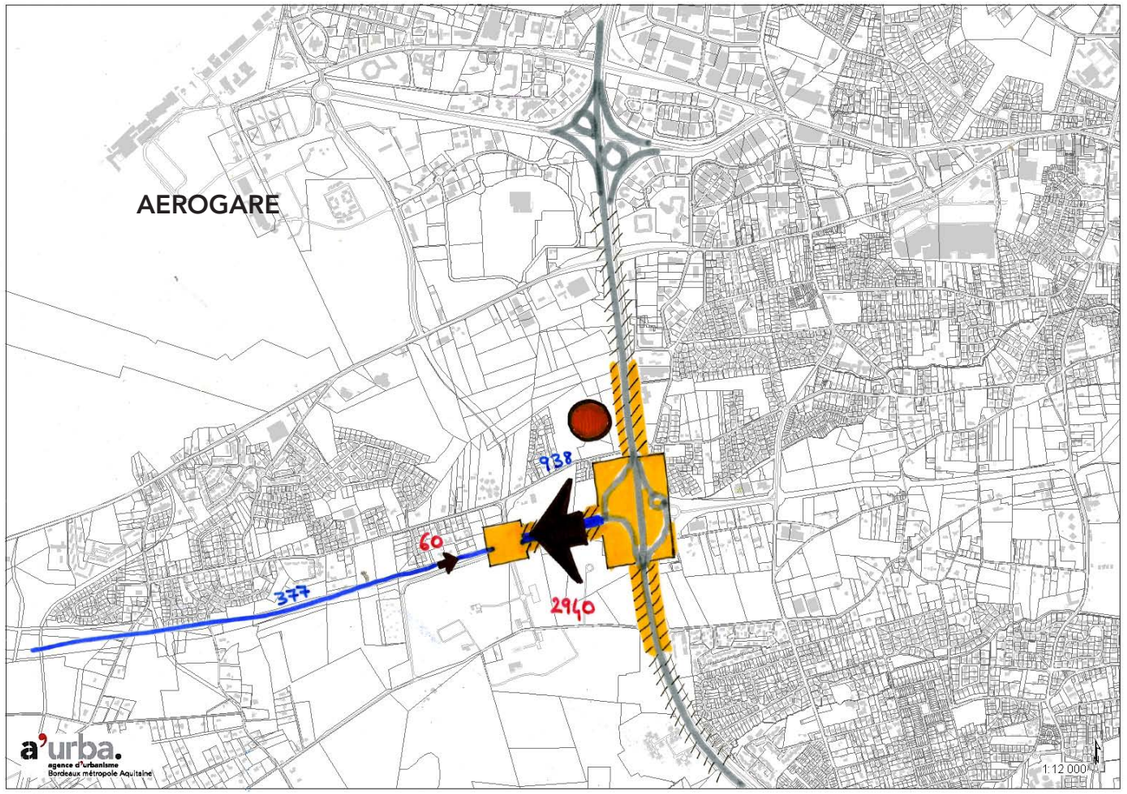
Simulation des trafics à 2012

Les estimations de trafic à l'heure de pointe du soir montrent, dans l'heure précédent le spectacle, une saturation très importante localisée depuis la sortie de la rocade jusqu'à la salle de spectacle, la voirie supportant des trafics de 2 à 3 fois supérieurs à sa capacité. La proximité de la salle et de la rocade a également un impact sur la saturation de cette dernière.

Mérignac - Bioparc



Plan de situation



Impacts circulatoires

- salle multifonctions
- rocade
- flux de circulation vers le site (620)
- flux généré par l'équipement (620)
- gare ferroviaire
- extension TCSP programmée ou à l'étude
- point dur de circulation
- saturation importante
- saturation moyenne
- voie ferrée
- tramway 1ère et 2ème phase
- parc relais
- surface de stationnement

- Assiette foncière
- Salle multifonctions

3 - Mérignac - Bioparc

Surface du terrain d'assiette : 9,8 ha

Zonage PLU : 1AU/UE avec une hauteur totale de 15 mètres et une emprise au sol maximum de 60 % - Servitude de cône de dégagement vis à vis de l'aéroport limitant la hauteur à 25 mètres

Maîtrise foncière : CUB – propriétaires privés

La jauge de stationnement retenue

La capacité de stationnement en première approche nécessaire pour répondre aux besoins de la salle multifonctions est évaluée à :

- 2 400 places pour une salle de 9 000 personnes ;
- 3 200 places pour une salle de 12 000 personnes.

Les mesures compensatoires envisageables

- A long terme, l'évolution du secteur de l'aéroparc et les hypothèses d'évolution du réseau TCSP laissent entrevoir une desserte possible du site par les transports en commun.

Dans le cadre de l'aménagement de l'aéroparc, des dessertes transversales de périphérie à périphérie peuvent être envisagées à plus long terme. Ces dessertes, en connexion avec les hypothèses TCSP 3ème phase vers Pessac Alouette au sud et vers Eysines au nord, permettraient une liaison du site avec le centre et le réseau structurant de transports en commun.

- Le parking de l'aéroport représente une surface de stationnement potentiellement mobilisable pour les usagers de la salle multifonctions. Associé à un système de navettes depuis l'aéroport, il représente une solution compensatoire intéressante.

Estimation des flux spécifiques générés par l'équipement

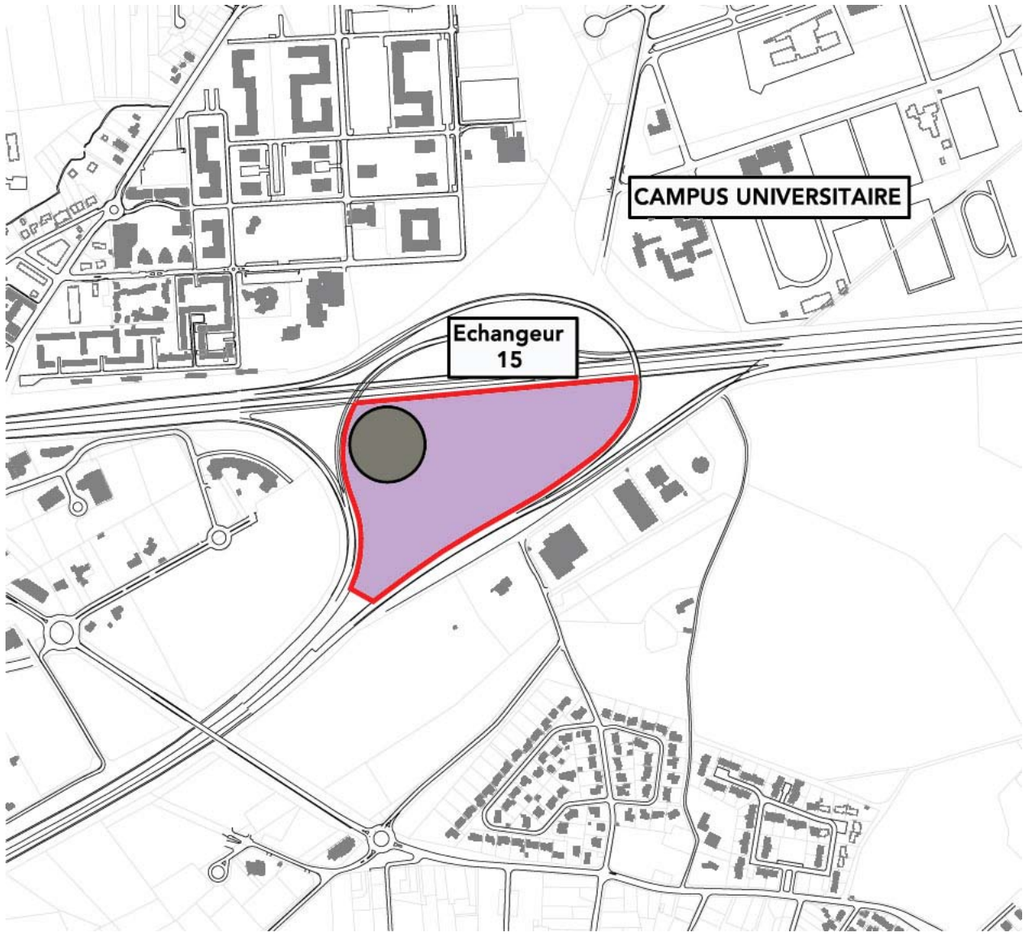
Les hypothèses suivantes sont considérées quant à la répartition des flux induits par l'équipement sur les différents axes :

- **98 % des flux, soit la quasi-totalité, sont drainés depuis l'échangeur 12,**
- **plus marginalement, 2 % des flux sont drainés depuis la déviation de Beutre.**

Simulation des trafics à 2012

Les estimations de trafic à l'heure de pointe du soir montrent, dans l'heure précédent le spectacle, une saturation importante localisée à la sortie de la rocade du fait de l'arrivée de la quasi-totalité des flux depuis l'échangeur 12 sur une voie de faible capacité. Cette saturation aura des répercussions sur la fluidité de la rocade, déjà fortement chargée, depuis le nord et depuis le sud.

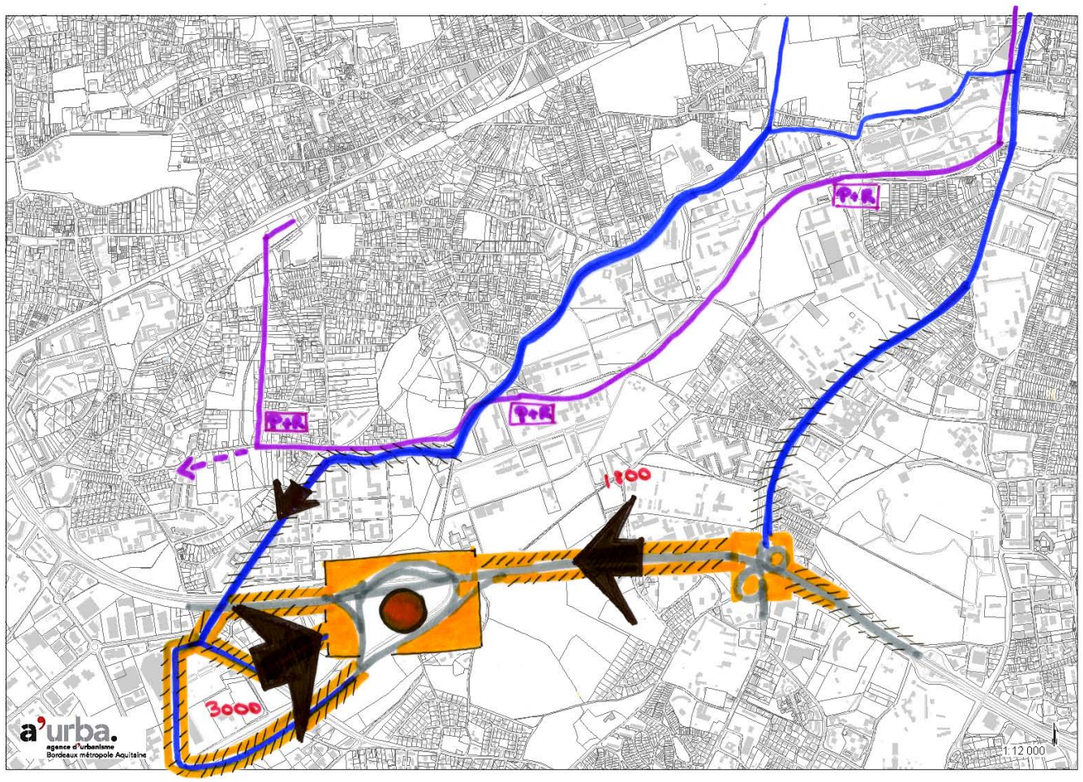
Cette situation est à nuancer fortement par les perspectives de maillage autour de la salle multifonctions, notamment par le prolongement de l'avenue de Roland Garros au Sud, qui permettra de reporter une partie des flux d'accès à la salle depuis l'échangeur 11.



Plan de situation

Assiette foncière

Salle multifonctions



Impacts circulatoires

salle multifonctions
rocade
flux de circulation vers le site
flux généré par l'équipement
gare ferroviaire
extension TCSP programmée ou à l'étude
point dur de circulation
saturation importante
saturation moyenne
voie ferrée
tramway 1ère et 2ème phase
parc relais
surface de stationnement

4 - Campus – La crabette

Surface du terrain d'assiette : 9 ha
Zonage PLU : UE avec une hauteur totale de 15 mètres et une emprise au sol maximum de 60 %
Maîtrise foncière : Etat

La jauge de stationnement retenue

La capacité de stationnement en première approche nécessaire pour répondre aux besoins de la salle multifonctions est évaluée à :

- 2 400 places pour une salle de 9 000 personnes ;
- 3 200 places pour une salle de 12 000 personnes.

Les mesures compensatoires envisageables

- La proximité de la ligne B du tramway et les hypothèses d'extension du réseau 3ème phase représentent une opportunité de desservir le site par les transports en commun.

L'instauration d'un système de navettes en complément et le garantissement de l'accessibilité à pied depuis le TCSP jusqu'à la salle permettrait de réaliser cette opportunité.

- Les parcs relais existants et l'hypothèse d'un nouveau parc relais en extra rocade représentent une possibilité supplémentaire de rabattement VP.

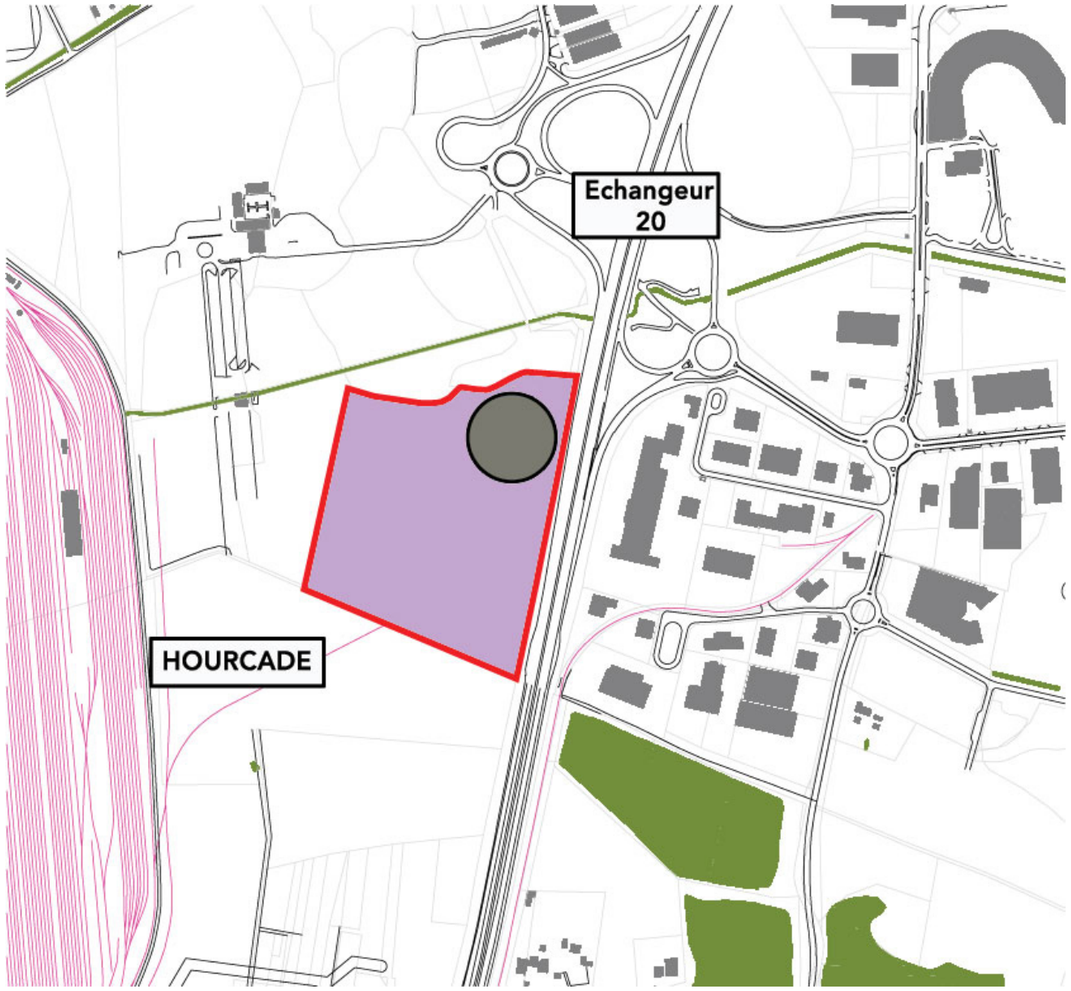
- L'offre en statinnement du campus universitaire représente une réserve de stationnement à proximité du site.

Estimation des flux spécifiques générés par l'équipement
Les hypothèses suivantes sont considérées quant à la répartition des flux induits par l'équipement sur les différents axes :

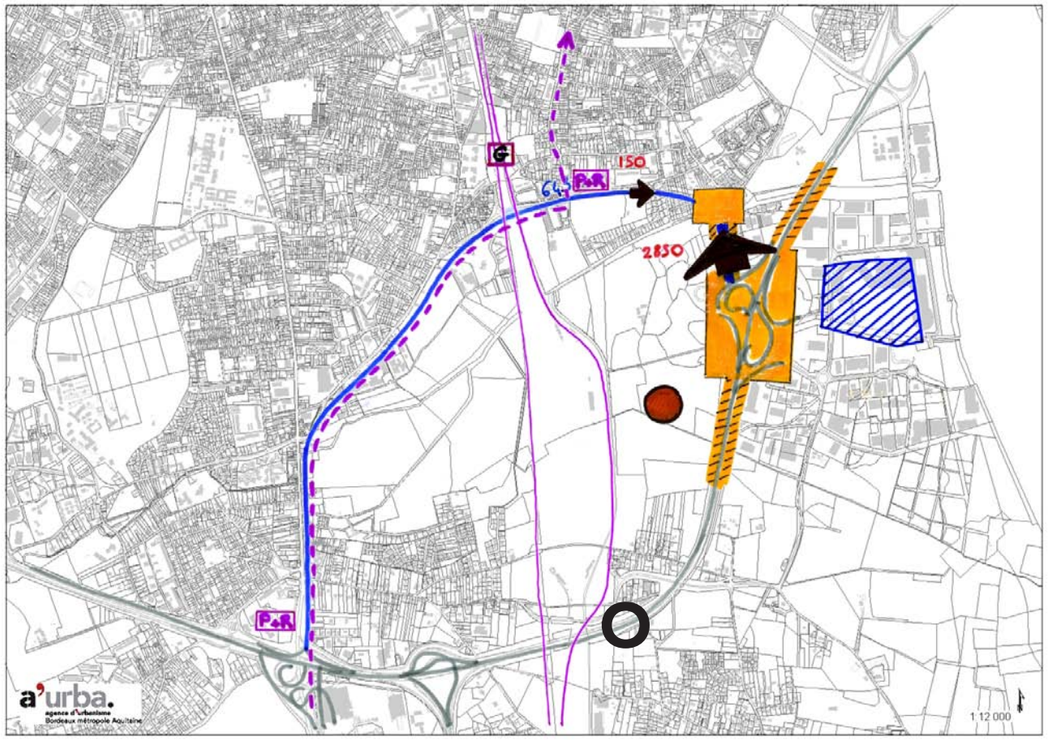
- **60 % des flux sont drainés par la rocade ;**
- **35 % des flux sont drainés par la voirie intercommunale, depuis l'avenue Schweitzer ;**
- **5 % des flux sont drainés par la route de Canéjan puis la rue de Naudet.**

Simulation des trafics à 2012
Les estimations de trafic à l'heure de pointe du soir montrent, dans l'heure précédent le spectacle, une forte saturation de la rocade entre l'échangeur 15 et 16 et une saturation de la voirie intercommunale située entre l'échangeur 14 et 15.

Bègles – Hourcade



Plan de situation



Impacts circulatoires

- salle multifonctions
- rocade
- flux de circulation vers le site
- flux généré par l'équipement
- gare ferroviaire
- extension TCSP programmée ou à l'étude
- point dur de circulation
- saturation importante
- saturation moyenne
- voie ferrée
- tramway 1ère et 2ème phase
- parc relais
- surface de stationnement
- Projet d'échangeur

- Assiette foncière
- Salle multifonctions

5 - Bègles – Hourcade

Surface du terrain d'assiette : 10 ha
Zonage PLU : 1AU/UE avec une hauteur totale de 15 mètres et une emprise au sol maximum de 60 %
Maîtrise foncière : CUB - RFF

La jauge de stationnement retenue

La capacité de stationnement en première approche nécessaire pour répondre aux besoins de la salle multifonctions est évaluée à :

- 2 400 places pour une salle de 9 000 personnes ;
- 3 200 places pour une salle de 12 000 personnes.

Les mesures compensatoires envisageables

- L'extension en projet de la ligne C vers le Sud offre une perspective de desserte du site permettant de diminuer la part modale VP au profit des transports en commun.
  Cette extension permettrait de relier directement le site au centre et à la gare Saint Jean.

- Par ailleurs, les hypothèses d'implantation de parc relais à proximité de la rocade et à proximité de l'arrête ferroviaire représentent des pôles de rabattement à terme pour la clientèle de la salle multifonction.

- Le centre commercial des Rives d'Arcins représente une réserve de stationnement de 2 000 places.

La desserte du site pourrait être optimisée par la mise en place d'un service de navettes depuis le parking afin de desservir directement la salle multifonctions.

Estimation des flux spécifiques générés par l'équipement

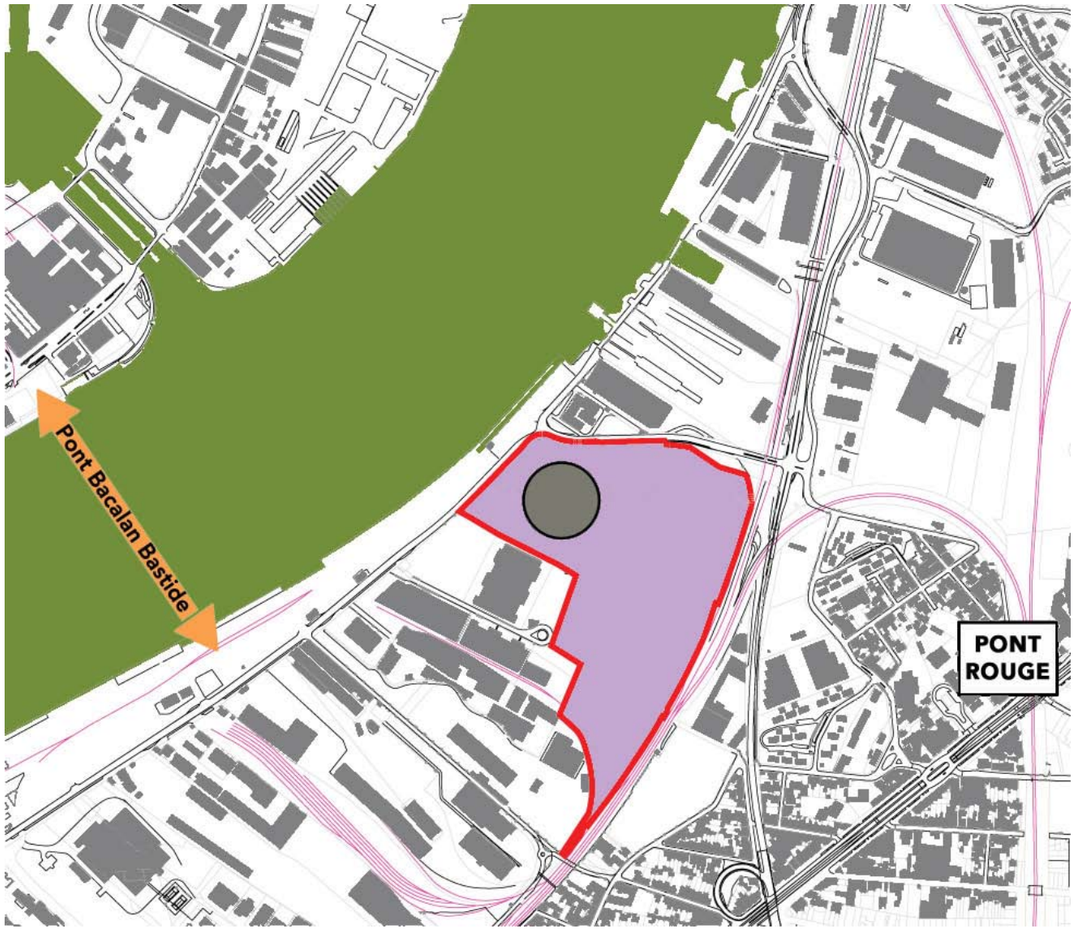
Les hypothèses suivantes sont considérées quant à la répartition des flux induits par l'équipement sur les différents axes :

- **95 % des flux sont drainés par l'échangeur 20,**
- **5 % par l'échangeur 18.**

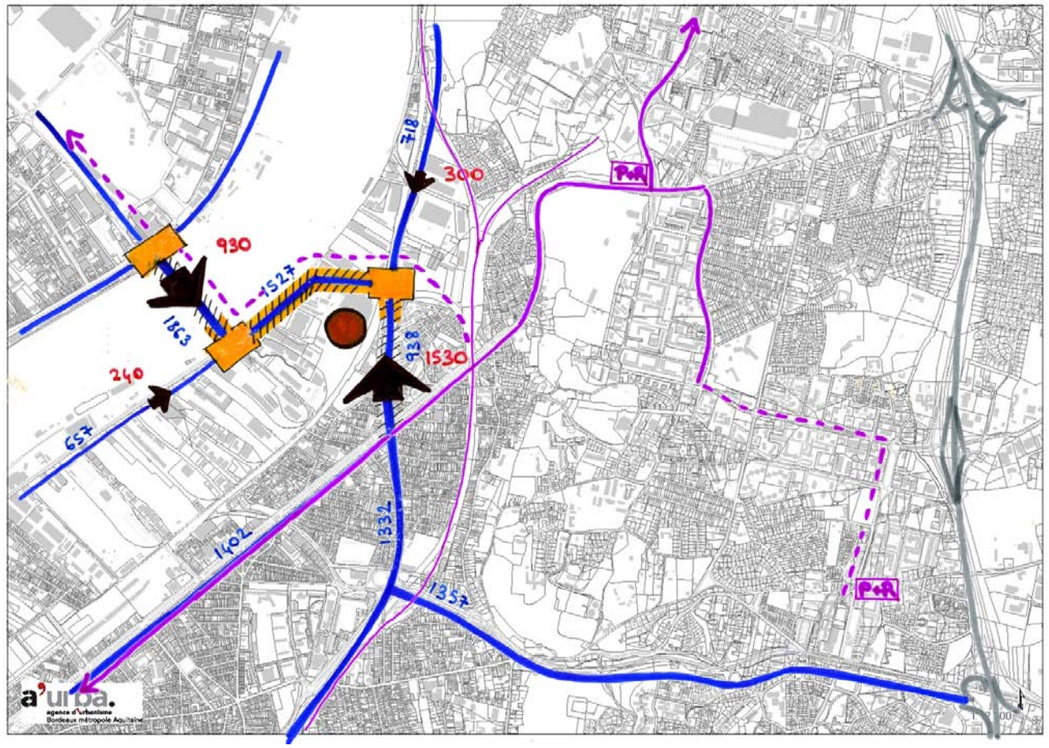
Simulation des trafics à 2012
Les estimations de trafic à l'heure de pointe du soir montrent, dans l'heure précédent le spectacle, une saturation très importante localisée au niveau de la sortie 20 de la rocade, qui supporte quasiment tous les flux d'accès au site, et un report de la congestion sur la rocade. La voie de sortie est aujourd'hui déjà saturée et son dimensionnement est trop faible pour supporter en plus tous les trafics d'accès à l'équipement.

La reconfiguration de l'échangeur 20 ou la constitution d'un nouvel échangeur autoroutier au Sud et le potentiel de création de maillages sur ce site de projet conduisent toutefois à modérer ce constat, la situation pouvant être amenée à évoluer positivement à terme.

Bordeaux – SOFERTI



Plan de situation



Impacts circulatoires

- salle multifonctions
- rocade
- flux de circulation vers le site
- flux généré par l'équipement
- gare ferroviaire
- extension TCSP programmée ou à l'étude
- point dur de circulation
- saturation importante
- saturation moyenne
- voie ferrée
- tramway 1ère et 2ème phase
- parc relais
- surface de stationnement

- Assiette foncière
- Salle multifonctions

A - Bordeaux – SOFERTI

Superficie du terrain d'assiette : 13 ha

Zonage PLU : UE avec une hauteur totale de 15 mètres et une emprise au sol maximum de 60 %

Maîtrise foncière : SOFERTI

La jauge de stationnement retenue

La capacité de stationnement en première approche nécessaire pour répondre aux besoins de la salle multifonctions est évaluée à :

- 2 400 places pour une salle de 9 000 personnes ;
- 3 200 places pour une salle de 12 000 personnes.

Les mesures compensatoires envisageables

- Le site Soferti, situé au débouché du futur pont Lucien Faure, bénéficiera à l'horizon de sa réalisation d'une desserte en transports en commun permettant d'envisager une réduction des capacités de stationnement au profit de l'usage des transports en commun.

En effet, la future liaison entre les pôles intermodaux de Ravesies/les Aubiers et Cenon Pont Rouge permettra de relier le site Soferti à la rive gauche, au Médoc et à l'arrêt ferroviaire de Cenon, offrant ainsi une liaison compétitive en transports en commun pour les bassins proches comme pour les bassins plus éloignés.

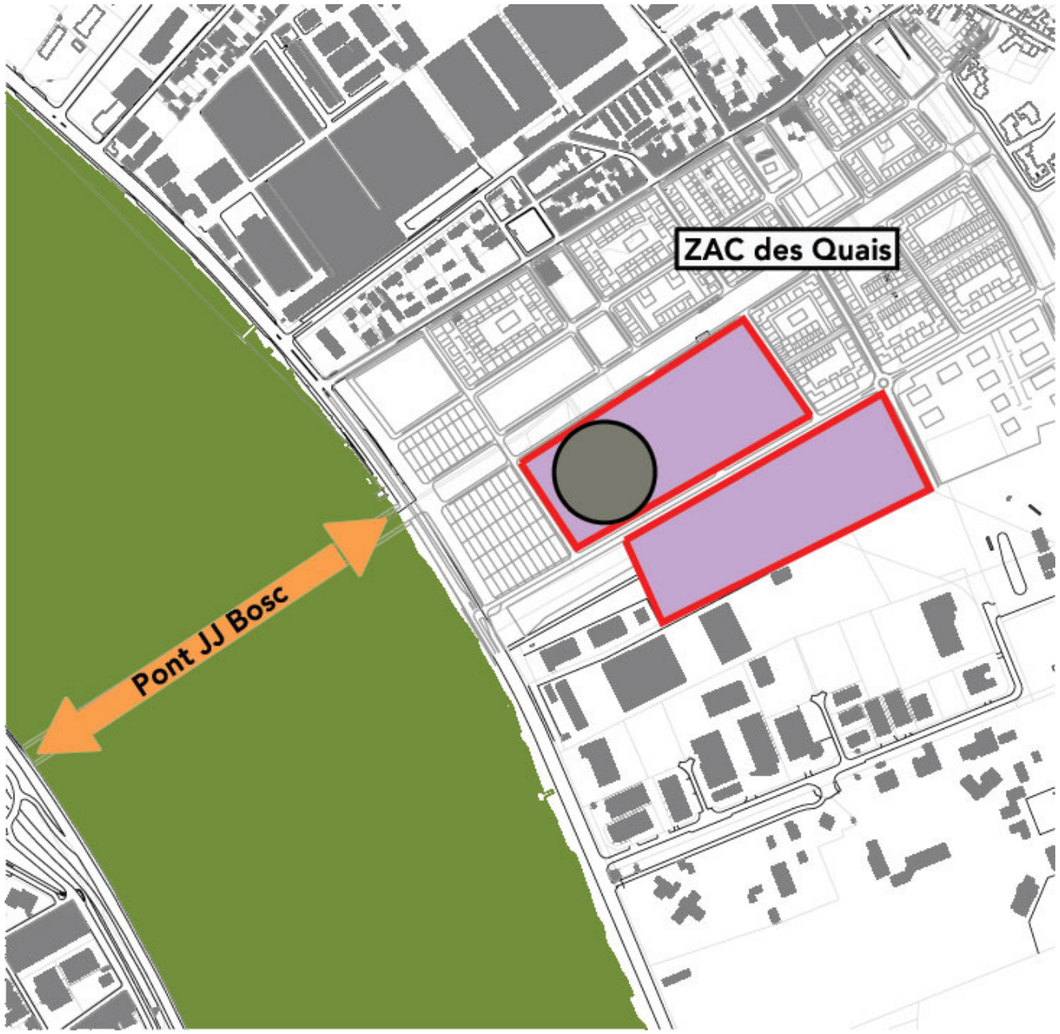
- Les parcs relais existants ou en projet situés sur la ligne A, à proximité de la rocade, représentent une opportunité de rabattement VP pour libérer les voies d'accès au site.

Estimation des flux spécifiques générés par l'équipement : Les hypothèses suivantes sont considérées quant à la répartition des flux induits par l'équipement sur les différents axes :

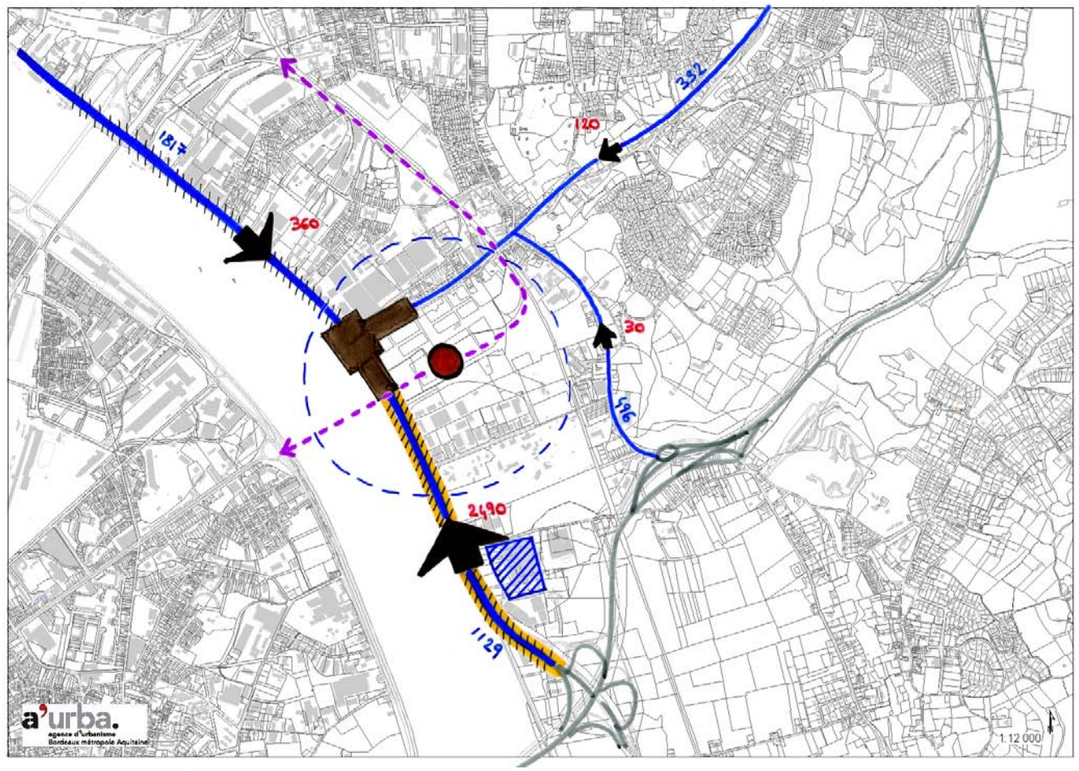
- 51 % des flux sont drainés depuis le sud par le boulevard Joliot Curie,
- 31 % des flux sont drainés depuis la rive gauche par le pont Bacalan Bastide,
- 10 % des flux sont drainés depuis le Cubzagais par les quais au nord,
- et 8 % des flux sont drainés depuis les quais au sud rive droite.

Simulation des trafics à 2012 :
Sur ce secteur contraint, les estimations de trafic à l'heure de pointe du soir montrent, dans l'heure précédent le spectacle, une saturation localisée entre le pont Lucien Faure et le boulevard Joliot Curie, particulièrement importante entre la tête de pont et la partie haute du boulevard.

La malléabilité du tissu sur ce site laisse une grande liberté pour atténuer cette congestion par la création d'un nouveau maillage, justifiant les qualités potentielles d'accessibilité de ce site.



Plan de situation



Impacts circulatoires

- salle multifonctions
- rocade
- flux de circulation vers le site (620)
- flux généré par l'équipement (620)
- gare ferroviaire
- extension TCSP programmée ou à l'étude
- point dur de circulation
- saturation importante
- saturation moyenne
- voie ferrée
- tramway 1ère et 2ème phase
- parc relais
- surface de stationnement

- Assiette foncière
- Salle multifonctions

B - Floirac – Les Quais

Superficie du terrain d'assiette : 8 ha
Zonage PLU : UCv avec plan de détail lié à la ZAC des Quais; hauteur totale autorisée 60 mètres et emprise au sol non réglementée
Maîtrise foncière : CUB

La jauge de stationnement retenue

La capacité de stationnement en première approche nécessaire pour répondre aux besoins de la salle multifonctions est évaluée à :

- 2 400 places pour une salle de 9 000 personnes ;
- 3 200 places pour une salle de 12 000 personnes.

Les mesures compensatoires envisageables

- A l'horizon de réalisation de la ZAC, le site disposera d'une capacité de stationnement publique de 2 490 places à 10 minutes de marche.

Cette estimation est basée sur des calculs théoriques à partir du linéaire de voirie :

- L'aménagement de l'espace de la tête de pont du futur franchissement J.J. Bosc permettrait de dégager une capacité de 640 véhicules.
- L'offre de stationnement sur voirie, dans un rayon de 350 m (soit 5 min à pied), est estimée à 700 places.
- L'offre de stationnement sur voirie, dans un rayon de 700 m (soit 10 min à pied), est estimée à 1 850 places.

- Le parking Auchan – Bouliac, d'une capacité de 1 300 places environ, peut servir de capacité de stationnement pour les représentations du soir, à condition d'être relié au site par une navette.

- Les perspectives futures de desserte en transports en commun peuvent servir d'appui à une politique volontariste visant à réduire les capacités de stationnement et à privilégier une desserte de la salle par les transports en commun. Ceci concerne plus particulièrement l'aménagement de la voie Eymet.

La future desserte en TCSP des projets sur l'ensemble de la plaine (voie Eymet) ainsi que la réalisation du pont Jean-Jacques Bosc offrent des perspectives de desserte directe en transports en commun du site des quais de Floirac à moyen/long terme.

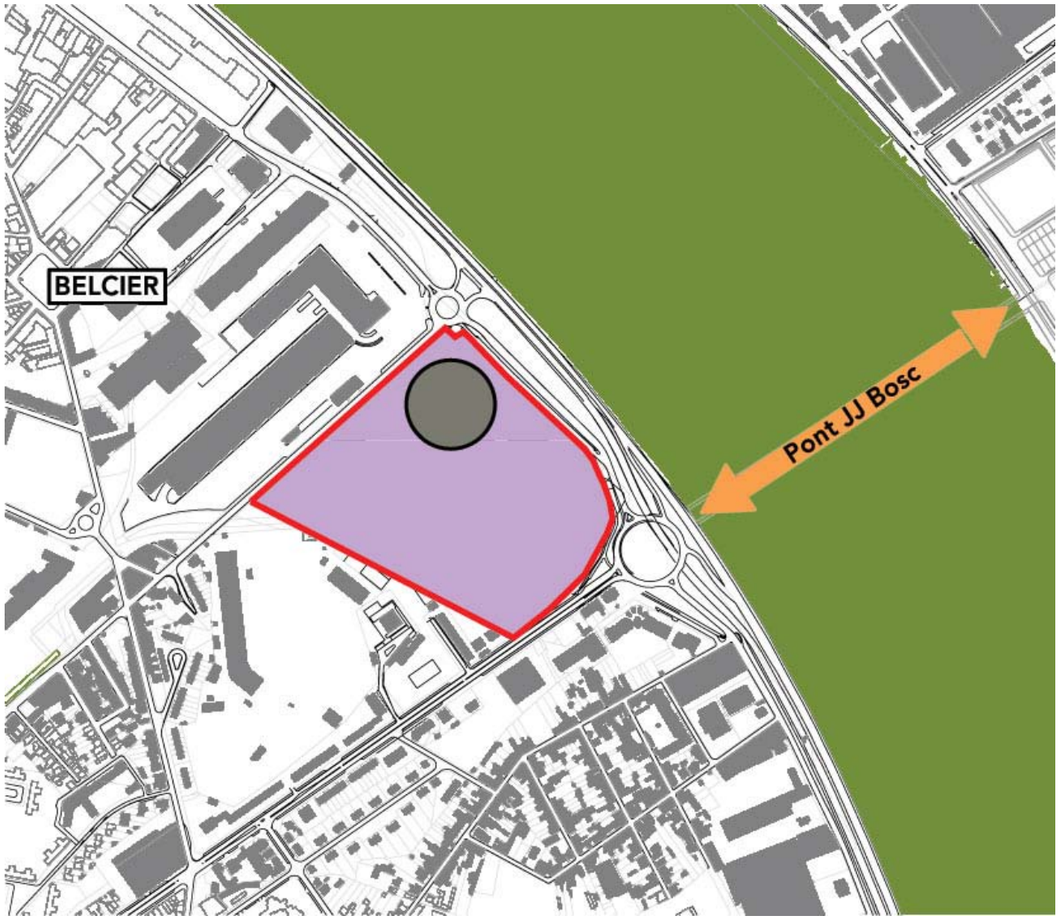
Estimation des flux spécifiques générés par l'équipement : Les hypothèses suivantes sont considérées quant à la répartition des flux induits par l'équipement sur les différents axes :

- **83 % des flux seraient drainés par la rocade depuis l'échangeur 22b ;**
- **12 % des flux seraient drainés par les quais depuis le nord ;**
- **5 % des flux seraient drainés par la voirie de liaison intercommunale, dont 4 % depuis l'avenue Gaston Cabannes et 1% depuis l'avenue du président François Mitterand.**

Simulation des trafics à 2012
Les estimations des flux à l'heure de pointe du soir montrent, dans l'heure précédent le spectacle, une saturation sur les quais. Alors que depuis le nord, les quais fonctionnent à pleine capacité, depuis le sud, les quais sont saturés.

Toutefois, les évolutions du maillage à long terme sur la rive droite ainsi que l'hypothèse du pont Jean-Jacques Bosc permettent d'envisager un délestage des quais au profit d'une meilleure répartition des flux sur les différentes voies d'accès au site.

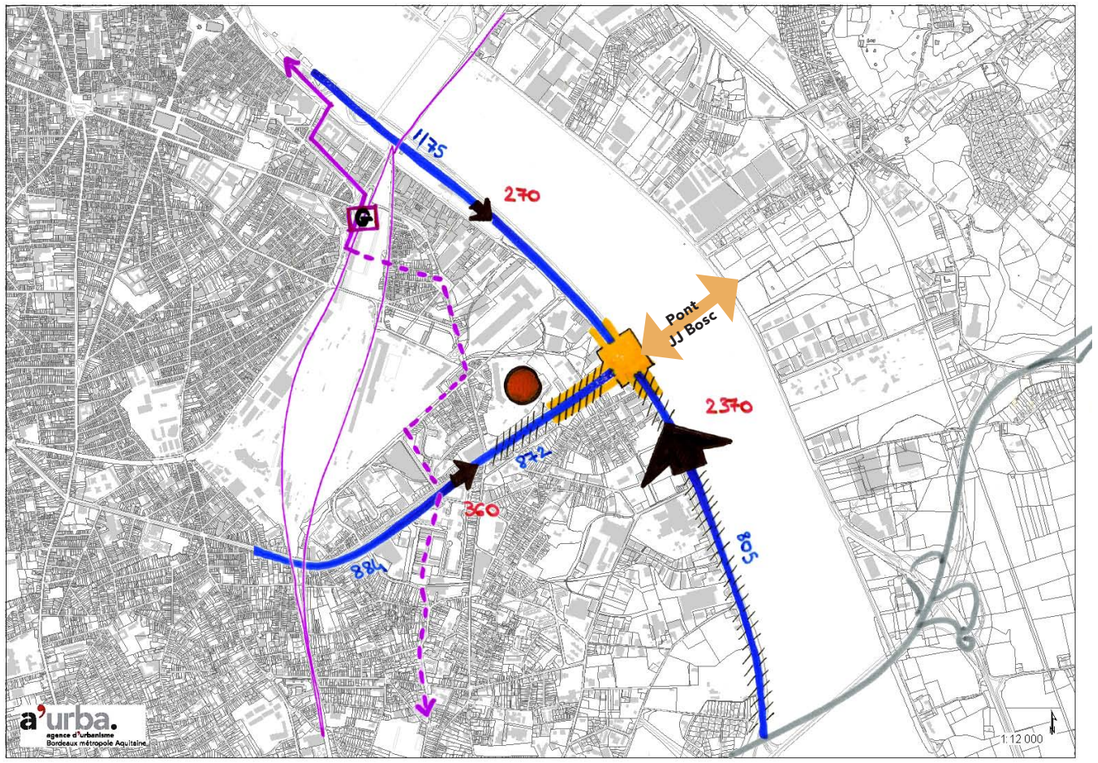
Gattebourse



Plan de situation

Assiette foncière

Salle multifonctions



Impacts circulatoires

salle multifonctions
rocade
flux de circulation vers le site
flux généré par l'équipement
gare ferroviaire
extension TCSP programmée ou à l'étude
point dur de circulation
saturation importante
saturation moyenne
voie ferrée
tramway 1ère et 2ème phase
parc relais
surface de stationnement

C - Gattebourse

Superficie : 10,8 ha
Zonage PLU : UEu avec une hauteur totale de 15 mètres et une emprise au sol maximum de 60 %
Maîtrise foncière : MIN

La jauge de stationnement retenue

La capacité de stationnement en première approche nécessaire pour répondre aux besoins de la salle multifonctions est évaluée à :

- 2 400 places pour une salle de 9 000 personnes ;
- 3 200 places pour une salle de 12 000 personnes.

Les mesures compensatoires envisageables

- La proximité de la gare Saint Jean et le réseau tramway réalisé en 2ème phase offrent une bonne desserte en TC de la salle multifonctions.

Cette perspective offre à terme un accès quasi-direct au site depuis la gare Saint Jean et permet d'envisager une réduction des capacités de stationnement et de libérer les axes circulatoires sur ce site fortement contraint au profit des transports en commun.

Estimation des flux spécifiques générés par l'équipement

Les hypothèses suivantes sont considérées quant à la répartition des flux induits par l'équipement sur les différents axes :

- **79 % des flux sont drainés depuis l'échangeur 21,**
- **12 % des flux sont drainés depuis les boulevards ;**
- **9 % des flux sont drainés depuis le nord par les quais.**

Simulation des trafics à 2012
Les estimations de trafic à l'heure de pointe du soir montrent, dans l'heure précédent le spectacle, une saturation sur le quai Wilson (120 à 150 % suivant l'hypothèse 1 ou 2) jusqu'à la rocade d'une capacité insuffisante pour accueillir tous les véhicules se rendant à la salle multifonctions. Cette saturation pourrait induire un report de trafic sur les voies de desserte interquartier du centre de Bègles.

Toutefois, la perspective du pont Jean Jacques Bosc à long terme devrait délester la circulation des quais et réduire voir supprimer ce problème de saturation.

9 - Analyse multicritères

SITES / CRITERES	Accessibilité VP	Accessibilité TC	Circulation	Lisibilité – Symbolique Urbaine	Maitrise Foncière	Constructibilité	Gestion alternative du stationnement	Maillage territorial
1/Bordeaux – Le Lac	Accessibilité directe depuis les échangeurs 4a, 4b et 4c	Desserte TCSP programmée en 3ème phase	Saturation de la voirie du secteur / Risque majeur de thrombose sur la rocade entre l'échangeur de Labarde et le pont d'Aqutaine	Mise en scène de l'équipement sur le lac visible depuis la rocade	Foncier communautaire	Constructibilité physiquement possible sur un site contraint Règles du PLU à adapter	Proximité immédiate du parking du parc des expositions (8.000 places)	Concentration des équipements métropolitains
2/Technoparc – Avenue de Magudas	Accessibilité directe depuis l'échangeur 9	Desserte TCSP programmée en 3ème phase	Saturation de l'échangeur 9 avec remontée de file sur la rocade	Faible lisibilité	Plusieurs propriétaires privés	Constructibilité physiquement possible sur un site contraint (servitudes aéroportuaires) Règles du PLU à adapter	Proximité du parking de l'aéroport moyennant un système de navettes et un accord de gestion	Pas de réponse au diagnostic local
3/Mérignac – Bioparc	Accessibilité directe depuis l'échangeur 12 / indrectement depuis l'échangeur 11	Desserte TCSP programmée en 3ème phase	Saturation de l'échangeur 12 avec remontée de file sur la rocade / voirie du secteur à compléter pour améliorer l'accessibilité depuis l'échangeur 11	Faible lisibilité	Foncier communautaire pour partie	Constructibilité physiquement possible sur un site contraint (servitudes aéroportuaires) Règles du PLU à adapter	Proximité du parking de l'aéroport moyennant un système de navettes et un accord de gestion	Pas de réponse au diagnostic local
4/Pessac – La Crabette	Necessité de créer des infrastructures d'accès, VP, PL, piétons au sein de l'échangeur 15	Desserte par le Tramway ligne B	Saturation de l'embranchement rocade / A63	Mise en scène de l'équipement au sein d'un noeud routier passant	Domaine public de l'Etat	Constructibilité physiquement possible sur un site contraint et asservie à la création d'infrastructure / Règles du PLU à adapter	Proximité du stationnement de l'université	Répond au déficit de salles de spectacles en partie sud de l'agglomération
5/Bègles – Hourcade	Accessibilité directe depuis l'échangeur 20	Desserte programmée en 3ème phase	Saturation de l'échangeur 20 avec remontée de file sur la rocade / Création d'un nouvel échangeur à étudier	Faible lisibilité	Foncier communautaire pour partie / Foncier RFF pour le reste	Constrctibilité physiquement possible / Règles du PLU à adapter	Proximité du parking du centre commercial Rives d'Arcins (2.200 places) moyennant un système de navettes	Répond au déficit de salles de spectacles en partie sud de l'agglomération
6/Bordeaux – Soferti	Accessibilité depuis le quai Chaigneau, l'avenue Thiers et le pont Bacalan-Bastide	Desserte par le tramway ligne A / Desserte ferroviaire gare de Cenon Pont Rouge	Saturation des infrastructures locales / foncier malléable pour améliorer la desserte	Figure en proue sur la Garonne visible depuis les quais rive gauche et l'axe ferroviaire	Propriétaire privé unique	Constrctibilité physiquement possible / Règles du PLU à adapter	Proximité des parcs relais de la ligne A moyennant un accord de gestion	Répond au déficit de salles de spectacles en rive droite de l'agglomération
7/Floirac – Les Quais	Accessibilité depuis le quai de la Souys	Desserte TCSP envisagée par la voie Eymet	Saturation du quai de la Souys / diffusion du trafic par la réalisation du pont JJ Bosc	Figure en proue sur la Garonne visible depuis les quais rive gauche et la passerelle TGV	Foncier communautaire	Constructibilité garantie	Proximité du parking du centre commercial de Bouliac moyennant un système de navettes	Répond au déficit de salles de spectacles en rive droite de l'agglomération
8/Gattebourse	Accessibilité depuis le quai de Wilson	Desserte Tramway en 2ème phase	Saturation du quai Wilson induisant un report de trafic sur le centre ville de Bègles / diffusion du trafic par la réalisation du pont JJ Bosc	Figure en proue sur la Garonne visible depuis la passerelle TGV	Foncier MIN	Constructibilité physiquement possible / Règles du PLU à adapter	Sans objet	Répond au déficit de salles de spectacles en partie sud de l'agglomération