

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

**Propositions d'un périmètre
pour la création d'une opération d'intérêt national (OIN)
dans le cadre du projet « Euratlantique »
sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac**

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

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

Note

28/10/2008

provisoire

étape

définitif

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

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

Propositions d'un périmètre pour la création d'un opération d'intérêt national (OIN) dans le cadre du projet « Euratlantique » sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac



Équipe projet

Sous la direction de
Francis Cuillier

Chef de projet
Pierre Lascabettes



1 | Note de présentation

Les éléments de cadrage

1 | La cohérence du projet

Le code de l'urbanisme ne donne pas de définition légale d'une OIN. Tout au plus, trouve-t-on la notion disséminées dans plusieurs articles du code de l'urbanisme. C'est l'idée même de cohérence au service d'un projet qui justifie, avant tout, la définition du périmètre de l'OIN. Pour cela, le rapport du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable de septembre 2008 « Mission d'expertise sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare de Saint-Jean à Bordeaux » présenté lors du comité de pilotage du 17 septembre 2008, complété par la démarche préalable du « plan guide de cohérence urbaine » présenté en comité de pilotage en décembre 2007, constituent le cadre général à la définition des objectifs et aux éléments de projet.

1.1 | D'importantes emprises foncières évolutives

De part et d'autre du fleuve, on identifie d'importantes emprises foncières pouvant évoluer à court ou moyen terme. L'État, RFF / SNCF et la CUB sont des propriétaires fonciers importants sur ce territoire :

- les îlots Amédée-Saint-Germain et Gattebourse constituent des emprises que les opérateurs ferroviaires sont prêts à céder ;
- à terme, le triangle d'Armagnac, propriété de la SNCF, a vocation à être entièrement dévolu à l'aménagement ;
- le site des abattoirs, dont l'activité devrait prochainement disparaître, relève à ce jour du domaine public fluvial ;
- le MIN, dont le devenir pose question, constitue aujourd'hui une importante réserve foncière.

Au-delà de ces vaste emprises foncières, d'autres secteurs offrent d'importantes opportunités d'évolution qu'il convient d'encadrer pour éviter notamment la spéculation foncière. Un périmètre de prises en considération, en vue de la maîtrise du foncier, a été instauré en juin 2008 mais devrait être à terme relayé par d'autres procédures telles que la ZAD.

Il est donc, important, dans le cadre de l'opération d'intérêt national, de mettre en place un outil de maîtrise foncière pour encadrer l'ensemble des emprises évolutives.



1 | Note de présentation

Les éléments de cadrage

1.2 | Les déplacements

Concernant les déplacements automobiles, il est préconisé de traiter l'ensemble du réseau primaire intra-rocade à partir du gabarit des quais réaménagés, à savoir 2 x 2 voies pour une circulation urbaine. Ceci aura des incidences fortes sur l'aménagement des quais rive gauche, depuis la rocade jusqu'au pont Saint-Jean, ainsi que sur l'aménagement du pont lui-même et de ses têtes, et du boulevard Joliot-Curie, rive droite. Les emprises laissés libres permettront d'intégrer d'autres modes de déplacement. Pour compenser ces « rétrécissement » de gabarit, un nouveau schéma d'accès à la gare, par un réseau urbain, est proposé, s'appuyant sur la sortie rive droite de la rocade, le futur franchissement J.-J.Bosc – dont la configuration en « pont urbain » est souhaitée – et le prolongement de la rue d'Armagnac jusqu'aux boulevard J.-J.Bosc à travers le secteur Gattebourse. Là, se pose la question d'un bouclage par la rue Terres de Borde et l'offre en stationnement à réaliser sur la gare Saint-Jean (entre 2 500 et 4 000 places). Sur la question des transports en commun, il s'agit de remettre la gare Saint-Jean au cœur du réseau TCSP en amenant notamment une seconde ligne de tram et en créant une sorte de « rocade ferrée » prenant en compte la petite ceinture ferroviaire et la future ligne TCSP qui empruntera la voie Eymet et le pont J.-J.Bosc. Enfin, l'augmentation de l'offre en TER devrait renforcer le rôle des gares secondaires (Ravesies, Pessac, Cenon et Bègles) dans le système de transports en commun intra-rocade.

1.3 | Le développement de la gare et ses abords

L'augmentation importante du nombre de voyageurs transitant par la gare Saint-Jean (TGV et TER) est estimé, à l'horizon 2020 à plus de 20 millions de voyageurs par an contre 8 millions aujourd'hui. C'est dans cette optique que la SNCF a initié un projet de développement dont le retournement sur sa face arrière aura pour finalité d'offrir une plus forte capacité en stationnement (de 2 500 à 4 000 places contre 800 aujourd'hui), d'offrir des espaces d'accueil du public plus spacieux et plus confortables et de réorganiser ses accès. Ce projet offre l'opportunité de mieux ancrer la gare dans son environnement urbain et notamment de l'ouvrir sur le fleuve par un effet de « balcon ». De plus, la mise en valeur du patrimoine bâti de la gare pourrait s'accompagner d'un ou deux événements architecturaux afin de mieux signifier le caractère central et emblématique de la gare.

1.4 | Le rapport au fleuve

La requalification du quai de Paludate sur Bordeaux et du quai Wilson sur Bègles depuis la sortie de la rocade peut offrir l'occasion de prolonger le réaménagement des quais initié sur le centre de Bordeaux sur le registre d'une relation plus étroite entre la ville et le fleuve, autre que la séquence « ville de pierre ». Ce rapport peut s'établir de deux manières :

- la ville « les pieds dans l'eau » permettant une constructibilité proche du fleuve sur le site des abattoirs ou le long du quai Wilson ;
- une pénétration du fleuve dans la ville par des percées paysagères en s'inspirant des esteys.

A cela, peuvent venir se greffer la questions du transport public fluvial et d'activités sur l'eau pour redonner vie et animation au fleuve.

1.5 | L'enjeu économique

A l'instar des autres métropoles, le passage à 2 h du TGV Paris-Bordeaux, mais aussi à 1 h de Toulouse et 1 h 30 de Bilbao, offre l'occasion de doter l'agglomération d'un véritable centre d'affaires. Si la vocation et le caractère de ce centre doivent être compatibles avec le contexte économique local, Bordeaux possède des atouts suffisamment importants pour attirer des entreprises extérieures. Cela nécessite alors d'atteindre à terme une dimension de plus de 400 000 m² de surface construite (soit l'équivalent de 20 000 emplois) dont l'implantation devra dépasser les abords proches de la gare qui offre une capacité de l'ordre de 50 000 à 80 000 m².

En conséquence, comment structurer et développer le futur centre d'affaire ? Le long des berges du fleuve (rive gauche et/ou rive droite) et/ou autour du plateau ferroviaire ?

Enfin, comment concilier le devenir des activités déjà en place avec l'arrivée de nouvelles entreprises ? Ce sont ces nouvelles synergies et solidarités qu'il convient de mettre en place pour l'ensemble du tissu économique du territoire concerné.

1.6 | L'accueil de nouvelles populations

Euratlantique ne doit pas se réduire à un quartier d'affaires. A travers des programmes diversifiés et le maintien des quartiers existants, l'habitat doit y tenir une place importante. Sur l'ensemble des trois secteurs Bordeaux Saint-Jean - Belcier et quai de la Souys, Bègles-Garonne et Floirac-Eymet, une première estimation permet d'envisager un potentiel constructible de plus de 1 500 000 m² de SHON dont 700 000 à 800 000 m² destinés au logement (soit environ 8 000 logements).

1 | Note de présentation

Les éléments de cadrage

1.7 | Équipements et commerces

Outre la gare, deux importants équipements d'agglomération s'implantent sur ce secteur :

- la salle ARENA à Floirac,
- le projet de centre culturel du FRAC sur le site des abattoirs.

Ces équipements sont parfaitement compatibles et cohérents avec l'ambition du projet Euratlantique. D'autres implantations de ce type, à caractère sportifs, culturels, universitaires ou de loisirs, peuvent s'envisager à terme. Cependant, il ne doit pas être occulté la nécessité de réaliser des équipements de proximité destinés aux habitants actuels et futurs.

Il en est de même pour la question des commerces avec aujourd'hui deux projets d'implantation importants :

- 28 000 m² à proximité de la salle ARENA ;
- 20 000 m² aux abords de la gare.

Il faudra veiller cependant à permettre l'implantation de petites et moyennes surfaces de proximité.

L'aménagement de ce vaste secteur constitue un enjeu urbanistique majeur de l'agglomération pour les prochaines décennies. La démarche de plan guide montre l'ancrage fort du projet sur les territoires des trois communes de Bordeaux, Bègles et Floirac. La proposition de périmètre OIN s'appuie sur ces territoires en intégrant tous les secteurs susceptibles de renforcer la cohérence globale du projet et replaçant le fleuve au cœur du dispositif urbain.

2 | Proposition de périmètre pour l'opération d'intérêt national (OIN)

Le périmètre proposé pour l'OIN intègre l'ensemble des secteurs concernés par le projet.

Sur la rive gauche

Le périmètre de prise en considération instauré pour mettre en place une veille foncière dans le cadre du projet Euratlantique en juin 2008 soit :

- sur Bordeaux, tout le secteur de la gare Saint-Jean et des quartiers Belcier et Carle-Vernet, jusqu'à la rue des Frères Moga ;
- sur Bègles, l'ensemble des secteurs Marcel Sembat, Promodès, Grand-Port et Sècheries bordant le quai Wilson depuis le boulevard J.-J. Bosc. A laquelle s'ajoute une emprise foncière de part et d'autre de la voie ferrée, depuis les boulevards jusqu'à la limite du secteur d'Hourcade, intégrant la gare de Bègles.

Sur Bordeaux, ce périmètre a été étendu, au nord-ouest, en intégrant les îlots bordant l'îlot Amédée-Saint-Germain dans un souci d'interface avec le projet, ainsi que le secteur Sainte-Croix et le pôle d'équipements (lycée Gustave Eiffel et la caserne de Santé Navale).

Sur Bègles, ont été intégrés :

- le périmètre opérationnel de l'ORU Yves Farges - Terres-Neuves ;
- le périmètre PLU d'attente de projet Esso - Maurice Thorez - Les Goëlands ;
- l'entrée sud de la rocade (échangeur 21) et l'ensemble du parc de Franc ;

- une variante propose d'intégrer le nord du secteur Hourcade jusqu'à l'échangeur 20 dans le cadre d'une future liaison automobile.

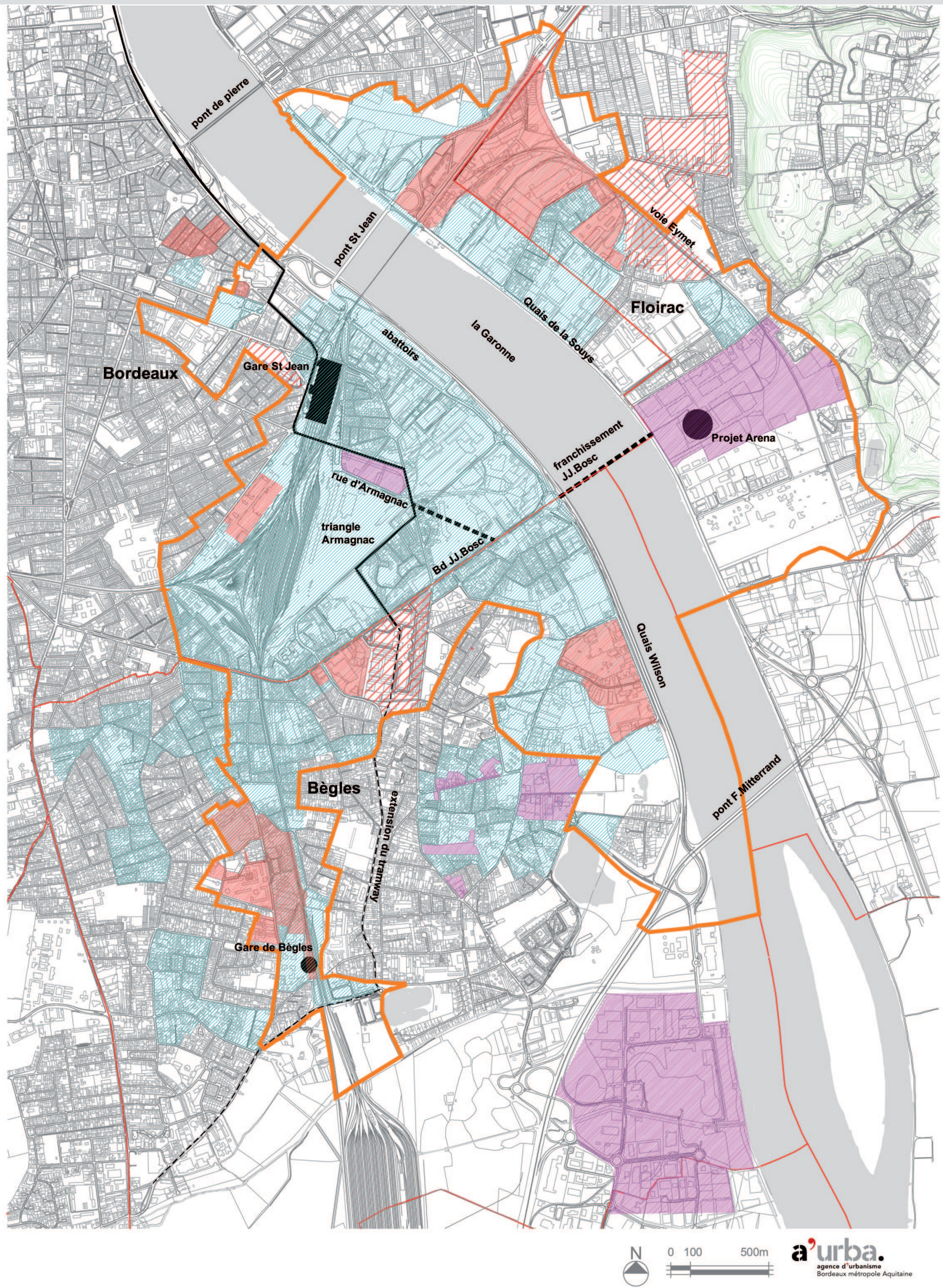
Sur la rive droite

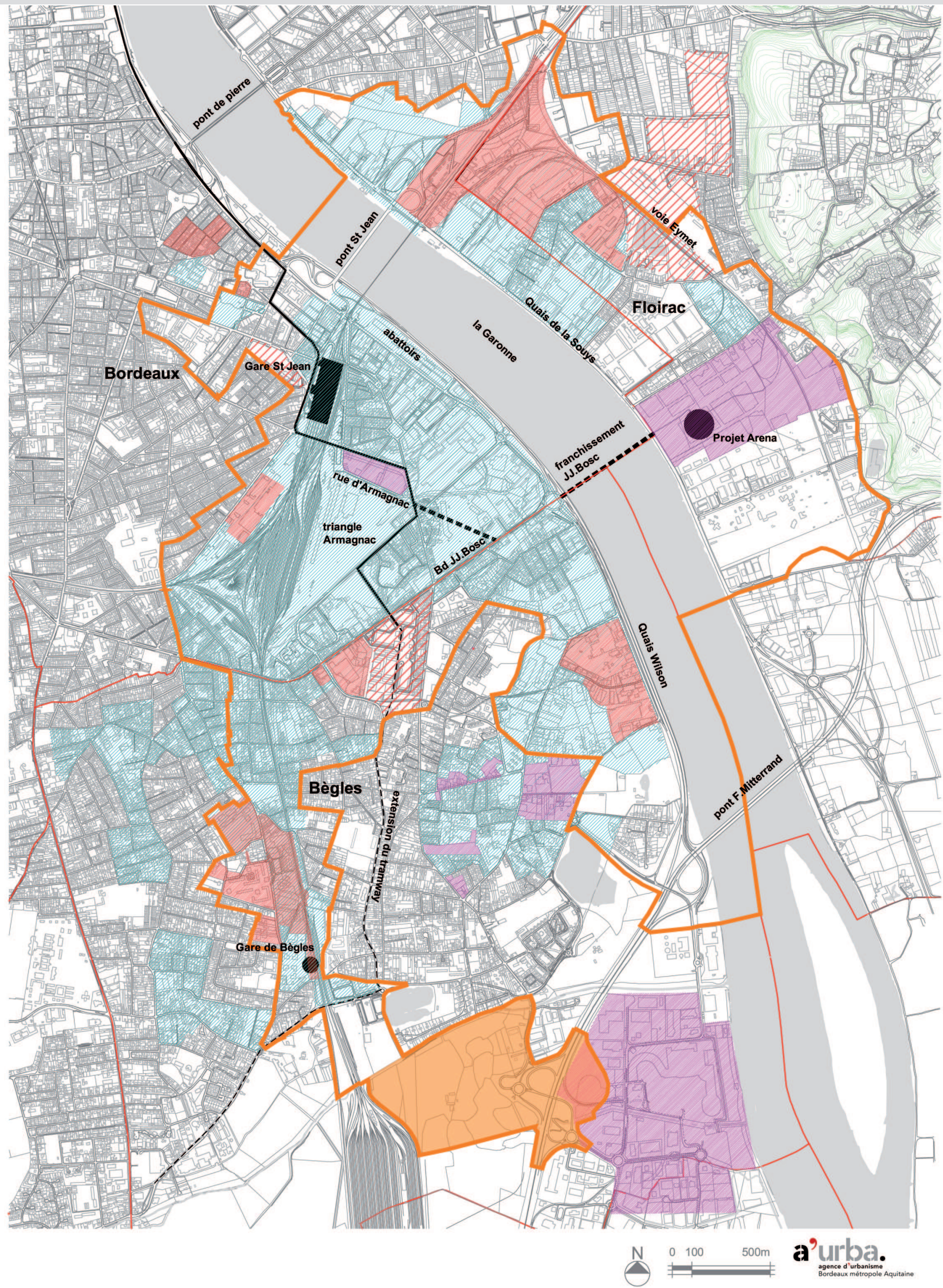
La proposition de périmètre OIN intègre l'ensemble du territoire situé entre la voie Eymet (futur axe TCSP) et le quai de la Souys. De plus, il englobe le secteur Deschamps –actuellement en projet– les points de franchissement du faisceau ferré –Benauges et Trégey–, la ZAC des Quais à Floirac comprenant la salle ARENA et enfin tous les secteurs situés en limite de Bouliac entre le quai et le coteau.

Le périmètre proposé s'étend sur une superficie totale de 1 000 ha auquel se rajoute, pour la variante, un secteur supplémentaire de 60 ha (voir plans).

Le document rassemble sur les parties 2 et 3 l'ensemble des informations correspondant :

- aux éléments du projet Euratlantique ;
- aux périmètres opérationnels et de veille foncière du territoire.







2 | le projet Euratlantique

Sommaire des cartes

Le territoire de projet Euratlantique - photo aérienne

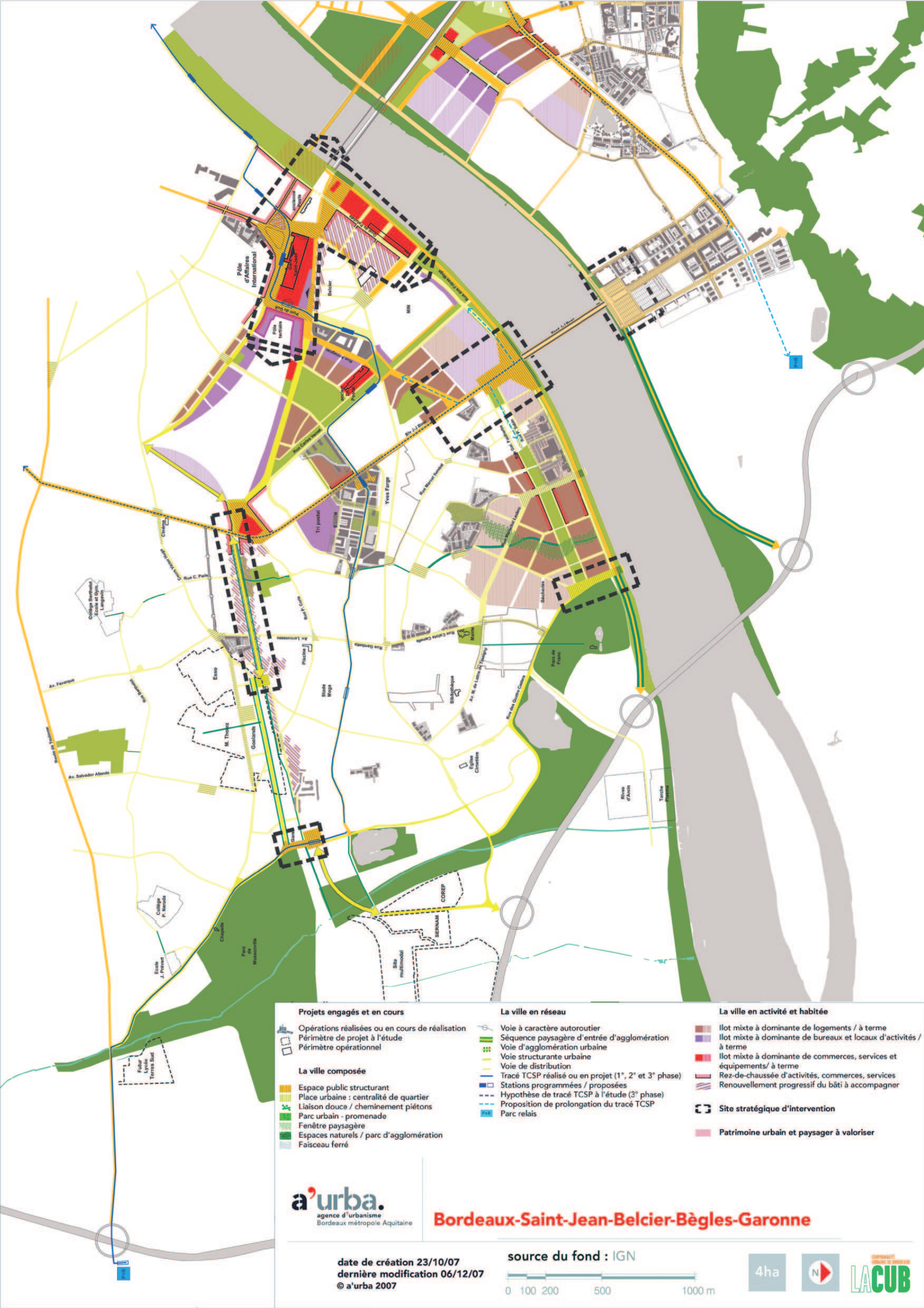
Le plan guide de cohérence urbaine (a'urba) - décembre 2007

Le territoire OIN (Mission Conseil Général des Ponts) - proposition juin 2008

Euratlantique - projets et préconisations urbaines (Mission Conseil Général des Ponts) - septembre 2008

Le territoire de projet Euratlantique - photo aérienne

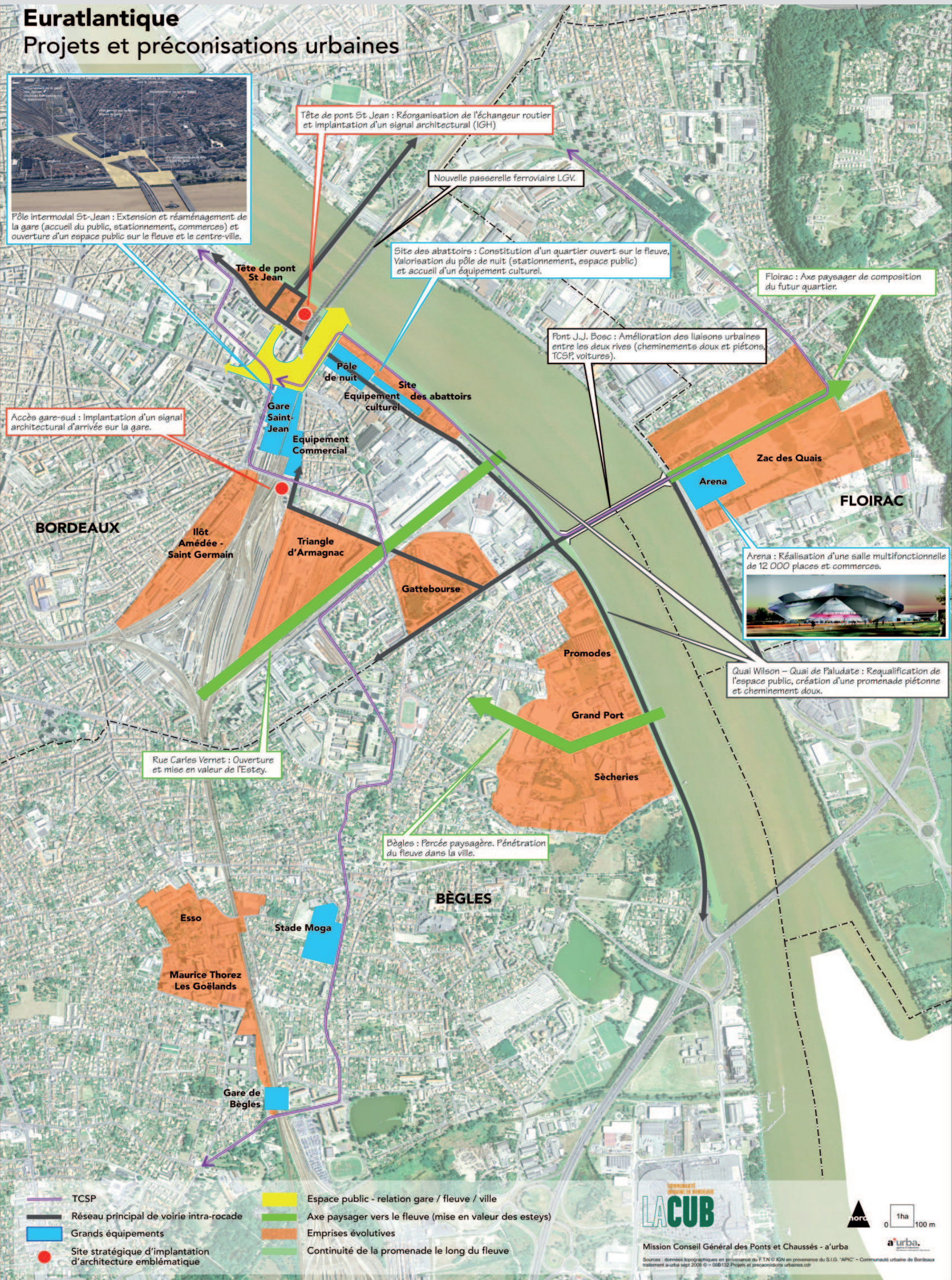






Euratlantique

Projets et préconisations urbaines





3 | Périmètres opérationnels et de veille foncière

Sommaire des cartes

Périmètres opérationnels de ZAC et PAE

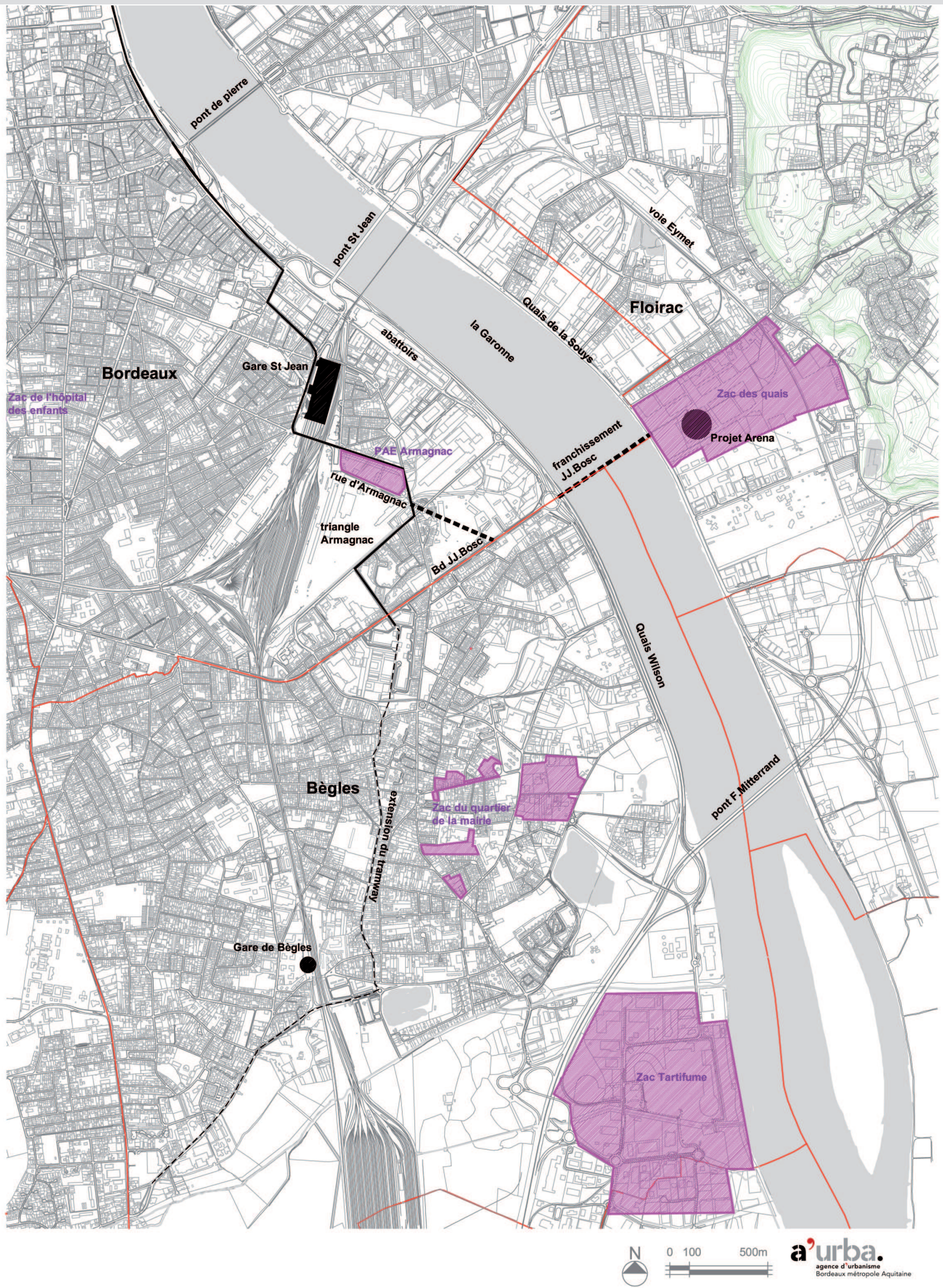
Périmètre de prise en considération Euratlantique - juin 2008

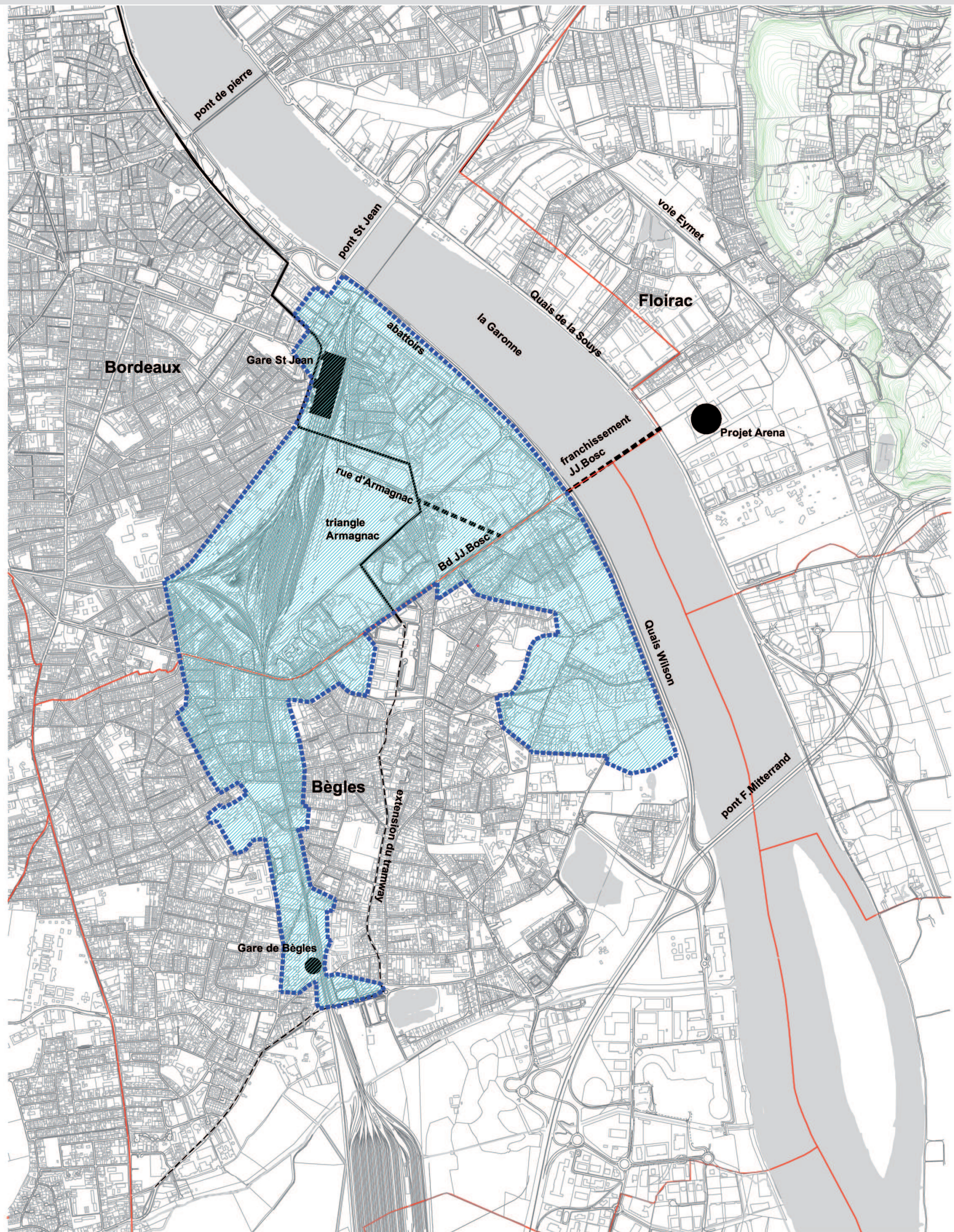
Autres périmètres de prise en considération

Périmètres d'attente de projet du PLU

Périmètres opérationnels ORU ou ANRU

Périmètres opérationnels de ZAC et PAE



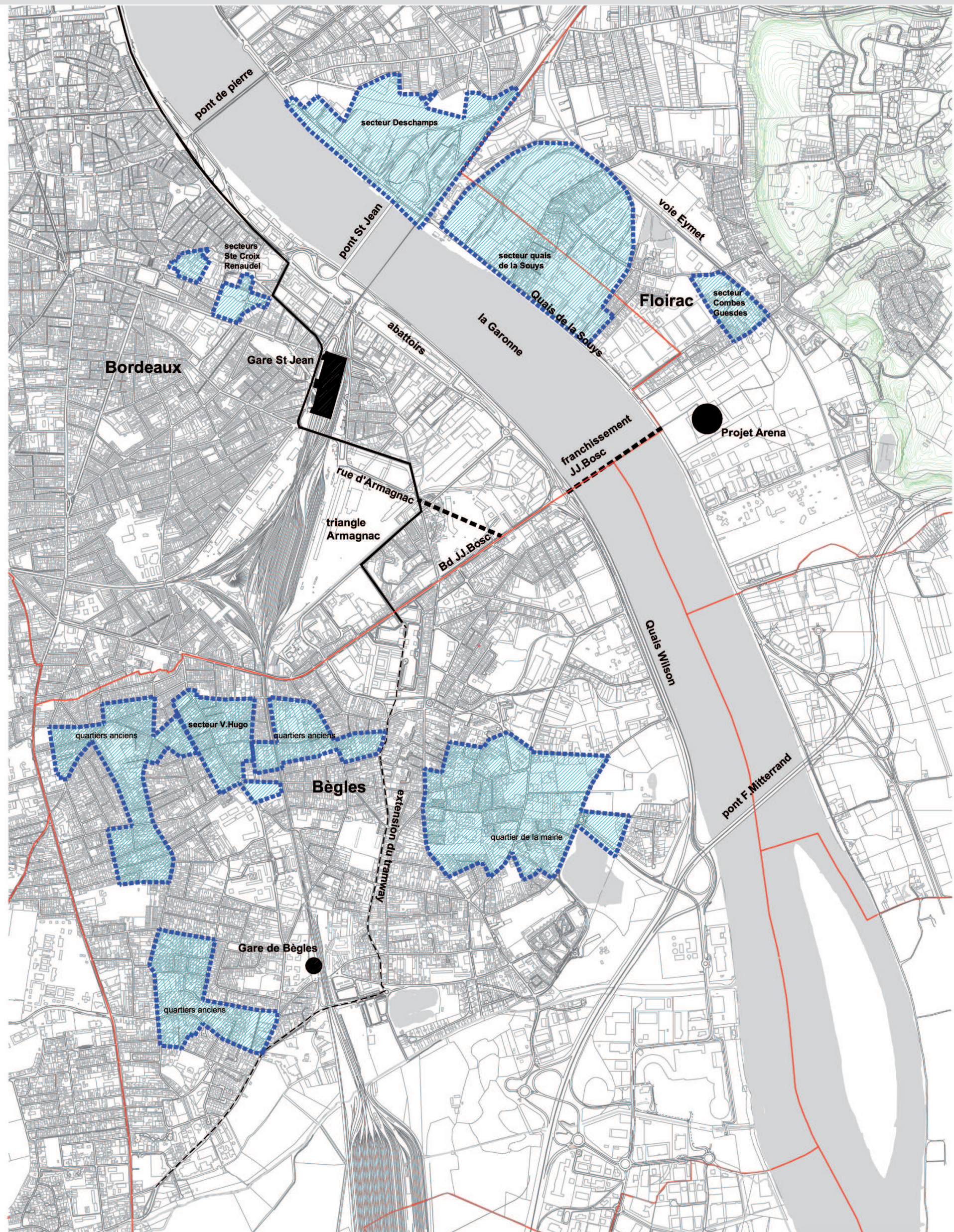


Périmètres de prise en considération



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Autres périmètres de prise en considération

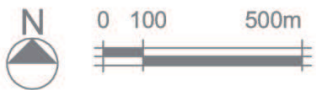
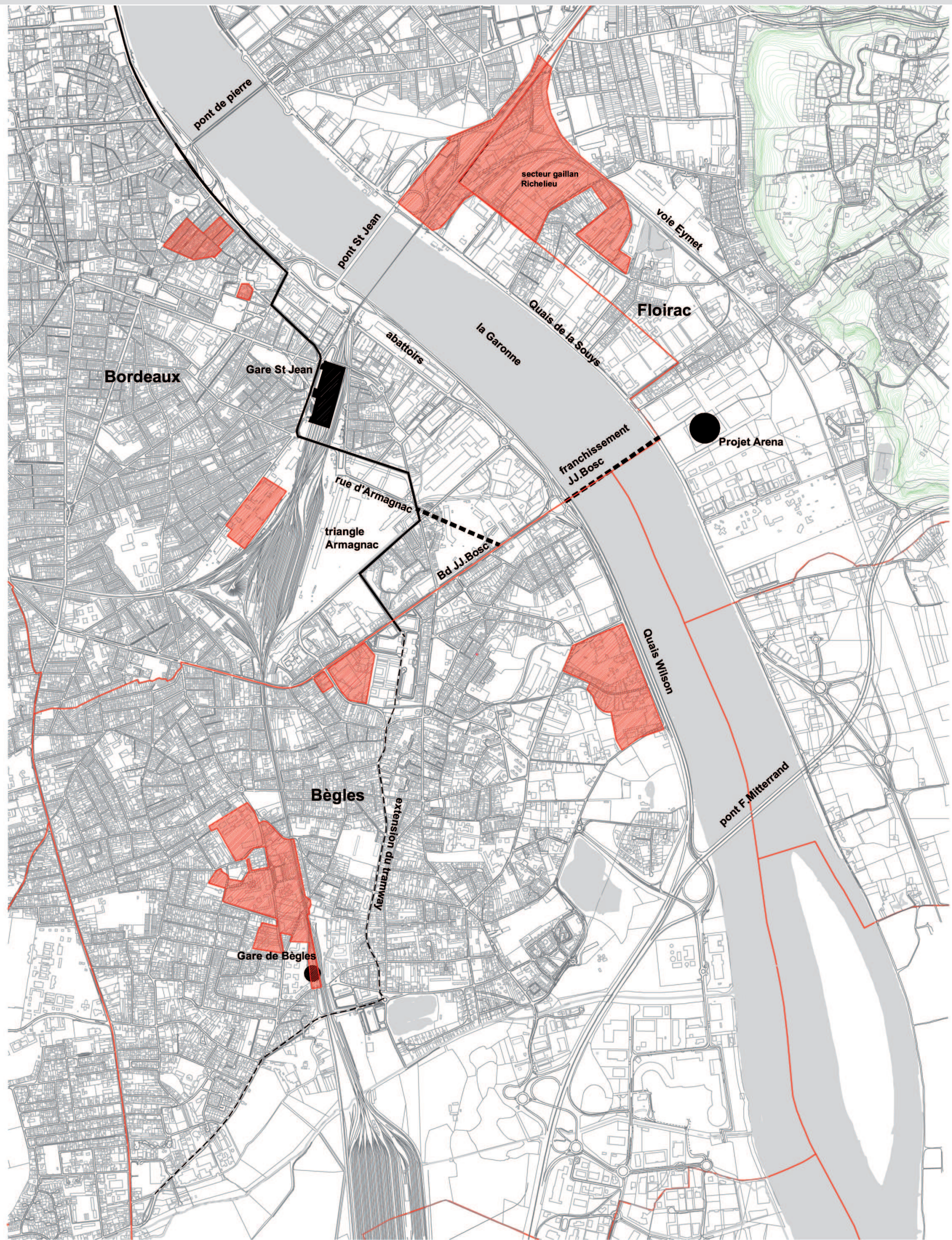


 Périmètres de prise en considération



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Périmètres d'attente de projet du PLU

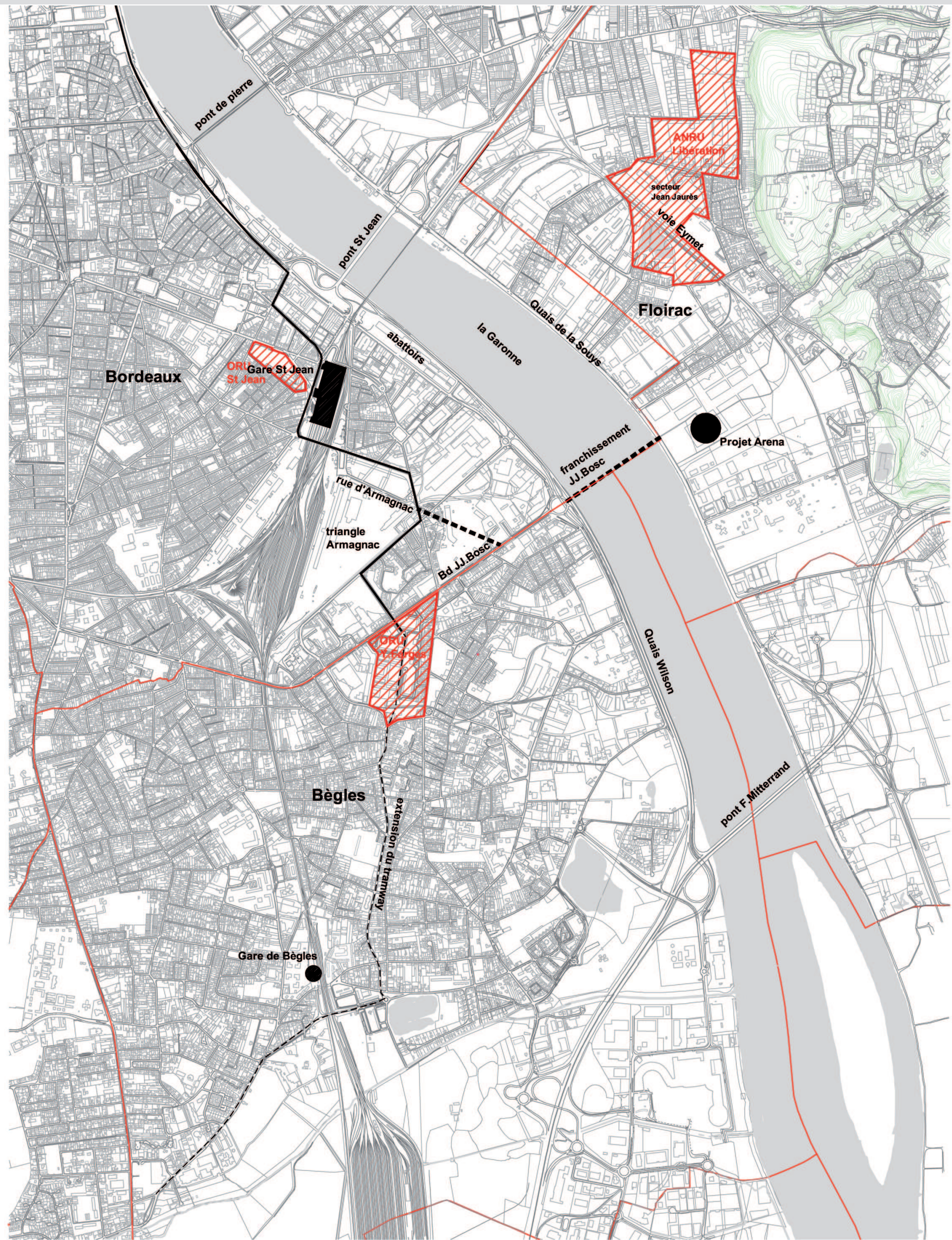


a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

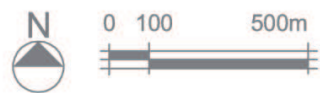


Périmètre d'attente de projet- PLU

Périmètres opérationnels ORU ou ANRU



 Opérations de renouvellement urbain





Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | octobre 2008