Communauté urbaine de Bordeaux

Franchissement Jean-Jacques Bosc
Livre blanc : premiers éléments de connaissance

Partie 1 : les enjeux et les objectifs

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

27/11/08

provisoire | étape | définitif

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

Réalisé à la demande du pôle opérationnel de la direction des Grands Travaux de la communauté urbaine de Bordeaux, ce document s'inscrit dans la procédure de concertation engagée sur le franchissement du fleuve au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc. Les informations contenues dans cette étude viendront alimenter la constitution d'un livre blanc.

Équipe projet a'urba

Sous la direction de Jean-Baptiste Rigaudy

Chef de projet
Jean-Christophe Chadanson

Équipe projet
Pierre Lascabettes
Valérie Diaz
Marie-Pierre Barré
Caroline Martin
Daniel Naïbo

Avec la collaboration de
Christine Dubart
Atelier de production graphique

Contenu de l'étude

Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud et les objectifs auxquels il devra répondre sont présentés dans cette étude.

Sommaire

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud **p. 5**

1.1 Retour sur l'historique des franchissements de la Garonne à Bordeaux p. 7
1.2 La dynamique urbaine de l'agglomération et la volonté de recentrage de l'urbanisation génèrent de nouvelles demandes de déplacements p. 13
1.3 Des projets d'agglomération nécessitant la mise en œuvre d'un franchissement p. 20
1.4 En conclusion, répondre à ces enjeux en fixant les objectifs du franchissement urbain au sud de l'agglomération p. 23

2 | Quels objectifs pour un franchissement urbain au sud de l'agglomération ? **p. 25**

2.1 Participer à la desserte des territoires en cours de mutation et favoriser les échanges entre les différents pôles d'activités de part et d'autre du fleuve p. 27
2.2 Développer l'accessibilité pour accompagner le développement de la gare Saint-Jean avec l'arrivée de la LGV p. 34
2.3 Rééquilibrer les déplacements sur les quais, rive droite et rive gauche, et mettre en valeur le fleuve au sud de l'agglomération p. 39
2.4 Assurer le lien entre les deux rives au sud de l'agglomération et compléter le maillage du réseau de voirie p. 41
2.5 Poursuivre les itinéraires associant tous les modes de déplacements p. 42

Conclusion **p. 46**

Index cartographique **p. 47**

Note de synthèse

La communauté urbaine de Bordeaux a souhaité lancer une large concertation concernant un franchissement en amont de la Garonne, dans le prolongement du boulevard Jean-Jacques Bosc.

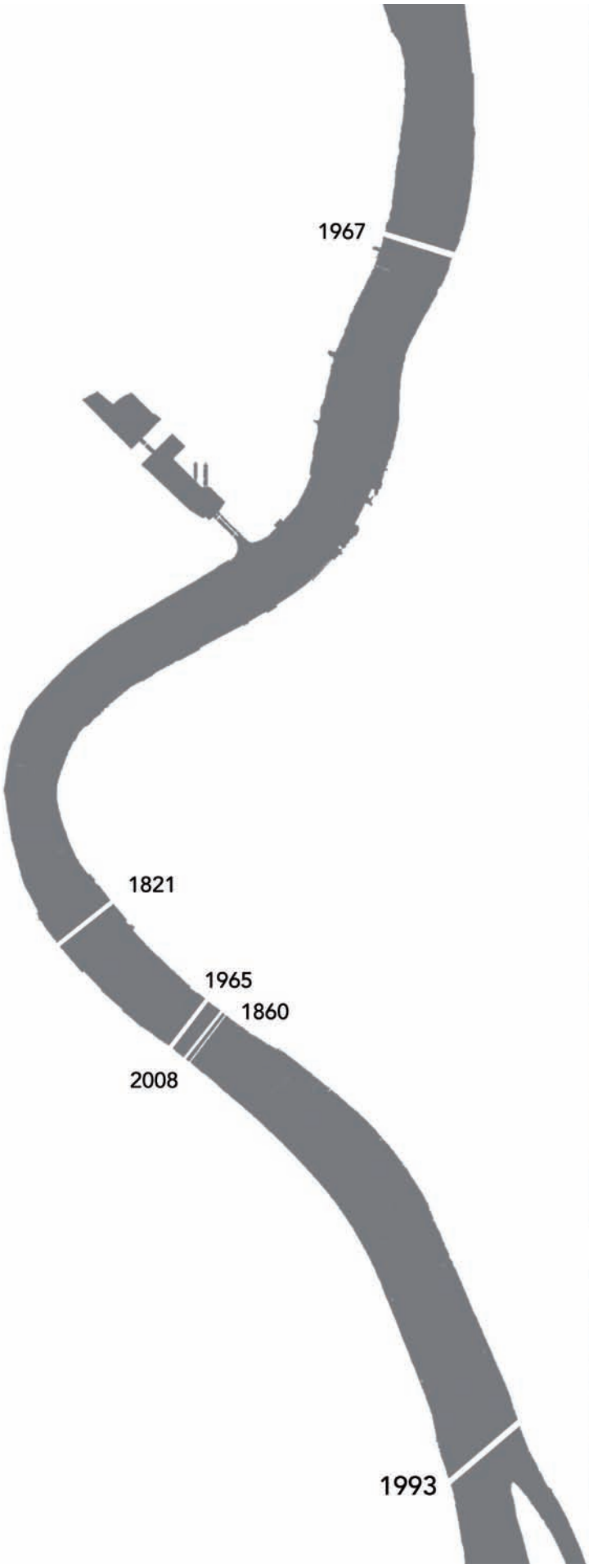
Ce projet, inscrit dans les documents d'urbanisme, répond aujourd'hui à une nécessité de développer un maillage urbain intra-rocade, en créant une liaison ouverte à tous les modes de déplacement (véhicules particuliers, TCSP, piétons, deux-roues).

Il s'agit également de contribuer activement à la reconquête du fleuve, par ailleurs déjà engagée. Le franchissement participera au réaménagement des quais, à la requalification des entrées de ville, et à la valorisation du fleuve en tant qu'élément moteur de la redynamisation du cœur de l'agglomération.

De part et d'autre de la Garonne, et plus particulièrement sur les communes de Bègles, Bordeaux, Bouliac et Floirac, les territoires connaissent d'importants développements. Des projets emblématiques tels qu'Euratlantique et la future salle de spectacle ARENA ne font qu'accélérer ce processus de mutation qui révèle une forte attractivité de ces territoires. Cette dynamique urbaine va se traduire par une forte augmentation de la population et des emplois, générant de nouvelles demandes de déplacements.

Ces premiers éléments de connaissance démontrent la nécessité d'un franchissement urbain, accessible à l'ensemble des modes de déplacement, dont la nature sera définie au regard des approfondissements restant à mener (études de déplacements, étude d'insertion urbaine de l'ouvrage, etc.).

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud



1967 - pont d'Aquitaine

1821 - pont de Pierre

1860 - passerelle ferroviaire 1965 - pont Saint-Jean
2008 - nouveau pont ferroviaire

1993 - pont François Mitterrand

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud

1.1 | Retour sur l'historique des franchissements de la Garonne à Bordeaux

1.1.1 | Un nombre de franchissements réduit

En préalable, il est important de rappeler qu'une des raisons majeures expliquant la rareté des franchissements repose sur l'existence d'une activité portuaire maritime au cœur de la ville jusqu'en 1992.

Le pont de Pierre mis en service en 1821 est le premier ouvrage permettant le franchissement de la Garonne à Bordeaux. Les difficultés techniques à surmonter, pour la construction de cet ouvrage et des suivants, furent nombreuses en raison de la largeur du fleuve (près de 500 mètres) et de la force des marées qui, non seulement change le sens du flux d'eau toutes les 12 heures mais aussi l'élève de 5 à 7 mètres. Cet ouvrage marque aujourd'hui la limite entre le domaine maritime et le domaine fluvial.

Ce franchissement demeure unique jusqu'à la construction du pont Saint-Jean (1965). Viendront ensuite le pont d'Aquitaine (1967) et le pont François Mitterrand (1993).

Un nouveau pont ferroviaire a été mis en service en 2008. Il remplace la passerelle ferroviaire construite en 1860.

De nombreux autres projets de franchissement ont également fait l'objet d'études. La construction d'un pont transbordeur a même débuté en 1910 avant d'être interrompue par la Première Guerre mondiale et de ne jamais reprendre.

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud

Aujourd'hui l'agglomération bordelaise n'est donc dotée que de quatre ponts accueillant le trafic automobile. Les fonctions qu'ils assument sont sensiblement différentes.

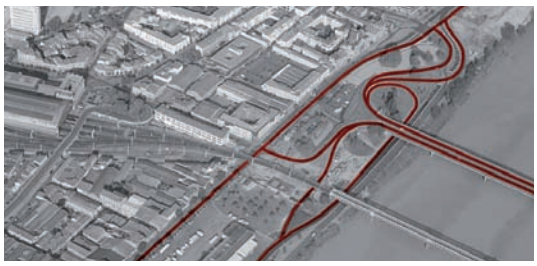
• Les ponts d'Aquitaine et F. Mitterrand bouclent la rocade périphérique. Autoroutiers, ils ont vocation à supporter essentiellement du trafic d'agglomération. Malgré leur statut, ils sont équipés d'une piste cyclable, sans doute en raison du faible nombre de franchissements cyclistes du fleuve.

Echangeur pont F. Mitterand - rive gauche

Echangeur pont d'Aquitaine - rive gauche

• Le pont Saint-Jean, au regard des voies auxquelles il se raccorde (les quais, la rue Peyronnet mais aussi le boulevard Joliot-Curie) a également vocation à supporter des trafics d'agglomération.
Tous les modes de déplacements peuvent l'emprunter mais les conditions de déplacements des piétons et des cyclistes sont contraintes par les raccordements au réseau de voirie qui s'apparentent à des échangeurs.

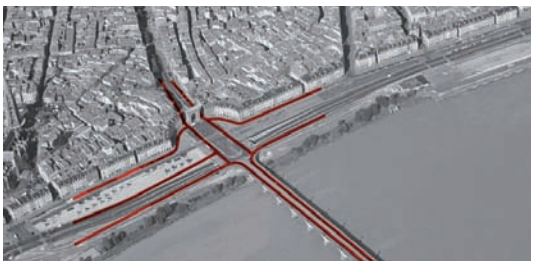
• A l'inverse, le pont de Pierre bénéficie d'une vocation urbaine d'arrivée sur l'hypercentre, vocation renforcée par le passage du tramway. Le traitement des raccordements par des carrefours à feu et à plat rend ce franchissement très accessible aux piétons et aux cyclistes qui y circulent dans des conditions de confort et de sécurité favorables.



Tête de pont Saint-Jean - rive gauche

Tête de pont Saint-Jean - rive droite

Pont de Pierre - place Stalingrad - rive droite



Pont de Pierre - place Bir-Hakeim - rive gauche

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud

Depuis la réalisation du dernier pont, d'autres projets ont fait l'objet d'études :
- en 1991, le vote d'un pont au droit du cours du Médoc a eu lieu, affirmant la nécessité d'un nouveau franchissement dans cette zone ;
- en 1996, le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires met en avant le besoin de trois nouveaux franchissements ; un au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc, un en partie centrale et un dernier au droit de la rue Lucien-Faure.

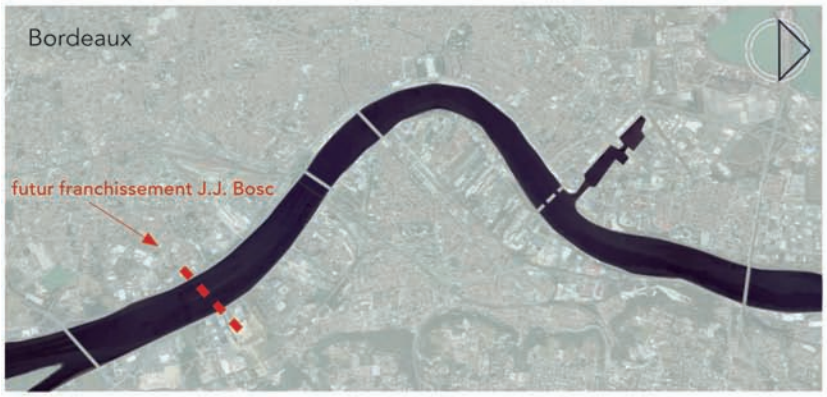
En 1997 et 1998 des débats et une concertation autour du franchissement central (cours du Médoc ou esplanade des Quinconces) sont organisés. Toutefois, le projet n'est finalement pas retenu. Il est important de noter que la volonté affichée de maintenir l'accès aux bateaux de croisière au centre de l'agglomération a sans cesse marqué les débats autour du franchissement dans ce secteur.

En 2000, le Plan des Déplacements Urbains est adopté. Il réaffirme la nécessité de nouveaux franchissements et donne la priorité au projet de franchissement au droit de la rue Lucien-Faure dit pont Bacalan-Bastide.

Le principe d'un pont disposant d'une travée centrale levante pour répondre à l'objectif de maintien du trafic maritime, fluvial et évènementiel est retenu. Il permettra ainsi de conserver l'attractivité touristique du port de la Lune et l'image portuaire de Bordeaux. Ce pont dispose de caractéristiques urbaines. Il est destiné à accueillir tous les modes de déplacements (voitures particulières, TCSP, piétons et deux-roues). Les simulations de trafic réalisées ont d'ailleurs montré qu'il sera emprunté par une grande majorité de véhicules effectuant des déplacements de proximité. Au-delà de ses caractéristiques fonctionnelles, la particularité de ce nouveau pont est d'avoir été pensé comme un levier au développement urbain. En effet, ce franchissement urbain relie deux territoires en développement, d'un côté la Bastide, et de l'autre les bassins à flot.

	Typologie de l'ouvrage	Positionnement dans l'agglomération	Fonctionnalité de l'ouvrage (hors VL)	Traitement des raccordements au réseau de voirie
Pont d'Aquitaine	ouvrage autoroutier	positionnement périphérique en liaison avec la rocade	- accueil des TC par dérogation - pistes cyclables en encorbellement	- échangeur autoroutier - problème de sécurité et de confort lors du raccordement au réseau urbain pour le cycliste
Pont F. Mitterrand	ouvrage autoroutier	positionnement périphérique en liaison avec la rocade	- pistes cyclables	- échangeur autoroutier - problème de sécurité et de confort lors du raccordement au réseau urbain pour le cycliste
Pont de Pierre	ouvrage urbain	positionnement hyper-central	- tramway - vélos et piétons sur trottoirs mixte	- raccordement à niveau au réseau de voirie urbain (quais, avenue Thiers, cours V. Hugo) par un carrefour à feux de part et d'autre - accessibilité sécurisée et confortable pour les piétons et les deux roues
Pont Saint-Jean	ouvrage urbain	positionnement central	- bus - pistes cyclables et trottoirs	- échangeur - raccordement au réseau de voirie urbain (quais, rue Peyronnet) et à des voies aux caractéristiques routières (boulevard Joliot-Curie) - problème de sécurité, de confort et de lisibilité du raccordement au réseau urbain pour les cyclistes et les piétons
Projet pont Bacalan-Bastide	ouvrage urbain	positionnement central	- TCSP - pistes cyclables et trottoirs	- raccordement à niveau au réseau de voirie urbain (quais, rue Lucien-Faure réaménagée) par un carrefour à feux de part et d'autre - accessibilité sécurisée et confortable pour les piétons et les deux roues

Distances entre ouvrages de franchissement - Plans des villes de Bordeaux, Paris, Toulouse, Lyon, à la même échelle



Si la largeur de la Garonne, plus de 500 m, explique en partie la difficulté à construire des ouvrages de franchissement, la comparaison avec d'autres grandes agglomérations laisse perplexe.
Si la Garonne à Toulouse, la Seine à Paris ou le Rhône et la Saône à Lyon, présentent des largeurs plus faibles comprises en moyenne entre 120 et 180 m, le nombre d'ouvrages de franchissements (ponts ou passerelles) illustre bien l'enjeu que constitue la création de liens entre les rives.
A Toulouse, les inter-distances entre ouvrages urbains oscillent entre 500 et 900 m ; à Lyon, entre 200 et 700 m ; et à Paris, entre 100 et 800 m.

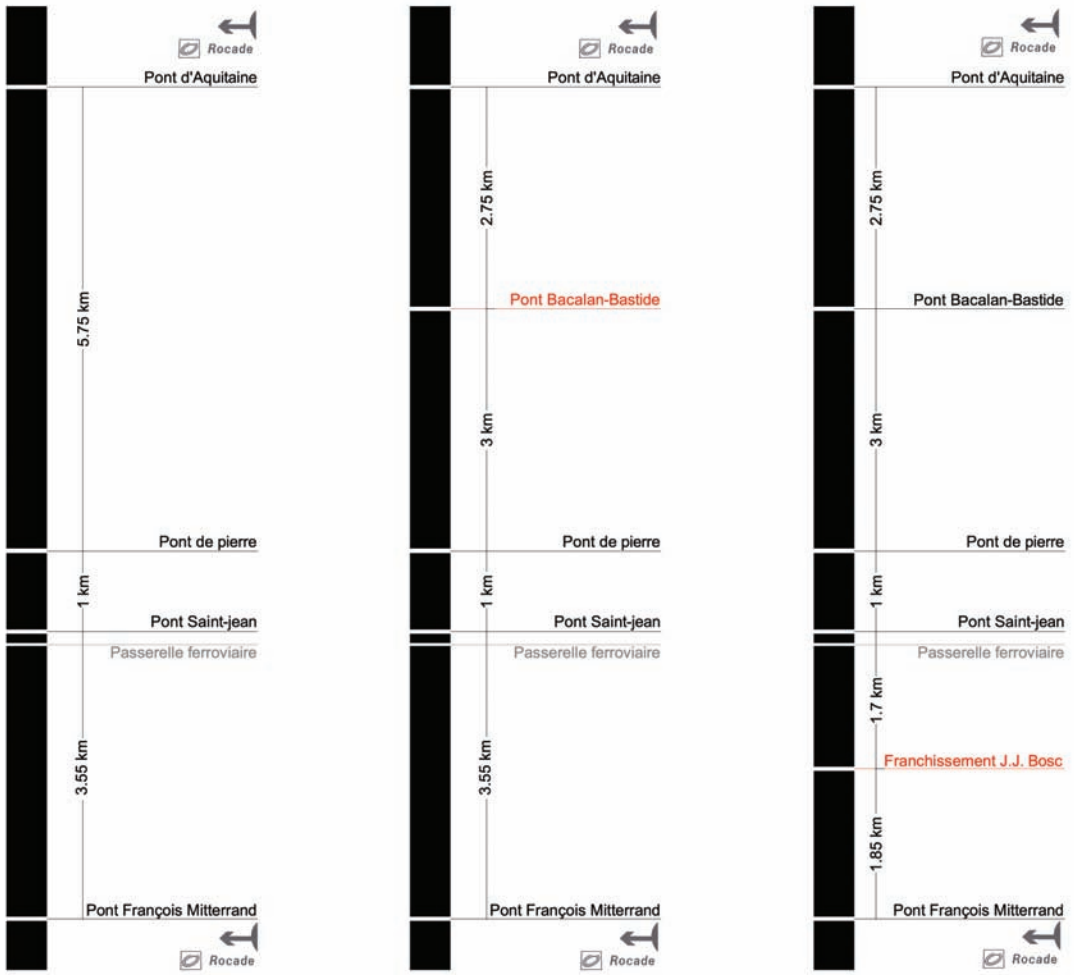
A terme, avec la création du franchissement Jean-Jacques Bosc, les ouvrages situés en secteur central de l'agglomération offriront de nouvelles fonctionnalités mieux adaptées aux déplacements de proximité en générant des inter-distances comprises entre 1 et 1,7 km entre le pont de Pierre, le pont Saint-Jean, et le futur franchissement Jean-Jacques Bosc.

1.1.2 | Un déficit de franchissements urbains qui nuit aux déplacements de proximité

Aujourd'hui le déficit de franchissement demeure. La distance moyenne entre deux ponts est à Bordeaux de 3,4 kilomètres. A terme, avec la réalisation du pont Bacalan-Bastide, cette distance passera à 2,6 km en moyenne.

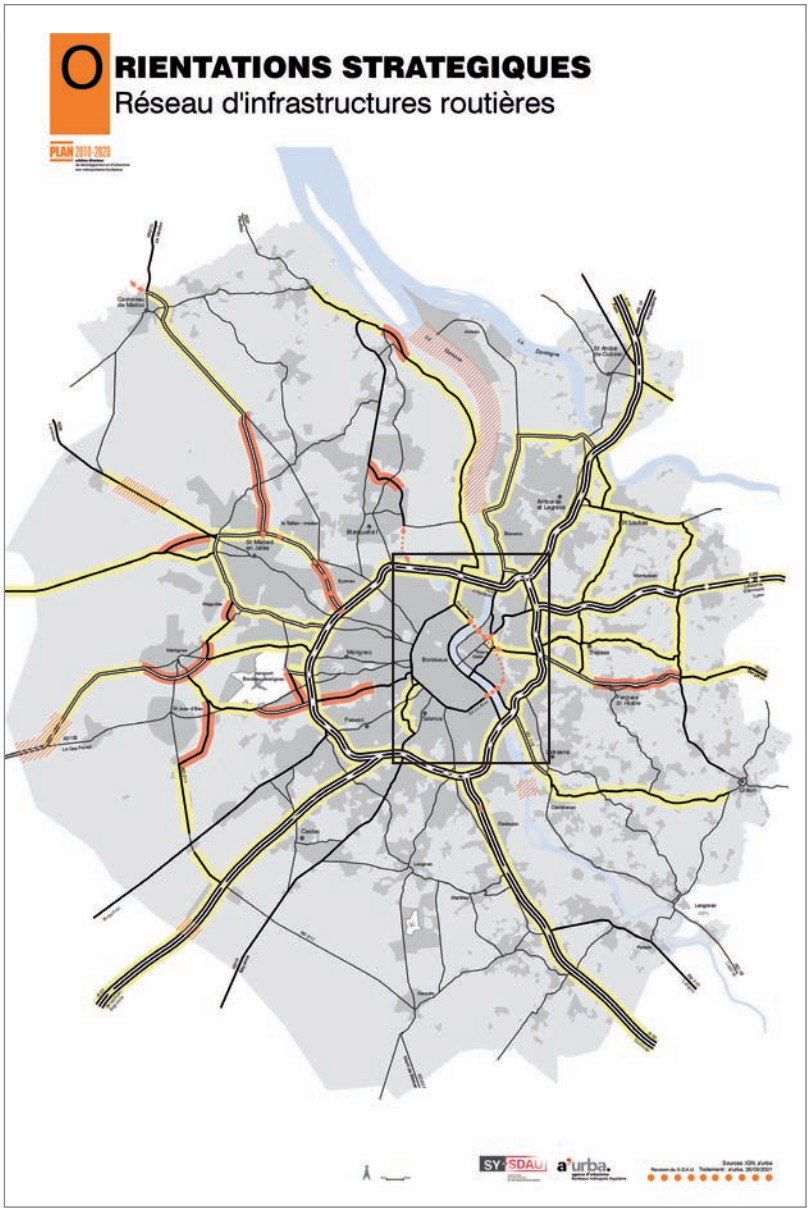
Ce déficit se traduit par des saturations récurrentes des ponts existants ainsi que par un fort effet de coupure. Les déplacements entre les deux rives du fleuve sont donc contraints. Les temps et les distances de parcours sont allongés et ceci est d'autant plus vrai qu'il s'agit de déplacements de proximité réalisés en voiture. De la même manière, les déplacements à pied et à vélo sont victimes de ce déficit qui peut dissuader l'usage des modes doux.

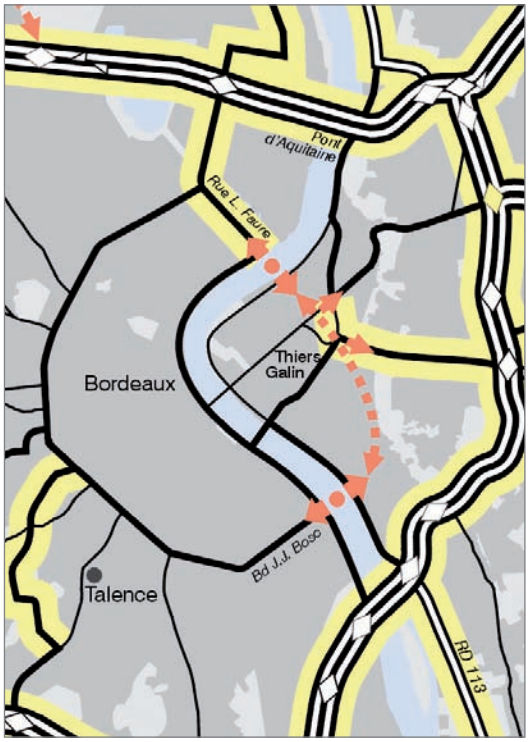
Un nouveau rythme entre ouvrages de franchissement à l'horizon 2016



Etat actuel | Horizon 2012 | Horizon 2016

Carte issue du schéma directeur : le principe du franchissement J.-J. Bosc (septembre 2001)





STRUCTURATION DU RESEAU A TERME

	Existant	A créer	A améliorer
Voie à caractèristiques autoroutières	2x2 2x3		Mise à 2x3 - 2x4 voies Mise aux normes autoroutières
Echangeur			
Voie de liaison et de distribution		2x1 2x2	
Voie locale			
Liaison à étudier			

Zone de franchissement possible amont et aval
Zone de raccordement possible d'un contournement ouest

Implantation pour un ouvrage de franchissement local

1.2 | La dynamique urbaine de l'agglomération et la volonté de recentrage de l'urbanisation génèrent de nouvelles demandes de déplacements

La nécessité de réaliser un sixième franchissement urbain au cœur de l'agglomération, entre les ponts Saint-Jean et F. Mitterrand est depuis toujours inscrite dans l'ensemble des documents cadres d'urbanisme, documents qui constituent les références pour l'action et le développement des politiques publiques (Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires, Plan des Déplacements Urbains, Schéma Directeur, Plan Local d'Urbanisme, Programme Local de l'Habitat).

La nécessité de ce franchissement est d'autant plus avérée aujourd'hui que sa réalisation permettra de répondre :

• aux nouvelles demandes de déplacements générées par la dynamique urbaine à l'œuvre sur l'agglomération et la volonté de recentrage de l'urbanisation ;

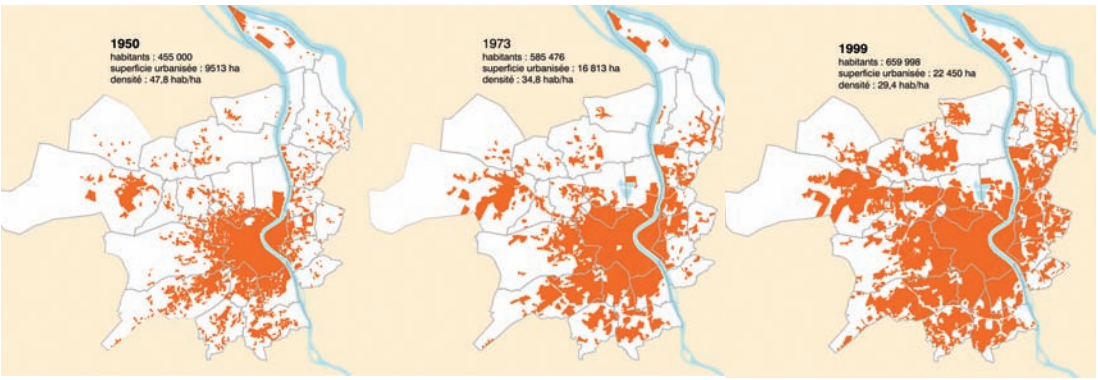
• aux enjeux d'agglomération qui s'expriment de part et d'autre du fleuve entre les ponts Saint-Jean et François Mitterrand ;

• à la réduction de l'effet de coupure rive-droite, rive-gauche.

1.2.1 | L'enjeu du recentrage de l'agglomération, objectif majeur des politiques communautaires

Depuis trente ans, l'agglomération bordelaise s'est fortement étalée à partir du développement de tissus pavillonnaires périphériques de faible densité.

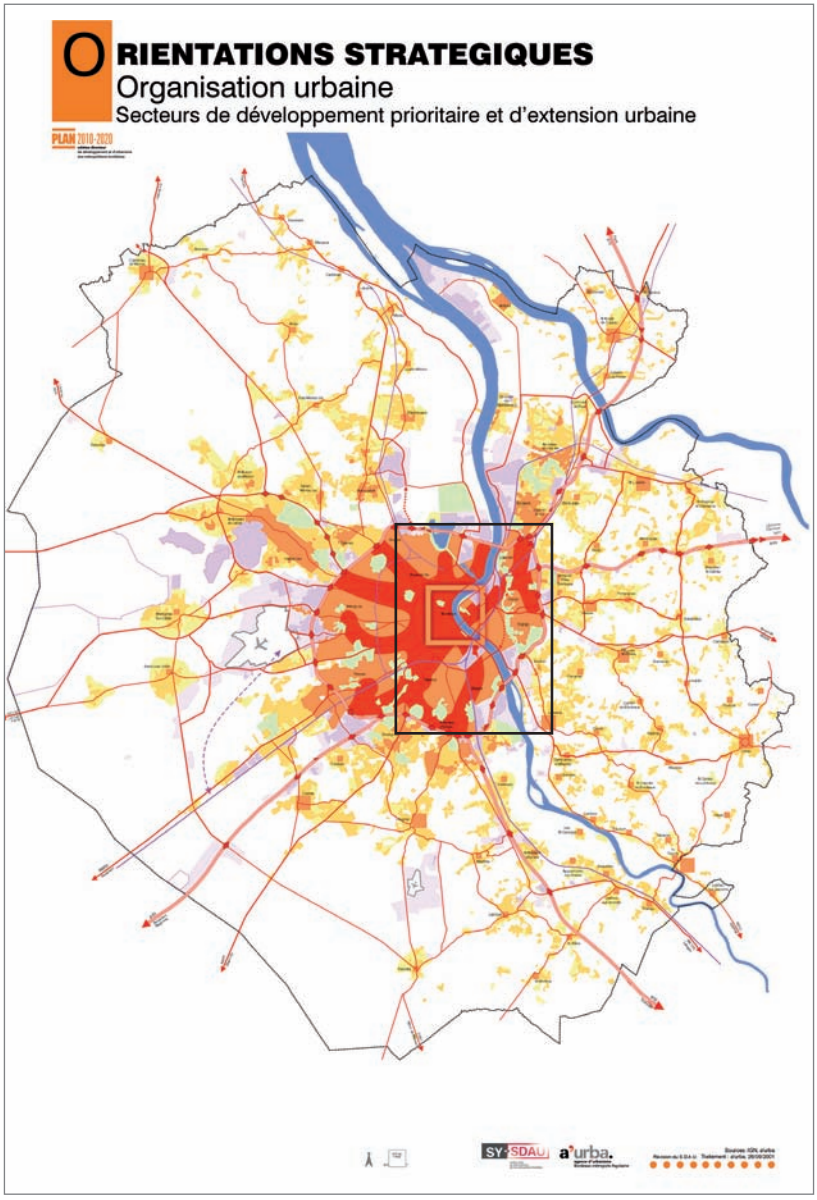
Évolution de l'urbanisation à différentes dates - a-urba ©

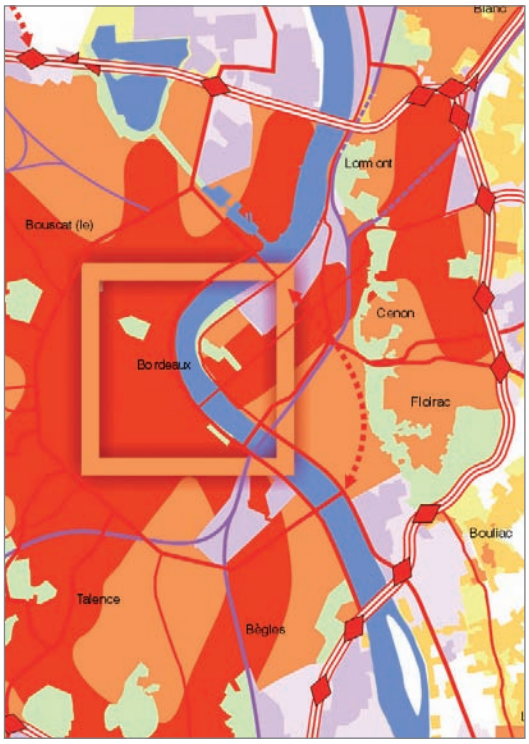


Les conséquences de ce développement se sont progressivement révélées préoccupantes, en particulier :

• la forte consommation d'espace qui ne s'est pas accompagnée d'un accroissement proportionnel de la population ;

Carte issue du schéma directeur : le principe du franchissement J.-J. Bosc (septembre 2001)





Secteurs de développement prioritaire

- Centralité d'agglomération
- Densification des couloirs de TC à l'intérieur de la rocade
- Lieux privilégiés de densification et de renouvellement urbain
  - -Couloir de TC dans le péri-urbain
  - -Intérieur de la rocade autour des couloirs de TC
  - -Tissu central péri-urbain
- Densification des centres de commune hors CUB

Secteurs d'extension urbaine

- Extension urbaine périphérique à horizon 2020
- Extension zone d'activités à horizon 2020

Urbanisation existante (1996)

- Zone urbaine multifonctionnelle batie
- Zone d'activités

Divers

- Terrain militaire
- Aéroport, aérodrome

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud

• l'accroissement progressif des distances de déplacements et l'usage prépondérant de la voiture individuelle en raison de l'éloignement entre lieux de vie et lieux d'emplois ;

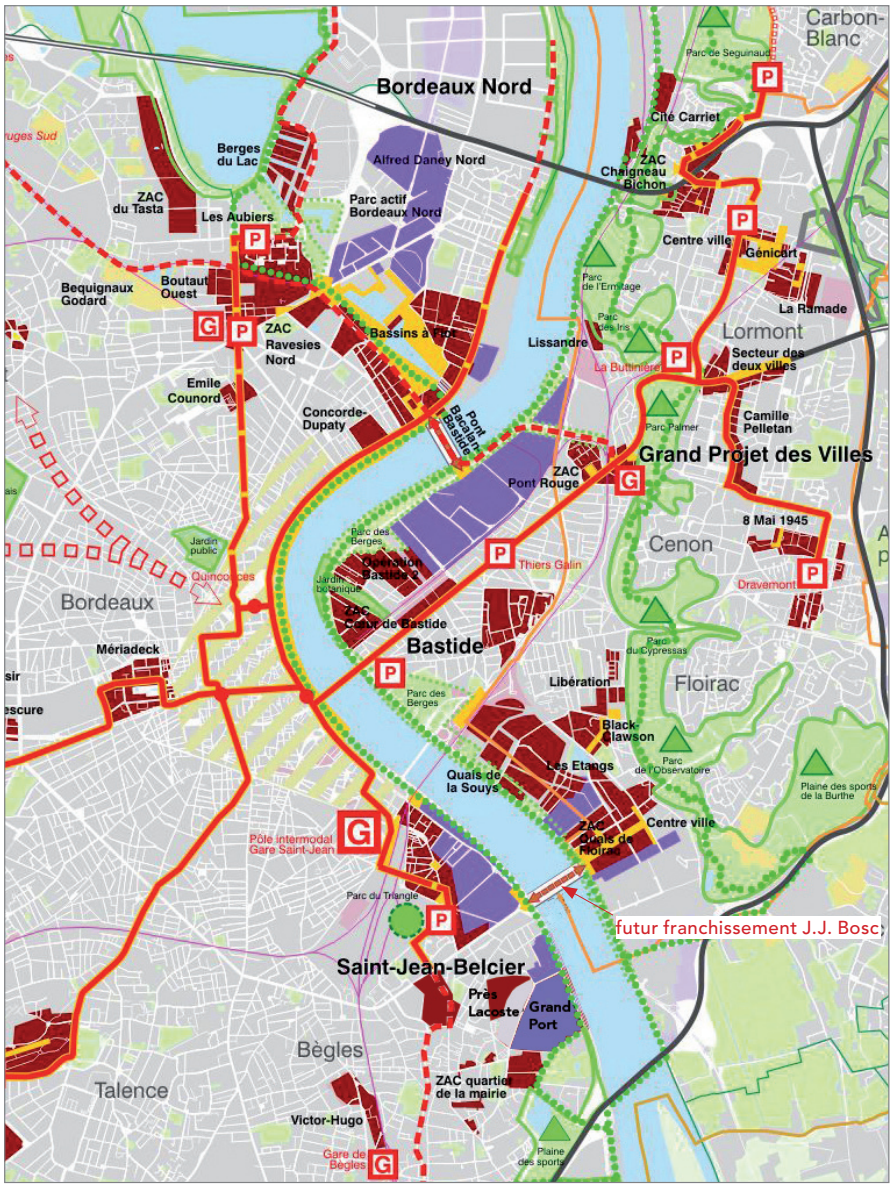
• la segmentation sociale et spatiale des espaces périphériques qui pose, à terme, la question du renouvellement du parc de logements et de l'adaptation des équipements ;

• la dévitalisation de secteurs entiers au sein du centre ville de l'agglomération qui se traduit par la baisse du nombre des familles, le vieillissement de la population et l'inadaptation de l'offre locative de logements ;

• l'augmentation des coûts des réseaux et des équipements.

C'est la raison pour laquelle, dès 1995, une nouvelle stratégie d'organisation du territoire a été mise en œuvre, associant de manière étroite les orientations d'urbanisme et de transports afin de répondre à ces nouveaux objectifs de recentrage de l'agglomération. Cette stratégie déclinée dans les documents cadres (Schéma Directeur de l'agglomération bordelaise, Plan Local d'Urbanisme, Plan des Déplacements Urbains, etc.) intègre la nécessité de réaliser de nouveaux franchissements pour répondre à la demande de déplacements au cœur de l'agglomération.

Carte des projets urbains de la CUB / extrait autour du fleuve (mise à jour juillet 2007)



- Renouvellement urbain (ZAC, PAE...)
- Extension urbaine
- Site économique à restructurer
- Site économique à aménager
- Espace public majeur
- Périmètre d'attente de projet d'aménagement
- Réhabilitation et mise en valeur du centre historique
- Grand Projet des Villes Bassens - Cenon - Floirac - lormont

- Espace naturel
- Site naturel communautaire existant / en projet
- Parc paysagé existant
- Parc paysagé en projet
- Grand équipement de plein air et loisirs
- Tour de découverte de la CUB (tracé en cours de validation avec le plan départemental d'itinérance, promenade et randonnée)
- Principaux cheminements verts

- Réseau de tramway (existant/mis en service 2008)
- Station de correspondance
- Projet de tramway 3e phase étape opérationnelle
- Projet de tramway 3e phase étape ultérieure
- Extension TCSP ligne D (tracé à l'étude)
- Parcs relais existants et programmés
- Gare et arrêt ferroviaire
- Arrêt ferroviaire à l'étude

- Franchissements urbains en projet et prévus à terme
- Elargissement de la rocade à 2 x 3 voies, mise aux normes autoroutières RN 89

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud

Les grands axes du développement urbain recherché s'appuie sur les principes de « la ville de proximité » :

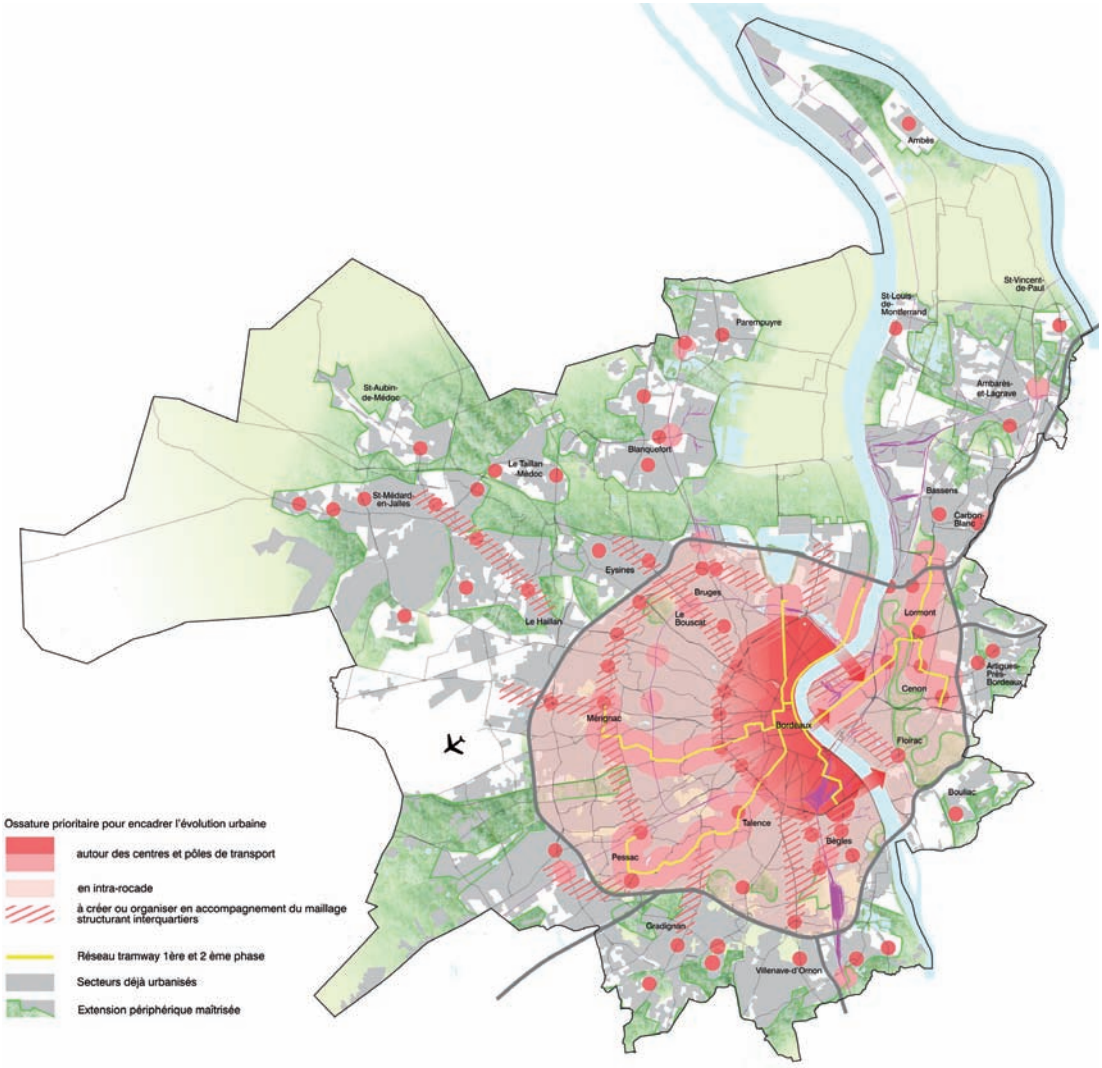
• renouvellement urbain ;

• renforcement des structures urbaines existantes ;

• recentrage du développement urbain sur les zones équipées ou « équipables » dans le respect des espaces naturels et des paysages ;

• mixité sociale et fonctionnelle.

Carte issue des documents du PLU (juillet 2006)
« une ville de proximité »



Plus spécifiquement la redynamisation du cœur de l'agglomération repose sur :

• la reconquête du fleuve comme élément moteur du développement ainsi que le développement d'activités existantes ou nouvelles permettant de l'utiliser ou de le valoriser ;

• la mutation et la valorisation des quartiers anciens ;

• l'amélioration de l'accessibilité et du fonctionnement urbain ;

• la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain.

Au cœur de l'agglomération les secteurs de Bordeaux Nord, Saint-Jean Belcier - Bègles et la plaine Rive Droite, dans une position stratégique, fédérés autour du fleuve, apparaissent porteurs d'un potentiel élevé de renouvellement urbain. Ils constituent en ce sens des secteurs essentiels pour la stratégie de redynamisation et de revalorisation du cœur de l'agglomération.

La volonté d'affirmer une centralité élargie autour des boulevards nécessite le rapprochement fonctionnel des deux rives. Le franchissement Jean-Jacques Bosc participe pleinement à ce rapprochement.

1.2.2 | Les conséquences du recentrage urbain sur la demande de déplacements

Les perspectives d'évolution socio-démographiques figurant au Schéma Directeur et qui découlent de la mise en œuvre de ces objectifs montrent que les zones centrales redeviendraient attractives.

Les projections estiment la population de la CUB à l'horizon 2020 à 790 000 habitants soit 130 000 habitants supplémentaires par rapport à 1999. Dans le même temps, 92 000 emplois supplémentaires seraient enregistrés pour atteindre un total de 392 000 emplois.

Concomitamment, les communes de l'aire du Schéma Directeur mais n'appartenant pas à la communauté urbaine verraient leur population augmenter de 42 000 habitants pour atteindre une population totale de 202 000 habitants. Les emplois augmenteraient quant à eux de près de 18 000 pour atteindre un volume global de 51 000 emplois.
Cette dynamique génère mécaniquement des déplacements supplémentaires. Chaque nouvel habitant réalise, en effet, quotidiennement 3,6 déplacements[1] (tous modes de déplacements confondus).

1 | Selon les résultats issus de la dernière Enquête Ménages Déplacements réalisée en 1998, sur l'agglomération bordelaise. L'engagement prochain d'une nouvelle EMD permettra la réactualisation de cette donnée.

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud

A l'horizon 2020, le nombre de déplacements sur le territoire de la communauté urbaine de Bordeaux est estimé à 3,3 millions[2] contre 2,4 millions en 1998 soit une hausse de 39 %.

Cette augmentation profitera à l'ensemble des modes de déplacements mais dans des proportions sensiblement différentes. Les déplacements réalisés en voiture particulière augmenteront de 36 %. Dans le même temps, les déplacements utilisant les modes alternatifs à la voiture particulière connaîtront une augmentation de 45 % (respectivement + 36 % pour la marche et le vélo et + 70 % pour les transports collectifs).

Ainsi, le déficit en matière de franchissement observé aujourd'hui ne fera que s'aggraver avec la croissance démographique que doit connaître l'agglomération et la hausse de la demande de déplacements simultanée.

Les déplacements utilisant les modes alternatifs se développant plus vite que les déplacements réalisés en voiture il convient d'en améliorer les conditions de circulation pour en encourager l'usage.

Dans ce contexte, la réalisation d'un franchissement urbain au niveau du boulevard Jean-Jacques Bosc, qui permet à la fois de réserver une emprise confortable pour les transports collectifs et pour les modes doux, prend tout son sens.

2 | Il s'agit des déplacements internes à l'aire du Schéma Directeur et ayant le territoire de la communauté urbaine pour origine et/ou destination.

1.3 | Des projets d'agglomération nécessitant la mise en œuvre d'un franchissement

Les territoires situés de part et d'autre du franchissement Jean-Jacques Bosc, à savoir d'un côté le secteur de la gare Saint-Jean Belcier - Bègles, de l'autre la ZAC des Quais de Floirac, pourront, à terme, accueillir des équipements d'échelle métropolitaine répondant à une logique de renforcement du centre d'agglomération. Cependant, pour répondre aux enjeux que portent ces secteurs, il convient d'en assurer une accessibilité de qualité.

1.3.1 | Assurer l'accessibilité à des projets d'echelle d'agglomération sur la rive gauche

La mise en service d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Angoulême et Bordeaux en 2013 puis entre Tours et Angoulême en 2016 mettra Bordeaux à 2 heures de Paris. Ce projet dit « LGV Sud Europe Atlantique » offrira à la gare Saint-Jean une nouvelle dimension en matière de transport.
Il s'inscrit en effet dans une logique européenne puisqu'il permet de relier les régions Atlantique au réseau Nord Européen à grande vitesse et que les prolongements vers l'Espagne sont à l'étude. Des réflexions sont également en cours pour prolonger la ligne vers Toulouse et ainsi créer l'amorce d'une liaison entre la LGV Sud Europe Atlantique et la Méditerranée.
Ce projet permet de renforcer l'attractivité des liaisons TGV et de favoriser le transfert de la route et de l'aérien vers le rail. Il permet également de libérer des créneaux de circulation sur la ligne actuelle profitant aux TER et au fret ferroviaire.
Ainsi il est prévu, selon la SNCF, que le trafic annuel de la gare Saint-Jean double d'ici 2020 pour atteindre 18 à 20 millions de voyageurs.
Un projet de restructuration des espaces de la gare est à l'étude. Il doit permettre d'assurer une exploitabilité ferroviaire conforme au doublement attendu du trafic des TGV et à la progression des dessertes TER. Il est important de noter que la gare Saint-Jean a déjà entamé sa « mutation » avec la desserte par la ligne C du réseau de tramway en terminus à la gare depuis 2004 et prolongée cette année jusqu'à Bègles.

Images du parvis de la gare réaménagé - Communauté urbaine de Bordeaux ©.Brochet-Lajus-Pueyo

1 | Les enjeux d'agglomération en faveur d'un franchissement urbain sud

La connexion entre réseau de tramway et réseau ferroviaire ainsi offerte a permis de réaffirmer la gare en tant que pôle intermodal et de la repositionner dans la chaîne de déplacements associant TER et réseau de transports collectifs urbains pour des déplacements quotidiens vers les lieux d'emplois ou les équipements scolaires et universitaires. Ce site devient le principal point d'entrée de l'agglomération pour tous les modes de déplacements et notamment les déplacements ferroviaires.

Images du parvis de la gare réaménagé - Communauté urbaine de Bordeaux ©.Brochet-Lajus-Pueyo

Afin d'optimiser l'intermodalité, un concours d'aménagement des espaces publics de la gare a été organisé sur la base d'un programme global intégrant la réorganisation des transports collectifs et la restructuration des dispositifs d'accès et de stationnement.

Le programme du concours vise également à « construire » la nouvelle image d'un espace public métropolitain, vitrine de la ville de Bordeaux et de l'ensemble de l'agglomération.
L'aménagement du parvis de la gare doit également accompagner la revalorisation urbaine des quartiers sud de Bordeaux en offrant une amélioration des liens inter-quartiers par la réalisation d'un espace public de référence.

Ce site, constitue en effet un des trois grands sites stratégiques du projet urbain bordelais avec la Bastide et Bordeaux Nord.

Il apparaît comme le support d'un ambitieux projet de pôle d'affaires intégré à un quartier doté de toutes les fonctions urbaines et capable d'accueillir une nouvelle génération de projets tertiaires ainsi que des fonctions métropolitaines qui manquent aujourd'hui à Bordeaux en s'appuyant pour cela sur l'opportunité que représente le TGV.

1.3.2 | Assurer l'accessibilité à des projets d'échelle d'agglomération sur la rive droite

Sur la rive droite des enjeux d'agglomération s'expriment également. En effet, au débouché du projet de franchissement, au cœur de la ZAC des Quais de Floirac, une emprise pour l'implantation d'un équipement exceptionnel a été réservée.
Partant du constat d'une carence structurelle du territoire bordelais quant à la capacité d'accueil de spectacles et de manifestations à la mesure des attentes de la population, l'implantation sur l'agglomération d'une salle de spectacle vivant de rayonnement métropolitain a fait l'objet de diverses études.
Bordeaux souffre en effet de la comparaison avec d'autres agglomérations de taille comparable qui sont dotées d'équipements aux caractéristiques techniques et notamment acoustiques satisfaisantes leur permettant d'attirer des événements « phares », qu'ils soient culturels ou sportifs.

Le débouché du franchissement J.-J. Bosc à Floirac constituait un des sites potentiels d'implantation pour un équipement de ce type.
Le 18 juillet 2008, le conseil communautaire a décidé de soutenir la réalisation d'une grande salle de spectacles à Floirac portée par un établissement privé (la SAS Montecristo). Le projet présenté, ARENA, offrira une capacité de 14 000 places assises modulable selon le type d'événements. Cette salle associée à un ensemble commercial de 28 000 m^2 devrait être en service en 2012.

Le site de Floirac bénéficie d'une accessibilité routière de qualité par les quais et la rocade, qui sera encore améliorée par la réalisation du franchisssement J.-J. Bosc. Sa desserte par les TCSP est envisagée à terme, en utilisant les emprises de la voie ferrée Bordeaux-Eymet, et figure au schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports collectifs communautaire. Il dispose également d'une bonne lisibilité. En bord de Garonne, ce site est visible depuis la rive gauche, les ponts Saint-Jean et François Mitterrand, le nouveau pont ferroviaire, et le futur franchisssement J.-J. Bosc.

ZAC des Quais Floirac - Illustration d'un aménagement envisageable - Communauté urbaine de Bordeaux © a-urba

1.4 | En conclusion, répondre à ces enjeux en fixant les objectifs du franchissement urbain au sud de l'agglomération

La réalisation d'un nouveau franchissement de la Garonne, au sud de l'agglomération, entre pont Saint-Jean et pont François Mitterrand apportera une réponse à l'ensemble de ces enjeux.
Au regard des grands tracés de voirie existants (boulevards Jean-Jacques Bosc en rive gauche) ou en projet (mail central de la ZAC des Quais sur Floirac en rive droite), ce franchissement s'inscrit tout naturellement dans la continuité des boulevards rive gauche.

Les objectifs auxquels il devra répondre ont fait l'objet d'une délibération du conseil de la communauté urbaine en date du 27 octobre 2007.

Il s'agit ainsi de :

• participer à la desserte des territoires en cours de mutation et favoriser les échanges entre les différents pôles d'activités de part et d'autre du fleuve ;

• développer l'accessibilité pour accompagner le développement de la gare Saint-Jean avec l'arrivée de la LGV ;

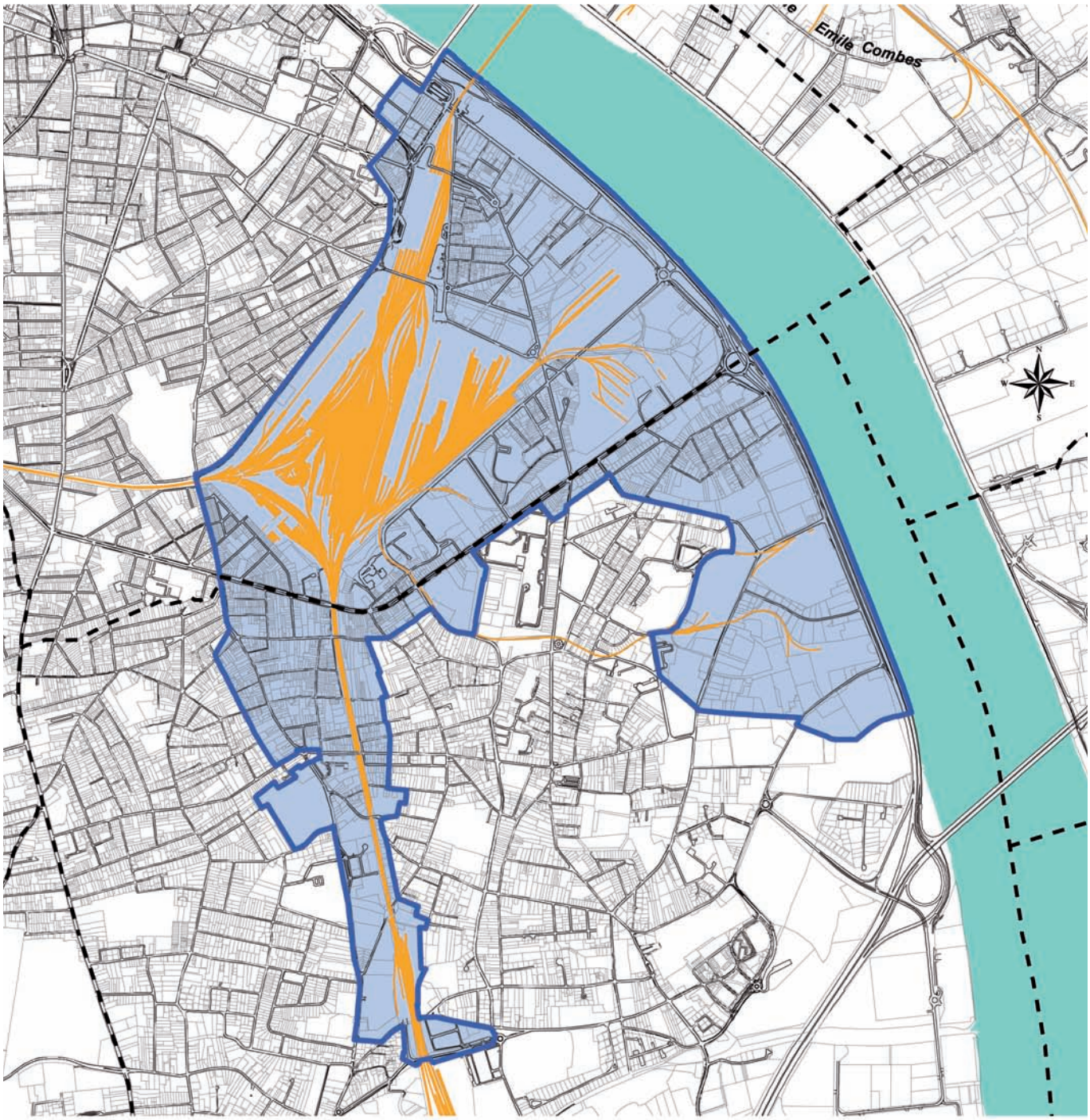
• rééquilibrer les déplacements sur les quais, rive droite et rive gauche et mettre en valeur le fleuve au sud de l'agglomération ;

• assurer le lien entre les deux rives au sud de l'agglomération et compléter le maillage du réseau de voirie ;

• poursuivre les itinéraires associant tous les modes de déplacements.

2 | Quels objectifs pour un franchissement urbain au sud de l'agglomération ?

Communes de Bègles et Bordeaux - secteur Saint-Jean Belcier
Proposition d'un périmètre de prise en considération



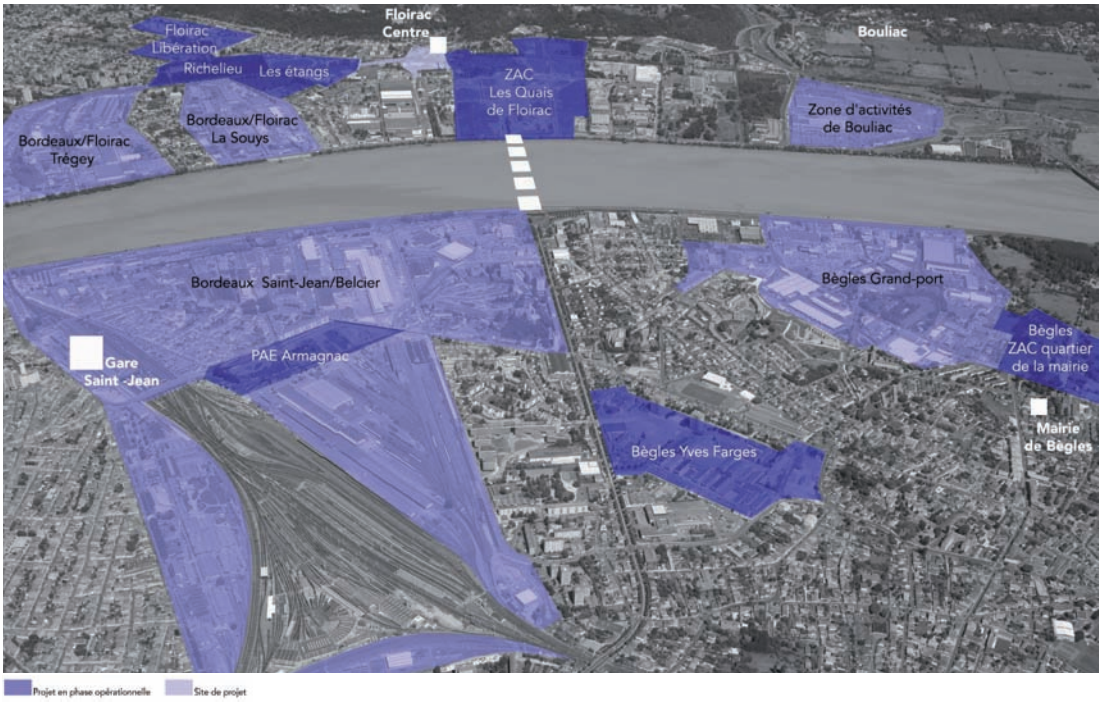
2 | Quels objectifs pour un franchissement urbain au sud de l'agglomération ?

2.1 | Participer à la desserte des territoires en cours de mutation et favoriser les échanges entre les différents pôles d'activités de part et d'autre du fleuve

2.1.1 | La création d'une Opération d'Intérêt National : Euratlantique

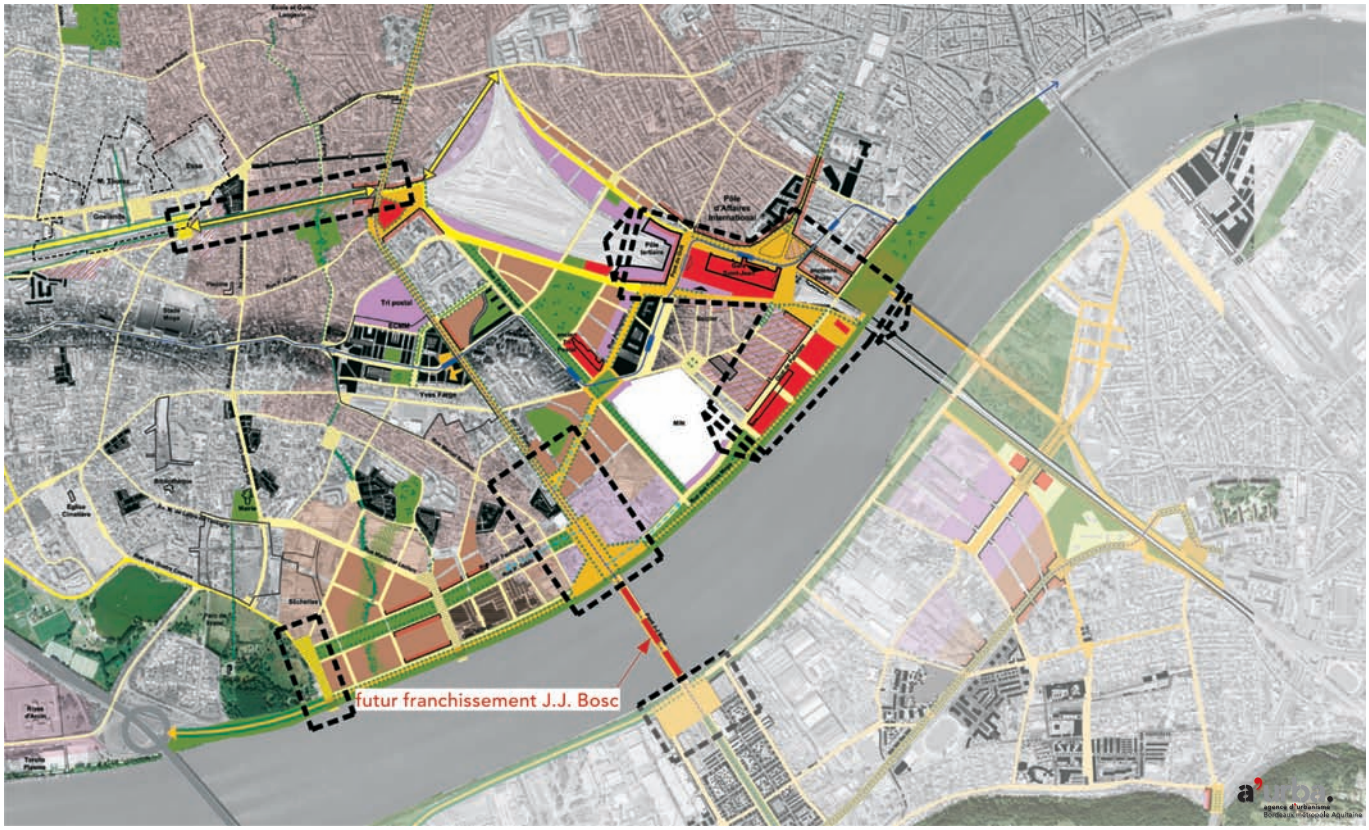
L'arrivée de la LGV à l'horizon 2016 constitue le levier d'un projet ambitieux autour de la gare Saint-Jean. Ce projet se développera sur un ensemble de terrains mutables correspondant à des emprises ferroviaires ou à des friches industrielles. Mais la réflexion engagée s'appuie également sur un territoire élargi, de part et d'autre du fleuve, entre la rocade sud et le pont Saint-Jean. Le périmètre d'action concerne les communes de Bègles, Bordeaux et Floirac.
Il offre l'occasion de repenser l'intégration de la gare dans la ville et son ouverture vers le centre-ville, le fleuve et la rive droite, la reconquête des berges et la restructuration des entrées sud de l'agglomération.

Les projets engagés et les sites de projet

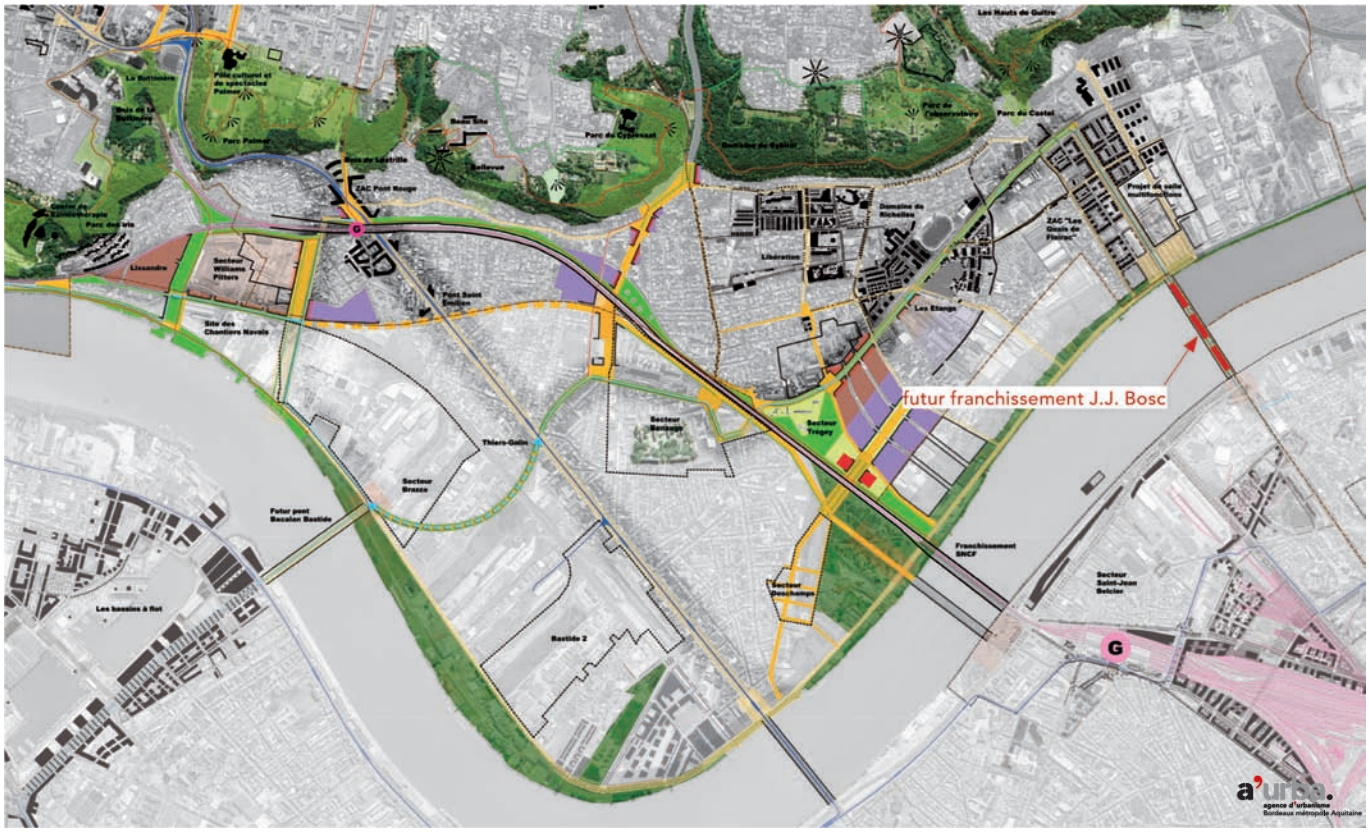


Depuis 1996, les différentes études développées sur ce site soulignent la complexité de ce territoire et la nécessité de répondre à la fois aux enjeux de recentrage de l'agglomération –par l'accueil de nouvelles populations– et de développement économique. L'implantation d'un pôle d'affaires européen constitue pour ce site une opportunité.
En rive droite, les projets d'ores et déjà engagés sur les sites de la ZAC des Quais et dans le cadre des opérations de renouvellement urbain à Floirac se traduiront à court terme, avec plus de 2 000 logements programmés, par une augmentation d'environ 4 700 nouveaux habitants et 700 nouveaux emplois.

Illustration des réflexions en cours par les plans guide de cohérence urbaine



Extrait du plan guide de cohérence urbaine, Bordeaux - Saint-Jean-Belcier - Bègles-Garonne - 2007 - CUB



Extrait du plan guide projet de territoire / prospective 2007-2018, GPV Bassens-Cenon-Floirac-Lormont - 2007 - GPV-CUB

2 | Quels objectifs pour un franchissement urbain au sud de l'agglomération ?

En rive gauche, les projets en cours de réalisation sur le PAE d'Armagnac à Bordeaux, d'Yves Farge - Terres Neuves et de la ZAC Quartier de la Mairie à Bègles se traduiront, à court terme, avec plus de 1 000 logements programmés, par une augmentation d'environ 2 400 nouveaux habitants et 800 nouveaux emplois.

En outre, les sites de projet dont la programmation n'est pas encore stabilisée recouvrent un foncier évolutif d'environ 170 ha (en rive gauche, un potentiel de 50 ha sur le secteur Saint-Jean Belcier et de 40 ha sur le secteur Bègles Garonne ; en rive droite, un potentiel de 70 ha sur le secteur quais de la Souys - voie Eymet et de 17 ha sur le secteur Deschamps au nord du pont Saint-Jean).

A terme, sur l'ensemble de ce grand secteur de cohérence, les projets pourraient se traduire globalement par une augmentation d'environ 28 000 habitants et 30 000 emplois.

L'aménagement de ce vaste secteur constitue un enjeu urbanistique majeur de l'agglomération pour les années à venir et nécessite une stratégie de développement d'ensemble. C'est en ce sens qu'ont été engagées des démarches de plan-guide visant à mettre en cohérence l'ensemble des projets communaux.

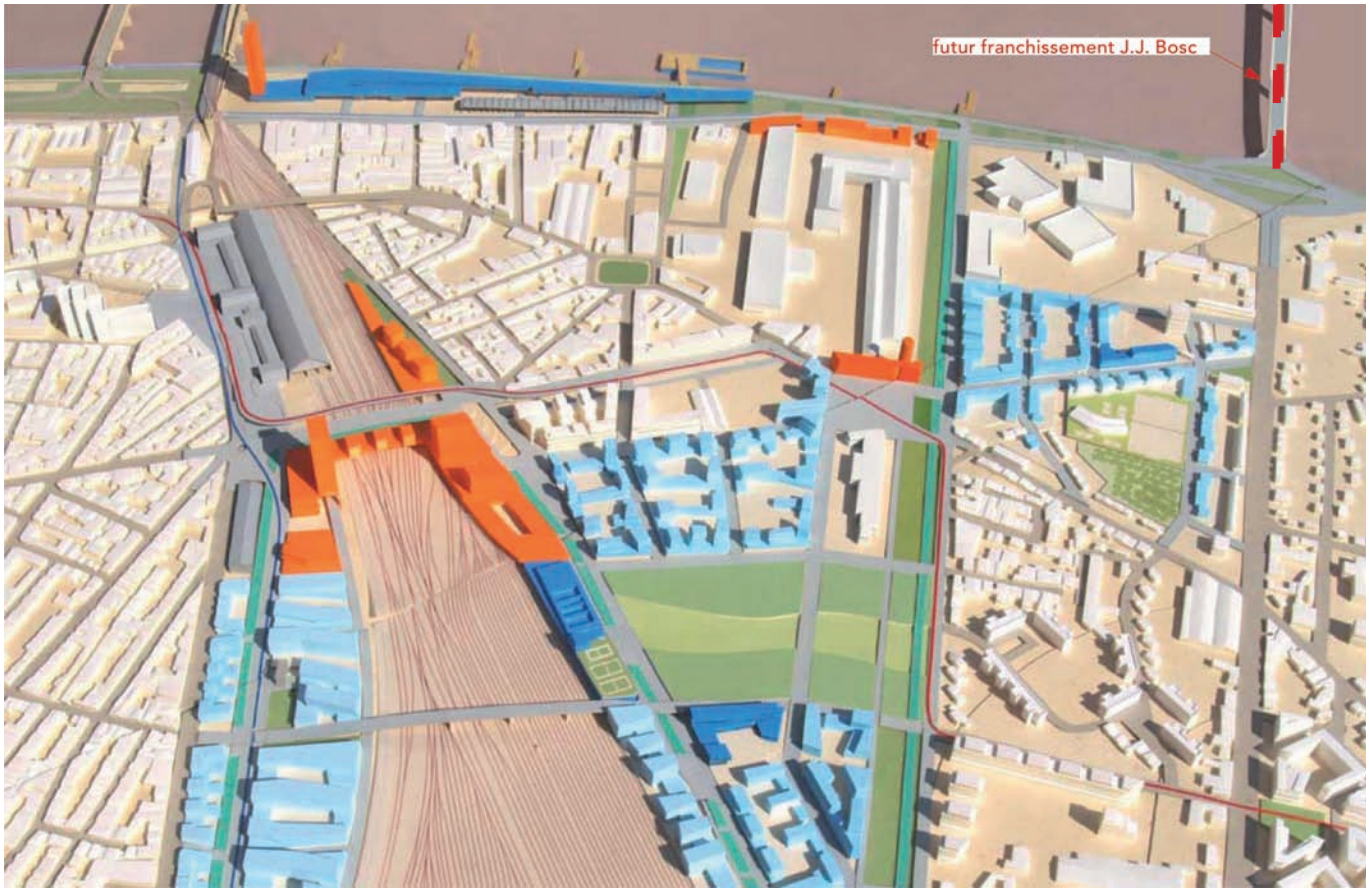
Un comité de pilotage du projet réuni à la CUB a validé l'opportunité de mettre en place une Opération d'Intérêt National (OIN), comme le préconisait le rapport de la mission d'expertise sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare (mission confiée au Conseil Général des Ponts et Chaussées), pour lancer le projet désigné sous le nom d'Euratlantique.

Le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire prenant acte de la volonté d'engager sur ce secteur un projet d'aménagement d'envergure nationale et exemplaire sur le plan du développement durable a donné, en septembre 2008, son accord pour que soit lancée l'OIN dès 2009.

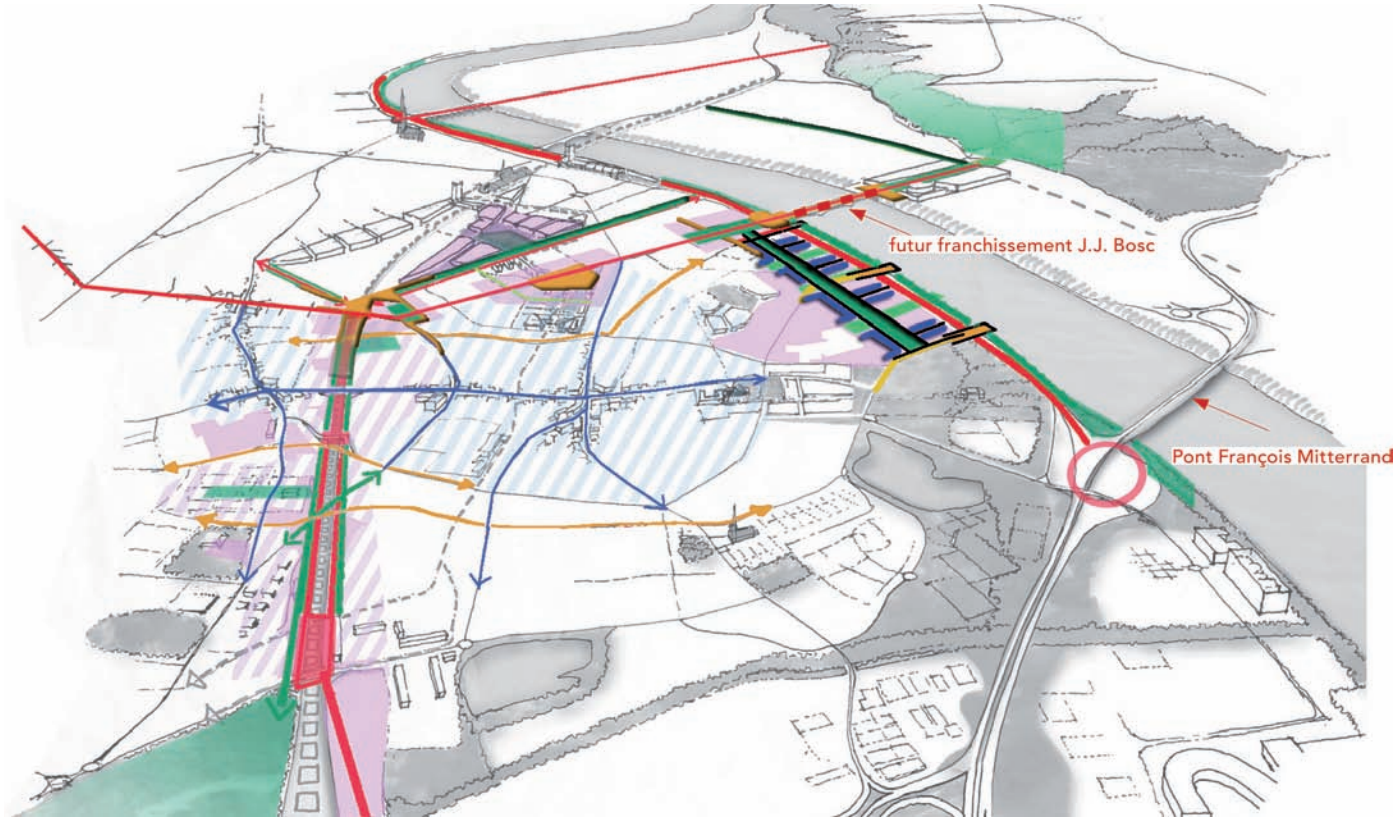
Extrait du résumé du rapport n°005718-01 - Mission d'expertise sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare Saint-Jean à Bordeaux - Septembre 2008

Avec le développement du réseau à grande vitesse, la gare de Bordeaux va jouer demain un rôle nouveau. Le rapport fait des préconisations en matière de déplacements, tant pour recentrer le schéma des transports urbains sur la gare que pour mettre en place un faisceau de gares TER de deuxième niveau afin de repousser au plus loin la saturation de la gare Saint-Jean.
Naturellement, l'occasion doit être saisie de créer autour de la gare le pôle tertiaire, y compris tertiaire supérieur, qui manque à Bordeaux au titre des fonctions métropolitaines. Là aussi, l'opération se devra d'être ambitieuse même si elle se définit des phases et un calendrier réalistes.
En matière d'aménagement, à l'heure de la ville durable ou de « l'écoville », le rapport préconise un aménagement bâti sur un nouveau rapport à la Garonne et au système hydraulique, afin de se doter dans un système urbain dense des aménités nécessaires à la promotion du retour en ville après une longue période en Gironde « d'étalement urbain » en produisant un habitat diversifié.

Illustrations des projets urbains des villes de Bègles et de Bordeaux



Projet Bordeaux Saint-Jean Belcier - mars 2007 - Ville de Bordeaux © TGT et associés



Bègles Garonne - Communauté urbaine de Bordeaux, étude a-urba 06-2007

2.1.2 | Les différents projets de territoire

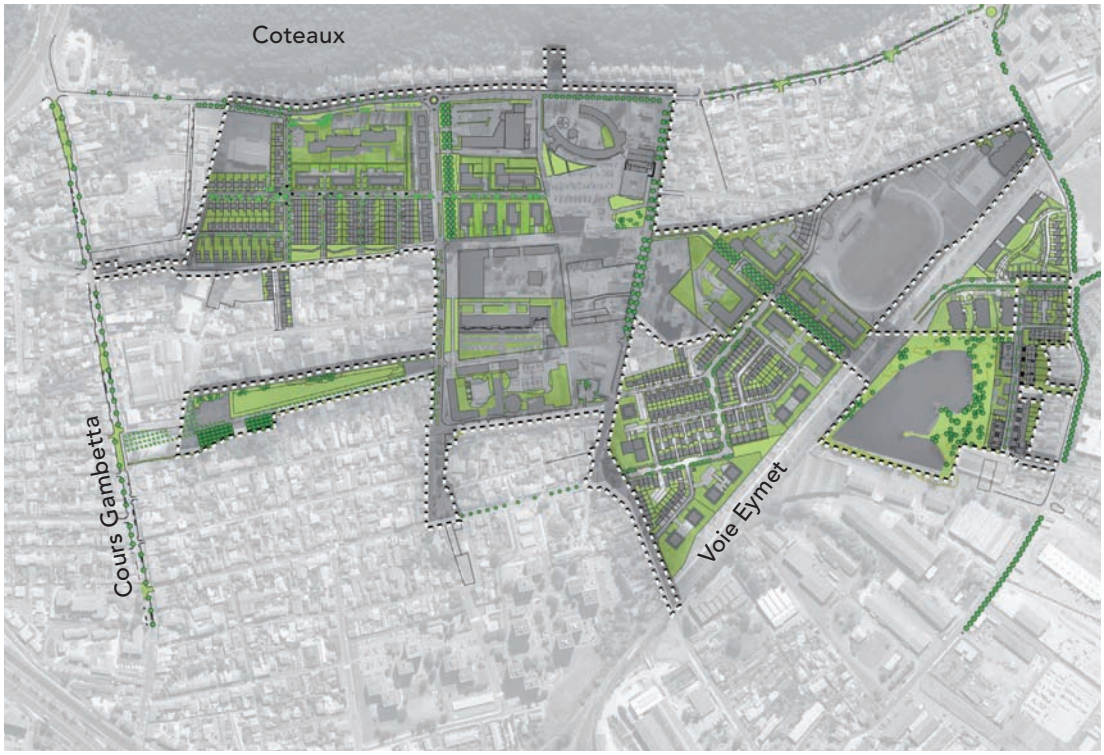
Le projet Saint-Jean Belcier
L'opération Saint-Jean Belcier qui a fait l'objet d'une reflexion menée à la demande de la Ville de Bordeaux, par l'atelier d'urbanisme TGT et associés, s'étend sur 40 hectares.
Ce projet repose sur un ambitieux pôle d'affaires aux normes européennes intégré à un quartier doté de toutes les fonctions urbaines capables d'accueillir une nouvelle génération de projets tertiaires et des fonctions métropolitaines qui manquent à Bordeaux en s'appuyant pour cela sur l'atoût TGV.
Il s'agit également de programmer un véritable quartier. L'accent est donc mis sur le développement et propose, autour de la réalisation de nouveaux logements, des commerces, services et équipements.

Les projets urbains de Bègles
La ville de Bègles s'est engagée dans une démarche de développement du territoire communal qui s'illustre sur les quartiers nord-est par des projets emblématiques. L'opération de renouvellement urbain du quartier Yves Farge et la réaffectation d'une friche militaire, les Terres Neuves, en pôle d'activités culturelles et économiques orienté vers les nouvelles technologies de l'information et de la communication, constituent des enjeux forts pour la commune.
Ces projets contribuent à la valorisation du quartier par l'apport d'activités tertiaires permettant de créer une mixité de fonctions.
Plus au sud, le quartier Thorez-Goélands, également inscrit dans un projet de rénovation urbaine, fait l'objet de nombreuses réflexions concernant les espaces publics et résidentiels pour en améliorer le fonctionnement, la qualité paysagère et la qualité d'usage.
A proximité, une réflexion est menée sur le site ESSO REP, en vue de la constitution d'un parc de l'intelligence environnementale, favorisant le développement d'entreprises qui œuvrent à la conception et à la commercialisation de modes énergétiques et de construction respectueux de l'environnement.

La reconquête du fleuve à Bègles
Un projet urbain est également à l'étude sur le territoire nord-est de Bègles, entre la voie ferrée et le fleuve.
Ce secteur dispose d'un important gisement foncier situé le long du fleuve, du boulevard et de la voie ferrée qui constitue un enjeu pour le devenir de la commune et qui pourra profiter de la dynamique liée à l'arrivée de la LGV qu'il convient d'anticiper.
En parallèle le secteur dispose de quartiers traditionnels d'échoppes et de maisons de ville. Ces quartiers doivent continuer à se développer en préservant et en valorisant l'identité communale dont ils sont porteurs et en proposant un cadre de vie durable aux usages adaptés à la vie quotidienne de ses habitants.
Le projet vise à une revalorisation de l'ensemble de ce foncier axé sur une ouverture vers le fleuve et une reconquête des berges.

2 | Quels objectifs pour un franchissement urbain au sud de l'agglomération ?

Plan de référence du projet de renouvellement urbain



Ville de Floirac © Agence Panerai-Petermüller

Images des projets engagés sur le Bas Floirac

ZAC des Quais - Aquitanis © Jean Denis Rossi

Site des Étangs - La Foncière Logements © Atelier Jean Nouvel

ZAC des Quais - Bouygues Immobilier © Brochet-Lajus-Pueyo

Site des Étangs - Gironde Habitat © Massaux

2 | Quels objectifs pour un franchissement urbain au sud de l'agglomération ?

Le projet urbain du bas Floirac

En rive droite, au pied des coteaux, les projets sont nombreux.
Sur Floirac, La ZAC des Quais qui s'étend sur 40 hectares s'inscrit dans un projet de mise en valeur des berges de la Garonne.

Deux objectifs principaux guident sa réalisation :
• une qualité urbaine et architecturale des aménagements et la mise à disposition des habitants de services et d'équipements ;
• une mixité sociale, pour répondre aux besoins de logements familiaux dans l'agglomération et à l'accueil d'emplois à proximité du centre-ville.

Ainsi cette opération d'aménagement repose sur :
• une offre diversifiée de logements qui devrait se traduire par l'accueil de plus de 2 000 nouveaux habitants, une école, des commerces et des services ;
• le développement d'activités tertiaires et secondaires, générant près de 700 nouveaux emplois ;
• l'implantation d'une salle de spectacle qui offrira une capacité de 14 000 places associée à un ensemble commercial ;
• la réutilisation des emprises de la voie Bordeaux-Eymet pour le passage d'un TCSP.

Au sein du bas Floirac se développent également des projets de renouvellement urbain sur les sites Libération, Richelieu et Les Étangs qui vont modifier l'attractivité de ces quartiers. Ces projets se fondent sur le développement d'habitat diversifié (avec la réalisation de près de 800 logements supplémentaires) et sur la refonte du réseau d'équipements existants (établissements scolaires, équipements culturels, pôles de sport et de loisirs, etc.).

Enfin il existe un important gisement foncier avec les secteurs situés entre le quai de la Souys et la voie Eymet (70 ha).

Dans ce contexte, le prochain franchissement Jean-Jacques Bosc relie des projets urbains d'envergure pour lesquels il constitue un véritable levier en permettant leur désenclavement mais également leur mise en synergie.
Comme pour le pont Bacalan-Bastide, le franchissement Jean-Jacques Bosc se conçoit aussi comme un moteur au développement urbain des quartiers riverains.

Le projet sur Bouliac

A proximité du site de la ZAC des Quais, à l'intérieur de la rocade, le site commercial de Bouliac, stratégiquement situé et facilement accessible, fait également l'objet de réflexions.
Les acteurs « locaux » portent un projet de restructuration qui propose une valorisation urbaine pour ce secteur. Une ouverture du centre commercial sur la Garonne et une diversification des fonctions vont accélérer le renouvellement de l'image de cette zone d'activité et marquer cette entrée sud de l'agglomération.

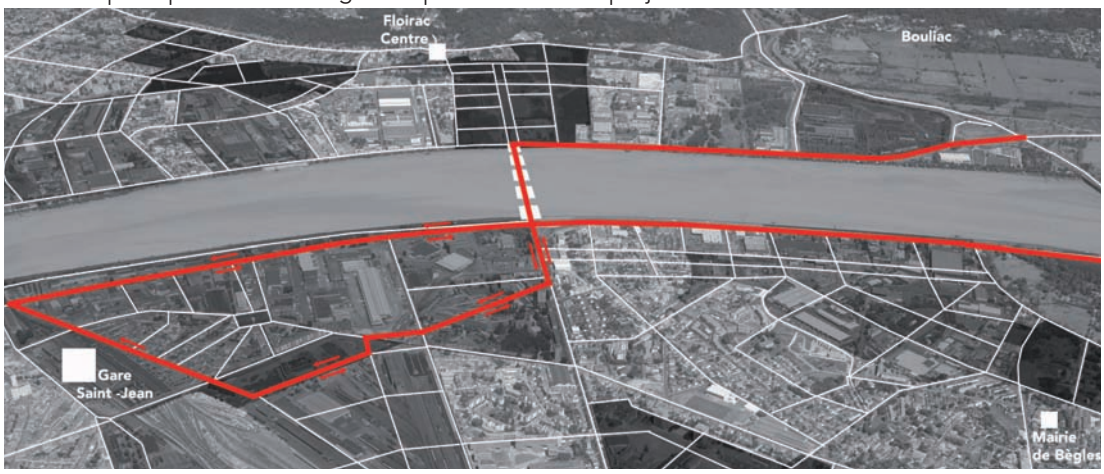
2.2 | Développer l'accessibilité pour accompagner le développement de la gare Saint-Jean avec l'arrivée de la LGV

2.2.1 | Améliorer l'accessibilité au pôle gare

La réflexion sur le projet urbain autour de la gare Saint-Jean a mis en évidence la nécessité d'améliorer l'accessibilité au pôle multimodal et au pôle tertiaire associé en projet. Aujourd'hui l'accessibilité y apparaît déjà défaillante. En effet, le schéma de hiérarchisation actuel de la voirie communautaire montre qu'aucune voie permettant l'accès à la gare n'est classée en voie d'agglomération. Seuls les quais et les boulevards disposent de ce statut.
De plus, l'accès à la gare depuis le sud comme depuis le nord et l'ouest manque de lisibilité.
Le schéma de circulation autour de la gare est donc peu performant. A cela s'ajoutent des difficultés aux heures de pointe en raison d'une circulation chargée voire saturée sur les principales voies (voie sur berge, boulevard J.-J. Bosc, quais, pont Saint-Jean, rue Peyronnet).

Itinéraire principal d'accès à la gare depuis le sud : état actuel

Itinéraire principal d'accès à la gare depuis le sud : état projeté



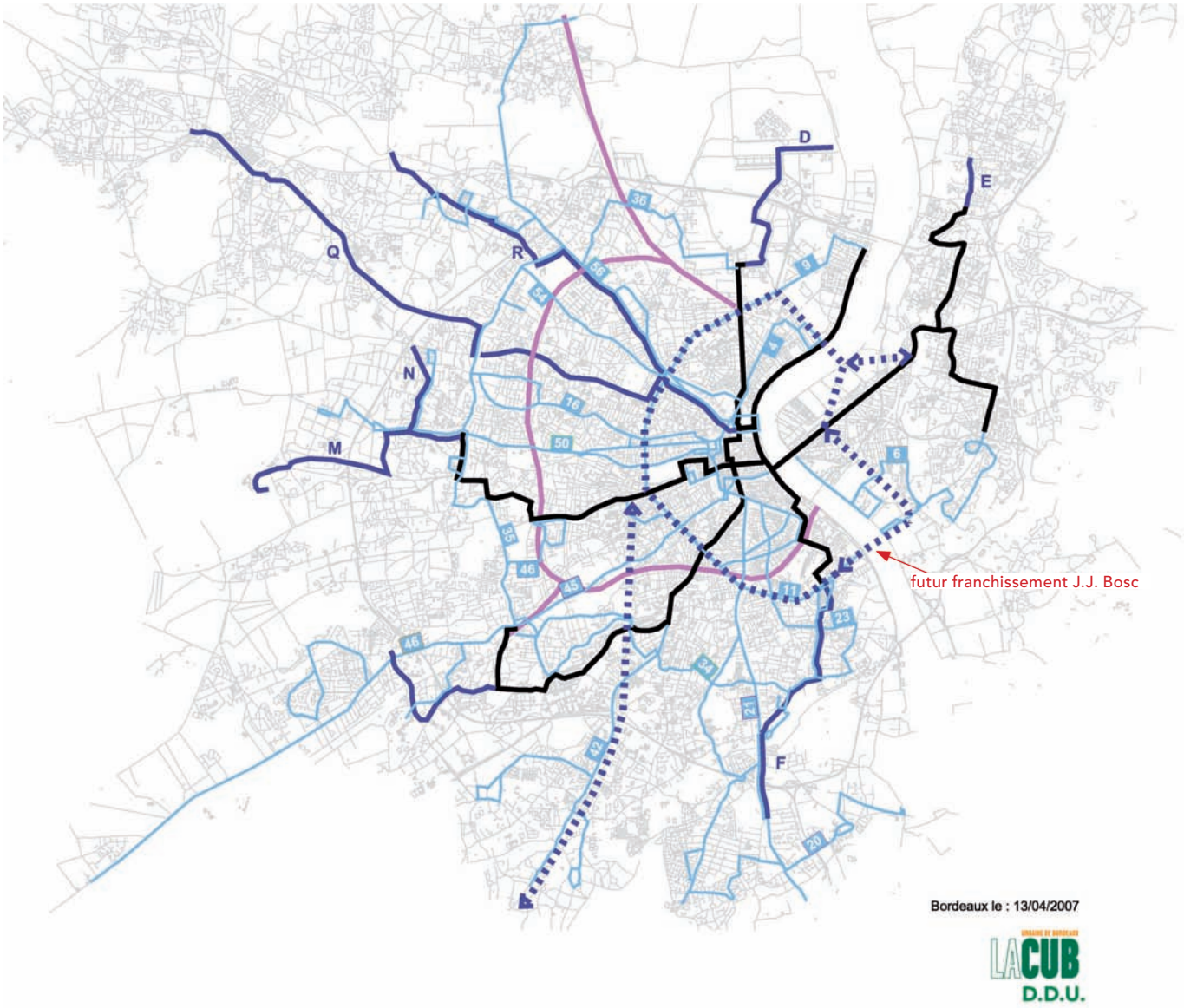
2 | Quels objectifs pour un franchissement urbain au sud de l'agglomération ?

Pour améliorer ce système, différents scénarios d'organisation du réseau de voirie ont été proposés et testés.

Dans ce contexte, il est apparu que la réalisation d'un franchissement au droit du boulevard J.-J.Bosc accompagné de l'affirmation d'une boucle de circulation urbaine au sud de la gare sont de nature à offrir de nouveaux accès la gare, et à améliorer la fluidité du réseau.

A noter enfin que la réalisation d'un franchissement au niveau de J.-J.Bosc qui permet d'offrir à chacun des deux quais un itinéraire alternatif crédible sur l'autre rive représente une opportunité intéressante pour la desserte des équipements d'agglomération du secteur (gare et projet ARENA) qui vont fonctionner avec des pointes de fréquentation qui entraîneront des flux de circulation concentrés sur des laps de temps relativement courts.

Schéma directeur d'amélioration de la desserte en TC - Communauté urbaine de Bordeaux (avril 2007)



Tracés à étudier en mode TCSP intégral

Lignes structurantes relevant de l'étude du schéma d'amélioration de la vitesse commerciale des bus

Hypothèses de développement du réseau

Desserte ferroviaire étudiée dans l'étude STOAB

2.2.2 | Développer l'intermodalité et les liaisons à la gare

La nécessité d'une amélioration de la desserte en TCSP est également affirmée. Le Schéma Directeur d'amélioration de la desserte en transports en commun adopté par la CUB en avril 2007 pose les principes d'évolution du réseau. Il propose :

• une extension sud de la ligne de tramway vers Bègles jusqu'au futur lycée Terre-Sud puis jusqu'à la rocade ;

•à plus long terme, une liaison concentrique autour du centre de l'agglomération empruntant les deux futurs franchissements, J.-J.Bosc et Bacalan-Bastide.

La constitution d'une ligne de « ceinture » avec le bouclage éventuel des boulevards en TCSP et le maillage du réseau ainsi proposé permettrait de désengorger le réseau de tramway en partie centrale.

L'ensemble de ces nouvelles liaisons offrirait, à terme le développement d'un nouvel accès pour la rive droite grâce au franchissement Jean-Jacques Bosc et l'affirmation d'un accès sud en TCSP à la gare. L'ensemble de ces mesures participerait à l'affirmation du pôle intermodal de la gare Saint-Jean.

La reconquête des quais

Panoramique des quais avant/après projet : une transformation du paysage offrant de nouveaux usages

Le parc des Berges rive droite : un aménagement privilégiant les modes doux

Les rives d'Arcins : une valorisation du paysage

2.3 | Rééquilibrer les déplacements sur les quais, rive droite et rive gauche, et mettre en valeur le fleuve au sud de l'agglomération

2.3.1 | Prolonger la reconquête des quais

Historiquement, le développement de Bordeaux s'est organisé autour de son fleuve.
Aussi, la redynamisation de la ville s'est imposée de fait autour de la Garonne et s'est mise en place grâce à une stratégie de reconquête des espaces portuaires qui avaient été progressivement délaissés.
Cette réappropriation passe notamment par :
• une plus grande intégration du fleuve dans la ville qui redevient l'élément moteur du développement urbain ;
• l'aménagement des rives ;
• une réorganisation de la gestion des flux de déplacements pour mettre en valeur les quais qui bénéficient de caractéristiques très routières et en favoriser l'usage par tous les modes de déplacements ;
• le développement d'activités (en particulier nautiques) afin de permettre une valorisation et une animation du fleuve.
C'est en ces termes qu'a été développé le projet d'aménagement des quais rive gauche, en cours d'achèvement, entre le Hangar 20 au nord de Bordeaux (occupé par Cap Sciences) et le pont Saint-Jean.
De la même manière, sur la rive droite, le fleuve est partie intégrante du processus de reconquête de ce territoire avec notamment la réalisation du parc des Berges.
Cette dynamique de reconquête doit maintenant se poursuivre plus en amont sur un paysage d'entrée de ville aujourd'hui dégradé rive gauche comme rive droite.
Ceci permettra d'assurer rive gauche une continuité jusqu'à Bègles où les rives d'Arcins ont déjà fait l'objet de réaménagements entraînant le développement d'usages de loisirs.

En effet, vers le sud, au-delà du pont Saint-Jean pour la rive gauche et du pont de Pierre sur la rive droite, les rives de la Garonne offrent une image très routière. La présence d'infrastructures qui en monopolisent les usages constituent une coupure entre la ville et le fleuve et empêchent une appropriation des berges.
Il en résulte une déconnexion entre les quartiers riverains et le fleuve qui s'ignorent totalement. A cela s'ajoute la dégradation du patrimoine bâti le long des quais et la présence de nombreuses friches.

2.3.2 | Offrir un caractère plus urbain aux entrées sud de l'agglomération

Comme pour les secteurs déjà réaménagés, une nouvelle organisation des flux de déplacements sur les quais apparaît être la condition nécessaire et préalable à cette reconquête du fleuve.

Actuellement, le trafic est dissymétrique entre les quais rive gauche au caractère autoroutier (plus chargés) et les quais rive droite, au caractère routier.
La mise en service du franchissement J.-J. Bosc permet en offrant de nouvelles liaisons entre la rive droite et le rive gauche de faire évoluer chaque rive vers un caractère plus urbain.
Il permet le réaménagement urbain des quais et de la voie sur berge sur Bègles. Des carrefours d'accès à la commune depuis ces voies pourront, dans ce cadre, être aménagés. Cette reconfiguration représente le point de départ à la constitution d'un maillage d'espaces publics de qualité sur le secteur nord-est de la commune.

De l'autre côté du fleuve, le quai de la Souys, à cheval sur Bordeaux et Floirac, pourra également faire l'objet d'un traitement plus urbain.

2.4 | Assurer le lien entre les deux rives au sud de l'agglomération et compléter le maillage du réseau de voirie

2.4.1 | Mettre en service un maillon manquant du réseau de voirie

Les projets urbains d'envergure, de part et d'autre du futur franchissement, ont vocation à créer de véritables quartiers mêlant logements, activités, commerces, services et équipements. Ils vont générer de nouvelles pratiques de déplacements, en particulier des déplacements de proximité. Or, les réseaux de déplacements actuels apparaissent incomplets et insuffisamment hiérarchisés, que ce soit rive droite ou rive gauche, et par conséquent inadaptés aux potentialités de renouvellement urbain de ces territoires. C'est pourquoi les différents projets programmés ou à l'étude reposent sur la constitution d'un réseau de voirie maillé et un réseau d'espaces publics de qualité.
Dans ce contexte, le franchissement Jean-Jacques Bosc participe totalement à cet objectif en offrant la possibilité d'un maillage à plus grande échelle et d'un fonctionnement en réseau des territoires de part et d'autre du fleuve.

2.4.2 | Relier le plus efficacement possible les deux rives

Afin de permettre une irrigation optimale de ces secteurs en devenir, il est important que le franchissement assure réellement le lien entre les deux rives. Autrement dit, le franchissement Jean-Jacques Bosc devra offrir une connexion au plus près des rives avec le réseau de voirie existant et en particulier avec les quais.

Le principe de maillage proposé dans le cadre des nouveaux projets

2.5 | Poursuivre les itinéraires associant tous les modes de déplacements

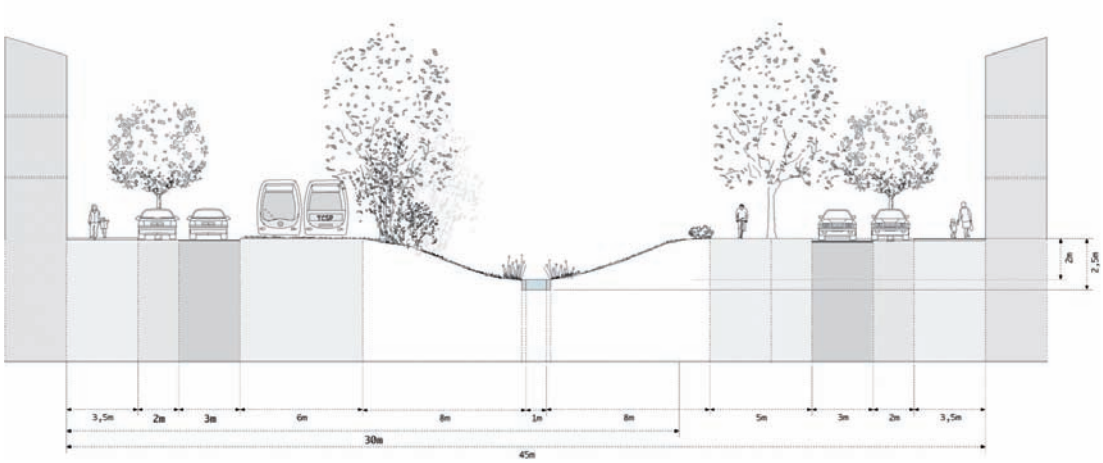
Il est important de rappeler que lors de la réalisation du franchissement J.-J. Bosc, il conviendra de respecter les règles de dimensionnement imposées par le Plan des Déplacements Urbains communautaire pour toute nouvelle voie. En effet, dans le PDU est inscrite l'obligation de ne pas affecter plus de 50 % du domaine public aux modes motorisés et au stationnement afin de laisser une place aux modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

En venant compléter le maillage de voirie, le franchissement Jean-Jacques Bosc offrira l'opportunité de poursuivre les itinéraires pour l'ensemble des modes alternatifs à la voiture particulière (transports collectifs, vélos et marche).

La nécessité d'offrir une desserte en transports collectifs efficace des territoires de projets rive gauche et rive droite est avérée.
L'accueil de nouvelles populations et de nouveaux emplois, dans une perspective de développement durable, appelle en effet le développement de nouvelles lignes de TCSP.
Les projets urbains développés de part et d'autre du fleuve reposent d'ailleurs sur des « réservations » pour des TCSP que ce soit le mail central du projet Grand Port de Bègles ou la voie Eymet et l'axe vert de la ZAC des Quais de Floirac.

Illustration de l'avenue promenade - ZAC des Quais de Floirac CUB © Gastel/Crouzet

2 | Quels objectifs pour un franchissement urbain au sud de l'agglomération ?



Principe de coupe sur l'avenue promenade - ZAC des Quais CUB © Gastel/Crouzet

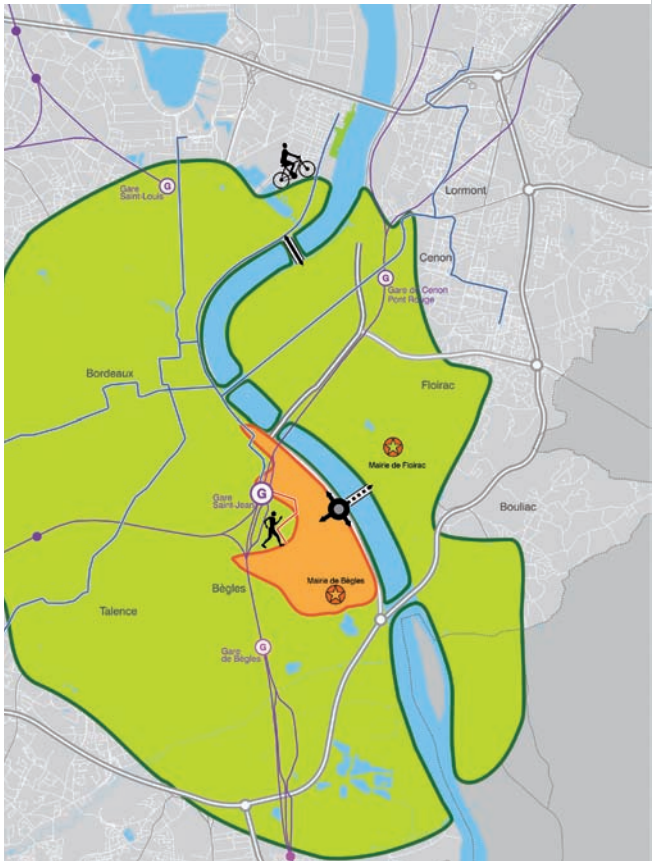
La réalisation du franchissement J.-J. Bosc offre la possibilité d'un véritable bouclage TCSP du cœur de l'agglomération qui viendrait compléter de manière efficace le réseau de tramway existant, aujourd'hui exclusivement radial. Ce principe est d'ailleurs inscrit au schéma directeur d'améliorartion de la desserte en transports collectifs.
Le franchissement Jean-Jacques Bosc offre ainsi la possibilité d'une nouvelle utilisation du réseau global qui n'impose pas de passer systématiquement par l'hypercentre de l'agglomération.

Aujourd'hui les déplacements nécessitant une traversée de la Garonne sont contraints par le faible nombre de franchissements existants. Le développement de nouveaux quartiers de part et d'autre du fleuve va, comme précédemment évoqué, générer de nouvelles pratiques de déplacements de proximité au sein de ces quartiers eux-mêmes et entre les deux rives.
Chacun des projets urbains développés de part et d'autre est basé sur la constitution de réseaux d'espaces publics qui viennent « buter » sur les quais.

Le franchissement J.-J.Bosc permet de mettre en lien ces réseaux et d'apporter aux piétons et aux cyclistes une accessibilité aux territoires plus large comme le montre les schémas décrivant l'évolution de l'accessibilité pour chaque rive avec et sans le franchissement. A plus grande échelle, il permet d'offrir de nouveaux accès : depuis la rive gauche et notamment la gare, aux grands équipements de la rive-droite que constituent la future salle de spectacle ARENA ou le parc des Coteaux ; à l'inverse, depuis la rive-droite, un accès à la gare Saint-Jean, à la ligne C du tramway et par là-même à l'ensemble du réseau de tramway.
Au-delà de cette nouvelle accessibilité, l'ouvrage qui intègrera l'ensemble des modes de déplacements va, de fait créer de nouveaux usages. Les conditions de sécurité et de confort qu'il devra consacrer aux modes doux vont générer une nouvelle attractivité de certains lieux en particulier de loisirs (Bègles plage, etc.).

Une nouvelle accessibilité pour les modes doux depuis les boulevards en rive gauche

Situation avec pont Bacalan-Bastide réalisé (horizon 2012)



franchissements urbains en projet et prévus à terme

réseau de tramway

station de correspondance

gare et arrêt ferroviaire

territoire accessible à l'horizon 2012

en 30 mn à vélo à 14 km/h

en 30 mn à pied à 4 km/h

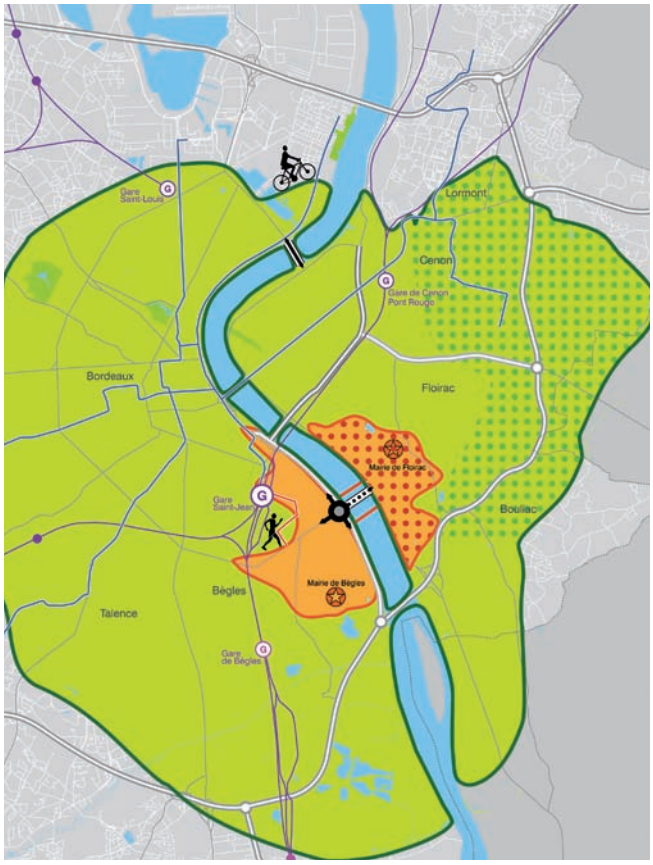
nouveau territoire accessible à l'horizon 2016

en 30 mn à vélo à 14 km/h

en 30 mn à pied à 4 km/h

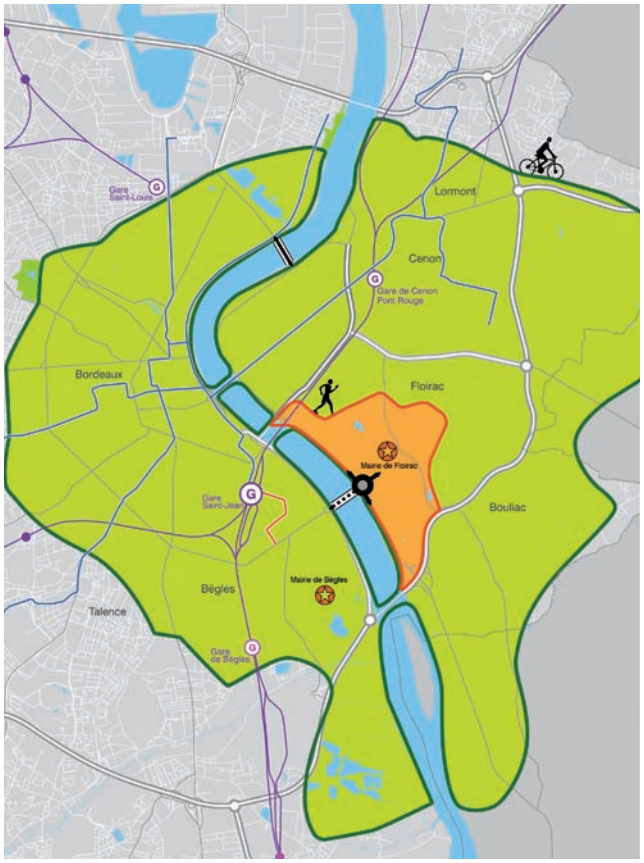
origine des déplacements

Situation avec pont Bacalan-Bastide et franchissement J.-J. Bosc réalisés (horizon 2016)



Une nouvelle accessibilité pour les modes doux depuis le quai de la Souys en rive droite

Situation avec pont Bacalan-Bastide réalisé (horizon 2012)



franchissements urbains en projet et prévus à terme

réseau de tramway

station de correspondance

gare et arrêt ferroviaire

territoire accessible à l'horizon 2012

en 30 mn à vélo à 14 km/h

en 30 mn à pied à 4 km/h

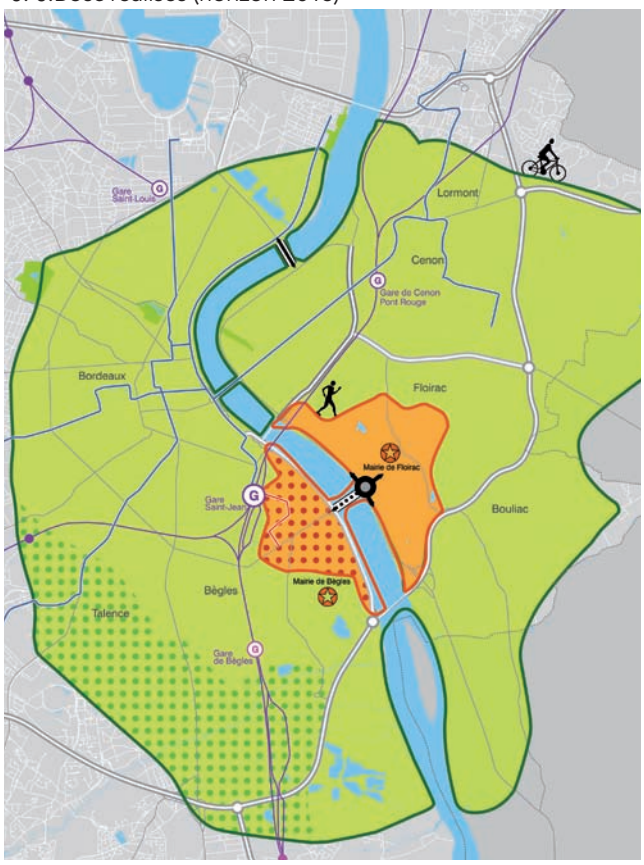
nouveau territoire accessible à l'horizon 2016

en 30 mn à vélo à 14 km/h

en 30 mn à pied à 4 km/h

origine des déplacements

Situation avec pont Bacalan-Bastide et franchissement J.-J.Bosc réalisés (horizon 2016)



Conclusion

Les territoires situés à proximité du futur franchissement vont être largement valorisés par la mise en relation offerte par ce projet. La récente mise en place d'une Opération d'Intérêt National sur les communes de Bègles, Bordeaux et Floirac va dans le sens de cette mise en cohérence des projets et d'un dépassement des limites communales, comme de la coupure physique que représente la Garonne.

Au regard de l'évolution rapide des territoires situés de part et d'autre du fleuve, comme des décisions récentes concernant des projets phares pour l'agglomération tels qu'Euratlantique et la future salle de spectacle ARENA, l'engagement de la concertation sur le franchissement Jean-Jacques Bosc apparaît nécessaire. Ce nouveau lien entre les deux rives participe fortement à la réalisation de ces projets emblématiques.

Cette première étape sera poursuivie pour permettre de définir la nature du lien à réaliser. L'examen à venir des différentes possibilités de franchissement d'un fleuve et de la réponse apportée aux objectifs définis pour le franchissement Jean-Jacques Bosc viendra éclairer le débat.

Index cartographique

• Les franchissements de la Garonne - photos aériennes IGN 2008 © p. 6

• Les franchissements existants et projetés - photo CUB 2007 © p. 7

• Echangeurs et têtes de pont - photos IGN 2008 © p. 8

• Distances entre ouvrages de franchissement - photos aériennes IGN 2008 © p. 10

• Le réseau d'infrastructures routières - carte issue du schéma directeur - Sysdau 2001 © p. 12

• Évolution de l'urbanisation à différentes dates - a'urba © p. 13

• L'organisation urbaine - carte issue du schéma directeur - Sysdau 2001 © p. 14

• Carte des projets urbains de la CUB - a'urba 2007 © p. 16

• Carte issue du PLU « une ville de proximité » CUB / a'urba 2006 © p. 17

• Images du parvis de la gare réaménagé - CUB - Brochet-Lajus-Pueyo 2005 © p. 20-21

• Illustration du projet de la ZAC des Quais Floirac - CUB / a'urba 2004 © p. 22

• Communes de Bègles et Bordeaux - secteur Saint-Jean Belcier
Proposition d'un périmètre de prise en considération - CUB 2008 © p. 26

• Les projets engagés et les sites de projet - photo aérienne air infra rouge / O.Collin
pour a'urba 2008 © p. 27

• Plan guide de cohérence urbaine - CUB / a'urba 2008 © p. 28

• Plan guide Grand Projet des Villes - CUB / GPV / a'urba 2007 © p. 28

• Projet Bordeaux Saint-Jean Belcier - maquette - Ville de Bordeaux / TGT et associés 2007 © p. 30

• Bègles Garonne - image du projet CUB / a'urba 2007 © p. 30

• Plan de référence du projet de renouvellement urbain du Bas Floirac -
Ville de Floirac - Agence Panerai-Petermüller 2008 © p. 32

• Images des projets engagés sur le bas Floirac p. 32

- ZAC des Quais - Aquitanis - Jean Denis Rossi 2008 ©

- Site des Étangs - La Foncière Logements - Atelier Jean Nouvel 2008©

- ZAC des Quais - Bouygues Immobilier - Brochet-Lajus-Pueyo 2007 ©

- Site des Étangs - Gironde Habitat - Massaux 2007 ©

• Itinéraire principal d'accès à la gare depuis le sud - photo aérienne air infra rouge /
O.Collin pour a'urba 2008 © p. 34

• Schéma directeur d'amélioration de la desserte en TC - CUB 2007 © p. 36

• Panoramique des quais avant/après projet - photos a'urba 2000-2008 © p. 38

• Le parc des Berges rive droite - photos a'urba 2008 © p. 38

• Les rives d'Arcins - photos a'urba 2008 © p. 38

• Le quai de la Souys - photos a'urba 2007 © p. 39

• Le principe de maillage proposé - photo aérienne air infra rouge / O.Collin pour a'urba 2008 © p. 41

• Illustration de l'avenue promenade - ZAC des Quais - CUB - Gastel/Crouzet 2004 © p. 42

• Principe de coupe sur l'avenue promenade - ZAC des Quais - CUB - Gastel/Crouzet 2004 © p. 43

• Une nouvelle accessibilité pour les modes doux - cartes isochrones - a'urba 2008 © p. 44-45

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

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