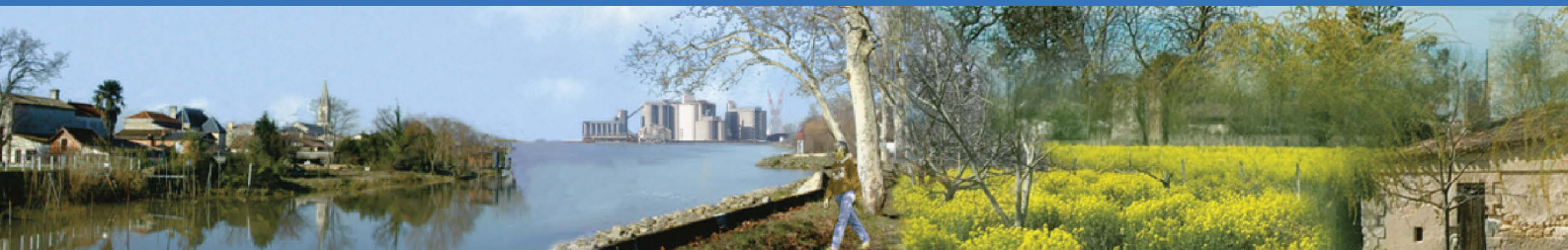


atlas

FÉVRIER 2008



DE LA PRESQU'ÎLE D'AMBÈS

atlas

FÉVRIER 2008



DE LA PRESQU'ÎLE D'AMBÈS

Avant-propos



Au cœur d'un environnement estuarien exceptionnel, la Presqu'île d'Ambès constitue un site industriel métropolitain de première importance.

La Communauté urbaine de Bordeaux se préoccupe particulièrement du développement industriel de ce territoire et des emplois qui y sont attachés tout en assurant la meilleure préservation de l'environnement, des paysages et du cadre de vie de ses habitants.

Le présent Atlas réalisé par la Communauté urbaine de Bordeaux s'inscrit dans cette démarche. Souhaitons qu'il permette à tous de disposer d'un recueil illustratif des grands enjeux territoriaux de la presqu'île et à chacun de devenir un acteur plus éclairé de son aménagement.



Ouvrage réalisé sous la direction de Michel Bergeron, adjoint au directeur général
du pôle aménagement urbain et habitat de la Communauté urbaine de Bordeaux

Chef de projet a'urba
Robert Lucante

Équipe projet a'urba
Virginie Boillet, Sylvain Charlier, Anne Delage, Nadine Gibault,
Jean-Bernard Malaussena, Vincent Schoenmakers
Le centre de ressources et de documentation de l'a-urba

Conception graphique a'urba
Catherine Cassou-Mounat, APG

Traitement cartographique a'urba
Richard Cabrafiga, Laurent Dadies, APG

Crédits photographiques
Port autonome de Bordeaux ©
Denys Carrère, Hélène Dumora, Paul Robin © a'urba

Sommaire



Introduction

p.10-11

1| État des lieux

p.13

Schéma directeur : développement prioritaire et extension urbaine

p.14-15

PLU : synthèse du plan de zonage

p.16-17

PLU : synthèse des servitudes

p.18-19

Réseau de voirie

p.20-21

Foncier : la propriété foncière

p.22-23

Foncier : disponibilités foncières

p.24-25

2| Environnement

p.27

Occupation du sol

p.28-29

Trame verte de l'agglomération bordelaise

p.30-31

Plan de prévention du risque inondation

p.32-33

Sites industriels et technologiques et types de risques inscrits au PLU

p.34-35

Nuisances et dysfonctionnement des infrastructures et réseaux

p.36-37

Alimentation d'eau industrielle

p.38-39

Zones de protection et inventaires des espaces naturels

p.40-41

3| Habitat et développement urbain

p.43

Immobilier : évolution du nombre de logements entre 1999 et 2005

p.44-45

Immobilier : constructions neuves en 2005

p.46-47

Population : densité résidentielle nette en 1999

p.48-49

Population : projection des populations en 2020

p.50-51

Immobilier : le marché de seconde main en 2005

p.52-53

Immobilier : valeurs immobilières de seconde main

p.54-55

Équipements à vocation intercommunale

p.56-57

Équipements : grandes et moyennes surfaces alimentaires

p.58-59

Sommaire



Déplacements : taux de motorisation des ménages en 1999

p.60-61

Réseau : itinéraires des bus urbains

p.62-63

Déplacements fréquence de desserte des bus

p.64-65

Réseau ferroviaire des voyageurs

p.66-67

Déplacements : accessibilités et itinéraires actuels

p.68-69

4| Activités

p.71

Entreprises liées au port

p.72-73

Qualification du tissu économique et emplois en 2004

p.74-75

Évolution de l'emploi privé

p.76-77

Taxe professionnelle unique sur la CUB

p.78-79

Trafic ferroviaire des marchandises

p.80-81

Trafic maritime

p.82-83

Réseau ferroviaire, sites portuaires, pipelines

p.84-85

Réseau : offre intermodale

p.86-87

Réseau : trafic moyen journalier des véhicules légers et poids lourds

p.88-89

Répartition du trafic poids lourds généré

p.90-91

Déplacements domicile-travail en lien avec la presqu'île d'Ambès

p.92-93

5| Panorama de la presqu'île d'Ambès

p.95

Introduction



La presqu'île d'Ambès est un territoire communautaire doté de caractéristiques identitaires très fortes.

Un tissu industriel portuaire, fort de 3 300 emplois industriels, de 10 entreprises classées SEVESO et d'un site portuaire disposant d'importantes réserves foncières.

Un territoire encore peu occupé par 30 000 habitants pour 10 000 hectares mais présentant une attractivité résidentielle très forte.

Un environnement exceptionnel marqué par 36 kilomètres de berges et 6 000 hectares inondables par la Garonne et la Dordogne.

Une accessibilité terrestre difficile par la route en raison d'un phénomène d'entonnoir au voisinage du pont d'Aquitaine mais disposant d'un potentiel de desserte ferroviaire élevé.

Des opportunités nouvelles (la ligne A du tram, la résorption du «bouchon» ferroviaire, la LGV Tours Bordeaux) d'amélioration viennent soutenir une dynamique économique réelle dont témoignent des investissements récents (SEA-INVEST, LAFARGE, MICHELIN, etc...). C'est de ces caractéristiques que le présent Atlas rend compte en donnant au lecteur des représentations cartographiques, des données et des flux qui animent ce territoire et de nombreuses illustrations des paysages singuliers de la Presqu'île d'Ambès.



Vers un projet presqu'île 2020

Tant d'atouts et de potentialités méritent une stratégie de développement et d'aménagement.

La Communauté urbaine de Bordeaux souhaite promouvoir un projet de développement industriel et urbain partagé et durable à partir des ressources présentes sur le site et avec les acteurs du territoire.

Les principales orientations de son action portent sur les points suivants :

Une accessibilité routière performante

L'accessibilité routière du site est le premier souci des industriels et des habitants de la presqu'île et auquel la communauté souhaite répondre.

L'amélioration du réseau routier pour les poids lourds tant au plan de la lisibilité de la sécurité et de la capacité des itinéraires est à l'étude et va donner lieu à un plan d'action permettant un réel désenclavement de la zone industrialo portuaire vis-à-vis du réseau autoroutier métropolitain.

Un développement industriel exemplaire

La présence industrielle sur la presqu'île est une richesse considérable qu'il convient de développer avec toute la maîtrise que les technologies actuelles permettent pour constituer un pôle «chimie verte» exemplaire et compatible avec une réelle mise en valeur de l'environnement et des paysages estuariens.

Une valorisation du cadre naturel

La mise en valeur du patrimoine naturel et paysager de la presqu'île apparaît comme le corollaire indispensable au développement urbain des communes.

La valorisation des rapports d'équilibre ville/nature vis-à-vis de la gestion de l'eau et du fleuve est bien entendu la thématique essentielle à retenir :

- mise en place d'un plan de protection contre les inondations et de valorisation des territoires inondables.
- développement touristique, culturel, et de loisirs autour des berges, plans d'eau et points de vue sur le fleuve, pistes et sentiers de randonnée, découverte de la faune et la flore.

Le projet presqu'île 2020 souhaite s'inscrire dans une volonté pratique, concrète et démonstrative du développement durable dont les « eurocités » de demain pourront faire leur modèle.



1 | État des lieux

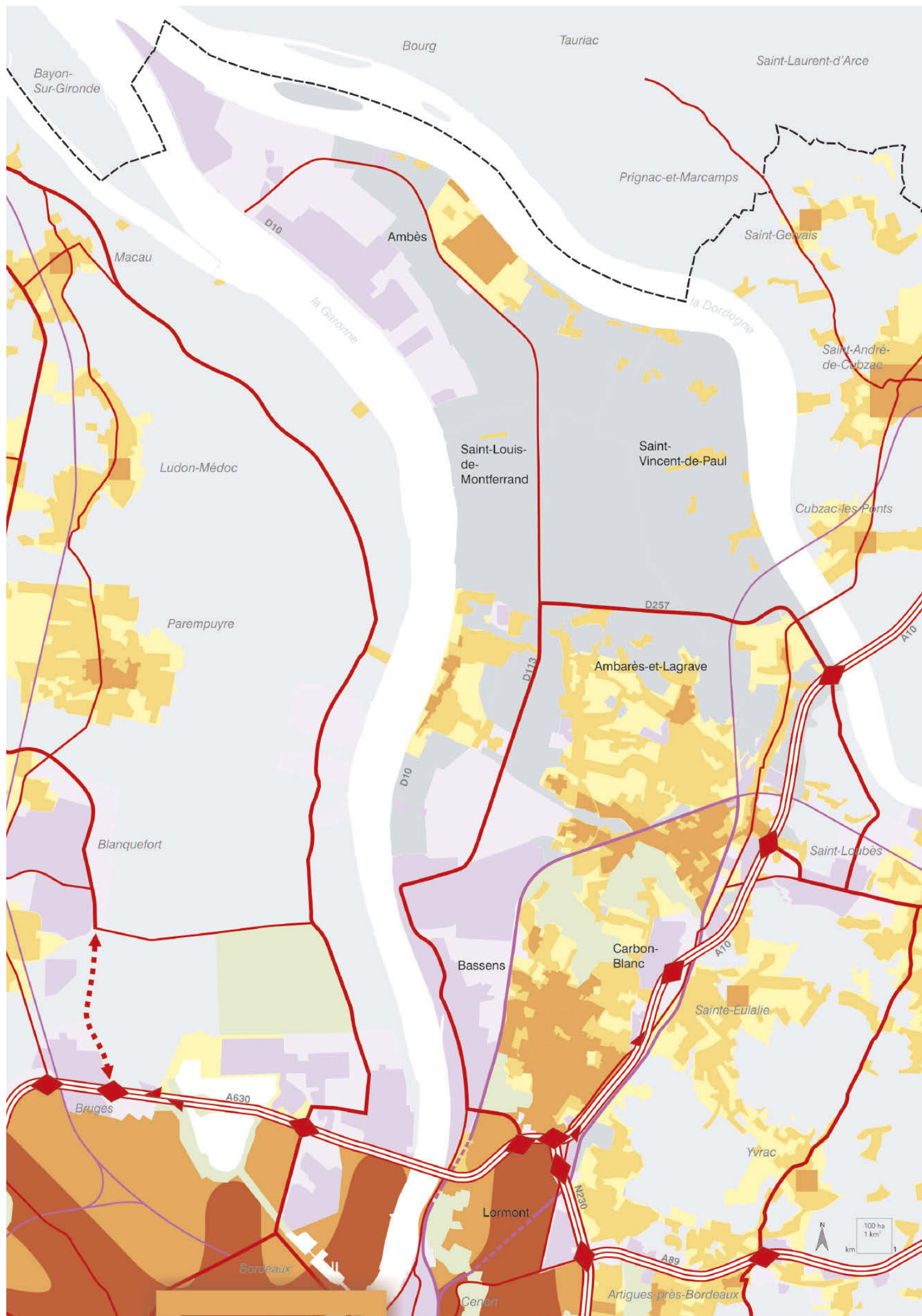


Schéma directeur

développement prioritaire et extension urbaine

Légende

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 bâtie
-  zone d'activités

----- limite du SDAU

PLAN 2010-2020
schéma directeur
de développement et d'urbanisme
de l'aire métropolitaine bordelaise

SY-SDAU
Schéma Directeur
d'Aménagement
et d'Urbanisme

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Sources : IGN, a'urba

Révision du S.D.A.U. Traitement : a'urba, 26/09/2001

Extrait du rapport de présentation de la révision du Schéma directeur
de l'aire métropolitaine bordelaise - septembre 2001

Le Schéma directeur dans la détermination de ses objectifs a défini la presqu'île d'Ambès comme espace majeur pour les industries lourdes et les industries nécessitant de grandes emprises foncières, soulignant la présence des sites portuaires d'Ambès et de Bassens. La pérennité de ce site majeur est conditionnée par l'amélioration d'équipements (risque inondation et eau industrielle) et par la prise en compte des contraintes environnementales (ZNIEFF, ZICO etc...). Par ailleurs le souhait du renforcement de la fonction portuaire de l'agglomération passe principalement par les sites de Bassens et d'Ambès.

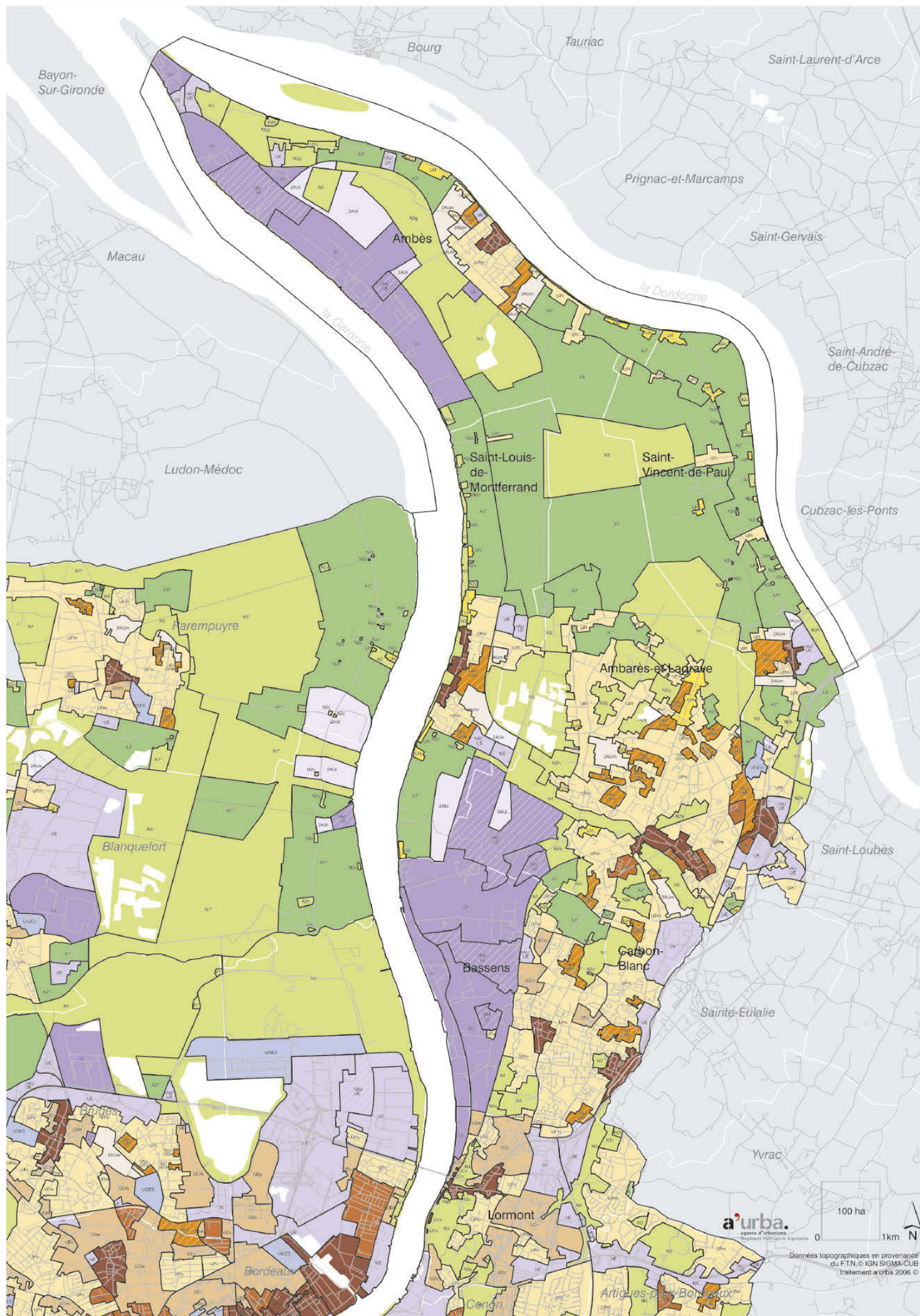
Le secteur est également concerné par l'objectif d'un développement durable appuyé sur l'amélioration et la valorisation du cadre de vie. Les relations avec les espaces naturels, coteaux, trame verte, réseau fluvial, zones humides en sont les principaux vecteurs.

Dans ses orientations stratégiques le Schéma directeur confirme Bassens, Ambès, Ambarès et plus largement la presqu'île comme pôle majeur de développement économique d'intérêt d'agglomération.

La stratégie de développement communautaire concernant l'organisation et la structuration des territoires urbains hors rocade prévoit pour la presqu'île, compte tenu de l'organisation urbaine du territoire, d'une part de restructurer et de resolidariser les hameaux dispersés et d'autre part d'engager des actions visant au renforcement de leur centre-bourg et de leur centre-ville. La ville de Lormont pour sa part est engagée collectivement avec les autres communes des Hauts de Garonne dans un vaste projet de requalification urbaine, basée notamment sur la revalorisation de l'image et du cadre de vie urbain des cités d'habitat social, ainsi que sur une diversification et une redynamisation économique et commerciale.



DR © Port autonome



PLU

synthèse du plan de zonage

Légende

- UC zone urbaine de centralité
- UM zone urbaine de tissu continu médian
- UD zone urbaine de tissu diversifié
- UP zone urbaine pavillonnaire
- UH zone urbaine de hameaux
- UE zone urbaine d'activités économiques diversifiées
- UI zone urbaine d'industries lourdes, d'activités portuaires, ferroviaires et logistiques
- UGES zone urbaine de grands équipements et services urbains
- N zone naturelle
- A zone agricole
- 1AU/u... secteur multifonctionnel à urbaniser sous condition
- 1AU/ue secteur économique à urbaniser sous condition
- 1AU/ui secteur industriel à urbaniser sous condition
- 1AU/uges secteur de grands équipements et services urbains à urbaniser sous condition
- 2AUm secteur multifonctionnel à urbaniser à long terme
- 2AUe secteur économique à urbaniser à long terme
- 2AUi secteur industriel à urbaniser à long terme



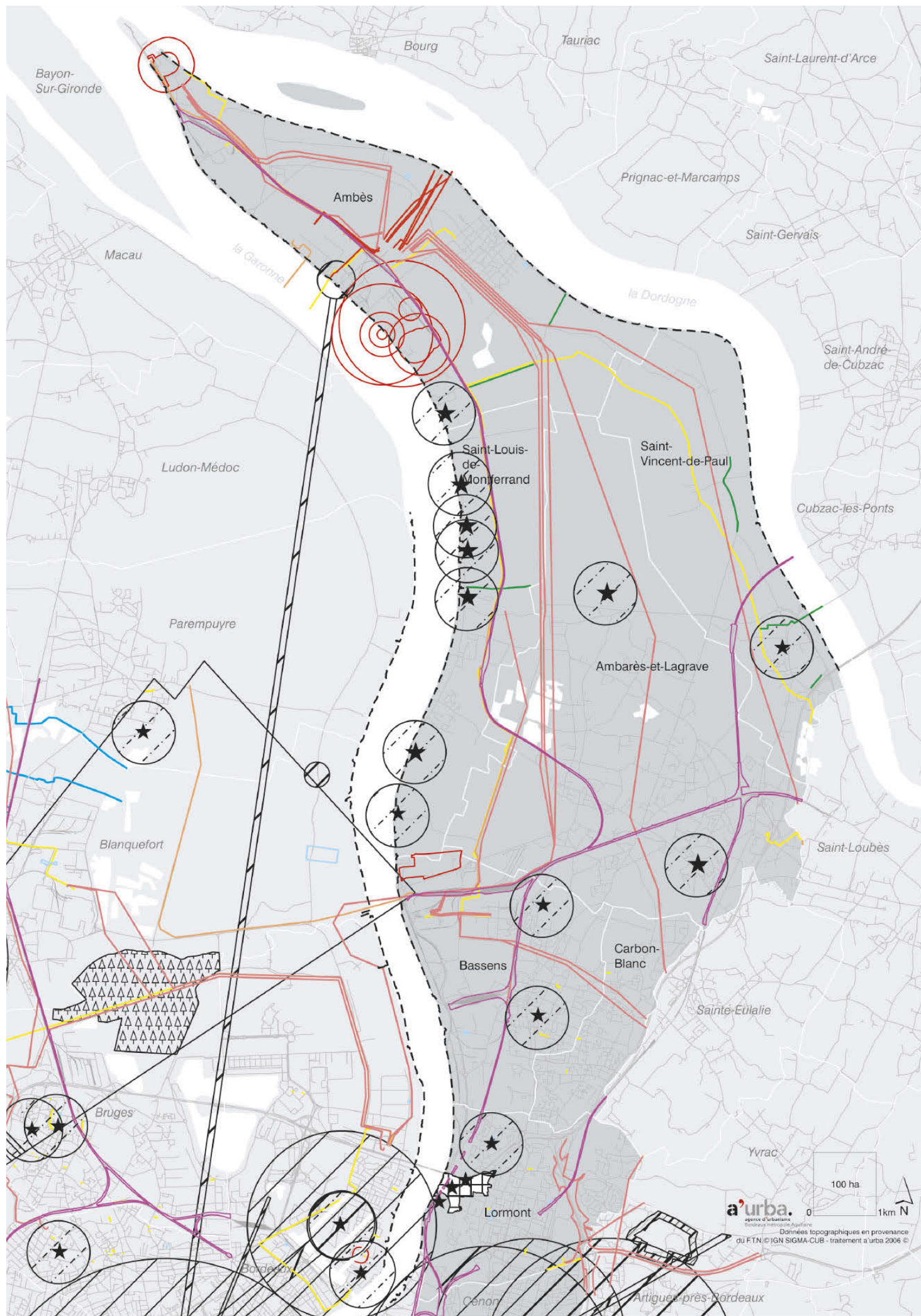
Les objectifs affichés par le PLU en matière d'extension urbaine sont plutôt clairs sur la presqu'île, extension des deux zones industrielles de Bassens et Ambès et saupoudrage de nouveaux secteurs multifonctionnels pour combler les vides du tissu urbain des communes de la partie sud de la presqu'île (Ambarès, Bassens et Carbon-Blanc) tout en développant le périmètre construit des autres communes (Ambès, Saint-Louis-de-Montferrand et Saint-Vincent-de-Paul).

Ces objectifs répondent à la volonté de concentrer les activités industrielles lourdes dans des secteurs précis de la Communauté urbaine de Bordeaux et notamment sur la presqu'île autour de pôles déjà constitués. Ils satisfont aussi ceux des différents documents structurants d'urbanisme pour l'agglomération, avec le resserrement du tissu urbain voire sa densification.

Les secteurs d'extension de l'urbanisation, qu'elle soit multifonctionnelle ou d'activités, impliqueront à terme autant de nouveaux déplacements sur la presqu'île et donc de demandes de transports supplémentaires.

En outre, le PLU veille à la préservation des espaces naturels et agricoles de valeur sur la presqu'île, essentiellement les grands espaces marécageux situés entre Ambès et Ambarès. Il identifie notamment les plans d'eau et parcs d'Ambès, de Saint-Louis-de-Montferrand et Ambarès, et de Bassens et Carbon-Blanc, comme emprises stratégiques majeures. Il dessine une continuité d'espaces naturels qui viennent englober les tissus urbains constitués afin de créer ou pérenniser la trame verte, principale caractéristique et richesse de ce territoire. Une trame verte qui ne connaît qu'une discontinuité entre Bassens et Ambarès.

La gestion du réseau de voirie ainsi que les éventuelles réorganisations (aménagement, création de nouvelles voies, de nouveaux franchissements, affirmation si nécessaire de nouveaux itinéraires à privilégier) devront donc respecter l'objectif de préservation des espaces naturels et agricoles ainsi que le principe de lisières paysagées.



PLU

synthèse des servitudes

Légende

-  A4 cours d'eau non domaniaux
-  Ac1 protection des monuments historiques inscrits et classés
-  Ac3 réserves naturelles
-  Ac4 patrimoine architectural urbain et paysager
-  As1 instauration de périmètre de protection des eaux potables et minérales
-  El3 halage et marchepied
-  El11 interdiction d'accès
-  I1 hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression
-  I3 canalisations de transport et de distribution de gaz
-  I4 canalisations électriques
-  Pm2 protection des installations classées
-  Pt1 protection des transmissions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques
-  Pt2 Protection des transmissions radioélectriques contre les obstacles
-  Pt3 Communication téléphoniques et télégraphiques
-  T1 Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux voies de chemin de fer
-  T5 Dégagement aéronautique aéroports civils et militaires



Complétant et remplaçant la directive dite Seveso I, la directive Seveso 2 du 3 décembre 1996 porte sur la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses. Transposée en droit français à la législation sur les installations classées par arrêté du 10 mai 2000 pour les installations à haut risque, l'actuelle politique de la prévention des risques s'articule autour de deux axes :

- la prévention et la réduction des risques à la source ;
- la limitation des effets.

Pour toute installation classée soumise à autorisation, l'évaluation du risque généré pour l'environnement et les populations en situation anormale (accident) est une obligation et se traduit par une étude de dangers. Elle se traduit par différents zonages au niveau de la réglementation :

- les PPI, Plan Particulier d'Intervention : un outil d'organisation des secours.

Les PPI font partis des obligations des ICPE depuis la loi du 22 Juillet 1987 relative aux risques majeurs. Ils sont établis par le préfet, les services de l'Etat et sous avis techniques de la DRIRE et de l'industriel. L'objectif est d'organiser les secours publics en cas d'accident dépassant le cadre de l'usine, et d'informer les populations concernées.

- Les Z1 et Z2 : une définition du danger

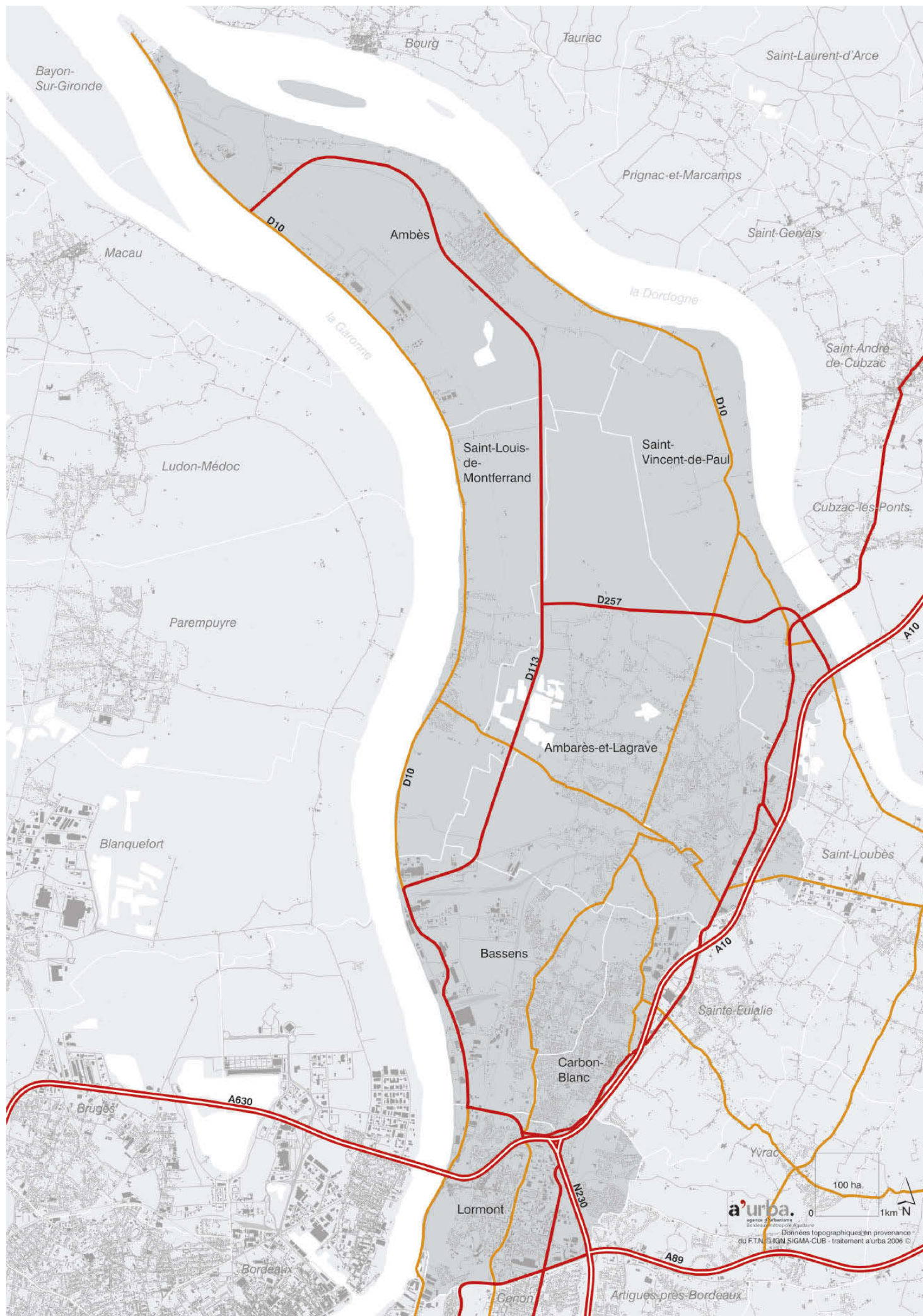
L'industriel, sous contrôle de la DRIRE, doit par ailleurs établir des limites de zones de dangers à partir d'une famille de scénarios à gravité plus faible mais à occurrence plus élevée. A partir de ces scénarios sont déterminées deux zones circulaires :

- la zone létale, à partir de laquelle 1% de la population va mourir après une exposition d'un temps déterminé : zone Z1 ;
- la zone irréversible, où 1% de la population aura des séquelles irréversibles après une exposition d'un temps déterminé : zone Z2.

- Les ZPR-ZPE : un outil d'urbanisme

Les Zones de Protection Rapprochée ou Éloignée sont la retranscription dans les documents d'urbanisme des Z1, Z2. Les deux types de zones ne sont pas tout à fait superposables puisque les ZPR et ZPE sont issues de discussions au niveau de la commune et de la préfecture. Le maire est responsable de la décision.

Généralement dans les ZPR, la construction de nouveaux logements, d'établissements recevant du public (ERP), des immeubles de grandes hauteurs, des constructions nouvelles à destination de commerce sont interdites. Dans la zone ZPE, l'objectif est de contrôler et de limiter la venue de nouvelles populations, sans toutefois l'exclure. On y interdit les immeubles de grande hauteur, les ERP, les nouveaux équipements collectifs, les grandes surfaces commerciales. Seules sont autorisées les constructions à usage d'habitation de coefficient d'occupation du sol inférieur à 0.3, mais en respectant certaines densités, ainsi que les aires de sport sans structure destinée à l'accueil du public.



Réseau

de voirie

Légende

-  grande voie d'agglomération
-  réseau principal de voirie
-  réseau secondaire de voirie



Le réseau routier de la CUB a été classé en 4 niveaux de voies selon la dimension de leur plate-forme et le nombre de voies de circulation :

- réseau principal de niveau agglomération et + (rouge et blanc) ;
- réseau principal de niveau intercommunal (rouge) ;
- réseau secondaire des voies structurantes locales ou inter-quartiers (orange) ;
- réseau quaternaire de desserte locale (non représenté).

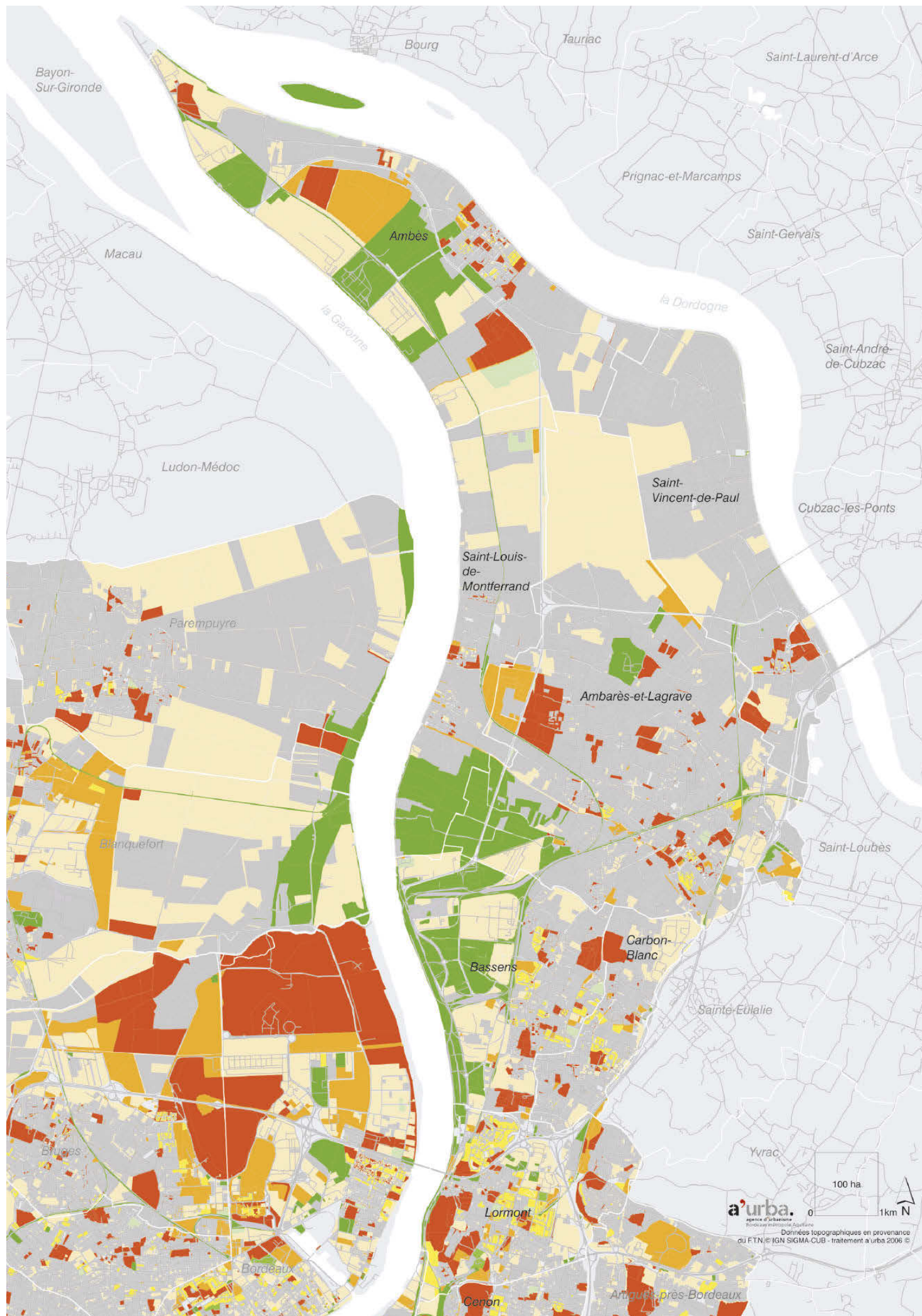
Le cadrillage principal du réseau viaire de la presqu'île est essentiel au regard des dimensions de ce territoire. Les radiales Nord-Sud sont nombreuses puisqu'il y en a 5. Elles sont bien reliées aux diffuseurs autoroutiers.

La radiale principale (de niveau primaire) est réglementairement l'itinéraire poids lourds de la presqu'île, à savoir les D10 dans la zone d'activités de Bassens et D113 à destination du Bec d'Ambès. Les deux autres radiales sont la D10 (niveau secondaire à quaternaire) à destination du Bec d'Ambès par Saint-Louis-de-Montferrand et l'autre itinéraire de la D10 par Bassens-centre et Ambarès-centre puis Saint-Vincent-de-Paul vers Ambès (niveau secondaire). Mais finalement, l'A10 et la N10 ne sont-elles pas les deux radiales de référence sur le territoire de la presqu'île d'Ambès ?

4 radiales sur 5 convergent vers le diffuseur n°2 de la rocade A630 qui dans ces conditions concentre les flux de déplacements. Ainsi, le maillage routier fait donc preuve d'une forte sensibilité à la congestion de ce diffuseur et de l'axe A10/A630.

A l'inverse, les transversales est-ouest sont peu nombreuses (2) et concentrées sur la commune centrale d'Ambarès. Par ailleurs, elles ne sont pas directement reliées aux diffuseurs de l'A10 et jouent donc un rôle de relation avec les proches situées hors Communauté urbaine de Bordeaux.

Ces deux transversales sont la D257 (niveau primaire) complément de l'itinéraire poids lourds entre l'A10 à Saint-Vincent-de-Paul et la D113 qui relie le Bec d'Ambès et la zone d'activités de Bassens, et la liaison Saint-Louis-de-Montferrand / Sainte-Eulalie par Ambarès-centre (niveau secondaire). La forte présence de l'espace naturel et agricole situé entre Ambès et Ambarès a pour conséquence l'absence quasi totale de liaison transversale dans la partie nord de la presqu'île. Toute la desserte locale se situe au sud de la D257 (nord de la commune d'Ambarès), là où s'est développé un tissu urbain relativement continu.



Foncier

la propriété foncière

Légende

	état et concessionnaires
	région aquitaine
	département de la gironde
	CUB et autres syndicats intercommunaux
	commune
	bailleurs sociaux et aménageurs
	autres personnes morales
	personnes privées



Hélène Dumora © a'urba

L'ensemble du territoire qui nous intéresse a une superficie de 7 722 hectares et comprend 25 848 parcelles cadastrées.

La carte ci contre indique les grandes familles de propriétaires qui détiennent le foncier sur la presqu'île.

En gris les propriétaires privés, ils représentent une forte majorité relative puisqu'ils possèdent 48,5 % des superficies, leur part est supérieure à l'ensemble de la Communauté urbaine de Bordeaux où le pourcentage est de 47,3 %.

En vert foncé figurent les propriétés de l'État (et de ses délégataires), il détient 13,3 % du foncier de la presqu'île et 12,1 % du foncier communautaire, l'importance du foncier public portuaire est la raison de cet écart entre les parts relatives.

La CUB en orange est elle-même propriétaire de 3,6 % de l'espace communautaire. Les 620 hectares qu'elle possède sur la presqu'île correspondent sensiblement à la même part relative.

Bien que minime la part du département, en vert clair, est plus élevée sur la rive droite nord, 0,8 % pour 0,5 % sur la Communauté urbaine de Bordeaux.

Les communes de la presqu'île, en rouge, sont détentrices globalement d'un 1/3 de foncier de moins que l'ensemble des communes de la Communauté urbaine de Bordeaux (6,1 % pour 9 %)

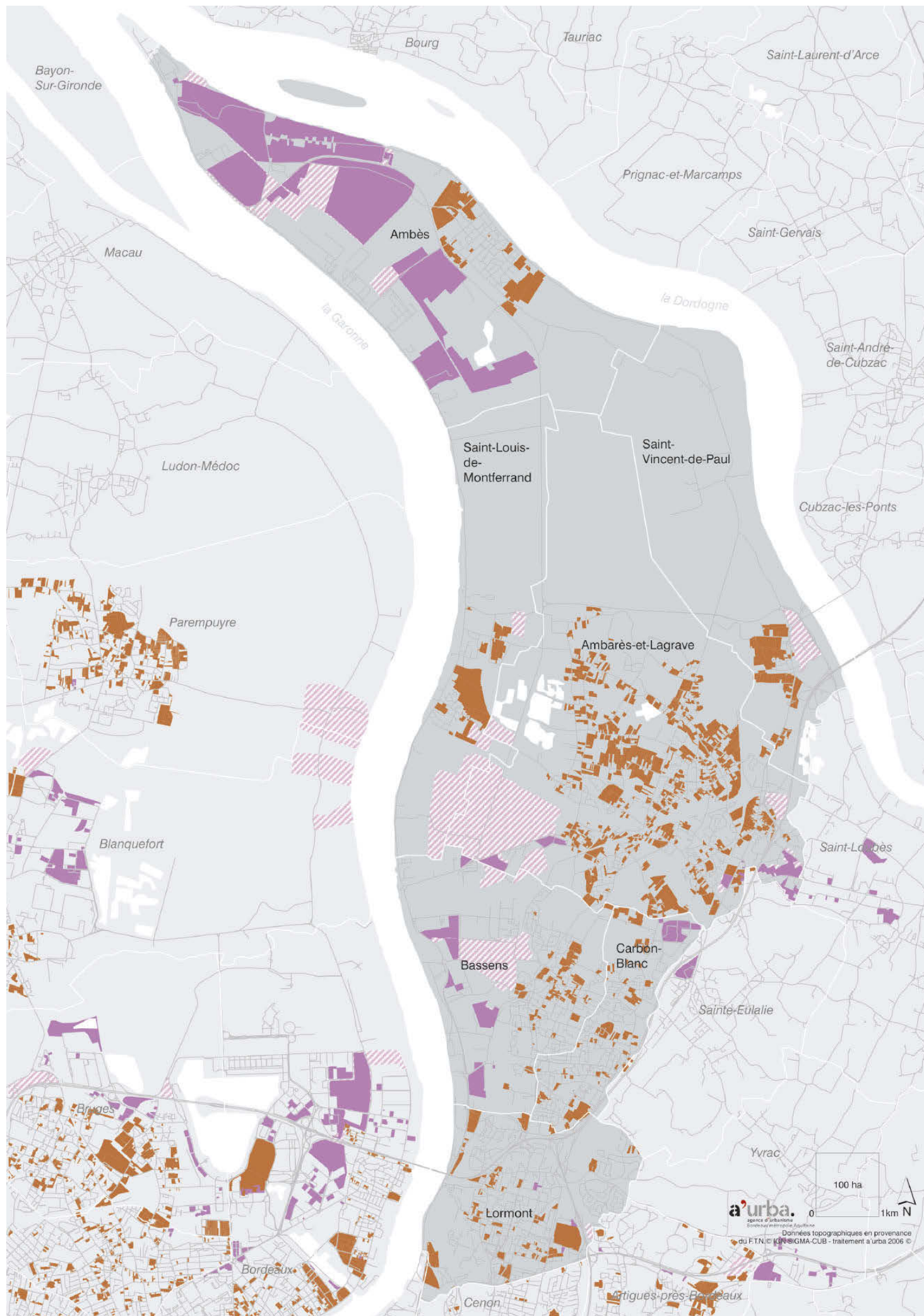
Reste une dernière catégorie, en jaune clair, les « autres personnes morales », en dehors des grandes collectivités les autres personnes morales représentent 22,2 % du sol soit 2424 hectares contre seulement 18 % pour l'ensemble de la CUB.

Trois grandes familles se partagent ces espaces :

→ les grandes entreprises au premier rang desquelles figurent la société ESSO qui possède 105 hectares, SIMOREP 62 hectares, les engrais d'Ambès 46 hectares EKA 20 hectares.

→ les différentes entreprises agricoles regroupées sous des groupements fonciers agricoles (GFA), des SCEA et des syndicats agricoles.

→ la commission syndicale des marais qui possède près de 300 hectares essentiellement sur les communes d'Ambares et de Saint-Louis-de-Montferrand.



Foncier

disponibilités foncières

Légende

-  foncier potentiellement évolutif en zone multifonctionnelle du PLU (activité ou habitat)
-  zone d'activités économiques ou industrielles lots disponibles (2004)
-  secteur économique ou industriel à urbaniser à moyen ou à long terme (zonage PLU)



L'extension urbaine de la presqu'île d'Ambès doit non seulement se réaliser en respect avec les règlements de planification territoriale (PLU, PPRI,...) mais aussi s'effectuer en cohérence avec le contexte environnemental du territoire.

Ainsi, c'est en confrontant aussi les disponibilités foncières et les projets de mise en valeur du patrimoine naturel et vert de l'agglomération que l'on cernerait plus encore les véritables secteurs à enjeux en matière d'extension urbaine sur la presqu'île.

Les potentialités foncières affectables aux zones d'activités de la presqu'île sont déjà bien identifiées (cf. carte ci-contre). Clairement, si les enjeux économiques se situent plutôt autour de la zone de triage SNCF de Sabarèges (Bassens et Ambarès et Lagrave), les sites disponibles sont essentiellement concentrés dans le secteur de la zone d'activités d'Ambès.

- Les sites potentiels d'extension de l'activité économique et industrielle ne se situent pas, sauf peut-être à proximité du Bec d'Ambès, sur des terroirs fragiles ou à préserver (réserves naturelles...).

A l'échelle de leur territoire, ce sont les communes d'Ambès, de Saint-Louis-de-Montferrand, de Saint-Vincent-de-Paul et d'Ambarès-et-Lagrave qui présentent le plus grand foncier potentiellement mutable de type multifonctionnel, activité ou habitat.

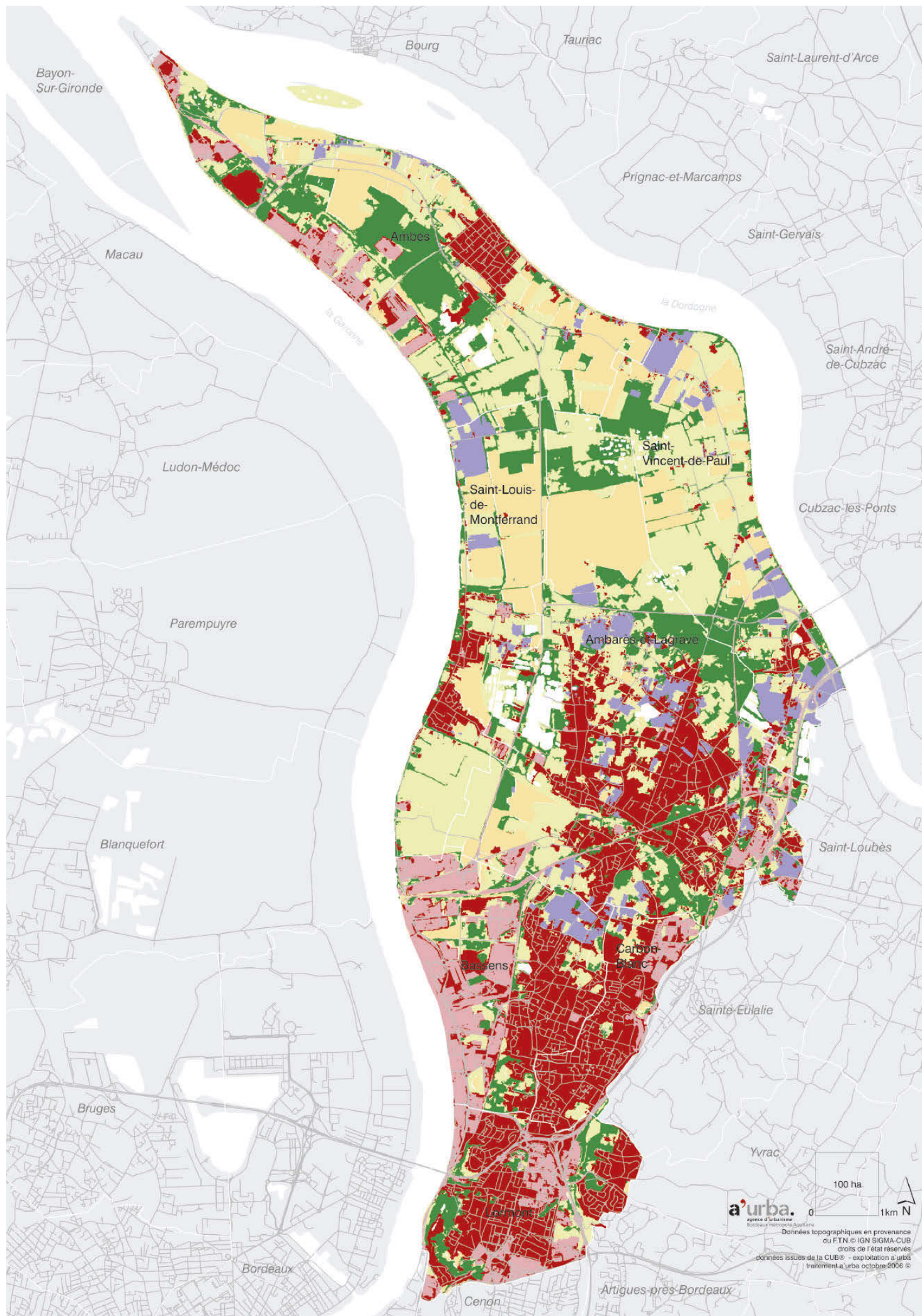
Cela corrobore les informations selon lesquelles les communes de Saint-Louis-de-Montferrand, d'Ambarès-et-Lagrave et de Saint-Vincent-de-Paul auraient des projets significatifs de création de nouveaux logements.

Si les trois plus petites communes, parmi les quatre, à savoir, Ambès, Saint-Louis-de-Montferrand et Saint-Vincent-de-Paul, ont des projets d'extension de leur centre bourg, ce n'est pas le cas d'Ambarès-et-Lagrave qui doit plutôt viser à terme une densification de ses zones urbanisées.

- C'est surtout dans la partie sud de la commune d'Ambarès-et-Lagrave que l'on recense des sites d'extension urbaine multifonctionnelle à proximité d'espaces naturels de valeur (jalle, réserves agricoles et sylvicoles). Leur développement doit prendre en compte cette proximité.



2 | Environnement



Occupation du sol [image satellitaire]

Environnement

occupation du sol

Légende

-  territoires urbanisés
-  zones industrielles
-  forêts
-  terres arables
-  vignes
-  prairies
-  autres espaces verts



Façonnée par la confluence de la Garonne et de la Dordogne, la presqu'île se décline sous deux entités principales : une vaste zone humide, dont la hauteur moyenne NGF se situe en deçà des plus hautes eaux des deux lits mineurs, et, au sud, plateau calcaire de l'Entre-deux-Mers qui la délimite par un coteau adouci.

Cette topographie a conditionné l'occupation humaine et développe des paysages différenciés.

Le plateau présente un coteau marqué en front de Garonne (commune de Bassens) et déroule une transition largement adoucie sur ses marges Nord-Nord/Est (Ambarès et Saint-Vincent-de-Paul). Ces espaces en pente douce constituent d'ailleurs les terroirs privilégiés de la viticulture locale (A.O.C Bordeaux/Bordeaux supérieur, Entre-deux-Mers et Premières cotes de Bordeaux).

Le plateau abrite la majeure partie des zones habitées qui se sont largement étendues ces trente dernières années au détriment des espaces viticoles qui constituaient la principale activité agricole de la presqu'île.

La zone basse inondable présente un paysage de palus marqués par l'activité industrielle.

- Historiquement serti de quelques hameaux agricoles et ponctué par les trois bourgs d'Ambès, de Saint-Louis-de-Montferand et de Saint-Vincent-de-Paul, ce secteur a, au cours du siècle passé, bénéficié du développement des activités du port autonome de Bordeaux déroulées en arrière du bourrelet alluvial de la Garonne et sur la pointe du Bec.
- Le PAB constitue maintenant le principal propriétaire foncier de la presqu'île et ses activités ont déterminé l'identité contemporaine des lieux ; « la campagne industrielle ».
- Par ailleurs, les espaces agricoles ont pâti d'une large transformation au cours des dernières décennies : le paysage bocager, dessiné par l'élevage traditionnel, et les vignes, plantées à la fin du XIX^e siècle dans les zones humides pour se prémunir du phylloxéra, a fait l'objet d'importants travaux de défrichement et d'assainissement. Il a quasiment disparu au profit d'une large plaine agricole dédiée à la céréaliculture intensive, voire ponctuellement, aux jachères agricoles subventionnées par la politique agricole commune de l'Union Européenne.
- Seules les zones les plus humides (notamment le « petit marais et le grand marais »), ont été préservées en l'état « originel ». Parallèlement, les anciens sites d'extraction de granulats concentrés sur les secteurs de « La Blanche » (Ambarès), « Cantefrène » (Ambès), Saint-Vincent-de-Paul et Saint-Louis sont en voie de re-naturation ou transformé en site de loisirs.



Environnement

trame verte de l'agglomération bordelaise

Légende

Les ceintures périphériques

-  réserves agricoles et sylvicoles
-  lisières forestières et marges agricoles

Les grandes continuités d'espaces naturels

-  grands espaces suburbains d'agglomération
-  grands parcs urbains d'agglomération

Les emprises stratégiques

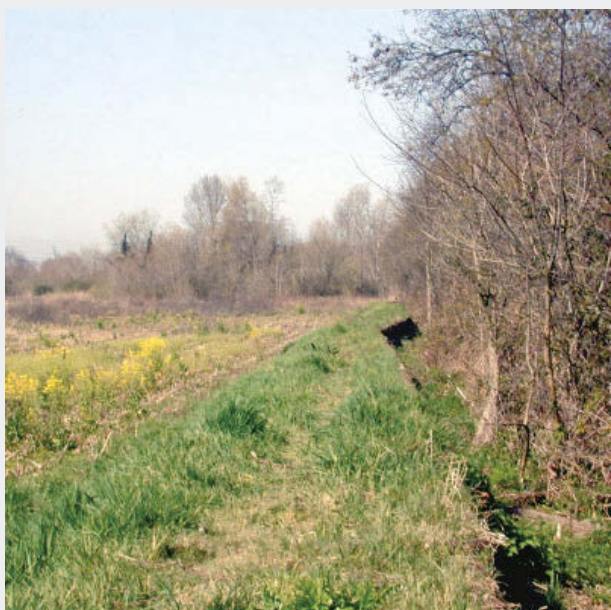
-  les parcs et équipements de plein air existants majeurs
-  les espaces naturels à haute valeur environnementale
-  les vignes urbaines
-  les secteurs d'intervention prioritaires

Le maillage

-  parcs et jardins importants dans les quartiers
-  principales promenades urbaines existantes / en projet
-  grandes promenades d'agglomération
-  franchissements à créer

Le gisement des emprises végétales courantes

-  emprises végétales significatives



Le caléidoscope d'espaces naturels, jardinés, habités ou réservé à « la campagne industrielle » décrit précédemment offre un large potentiel de valorisation de la trame verte de l'agglomération bordelaise.

Déclinée localement cette trame verte s'appuie sur :

- la richesse de certains milieux écologiques parmi lesquels on compte les espaces marécageux et les bourrelets alluviaux de la Garonne et de la Dordogne ;
- le potentiel offert par la reconversion progressive de certains site d'extraction de granulats (gravières) ;
- le projet de « Parc des coteaux ».

Développé sur près de 400 hectares (communes de Floirac, Cenon, Lormont et Bassens), ce parc décline des espaces thématiques susceptibles d'ancrer les grands équipements publics des Hauts de Garonne le long d'un cheminement continu sud-nord.

Il constitue par ailleurs le trait d'union entre le cœur de l'agglomération et les vastes espaces ouverts de la Presqu'île.

Prolongé par des itinéraires doux aménageables au sein de la zone urbaine, le promontoire de Panoramis peut ainsi être relié à la plaine des sports et loisirs du Faisan et le secteur de Beauval, dernier soubresaut du plateau.

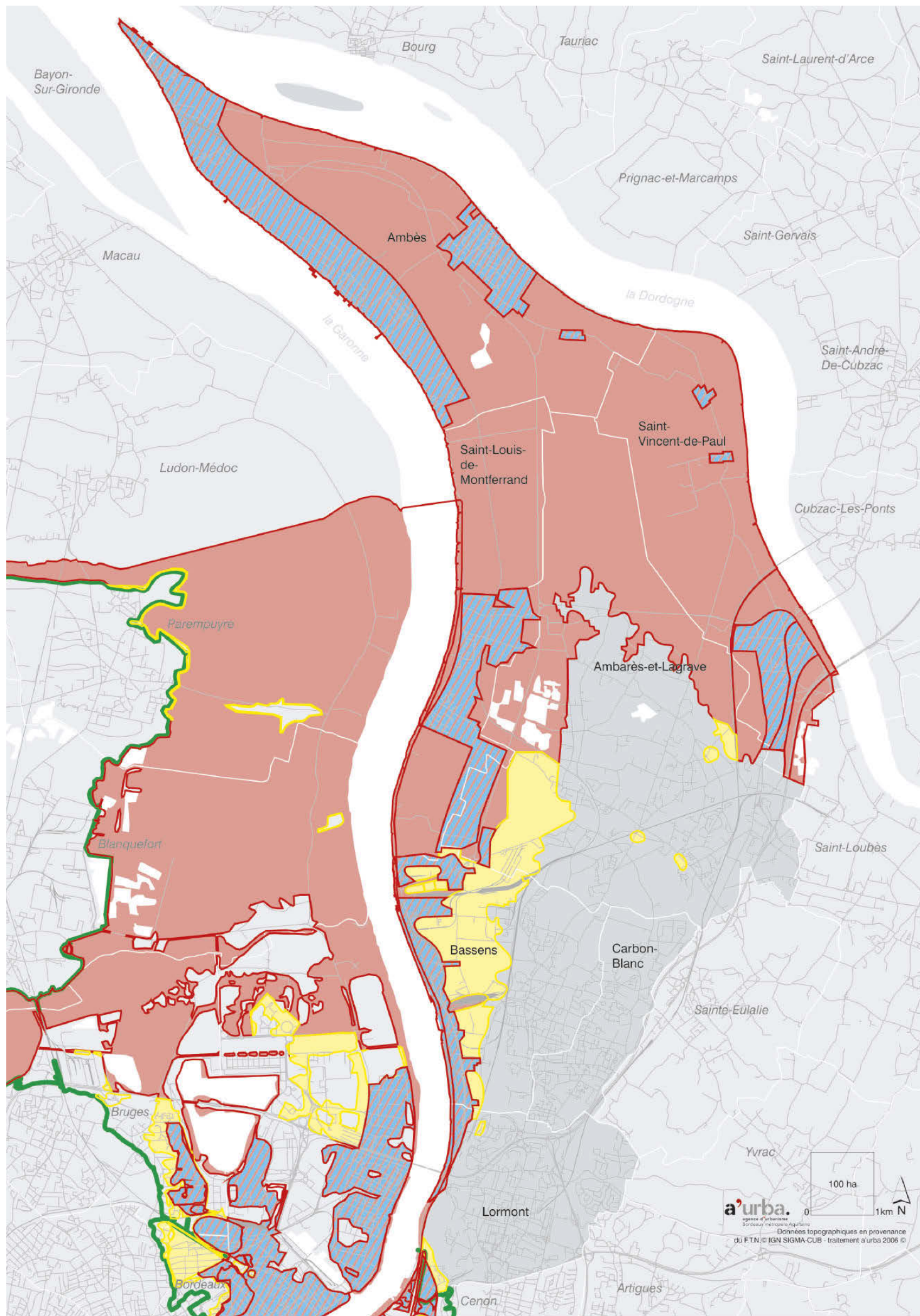
Aux pieds de ce dernier, le Gua s'inscrit au croisement est-ouest et nord-sud des axes verts de la Presqu'île. Tendue entre Sainte Eulalie et la Garonne, sa vallée constitue le seuil entre les deux entités géographiques de la Presqu'île.

Au-delà, s'ouvre ainsi la vaste zone humide. « La Blanche » offre les premiers sites de gravières en cours de reconversion ; étape vers le « Petit marais » puis le « Grand marais » qui campent leur biotope relativement bien préservé au centre des basses terres.

Enfin, plus septentrionale, la base de loisir de « Cantefrêne » constitue la dernière zone aménagée à partir de laquelle on atteint le Bec.

Point ultime de la presqu'île, ce dernier s'inscrit à la convergence des itinéraires doux aménagés sur l'ensemble du secteur dans le cadre du « Plan Garonne » qui décline une palette d'actions de soutien ou de création d'activités de loisirs établies sur le fleuve éponyme et la Dordogne.

Actions qui, à terme, pourraient s'inscrire dans un cadre plus global de « parc intercommunal de la Presqu'île » à l'instar du concept en cours d'étude sur le « Parc intercommunal des Jalles ».



Environnement

plan de prévention du risque inondation

Légende

-  tout territoire communal soumis au phénomène d'inondation
-  secteurs urbanisés situés en zone inondable sous une hauteur d'eau inférieure à 1 m
-  délimitation du champ d'inondation d'une crue exceptionnelle
-  limite de l'emprise des crues historiques de l'agglomération bordelaise



Les inondations fréquentes sont une caractéristique notoire de ce territoire.

La presqu'île d'Ambès est en effet enclavée entre la Garonne et la Dordogne, ce qui provoque de fréquentes inondations dans sa partie nord.

La partie sud de la presqu'île est, elle, protégée de ce phénomène par une topographie qui s'élève jusqu'à +50 m au dessus des eaux permanentes en limite de Bassens et Carbon-Blanc.

On remarque d'ailleurs que cette zone surélevée est délimitée par les infrastructures ferroviaires et autoroutières, souvent dessinées en fonction du relief.

- Un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) a été défini par l'Etat et inscrit au PLU, identifiant ainsi l'ensemble des territoires soumis au risque inondation et les secteurs urbanisés situés en zone inondable et protégés aujourd'hui par des dispositifs retenant l'eau jusqu'à +1 m.

Les secteurs inondables protégés concernent les communes d'Ambès (zone industrielle et centre-bourg), de Saint-Louis-de-Montferand (zone industrielle et centre-bourg), de Saint-Vincent-de-Paul (centre-bourg) et de Bassens (zone industrielle).

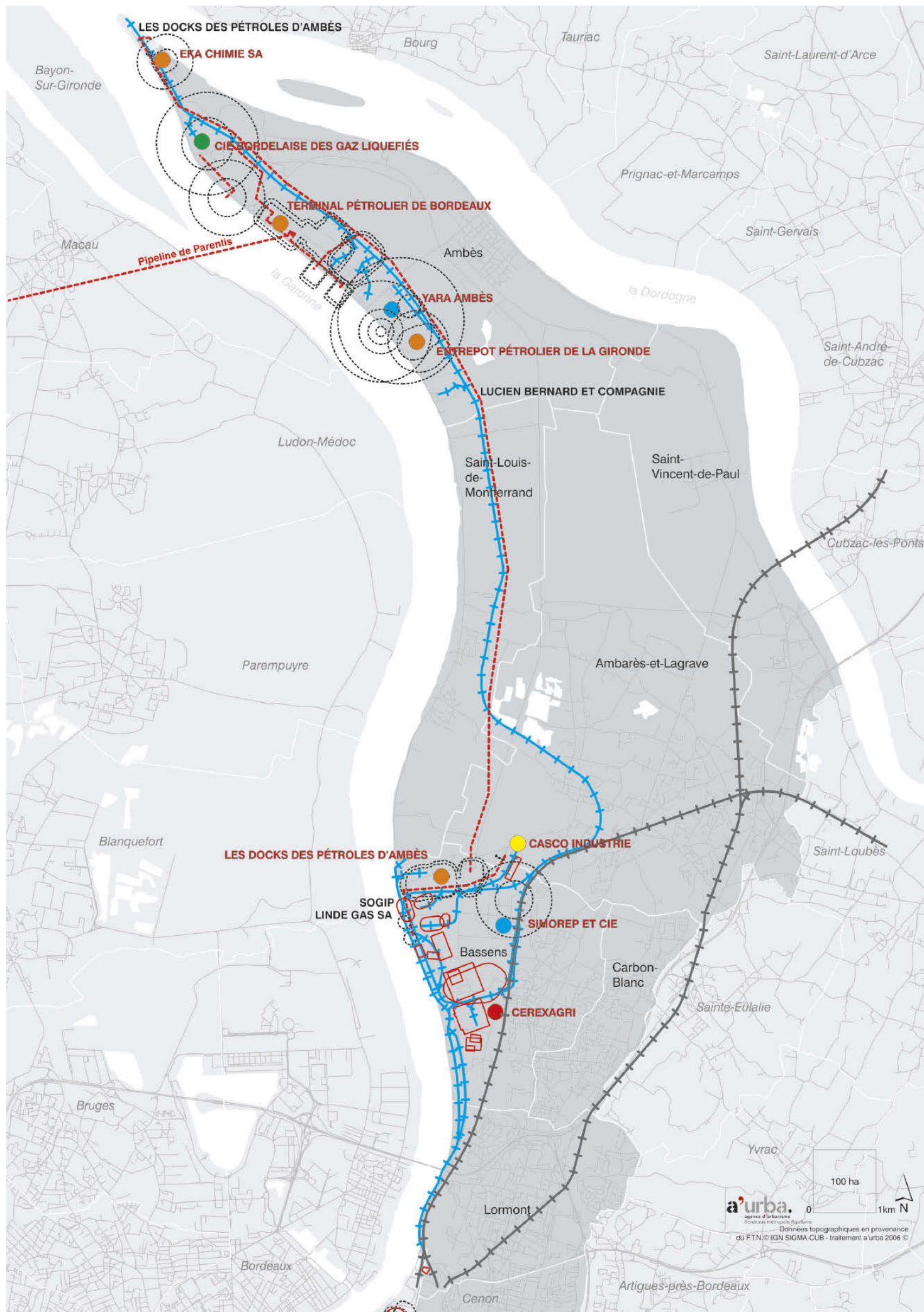
Bien entendu, les secteurs d'urbanisation future seront à insérer dans ces dispositifs de protection s'ils sont potentiellement concernés par les inondations.

Il s'agit essentiellement des secteurs d'extension industrielle de Bassens et Ambès.

Le document de synthèse fait apparaître trois niveaux de risques.

- Le premier, en à plat rouge sur le plan, détermine les zones inconstructibles.
- Le second, en hachuré bleu et rouge, décrit les zones constructibles sous conditions.
- Le troisième en jaune définit les zones concernées par l'événement 7, soit un scénario de crue exceptionnelle, dont la période de retour est supérieure à 100 ans.

Dans ce dernier cas, la seule obligation concerne le stockage au-dessus de la côte de référence exceptionnelle de produits dangereux ou polluants définis dans la nomenclature des installations classées ou dans la réglementation sanitaire départementale ou encore dans celle relative au transport de matières dangereuses.



Environnement

sites industriels et technologiques et types de risques inscrits au PLU

Légende

Périmètre SEVESO



SEVESO 1



SEVESO 2



R123 11b CS (secteur sous condition spéciales d'installation de toute nature, protections contre les nuisances)



pipeline



lignes ferroviaires
lignes ferroviaires fret et fret et voyageurs



installation terminale embranchée

Classement SEVESO 2

EKA CHIMIE SA = seuil haut

LUCIEN BERNARD ET COMPAGNIE = seuil bas

Type de risques



risques d'explosion, de brûlures ou de blessures par projections d'éclats
risques d'émission de gaz



risques d'incendie et de brûlures



risques d'explosion, de brûlures ou de blessures par projections d'éclats



risques d'incendie et de brûlures
risques d'émission de gaz toxiques, de nausées d'intoxication



risques d'émission de gaz toxiques, de nausées d'intoxication

données issues de la DRIRE ©



DR © Port autonome

- Suite à la catastrophe de Toulouse, la loi du 30 juillet 2003 a introduit la notion de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) qui vise à maîtriser l'urbanisation autour des installations dangereuses existantes en permettant la reconquête des zones à risque par les moyens suivants : travaux de prévention, droit de préemption, droit de délaissement, expropriation.

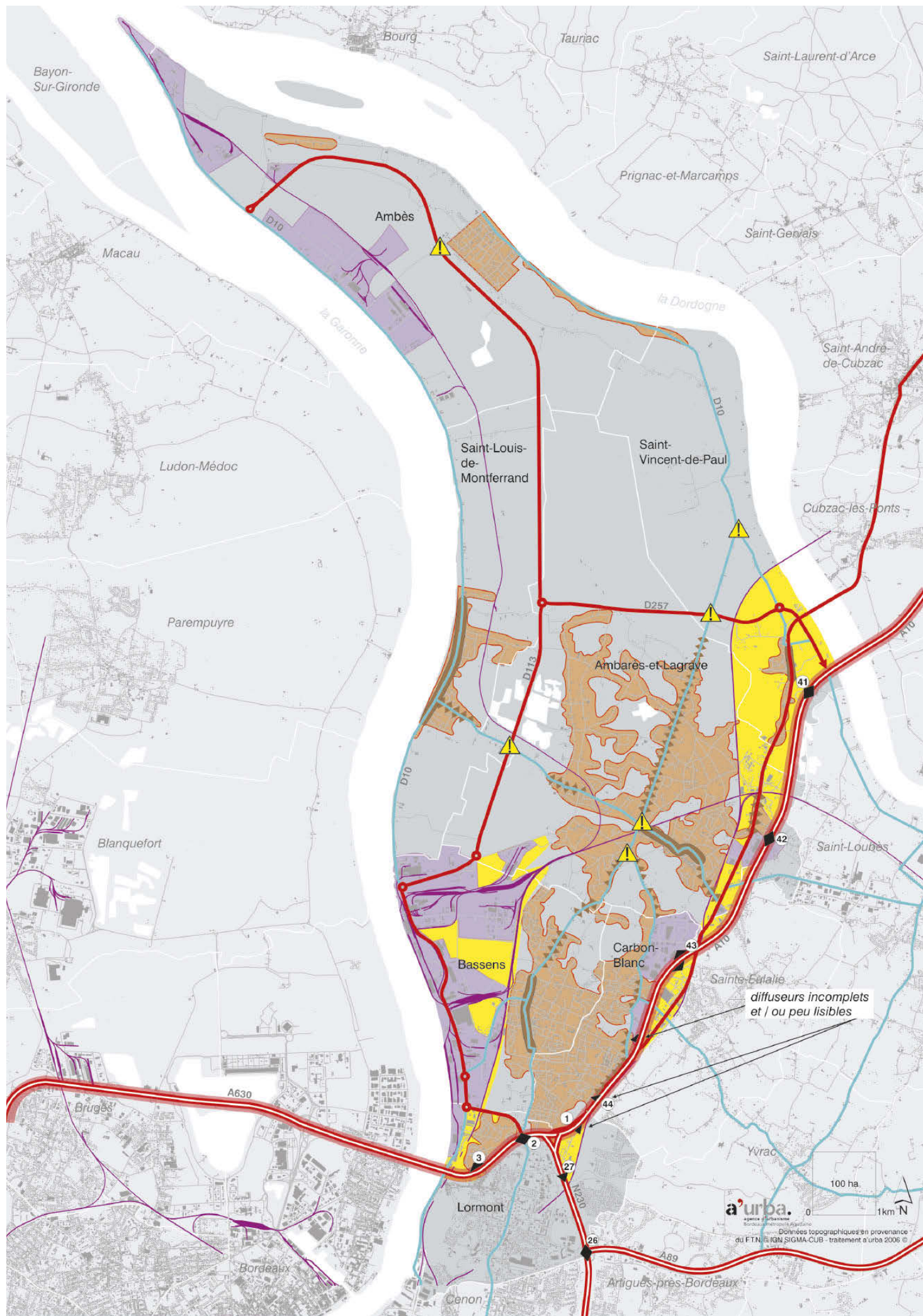
- La Presqu'île d'Ambès constitue un site particulièrement contraint en termes de risques industriels et technologiques puisqu'elle compte quarante neuf installations classées. Treize d'entre elles sont classées SEVESO 2 dont neuf en seuil haut (cinq sur la zone d'Ambès et quatre sur celle de Bassens), soit la majorité des établissements SEVESO seuil haut du département de la Gironde qui en compte quatorze.

- Parmi les établissements classés SEVESO seuil haut de la Presqu'île d'Ambès, on peut citer l'exemple de Casco Industrie à Ambarès qui produit du formol et des colles urée formol.

Dans le cadre d'une demande d'extension, cette entreprise a établi en 2001 une étude de danger. La tierce expertise de cette étude demandée par l'inspection des installations classées, a montré que la quantification du scénario le plus majorant (évaporation d'une nappe de formol dans la cuvette de rétention) conduisait à des distances d'effet débordant largement au dehors de l'établissement.

Pour réduire ces effets inacceptables vis-à-vis du voisinage, la réalisation d'une étude de réduction des risques à la source a été prescrite par voie d'arrêté préfectoral et a conduit à la mise en place d'une structure de confinement de la cuvette, ramenant ainsi le seuil des effets significatifs à l'intérieur des limites de l'établissement.

- L'implantation de nouvelles infrastructures sur le site de la Presqu'île d'Ambès, très dense en installations classées (notamment Seveso 2), devra tenir compte des différents zonages de protection en vigueur, notamment les périmètres des entreprises classées Seveso 2, afin de s'adapter, si besoin est aux servitudes et obligations imposées par ces activités.



Environnement

nuisances et dysfonctionnement des infrastructures et réseaux

Légende

-  zone urbaine multifonctionnelle
-  zone d'activités
-  grande voie d'agglomération
-  réseau primaire de voirie
-  réseau secondaire de voirie
-  réseau ferroviaire
-  territoires enclavés par les infrastructures
-  congestion / saturation du réseau routier aux heures de pointe
-  centres bourgs perturbés
-  nuisances phoniques sur les secteurs en rive
-  carrefours dangereux



La presqu'île et ses abords souffrent du manque de franchissements sur la Garonne et de fluidité des accès vers la presqu'île, l'Entre-deux-mers et les Hauts-de-Garonne, entre les diffuseurs n°2 de la rocade A630 et n°43 de l'A10. La congestion aux heures de pointe, classiquement le matin et le soir et certains week-ends, est bien palpable au niveau du goulet d'étranglement que provoque le pont d'Aquitaine.

Cette congestion/saturation, plus ou moins présente, forme avec les infrastructures elles-mêmes une véritable frontière ou territoire tampon avec la presqu'île dont le franchissement est particulièrement difficile et peu lisible. Ainsi, ce sont des itinéraires nord-sud qui s'imposent aux habitants de la presqu'île, isolés qu'ils sont entre les barrières naturelles de la Garonne et de la Dordogne et les infrastructures routières et ferroviaires. C'est tout un fonctionnement radial nord-sud qui s'impose au quotidien dans les déplacements sur un territoire marqué en outre par la sectorisation imposée par les infrastructures ferroviaires et par la présence de secteurs impénétrables pour l'automobiliste tels que la zone d'activités de Bassens. Rien d'étonnant alors à ce que les flux intra-presqu'île convergent en des points stratégiques d'entrée/sortie du territoire et de franchissement de la Garonne.

Si la zone d'activités de Bassens n'a pas de raisons de souffrir outre mesure de son replis sur elle-même vis-à-vis du reste de la presqu'île, il n'en va pas de même du secteur de Saint-Vincent-de-Paul et d'Ambarès enclavé entre la voie SNCF Bordeaux-Nantes et l'A10. Le confort de vie s'y trouve forcément amoindri avec une forte sensation d'isolement et de cohabitation avec les automobiles (N10 et A10) et les trains.

Certains centres-bourgs de la presqu'île peuvent être perturbés ponctuellement par le trafic automobile aux heures de pointe (Ambarès, Bassens et Saint-Louis-de-Montferrand) même s'ils ont fait l'objet de traitements spécifiques d'espaces publics visant à pacifier les linéaires de voirie. Par ailleurs, les nuisances classiquement associées au trafic automobiles peuvent toucher les linéaires de voiries résidentielles de la plupart des communes de la presqu'île, en tout cas le long des axes principaux.

On notera enfin la présence de plusieurs carrefours dangereux, notamment aux points de croisement potentiels entre poids lourds et voitures légères mais aussi sur la commune d'Ambarès où le centre-bourg concilie difficilement trafic automobile et déplacements doux (marche, vélos).

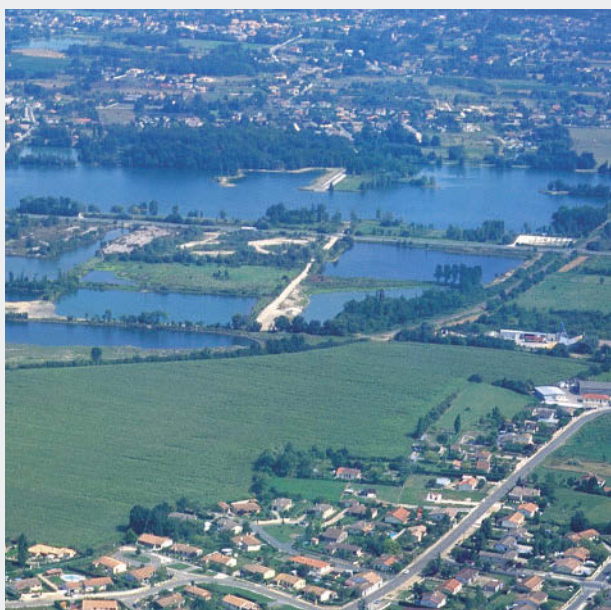
Environnement

alimentation d'eau industrielle

Légende

- station de pompage
- station de traitement
- entreprises desservies
- conduite d'alimentation des étangs de Beaujet
- réseau nord et sud de distribution d'eau industrielle
- conduite de rejet
- conduite d'alimentation de stockage

données issues de la CUB ©



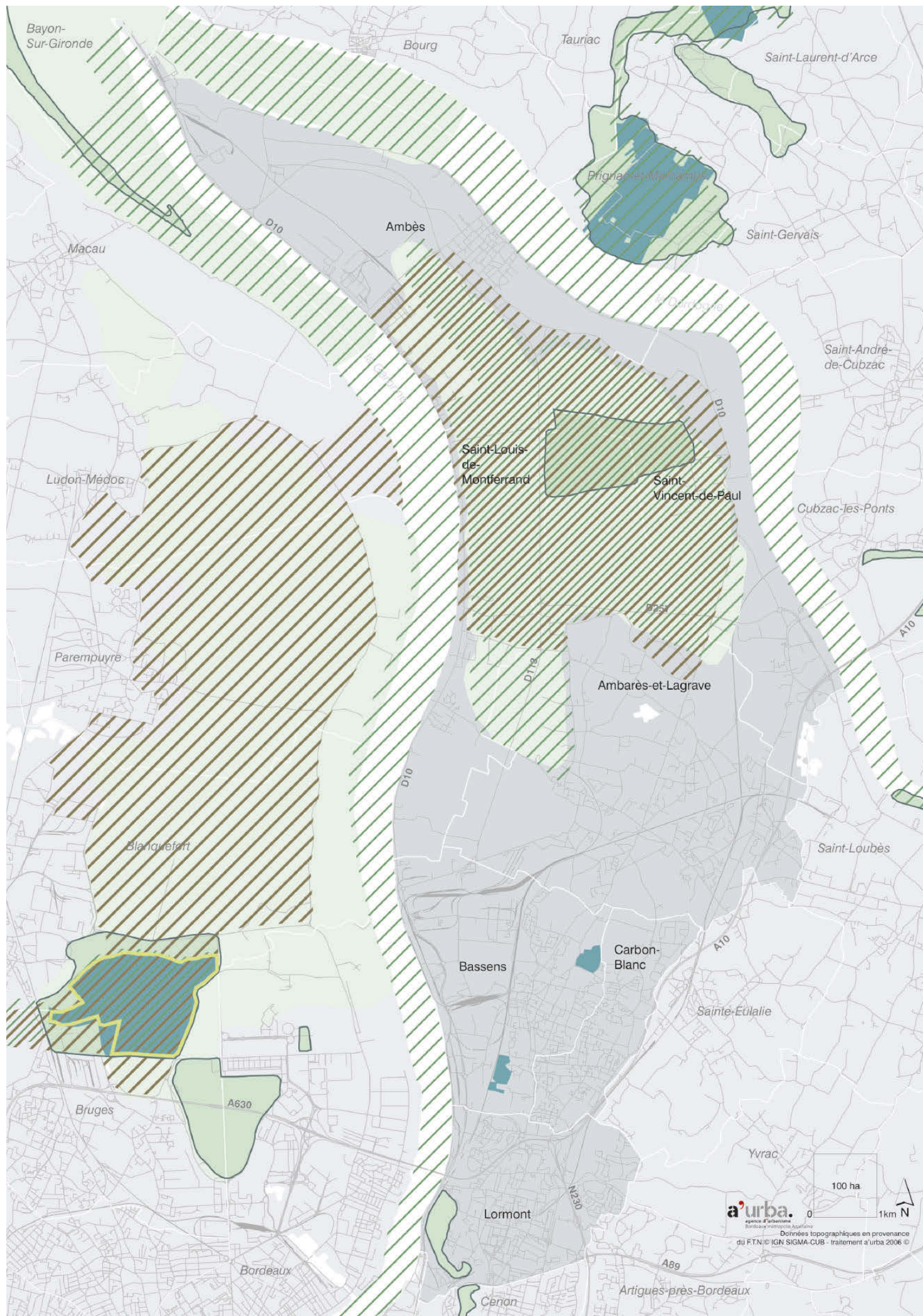
Le Schéma directeur prévoyait dans le chapitre réservé à la gestion des ressources naturelles et plus particulièrement de la gestion de l'eau une stratégie de substitution pour disposer dans la presqu'île d'Ambès d'eau industrielle permettant d'économiser celle provenant des forages profonds qu'il faut réserver en priorité pour la consommation domestique. Des actions engagées par la Communauté urbaine devaient permettre de mettre en place dans les marais d'Ambès et d'Ambarès des réserves d'eau issues de la Garonne et traitées pour offrir aux industriels une eau dans des conditions techniques et économiques correspondant à leurs besoins.

Aujourd'hui afin de préserver l'aquifère de l'Eocène, la CUB a, dans le cadre du SAGE « nappes profondes » de la Gironde mis en place un système spécifique d'alimentation des industriels de la presqu'île dans les conditions précisées dans le Schéma Directeur. Le traitement par décantation se fait à l'usine de Saint-Louis-de-Montferrand et dans les retenues que forment les plans d'eau d'Ambarès (secteur Beaujet et de la Blanche) soit 4 millions de M³ sur 70 hectares.

Le système d'alimentation d'eau industrielle s'établit comme suit :

- une prise d'eau en Garonne (0,75 m³/s) et une station de traitement au sud de Saint-Louis-de-Montferrand,
- une canalisation d'alimentation des étangs de Beaujet et de la Blanche,
- une station de pompage à Beaujet,
- un réseau de distribution de la zone sud,
- une canalisation d'alimentation de la station de Cantefrène,
- une station de pompage et sa bache à Cantefrène
- un réseau de distribution de la zone nord.

A noter que les systèmes de pompage privés dans la nappe Eocène actuellement existants dans les entreprises seront conservés en secours. Leur usage dans les process est interdit par arrêté préfectoral depuis le 1^{er} octobre 2003.



Environnement

zones de protection et inventaires des espaces naturels

Légende

Inventaires des espaces naturels

 zone Naturelle d'Intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) de type I

 ZNIEFF de type II

 zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Protection réglementaire

 réserve Naturelle Nationale

Protection contractuelle

 projet de site natura 2000

Protection par la maîtrise foncière

 zone de Préhension des Espaces Naturels Sensibles (ZPENS)



La presqu'île est un territoire fortement concerné par les mesures de protection des espaces naturels, certains secteurs cumulant plusieurs dispositifs.

Trois zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sont localisées sur la presqu'île :

→ la ZNIEFF du grand marais de Montferrand couvre 231 hectares de marais, tourbières et prairies humides, elle est intégrée dans une ZNIEFF de type II correspondant à de grands ensembles naturels riches et offrant des potentialités biologiques importantes dont les équilibres généraux doivent être préservés ;

→ la ZNIEFF des marais d'Ambarès et de Saint-Louis-de-Montferrand qui couvre 2 260 hectares et concerne également les communes d'Ambès et de Saint-Vincent-de-Paul. Elle a la même constitution que la précédente. Elle est classée de type II ;

→ la ZNIEFF du coteau de Lormont qui s'étend sur 38 hectares, elle est composée de bois, paroi rocheuse, carrière, grotte, amas rocheux et pelouse. Elle est classée de type I correspondant à des superficies limitées et caractérisées par leur intérêt biologique, qui abritent des espèces végétales ou animales protégées bien identifiées.

L'ensemble des zones humides ainsi que les bords de Garonne dans la partie centrale de la presqu'île sont couverts par une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO). Elle procède de l'application de la directive européenne 79/409 concernant la conservation des oiseaux sauvages. Ce classement est dû à sa situation dans un couloir de migration et à son rôle de halte et de repos.

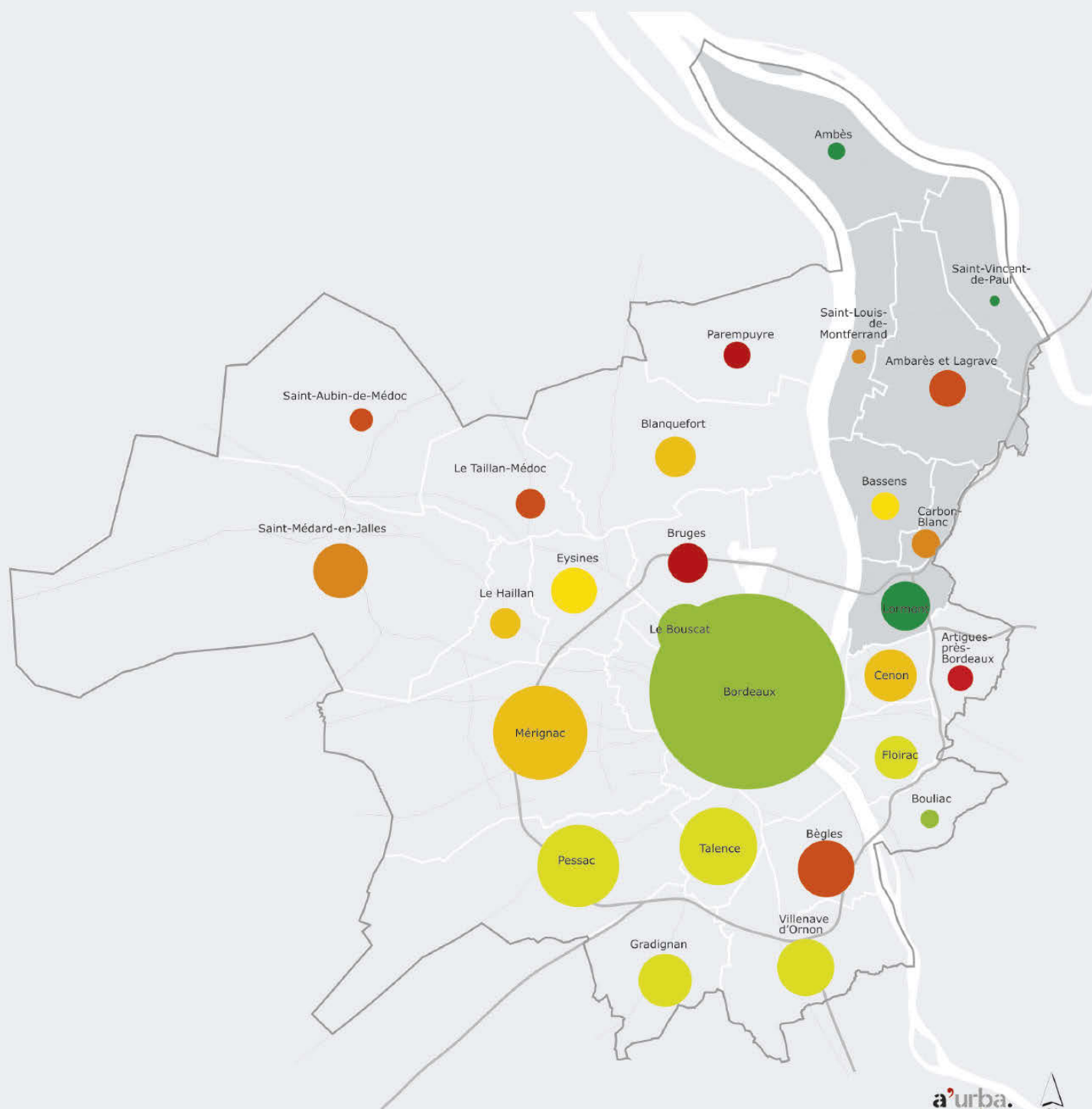
L'ensemble des marais est proposé comme zone « Natura 2000 » dans le cas d'une démarche européenne tendant à assurer le maintien ou le rétablissement des habitats naturels dans un état de conservation favorable tout en conciliant les exigences des activités existantes telles que l'économie (activités agricoles), les loisirs (chasse, pêche, loisirs de plein air). Les grands marais de Montferrand viennent d'être classés zone « Natura 2000 ».

Enfin la presqu'île est concernée par deux zones de préemption des espaces naturels sensibles (ZPENS), toutes deux situées sur la commune de Bassens (Château Beauval et Panoramis).



3 |

Habitat et développement urbain

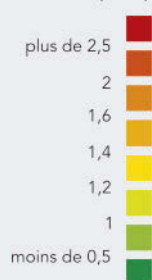


Immobilier

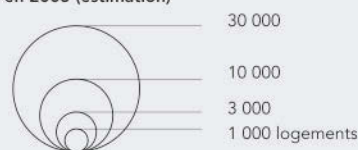
évolution du nombre de logements entre 1999 et 2005

Légende

taux de variation annuelle
1999-2005 (en %)



nombre de logements
en 2005 (estimation)



fonds topographiques en provenance de l'IGN © F.N.T. © - droits de l'État réservés
données issues du RP99®, INSEE® et des fichiers DOC®, DRE®
exploitation et traitement a'urba 2006 ©



Hélène Dumora © a'urba

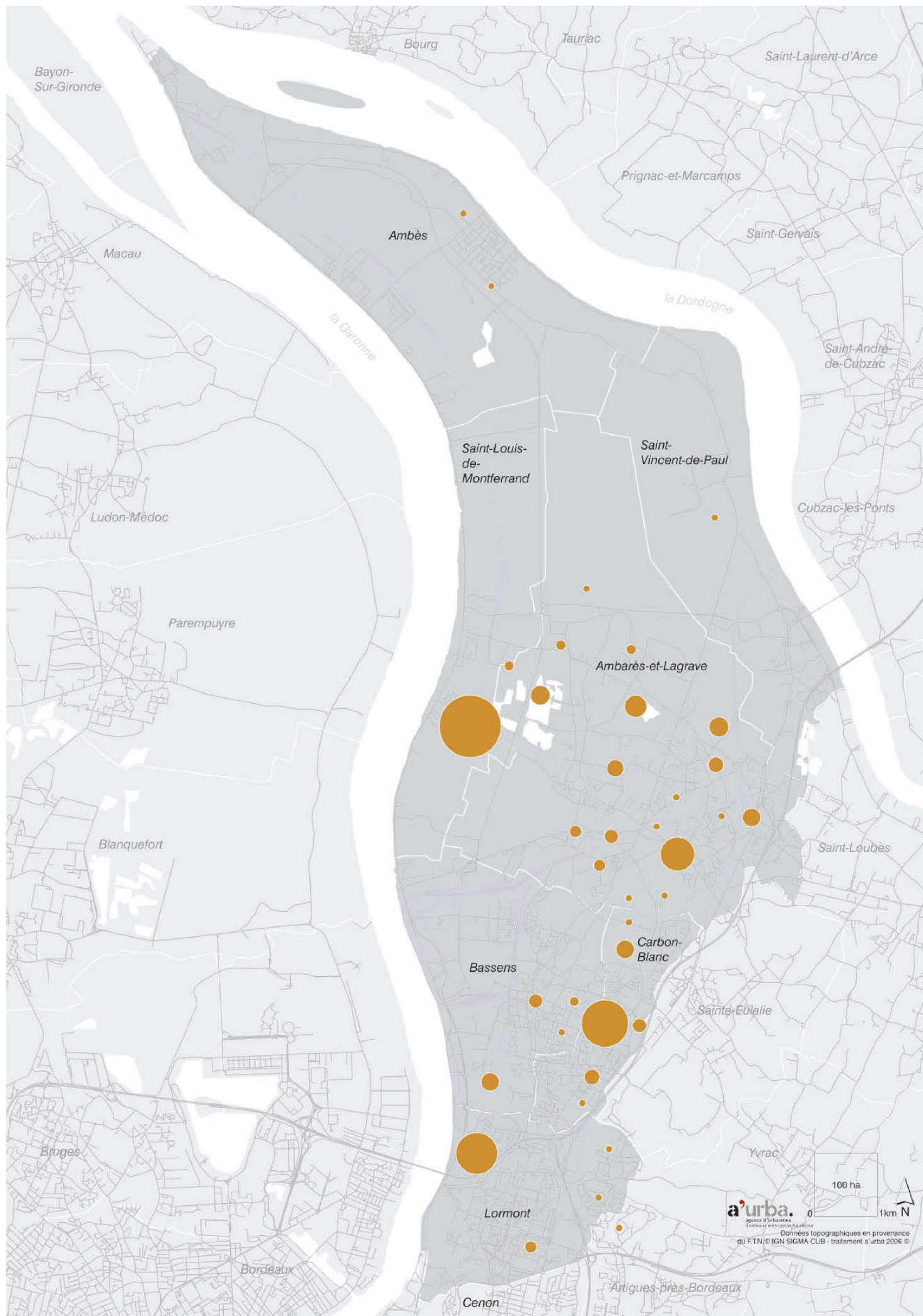
Bien que très éloignée des volumes importants de construction sur la rive gauche, la presqu'île d'Ambès est un des secteurs de la Communauté urbaine de Bordeaux qui connaît une bonne dynamique depuis 1999, elle se mesure par une accélération très nette de ses rythmes de construction.

Entre 2004 et 2005, le taux de variation annuel moyen de la presqu'île (1,31 %) dépasse le taux moyen affiché à l'échelle communautaire (1,26 %). Le dynamisme de la construction amorcé dès 1999 sur les communes d'Ambarès-et-Lagrave et de Bassens, s'est élargi aux communes voisines de Carbon-Blanc et Saint-Louis-de-Montferrand ces deux dernières années.

L'accélération des rythmes de construction sur la presqu'île entre 1999 et 2005 intervient à une période où le dynamisme des secteurs de la rive gauche tend à s'essouffler. Malgré un important développement résidentiel, on observe, sur les secteurs sud-ouest et sur la seconde couronne nord-ouest de la Communauté urbaine de Bordeaux, une nette décélération des rythmes de construction. L'augmentation des coûts du logement a rendu ces territoires moins accessibles pour une bonne part de la population.

Le développement résidentiel de la presqu'île s'est largement appuyé sur la multiplication des logements individuels (les deux tiers des déclarations d'ouverture de chantiers), malgré une forte augmentation des logements collectifs ces deux dernières années (40 % des constructions entre 2004 et 2005). La réalisation de produits investisseurs, dits De Robien, en est la principale cause.

Dans un contexte de mobilité résidentielle importante et croissante des habitants de la Communauté urbaine de Bordeaux (en dehors du territoire communautaire, mais également du SCOT), la presqu'île devient de plus en plus attractive. Face à l'augmentation des coûts du foncier sur l'agglomération, la presqu'île devient l'occasion d'accéder à la propriété individuelle, pour les habitants de la Communauté urbaine de Bordeaux et du secteur voisin de Saint-Loubès. L'accessibilité, la proximité et le contexte paysager en font un secteur privilégié du développement résidentiel d'autant qu'elle offre un foncier disponible important à des coûts inférieurs à la rive gauche et à la plupart des secteurs de la première couronne hors Communauté urbaine de Bordeaux.

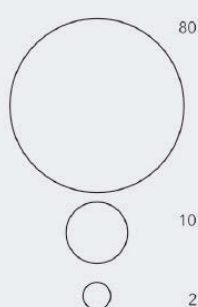


Immobilier

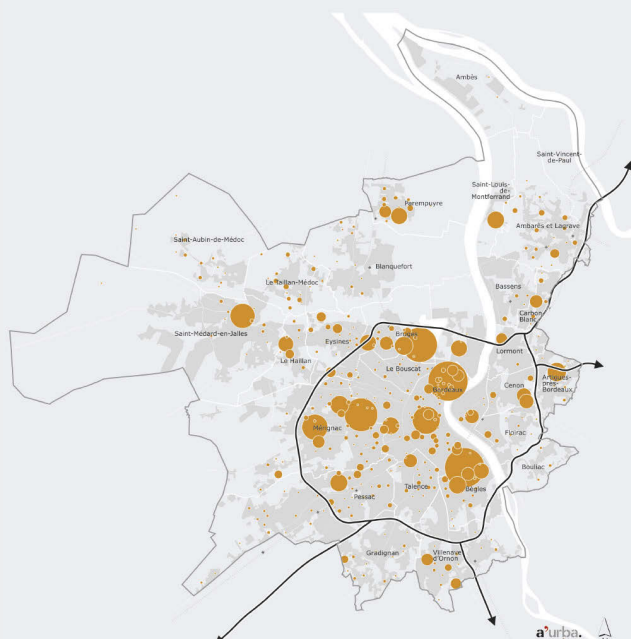
constructions neuves en 2005

Légende

nombre de déclaration
d'ouverture de chantier en 2005



fonds topographiques en provenance de l'IGN © F.N.T. © - droits de l'état réservés
données issues du RP99®, INSEE® et des fichiers DOC®, DRE® - exploitation a'urba



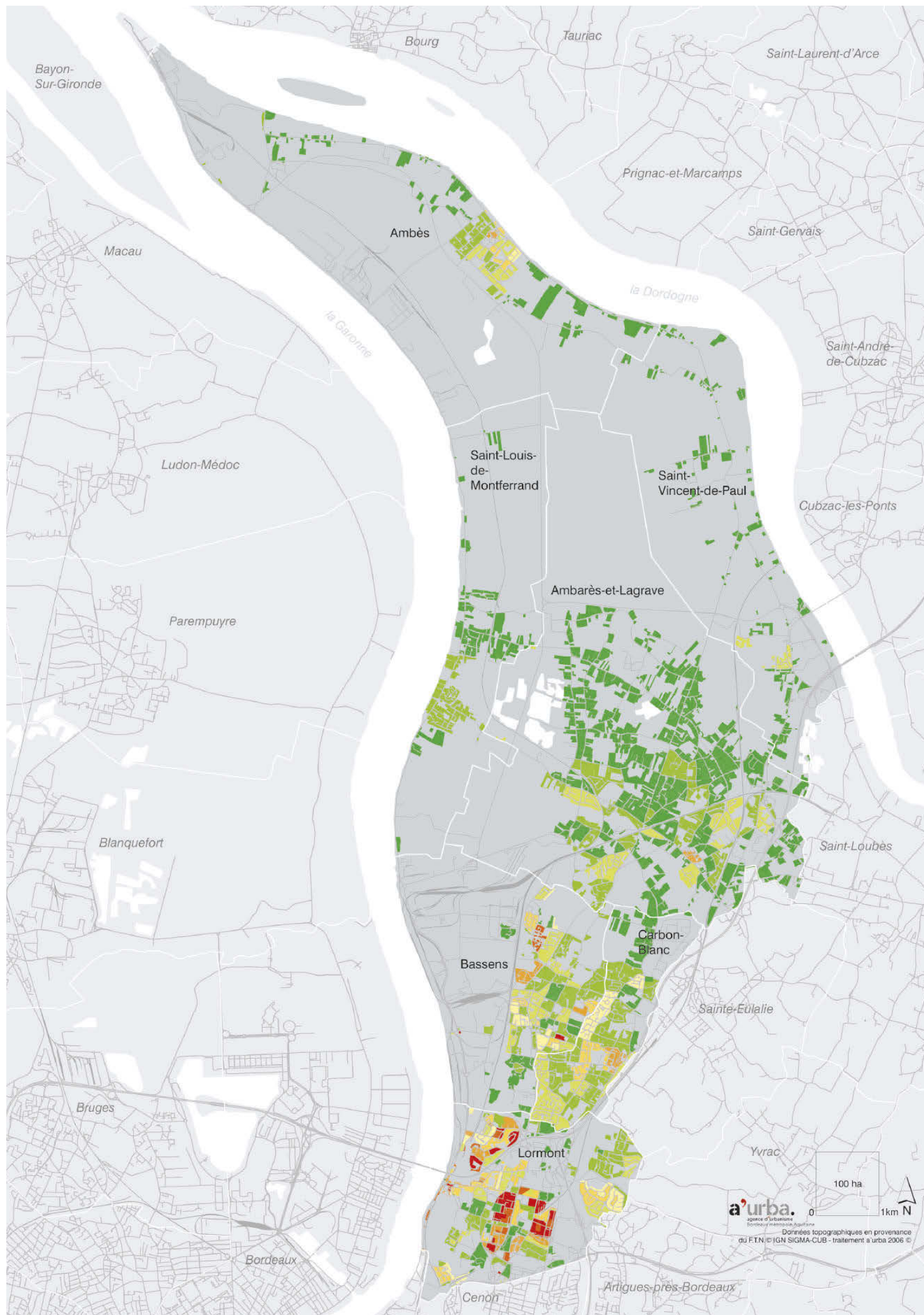
- Les informations concernant les constructions neuves sont issues du fichier des déclarations d'ouverture de chantier de la Direction Régionale de l'Équipement.

En 2005 la part de la construction neuve dans les communes de la presqu'île a représenté 5,5 % de la construction neuve communautaire avec 312 nouveaux logements. 180 ont été réalisés en maisons individuelles (11,5 % des maisons neuves communautaires) et 132 en logements collectifs (3,3 % des logements neufs communautaires). Ambarès a été la commune la plus prolifique devant Saint-Louis-de-Montferrand qui a connu une année exceptionnelle avec notamment un programme collectif de 50 logements.

- L'effort de densification souhaité par la loi SRU n'est pas encore de mise sur la plupart des communes de la presqu'île puisque la consommation de foncier par logement est importante et souvent similaire aux constructions du péri-urbain voire de secteurs ruraux avec des moyennes souvent comprises entre 1350 M² et 1500 M². Seules les communes de Lormont et de Saint-Louis-de-Montferrand se rapprochent voire sont inférieures à la moyenne communautaire située à 389 M² par logement.
- La taille moyenne d'un logement sur le territoire communautaire s'établit à 85 M² SHON sur la presqu'île il est légèrement supérieur 89 M² SHON à cause de la prépondérance des maisons individuelles.



Hélène Dumora © a'urba

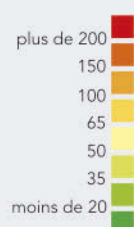


Population

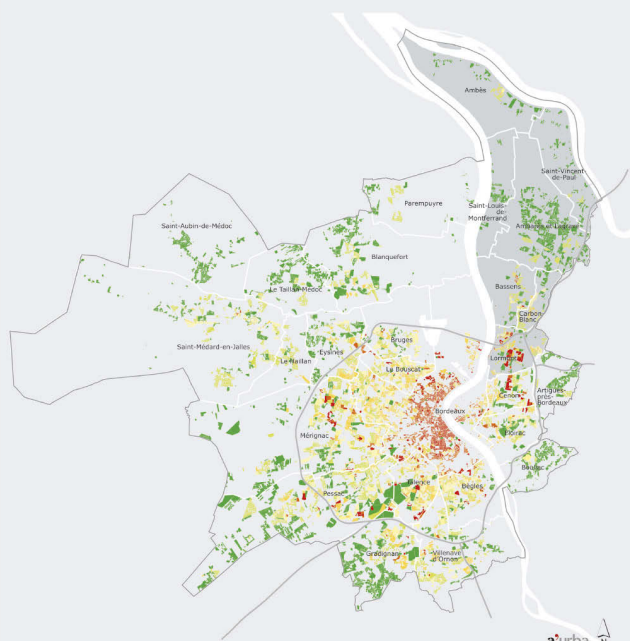
densité résidentielle nette en 1999

Légende

pour 1 hectare habitable,
combien d'habitants en 1999 ?



fonds topographiques en provenance de l'IGN © F.N.T. © - droits de l'État réservés
données issues du RP99®, INSEE® et des fichiers DOC®, DRE® - exploitation a'urba



La presqu'île d'Ambès se caractérise par une faible densité de population son poids démographique en 1999 était de 51 890 habitants, la seule commune de Lormont regroupant plus de 21.000 habitants et plus largement la grande majorité de la population est concentrée sur le sud du territoire.

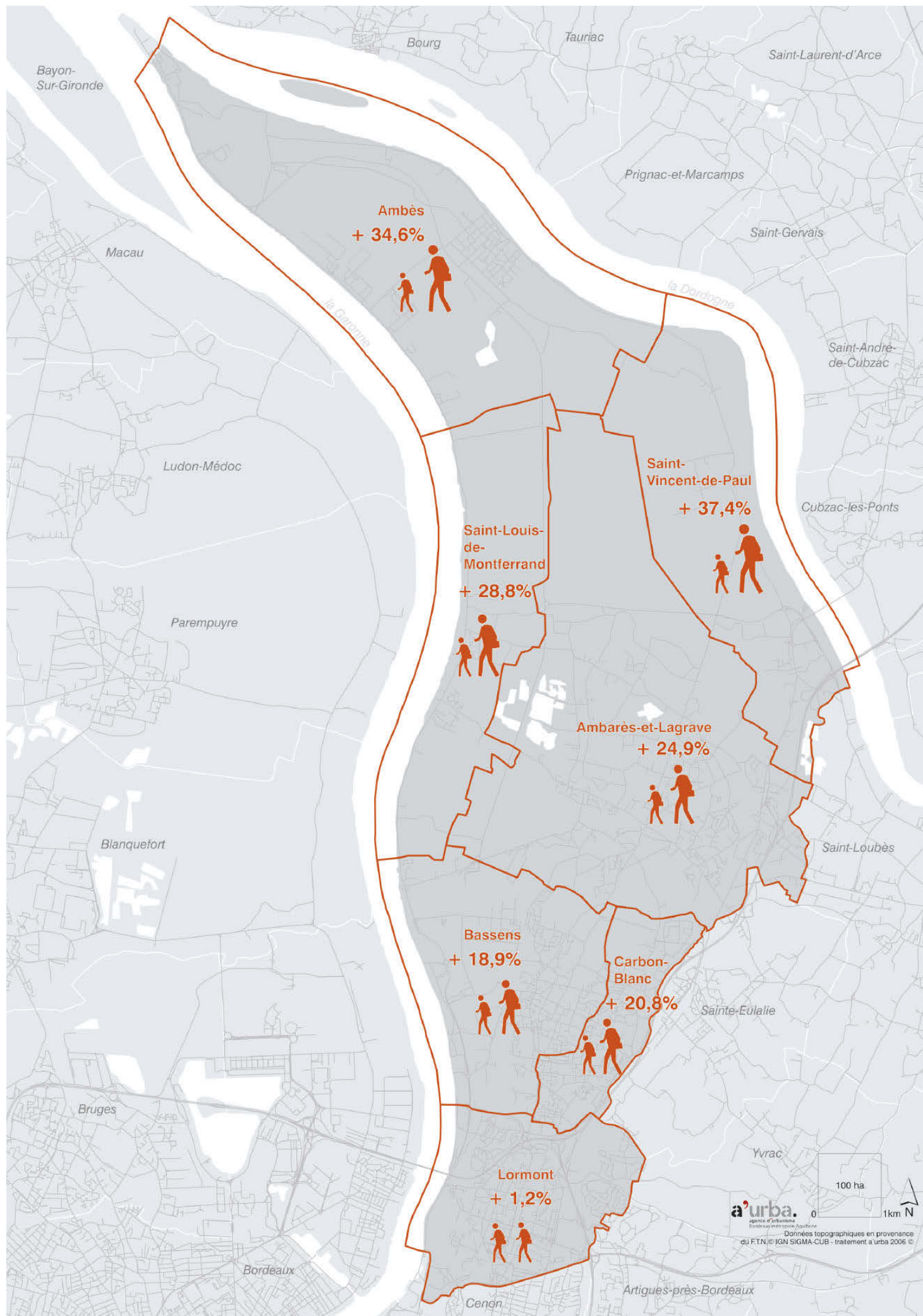
Cependant la densité résidentielle est comparable à celle des autres territoires périphériques extra rocade de la Communauté urbaine de Bordeaux c'est-à-dire très faible puisque fréquemment inférieure à 20 habitants/ha.

Le caractère à la fois industriel, agricole et marécageux de ce secteur associé à des risques d'inondation est à l'origine d'une répartition multipolaire de la population :

- Le Sud où les communes de Lormont Bassens et Carbon-Blanc regroupent 67 % de la population totale.
- Le Sud-Est où la commune d'Ambarès et Lagrave regroupe plus de 11 000 habitants avec une urbanisation très diffuse (urbanisme linéaire le long des axes).
- L'Ouest où Saint-Louis-de-Montferrand accueille près de 2.000 habitants dans un habitat relativement groupé.
- L'Est où la plus petite commune de la Communauté urbaine, Saint-Vincent-de-Paul, se caractérise par un fort éclatement de son millier d'habitants sur le territoire communal.
- Enfin le Nord où Ambès regroupe la plupart de ses 2 800 habitants dans son centre bourg.



Hélène Dumora © a'urba



Population

projection des populations en 2020



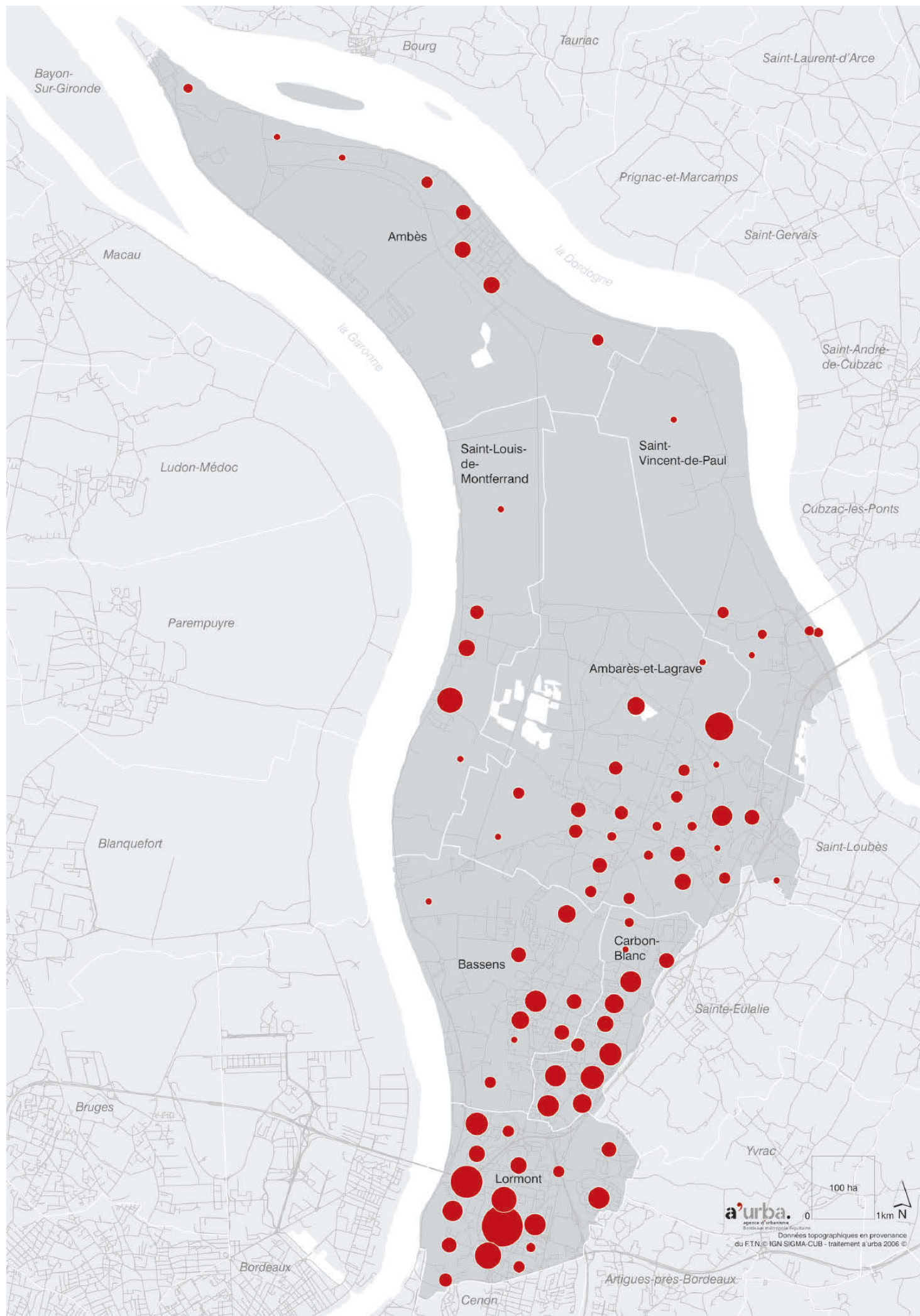
La carte ci-contre présente les hypothèses de projections démographiques de la presqu'île d'Ambès réalisées sur la base :

- Des besoins exprimés en logements à partir des besoins en desserrement, de la croissance annuelle de la population, de la variation des logements occupés et du renouvellement du parc de logement ;
- Des évolutions démographiques passées ;
- Des hypothèses hautes de recentrage urbain du Schéma directeur tenant compte des objectifs des maires selon lesquelles la périphérie s'accroîtrait plus que les secteurs centraux mais avec un mouvement d'inversement des tendances passées à l'étalement ;
- Du recalage des résultats en collaboration avec les maires des communes dans le cadre du Plan Local de l'Habitat.

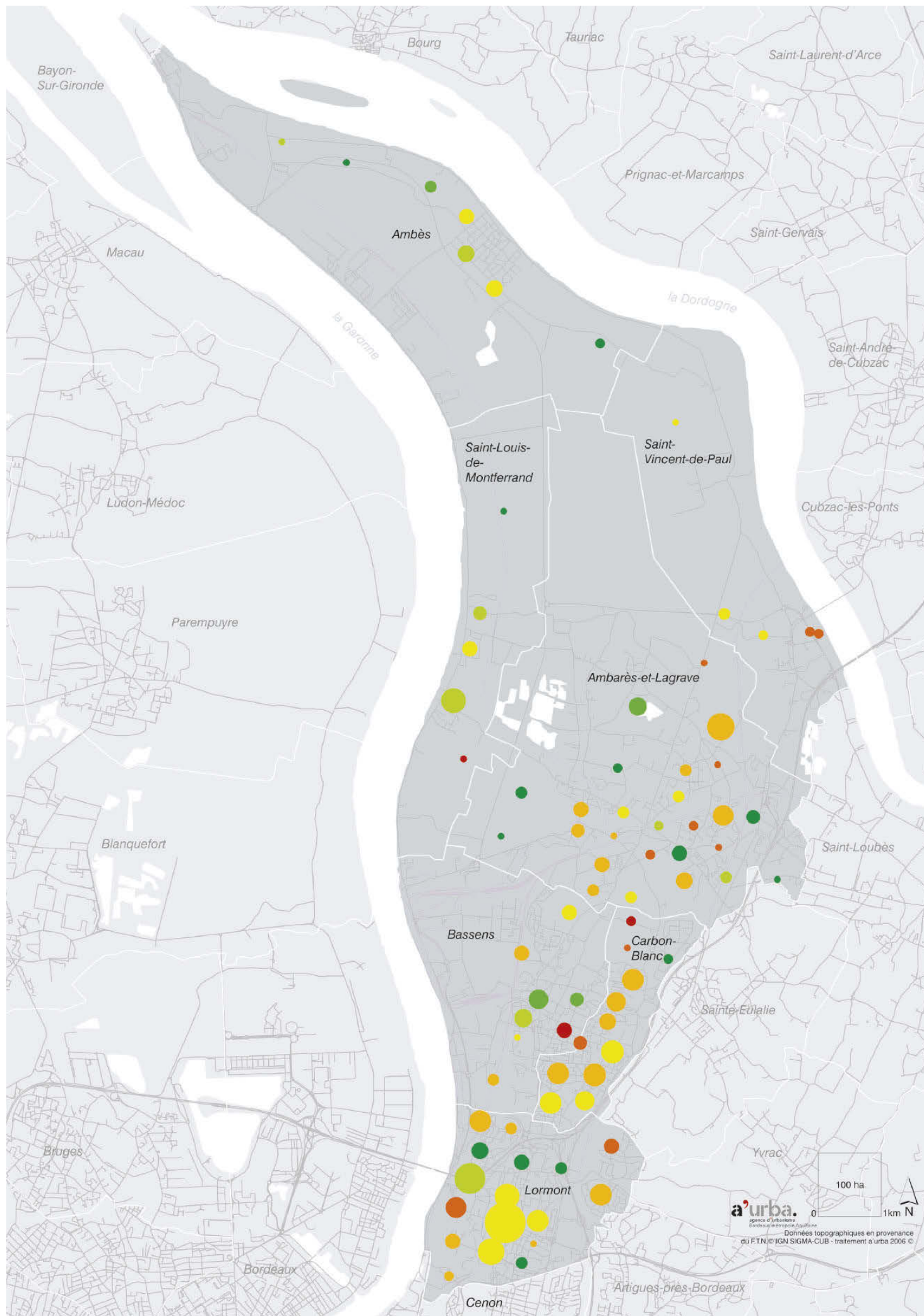
L'hypothèse H2 du Schéma directeur de l'agglomération bordelaise - la progression à l'horizon 2020 de la population qui se base sur le taux de variation annuel moyen compris entre 0,94 % et 1,23 % sur le secteur presqu'île et entre 0,80 % et 1,23 % sur le territoire de la CUB - est relativement moyen étant donné le potentiel d'urbanisation et l'importance des réserves foncières. Ce chiffre représenterait en 2020 près de 8 000 habitants supplémentaires par rapport aux près de 51 890 comptabilisés en 1999.

Sur les périodes antérieures, il existait une croissance démographique plus soutenue (supérieure à 1 % annuel). Les objectifs du Schéma directeur traduisent donc une volonté de modérer la dynamique démographique. Cette volonté de modération se retrouve également sur les autres territoires périphériques extra-rocade de la Communauté urbaine de Bordeaux puisque la volonté affichée est de maintenir le poids relatif de Bordeaux dans la Communauté urbaine de Bordeaux.

Pour autant, l'analyse des projets récents des maires des communes de la presqu'île d'Ambès montrent une volonté de développement et d'urbanisation très supérieure aux objectifs affichés par le Schéma directeur avec par exemple 500 nouveaux logements prévus à Saint-Louis-de-Montferrand et Saint-Vincent-de-Paul ainsi qu'un projet de ZAC sur Ambarès (environ 500 logements).



le marché de seconde main en 2005



Immobilier

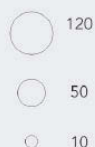
valeurs immobilières de seconde main

Légende

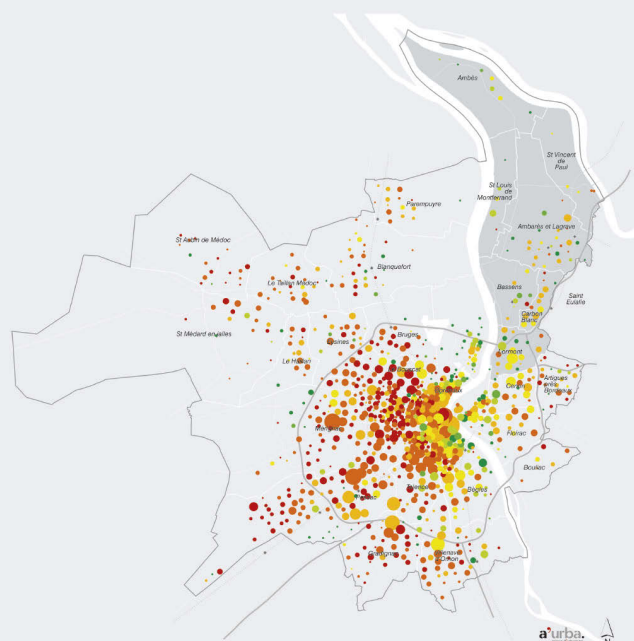
prix au m² de superficie habitable en 2005



nombre de DIA en 2005



fonds topographiques en provenance de l'IGN© F.N.T.© droits de l'État réservés
données issues de la CUB © exploitation a'urba 2006



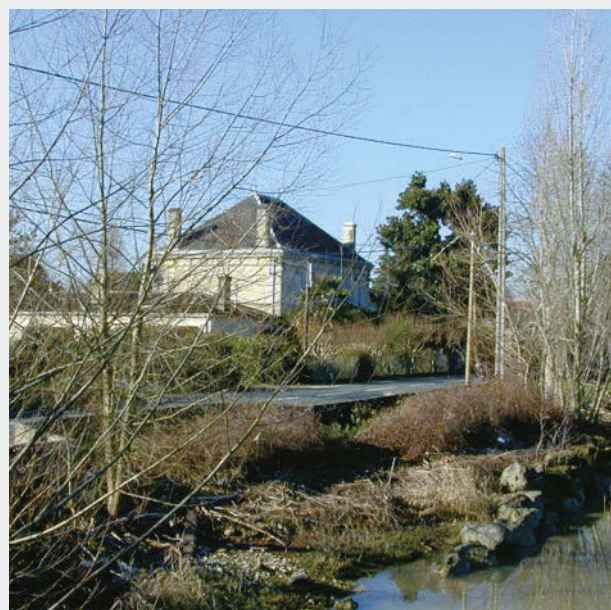
- Une des raisons de l'attractivité de la presqu'île pour le marché immobilier de seconde main tient en partie aux valeurs inférieures à la plupart des autres territoires de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Cependant cette pression immobilière a en quelques années fait sensiblement monter les valeurs moyennes pour entrer dans un processus de rattrapage des prix.

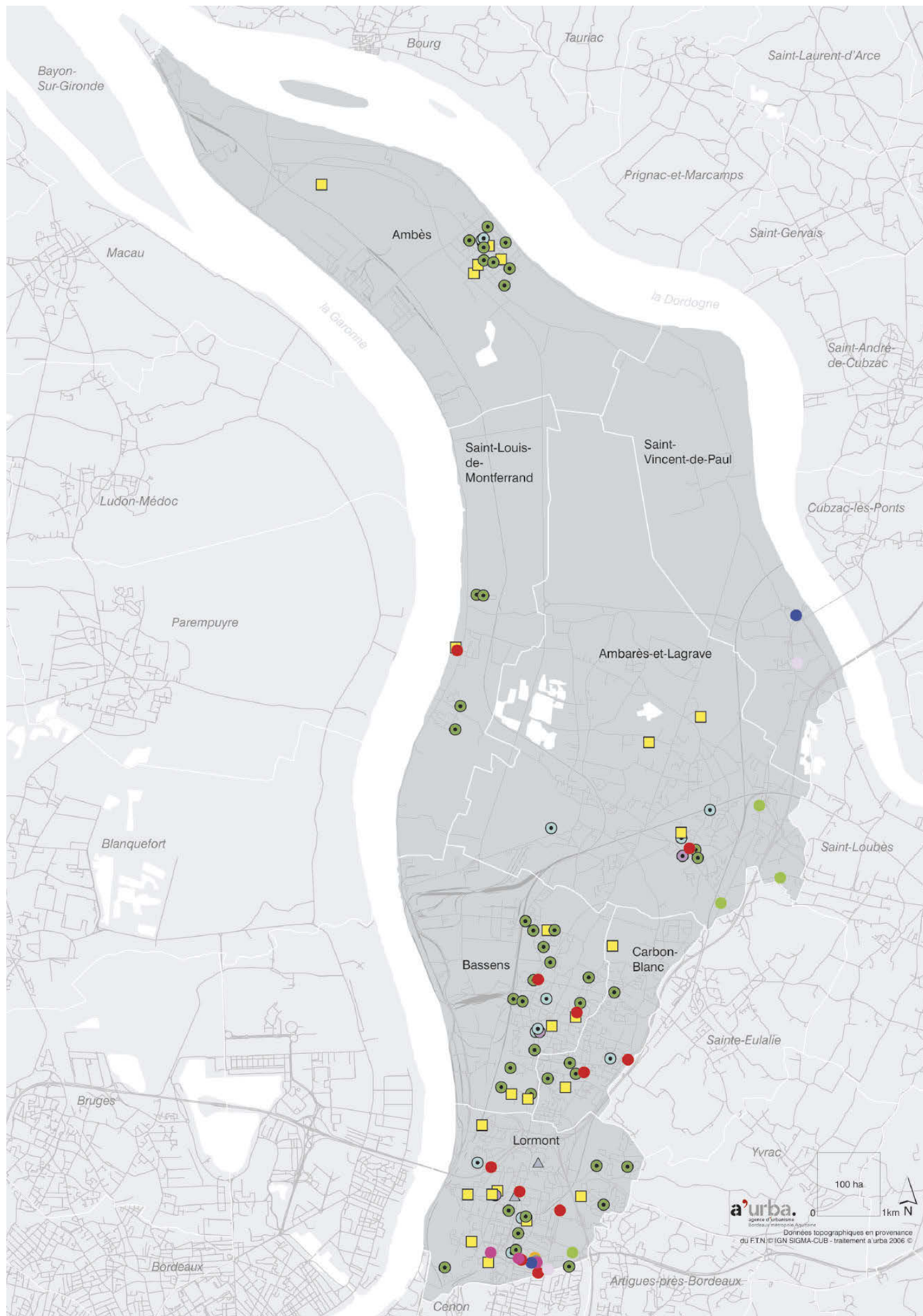
En effet en 1999 la valeur moyenne des prix au mètre carré sur la presqu'île représentait seulement 74 % du prix moyen communautaire. Ils s'établissaient à des niveaux de seconde couronne.

En 2005 le prix moyen communautaire a augmenté depuis 1999 de 128 %, celui de la presqu'île a été encore plus dynamique puisqu'il a enregistré une hausse de 155 %. La valeur moyenne de la presqu'île se situe ainsi à 88 % de la valeur moyenne communautaire.

Malgré cette forte hausse, bien au delà du marché global, l'attractivité des territoires de la presqu'île demeure en 2005 ce qui est à la fois le signe de la forte pression immobilière sur l'agglomération et d'un bon positionnement des communes de la presqu'île par rapport au centre de l'agglomération.



Hélène Dumora © a'urba



Équipements

à vocation intercommunale

Légende

grande ou moyenne surface commerciale

- automobile
- divers
- culture / loisir
- équipement / bricolage / maison
- équipement de la personne
- équipement de la maison
- multi-rayons

équipement collectifs de niveau intercommunal

- santé et action sociale
- sport / loisir et socio-éducatif
- culture et patrimoine
- ▲ administration
- espace vert ou espace urbain public

données CCI © et a'urba 2004 ©

Le territoire de la presqu'île est, d'une manière générale, marqué par une grande hétérogénéité dans la répartition spatiale des équipements, élément qui est naturellement à corréluer avec l'implantation de la population, étudiée précédemment.

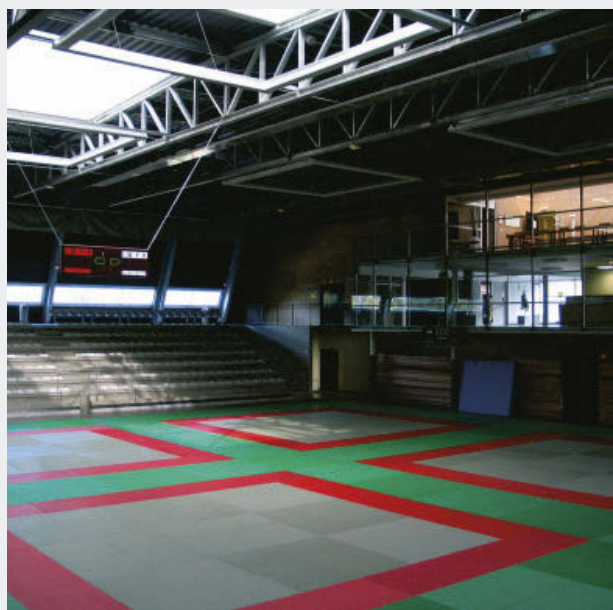
On peut relever :

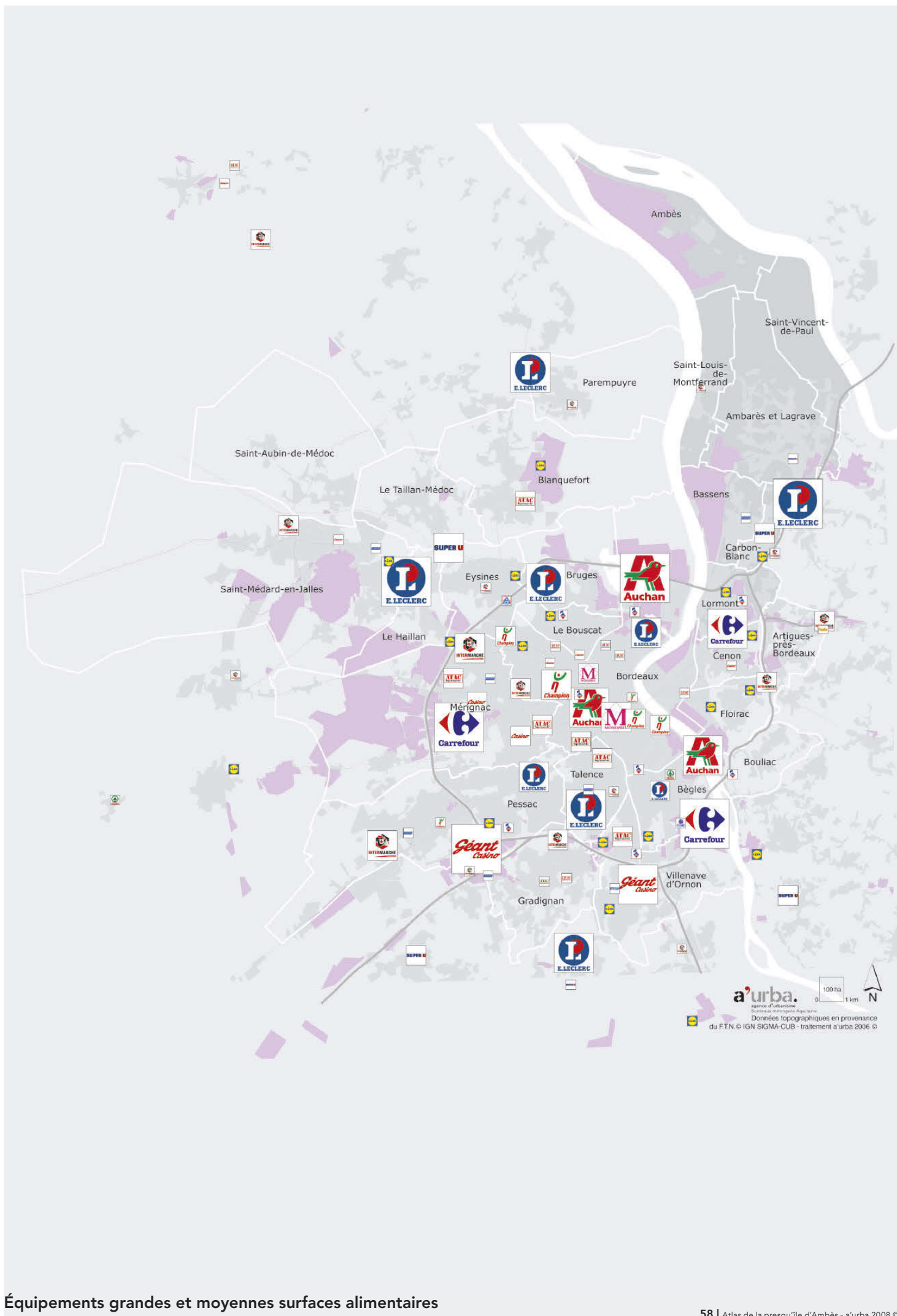
- une sur-représentation des équipements de sport et loisirs, peut-être liée aux disponibilités foncières.
- des équipements d'enseignement secondaire qui se concentrent plutôt à Lormont.
- des grandes et moyennes surfaces commerciales (d'au moins 300 m²) qui représentent des générateurs de trafic dont il faut tenir compte, que ce soit les déplacements de proximité ou les déplacements inter communaux.

Ces surfaces commerciales sont cependant relativement peu représentées dans la presqu'île, à l'exception de Lormont et, dans une moindre mesure d'Ambarès où avec une population de 11 206 habitants amenée à croître, des équipements concentrés dans le centre et un fort étalement de l'habitat pavillonnaire, les enjeux d'accessibilité et de desserte en transports en commun s'avèrent importants.

Bassens se caractérise par une répartition spatiale équilibrée de ces équipements avec néanmoins, une nette prédominance d'équipements de sports, loisirs et d'espaces verts. Les grandes et moyennes surfaces sont, elles en revanche, faiblement représentées.

Carbon-Blanc présente à peu près les mêmes caractéristiques que Bassens à la différence près que les équipements sont principalement concentrés dans le centre.





Équipements

grandes et moyennes surfaces alimentaires

Légende

- tâche urbaine
- zones d'activités

Surfaces commerciales (en m²)

- 300 à 1499
- 1500 à 2499
- 2500 à 3999
- 4000 à 9999
- 10000 à 16480



Avec plus de 430 Grandes et Moyennes Surfaces (730 000 m² de surface de vente) et environ 10 000 entreprises commerciales de moins de 300 m², la Communauté urbaine de Bordeaux concentre plus de la moitié de l'offre commerciale du département. Cette offre se structure autour des grandes ceintures d'agglomération (Rocade et Boulevards), à l'articulation et le long des grandes radiales et dans les centres des communes les plus importantes.

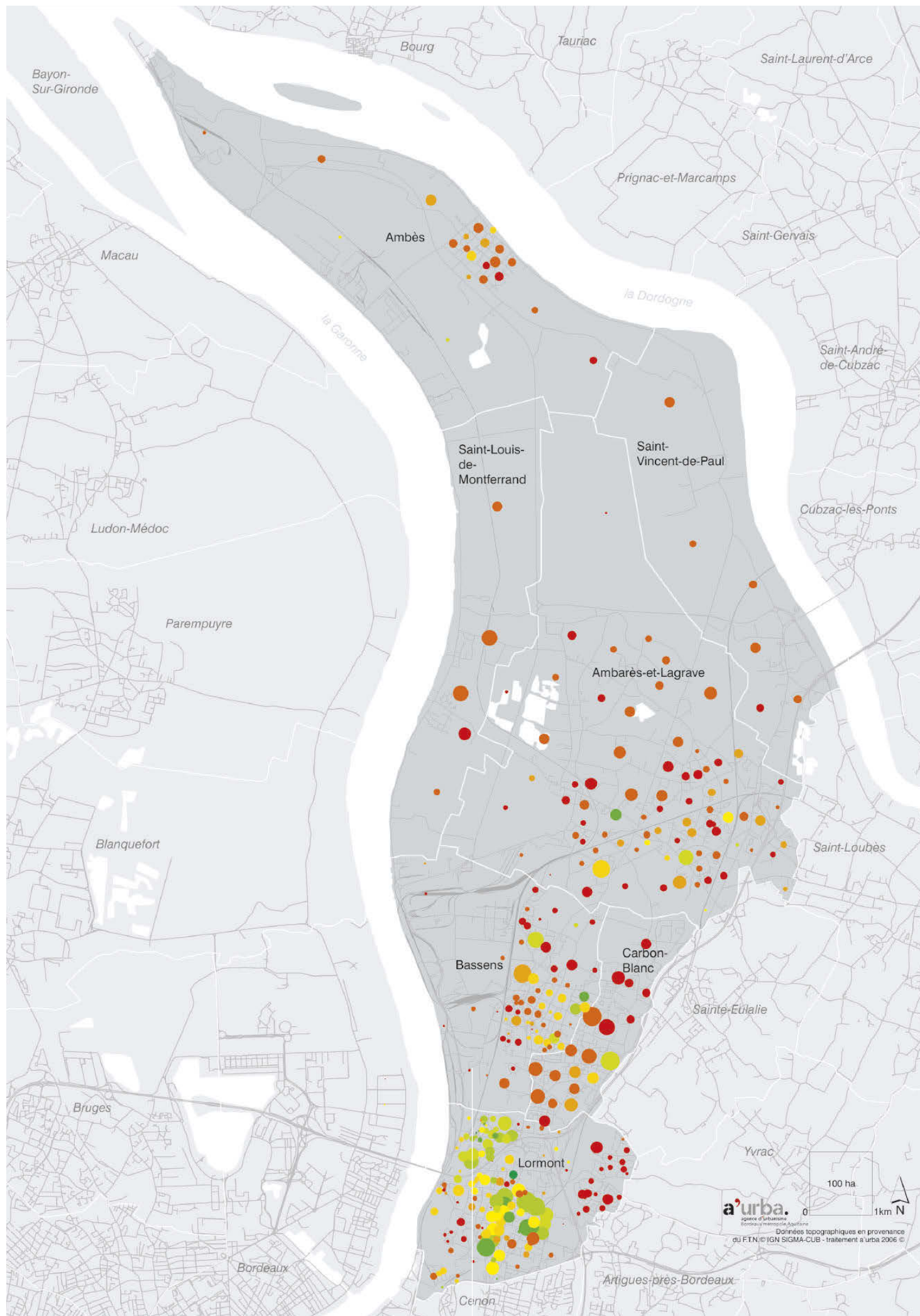
C'est pourquoi, elle demeure encore aujourd'hui majoritairement centrée autour des pôles de Bordeaux (centre-ville/Bordeaux-Lac) et de Mérignac-Soleil. Les pôles de Bègles/Villenave d'Ornon et de Bouliac/Floirac sont également particulièrement attractifs, leur développement renforçant l'effet Rocade.

Concentration et polarisation demeurent donc des tendances lourdes à l'échelle de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Dans cette structuration la presqu'île apparaît plutôt en retrait par rapport à l'offre en grandes et moyennes surfaces comme cela a été indiqué dans les pages précédentes (77 M² de GMS pour 100 habitants de la presqu'île et 98 M² pour 100 habitants de la Communauté urbaine de Bordeaux).

Un constat identique peut être réalisé à propos des GMS alimentaires, objet de la carte ci contre. Le seul hypermarché se situe à Lormont et en dehors de Carbon Blanc l'offre en moyenne surface est faible voire inexistante comme à Ambès. L'offre en grandes et moyennes surfaces multirayon est de 34 M² pour 100 habitants de la Communauté urbaine de Bordeaux et de 30 M² pour 100 habitants de la presqu'île.

Cependant en considérant la carte ce constat doit être sensiblement revu, en effet la grande proximité du pôle Leclerc « Grand Tour » à Sainte-Eulalie peut le faire considérer comme une offre directe pour une grande partie de la presqu'île et de ce fait relativiser fortement la sous offre apparente notamment en terme de multirayonnage.

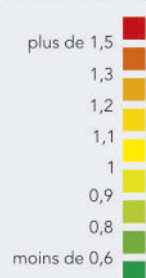


Déplacements

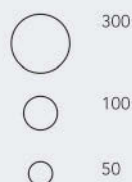
taux de motorisation des ménages en 1999

Légende

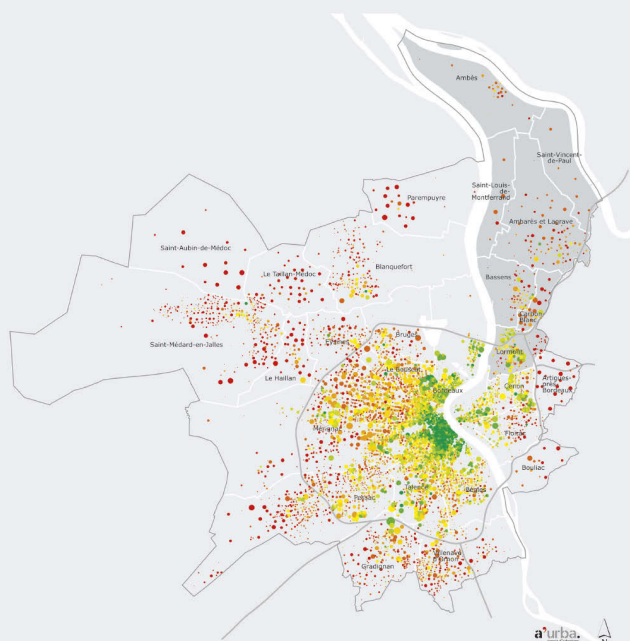
**pour 1 ménage en 1999,
combien de voitures ?**



**nombre de ménages
en 1999**



données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIGMA-CUB
traitement a'urba 2006 ©



Le taux moyen de motorisation des ménages de la presqu'île d'Ambès est de 1,22 véhicules par ménage en comptant Lormont (1,36 sans Lormont), soit un résultat supérieur à la moyenne communautaire de 1,11 véhicules par ménage et 0,87 pour Bordeaux. Toutefois ce résultat correspond à la motorisation des autres territoires périphériques de la CUB (1,30 pour le quadrant nord, 1,52 pour le quadrant nord-ouest, 1,20 pour le quadrant sud-ouest, 1,27 pour le quadrant sud). La dépendance à la voiture est bien réelle sur le territoire de la presqu'île d'Ambès. La tendance à la bi-motorisation des ménages y est très prononcée, comme dans les autres territoires périphériques de l'agglomération, confirmant ainsi la difficulté (voire l'impossibilité) à y vivre sans ce moyen de locomotion. Hormis Lormont, toutes les communes de la presqu'île d'Ambès présentent en effet un taux moyen de motorisation des ménages supérieur à la moyenne communautaire. Voici le détail de ces taux issus du Recensement Général de Population de 1999 :

- Ambarès et Lagrave : 1,38 véhicules par ménage ;
- Ambès : 1,34 véhicules par ménage ;
- Bassens : 1,28 véhicules par ménage ;
- Carbon Blanc : 1,41 véhicules par ménage ;
- Lormont : 1,03 véhicules par ménage ;
- Saint-Louis-de-Montferrand : 1,46 véhicules par ménage ;
- Saint-Vincent-de-Paul : 1,44 véhicules par ménage.

Lormont est fortement caractérisé par l'habitat social et les grands ensembles collectifs des Hauts de Garonne, ce qui explique le faible taux moyen de motorisation des ménages, c'est également la commune la plus proche du centre de l'agglomération et la mieux desservie en transport en commun.



Réseau

itinéraires des bus urbains

Le réseau de transport en commun urbain (Connex) s'appuie logiquement sur la structuration actuelle du territoire. On identifie ainsi 4 grands secteurs de desserte différents sur le territoire de la presqu'île d'Ambès, la commune de Lormont et même hors CUB sur la commune de Sainte-Eulalie :

- Lormont (entre Buttinière et Lauriers-mairie) ;
- Bassens – Carbon-Blanc – Sainte-Eulalie ;
- Saint-Louis-de-Montferrand – Ambarès – Saint-Vincent-de-Paul ;
- Ambès.

On dénombre un total de 11 lignes desservant la presqu'île d'Ambès et 2 autres lignes (à destination de Bordeaux-nord) ainsi que le tramway (à destination de Bordeaux-centre et Floirac-Dravemont) pouvant servir de correspondance TC pour les usagers du bus.

A l'image des dimensions du territoire de la presqu'île, le réseau bus présente essentiellement des lignes radiales nord-sud. Seules les lignes 92 et 94 se scindent au niveau d'Ambarès-centre et assurent véritablement une desserte transversale au niveau de cette commune et de Saint-Louis-de-Montferrand.

Le premier secteur de desserte, celui de Lormont extra-presqu'île, peut être considéré comme le véritable point d'échange et de relais entre la presqu'île et le reste du territoire communautaire (notamment Bordeaux-rive gauche). Avec le tronçon tramway de terminus 1^{re} phase entre le pôle intermodal Buttinière et la mairie de Lormont, et les lignes 3 (vers Bordeaux-Bastide par la cité Carriet et les quais de Garonne), 29 et 38 (respectivement vers Bordeaux-Quinconces et Bordeaux-Lac par le pont d'Aquitaine), ce sont plus de 100 passages/jour/sens de circulation qui s'offrent aux usagers. Il faut aussi rajouter la ligne 96 au départ de Buttinière vers Sainte-Eulalie (hors Communauté urbaine de Bordeaux) qui reste néanmoins marginale avec 6 passages/jour/sens de circulation.

Le second secteur de desserte est celui des communes de Bassens et Carbon-Blanc. Toutes les lignes le desservant (avec terminus ou sans) ont pour origine le site de correspondance Lormont-Lauriers-mairie. Ces lignes sont au nombre de 6 et desservent soit uniquement Bassens et Carbon-Blanc (respectivement les lignes 90 – 90 express, et la ligne 95) soit ces deux communes sur leur passage (lignes 92 – 93 – 94). La fréquence de passage selon les tronçons est assez élevée pour la presqu'île (jusqu'à près de 100 passages/jour/sens), certains tronçons se situant sur plusieurs itinéraires bus. Par ailleurs, la ligne 91, qui dessert le bec d'Ambès, traverse la Z.I. de Bassens à la fréquence de seulement 18 passages/jour/sens ce qui semble un peu faible. On trouve dans le troisième secteur

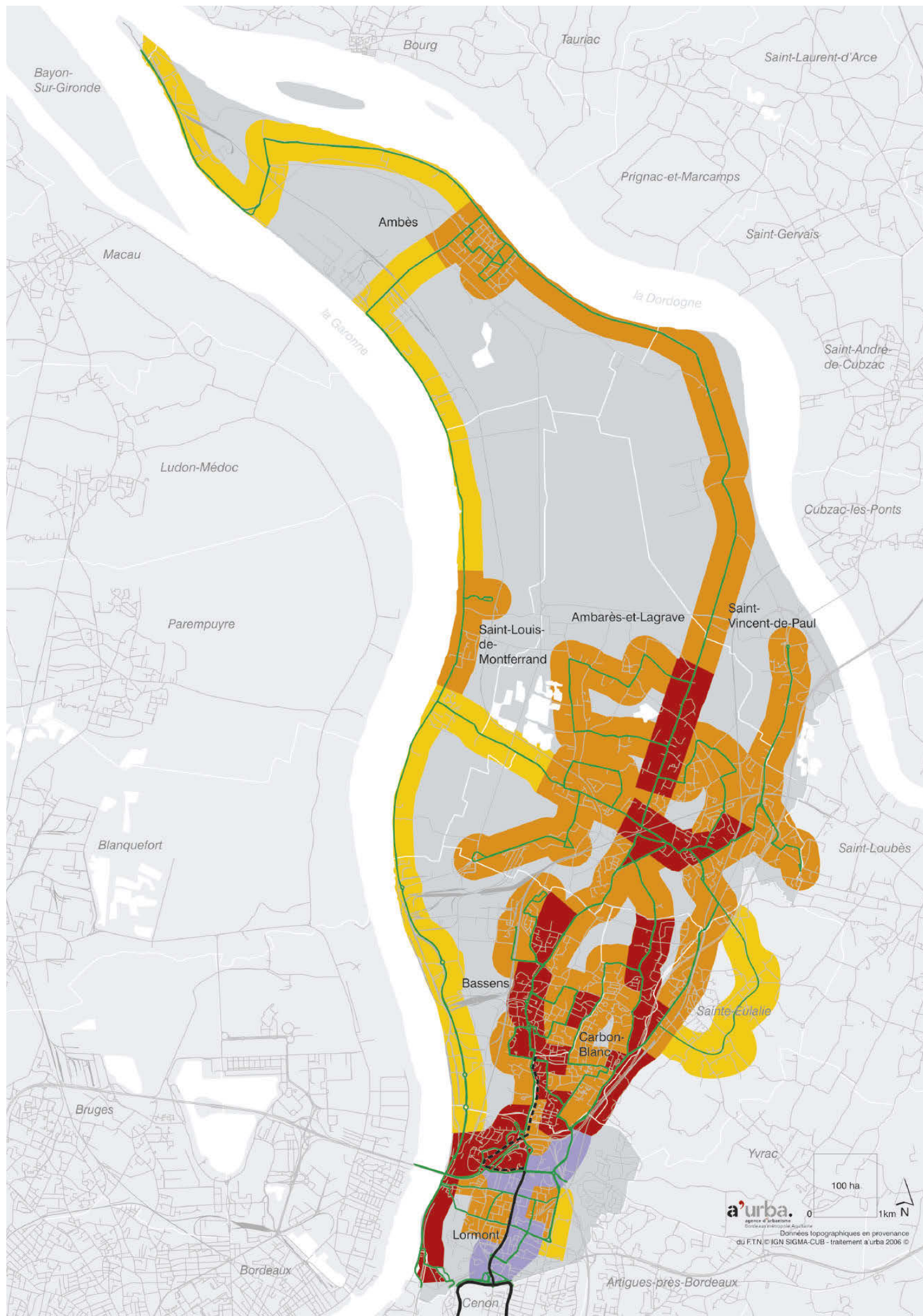
(Saint-Louis-de-Montferrand, Ambarès et Saint-Vincent-de-Paul) une offre essentiellement à destination des populations captives avec des itinéraires peu efficaces, car à la fois radiaux et transversaux. La ligne 93, qui débute à Lormont-Lauriers-mairie, dessert la quasi totalité des secteurs d'habitation d'Ambarès à la fréquence de 40 passages/jour/sens. La ligne 94 se scinde en trois itinéraires différents au niveau d'Ambarès-centre pour un total en amont de 27 passages/jour/sens pour 3 terminus : Saint-Vincent-de-Paul-centre, Ambarès-Brandier et Ambarès-Sabarèges. Enfin, la ligne 92 (toujours issue de Lormont-Lauriers-mairie) dessert Ambès et le bec d'Ambès, mais aussi Saint-Louis-de-Montferrand en se scindant en deux itinéraires au niveau de la gare d'Ambarès (40 passages/jour/sens en amont).

Globalement, certains tronçons (centre d'Ambarès et secteur de l'avenue de la Liberté à Ambarès) présentent des niveaux de desserte situés entre 60 et 100 passages/jour/sens, mais plus généralement entre 20 et 60 passages/jour/sens.

Enfin, le quatrième secteur de desserte bus, celui d'Ambès, est desservi par la ligne 92 (décrite dans le § précédent) mais aussi par la ligne 91 (provenant de Bordeaux-Bastide) qui a pour terminus Ambès-centre par Saint-Louis-de-Montferrand (18 passages/jour/sens). L'éloignement géographique de la commune d'Ambès ne lui permet pas de disposer d'une fréquence ni d'un temps d'accès performant par les transports en commun.



Paul Robin © a'urba



Déplacements

fréquence de desserte des bus

Légende

- moins de 20 passages / jour
- entre 20 et 60 passages / jour
- entre 60 et 100 passages / jour
- plus de 100 passages / jour
- réseau de bus restructuré 2004
- tramaway 1^{re} phase
- tramaway 2^e phase

Nombre d'arrêts desservis

N°ligne	Lormont	Carbon Blanc	Sainte-Eulalie	Ambarès-et-Lagraves	Saint-Vincent de Paul	Saint-Loubès
201	5	4	2	4	2	
202						
203	5	4	2	4	2	
301	5	4	2	2		5

Le réseau Trans-Gironde assure la desserte en car de la totalité du territoire du département.

C'est ainsi que les trois lignes régulières qui relient le nord du département (Blaye par Bourg sur Gironde (ligne N°201), Pleine Selve et Saint-Ciers-sur-Gironde par Pugnac (ligne N°202) et Laruscade (ligne N° 203) à Bordeaux convergent à Saint-André-de-Cubzac et empruntent le même itinéraire : RN 10 et RD 911 pour rejoindre l'avenue Thiers, le pont de Pierre et leur terminus place des Quinconces.

- La ligne N°301 en provenance de Libourne rejoint cet itinéraire à Saint Loubès.
- Les trois lignes 201, 203 et 301 proposent des arrêts sur les communes traversées de la presqu'île ; la ligne 202 relie directement Cubzac-les-ponts à Bordeaux Quinconces.

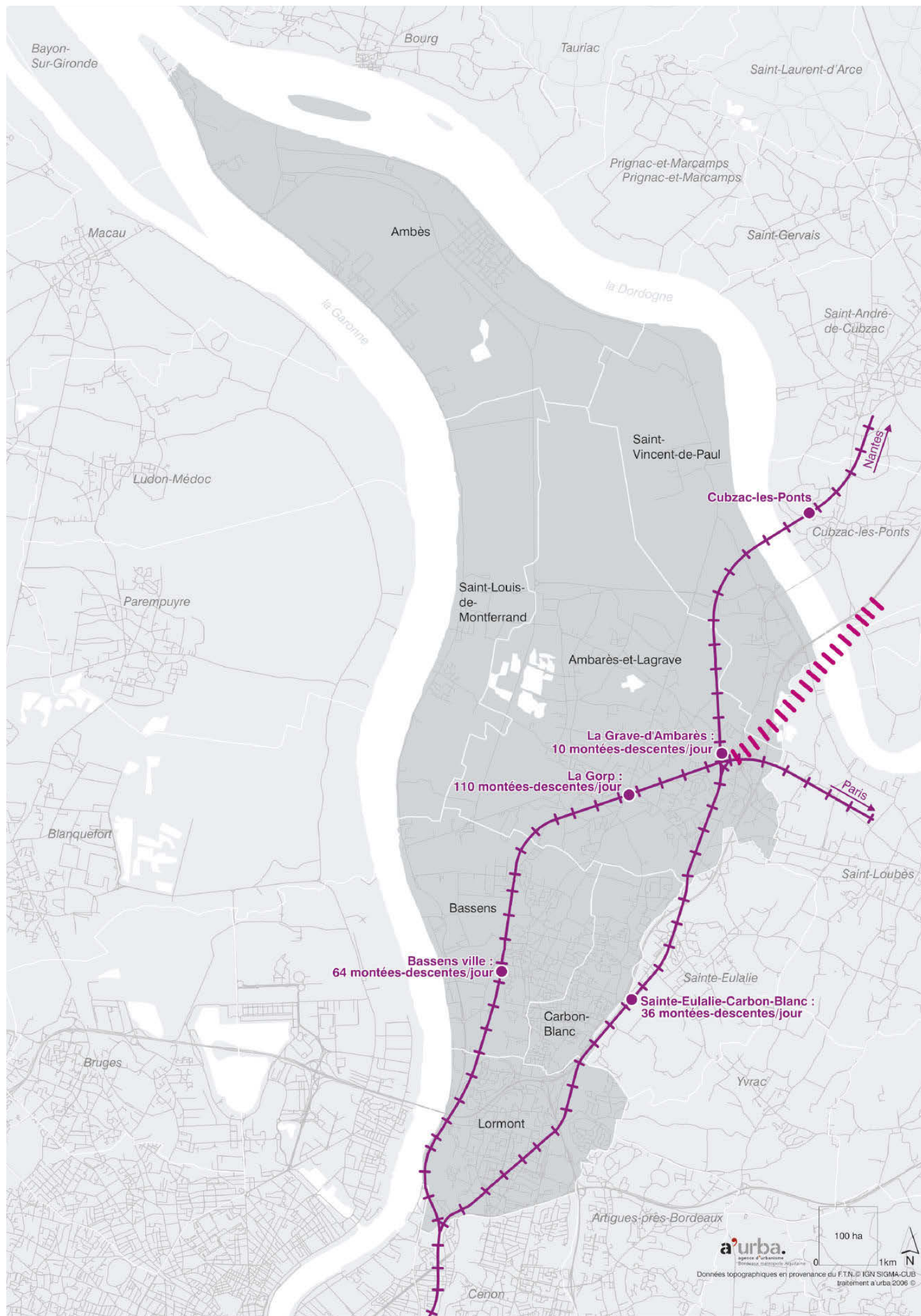
Compte tenu du cumul des trois lignes sur les communes de Lormont, Carbon-Blanc, Sainte-Eulalie et Ambarès, les fréquences sont importantes : 32 passages par jour en semaine.

Le délai de route entre Ambarès et Bordeaux-Quinconces est de 40 minutes environ, tandis que les correspondances avec le tramway sont assurées à Lormont-La Buttinière et esplanade des Quinconces.

Ce mode de transport accueille également une part importante de scolaires.



© a'urba



Réseau

ferroviaire des voyageurs

Légende



futur tracé de la LGV



lignes ferroviaires



gares de voyageurs uniquement



- Deux lignes voyageurs TER traversent et desservent la partie sud de la presqu'île :
 - la ligne Saintes / Saint-André-de-Cubzac / Bordeaux avec les gares de la Grave d'Ambarès et Sainte-Eulalie Carbon-Blanc. Ce barreau fait partie de la ligne Nantes / Bordeaux.
 - la ligne Angoulême / Coutras / Bordeaux avec les gares de Bassens, La Gorp et Saint-Loubès (cette dernière est localisée à l'extérieur de la presqu'île, mais elle est signalée pour information). Au delà d'Angoulême, cette ligne rallie la capitale.

Le matin, deux trains permettent d'aller à Bordeaux Saint-Jean en 15 à 20 minutes depuis la Grave d'Ambarès ou en 10 à 12 minutes depuis Sainte-Eulalie. Cette ligne dessert aussi la gare de Bordeaux Mérignac. Les départs sont respectivement à 7 h 10 ou 8 h 03.

De même le soir, les trains de 17 h 20 et 18 h 21 au départ de Saint-Jean s'arrêtent aux gares de Sainte-Eulalie et la Grave d'Ambarès respectivement 11 et 15 minutes plus tard.

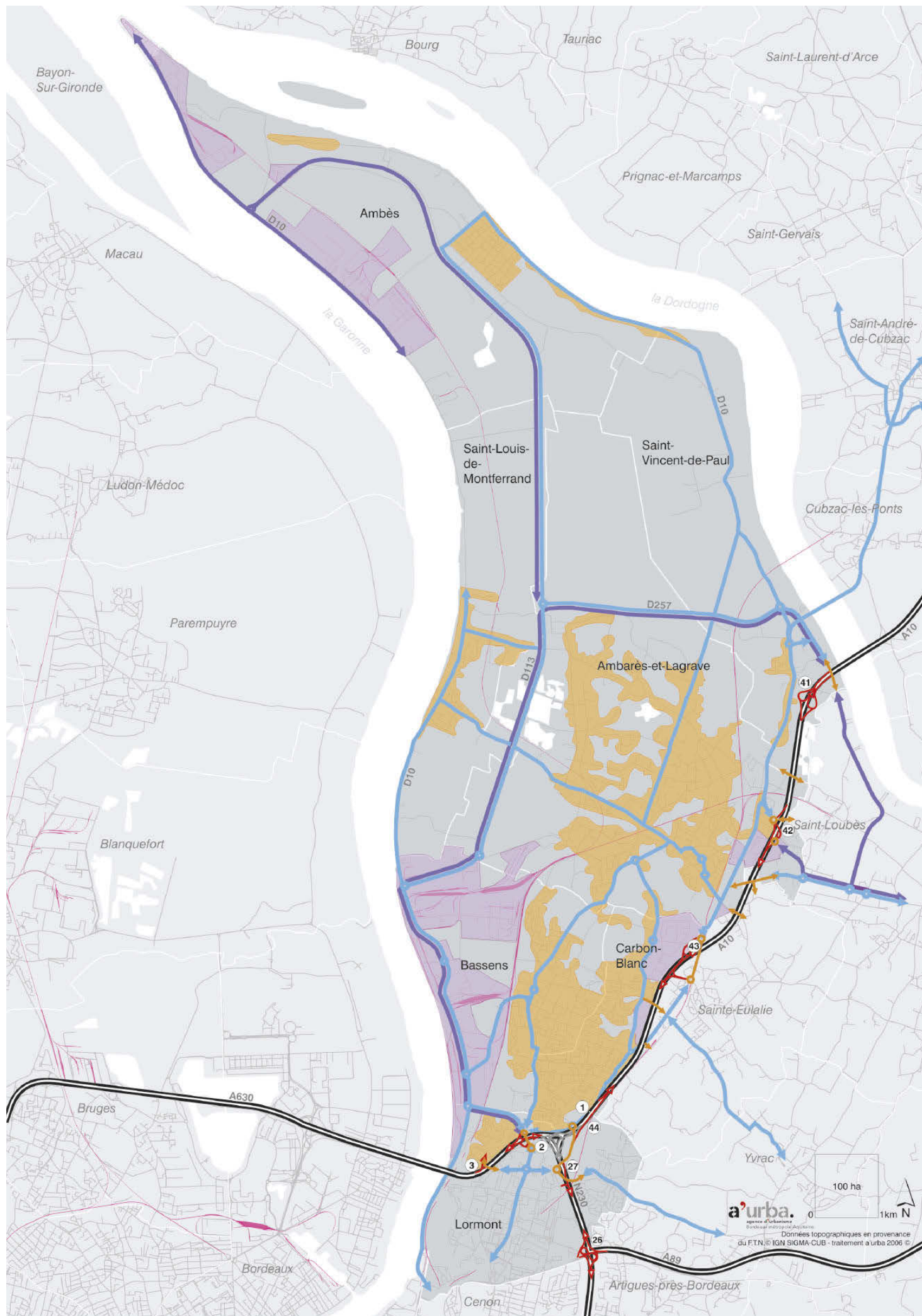
Sur l'autre ligne, celle d'Angoulême, cinq convois s'arrêtent aux gares de la presqu'île : Saint-Loubès, La Gorp et Bassens entre 6 h 35 et 7 h 42 tous les jours de la semaine et rallient Bordeaux Saint-Jean en 20 minutes. Un passage est effectué le soir à 18 h 04. Dans l'autre sens, un train est programmé le matin à 6 h 48, un autre à 12 h 13 et quatre trains le soir de 16 h 13 à 19 h 02. Ces allers-retours quotidiens pourraient assurer des trajets domicile travail ou scolaires de personnes résidant sur la presqu'île et travaillant à Bordeaux. La desserte de la gare par le tramway assure ensuite le relais pour rejoindre le centre ville de Bordeaux.

La fréquentation reste faible : les montées/descentes sont estimées à :

- 10 à la Grave d'Ambarès ;
- 36 à Sainte Eulalie-Carbon Blanc ;
- 110 à La Gorp ;
- 120 à Saint Loubès.

(Source : SNCF)

Aujourd'hui on peut estimer que ces infrastructures sont fortement sous utilisées dans la fonction déplacement domicile travail. La création du pôle inter modal à Cenon Pont Rouge devrait impulser une meilleure fréquentation surtout si elle se conjugue avec une réorganisation des gares SNCF existantes.



Déplacements

accessibilités et itinéraires actuels

Légende

-  zone urbaine multifonctionnelle
-  zone d'activités
-  grande voie d'agglomération
-  itinéraires poids lourds
-  itinéraires automobiles migrants
-  diffuseurs autoroutiers
-  accès routiers vers la presqu'île

Les franchissements situés au niveau des diffuseurs n°2 (A630) et 41 (A10) sont les seuls marqués par un véritable trafic poids lourds. Les itinéraires poids lourds de la presqu'île sont d'ailleurs plutôt bien identifiés, empruntant les linéaires des D10, D113 et D257 (cf. carte ci-contre).

Ces axes, le plus souvent à 2x1 voie, présentent des plateformes largement dimensionnées et répondent ainsi correctement à ce type de trafic tout en offrant une vraie réponse en matière de déplacements aux habitants et aux migrants de la presqu'île. Elles sont par ailleurs bien isolées des zones d'habitations tout en déservant et reliant les zones d'activités du Bec d'Ambès et de Bassens. Tous les autres accès situés sur le linéaire de l'A10 concernent essentiellement les usagers de l'automobile, notamment les migrants.

Concernant les itinéraires automobiles sur le territoire de la presqu'île, on constate l'existence d'axes nord-sud relativement lisibles (quais de Garonne, D10 et N10), tandis que les axes ouest-est, au nombre de deux (D257 et liaison Saint-Louis-de-Montferrand – Ambarès). Il manque une véritable liaison transversale entre les communes de Bassens et Carbon-Blanc.

La presqu'île souffre principalement de la concentration des flux à certaines de ses entrées aux heures de pointe du matin mais aussi du soir, car ce territoire très étendu et peu peuplé est très fractionné en des secteurs délimités par diverses infrastructures routières et ferroviaires. Les flux poids lourds et voitures légères y sont assez bien répartis et séparés de façon que les poids lourds ne nuisent pas aux secteurs d'habitations. Les habitants de la presqu'île n'ont pas à se plaindre de la circulation sur leur territoire sauf lorsqu'ils doivent emprunter l'A10 et la rocade A630 à destination de la rive gauche, car le manque de franchissements sur la Garonne impose souvent l'itinéraire du pont d'Aquitaine à de nombreux automobilistes qu'il s'agisse d'habitants de la presqu'île, de migrants ou de véhicules en transit.

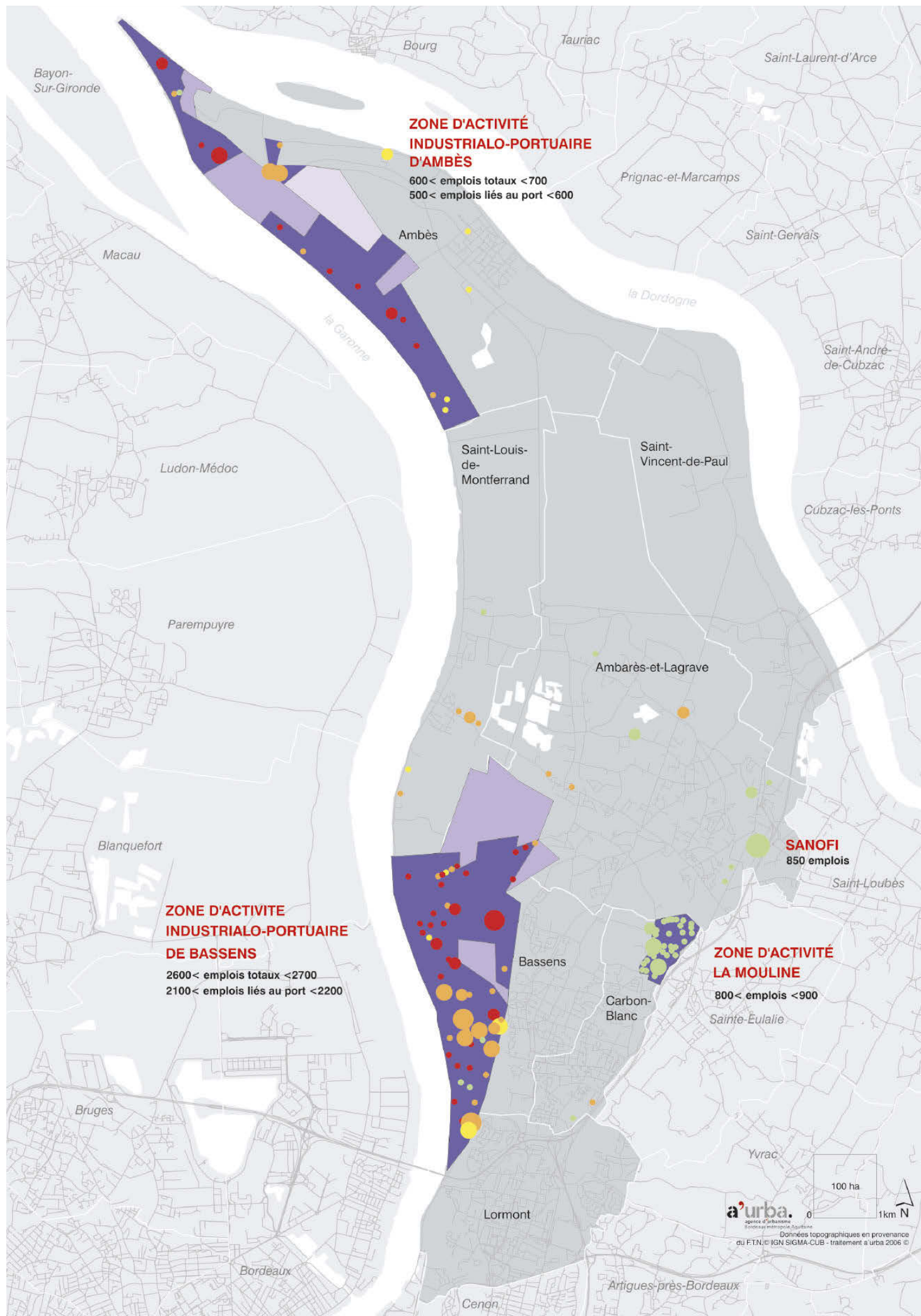
On constate aussi l'absence de véritable solution alternative d'échange entre les Hauts-de-Garonne, l'Entre-deux-mers et la presqu'île dans ce secteur.



© a'urba



4 | Activités



Activités

entreprises liées au port

Légende

Niveau de dépendance au port des entreprises

- dépend directement du port
- activités induites par le port
- dépend occasionnellement du port
- ne dépend pas du port
- zones d'activités existantes
- zones d'activités 1AU
- zones d'activités 2AU

Nombre d'emplois

- 500 - 1 000
- 200 - 500
- 100 - 200
- 50 - 100
- 1 - 50



Hélène Dumora © a'urba

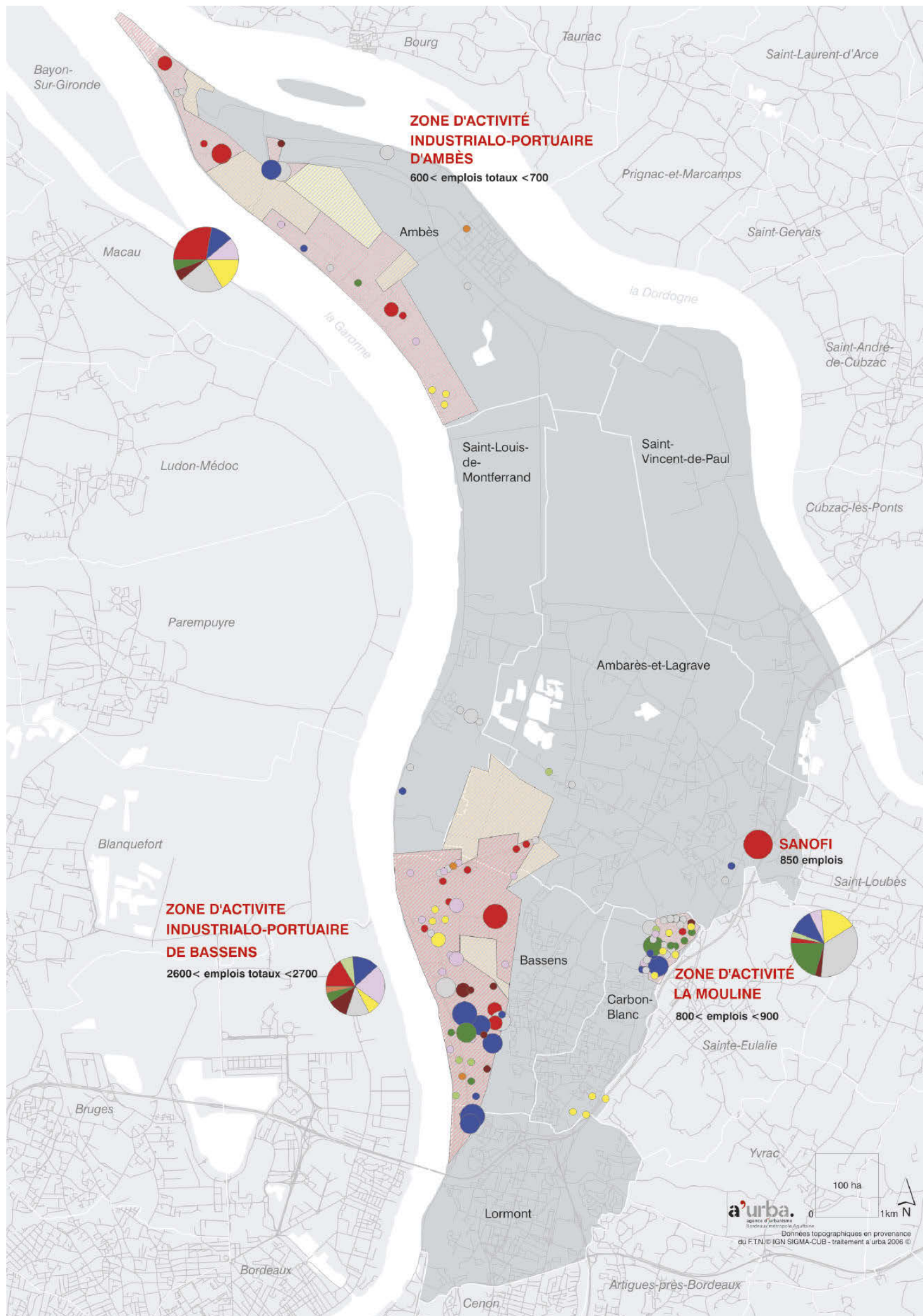
Centrée autour des communes d'Ambès et de Bassens, la zone industrialo-portuaire, avec près de 3300 emplois⁽¹⁾, constitue la principale zone d'activité économique de la Presqu'île d'Ambès. Ces emplois se répartissent de la façon suivante : entre 600 et 700 sur Ambès et entre 2600 et 2700 sur Bassens.

Ambès et Bassens constituent deux des six sites d'implantation des installations du port de Bordeaux qui reçoit principalement des produits pétroliers et chimiques, des engrais manufacturés, de l'alimentation animale et exporte des céréales et oléagineux (premier port exportateur de maïs en Europe) et des produits forestiers.

L'activité de la zone de Bassens est centrée sur les céréales, les multi-vracs, les bois et conteneurs avec des entreprises telles que les Silos d'Aquitaine In Vivo (stockage de céréales), Sea Invest (activité de manutention), Mellanskog France (commerce de gros de bois). Cette zone, située principalement sur la commune de Bassens, mais aussi sur les communes d'Ambarès-et-Lagrave, et de Saint-Louis-de-Montferrand, couvre environ 900 ha propriété pour pratiquement une moitié du Port Autonome de Bordeaux et pour plus de 40 % de propriétaires privés, le reste appartenant à la SNCF et à des collectivités publiques (Etat, département, CUB, communes). La partie Bassens amont, située entre l'A10 au sud, le faisceau SNCF au nord (faisceau Appontements) et à l'est, est déjà aménagée et possède de nombreuses activités liées au port. La partie Bassens aval, limitée au sud par le faisceau Appontements, accueille dans sa partie déjà aménagée des activités agroalimentaires et industrielles et dispose encore d'importantes disponibilités foncières, y compris sur les communes voisines d'Ambarès et de Saint-Louis-de-Montferrand.

Ces dernières années cette zone a connu ou va connaître deux implantations ou extensions majeures liées à l'activité portuaire.

- Les ciments Lafarge occupent depuis 2004 85.000 m² pour l'importation de « laitier », sous produit de l'industrie sidérurgique qui peut être recyclé comme matière de substitution dans la fabrication du ciment.
- La société Sea Invest a réalisé un hangar de 8000 m² pour la réception de l'urée et va implanter en 2009 cuves de 3000 m³ destinées aux réceptions de liquides alimentaires.



Activités

qualification du tissu économique et emplois en 2004

Légende

-  zones d'activités existantes
-  zones d'activités 1AU
-  zones d'activités 2AU

Classification des entreprises

-  hydrocarbure et Chimie
-  filière bois
-  transport terrestre
-  manutention
-  agro-industrie
-  BTP et Métallurgie
-  nettoyage et traitement des déchets
-  entreprises de service
-  ingénierie

Nombre d'emplois

-  500 - 1 000
-  200 - 500
-  100 - 200
-  50 - 100
-  1 - 50



L'activité de la zone d'Ambès est centrée sur les hydrocarbures et la chimie, avec des entreprises telles que Cobogal (stockage et distribution du gaz de pétrole liquéfié pour Totalgaz, Primagaz et Antargaz), les Entrepôts pétroliers de la Gironde et les Docks des Pétroles d'Ambès (stockage d'hydrocarbures), la Compagnie Française du Carbon Black (production de noir de carbone pour la fabrication de pneumatiques), le Terminal Pétrolier de Bordeaux (stockage et commerce d'hydrocarbures), Yara Ambès (fabrication d'engrais), et Eka Chimie (fabrication de colle à base de résine pour papeterie). Le site comporte également une centrale thermique EDF dont l'exploitation est aujourd'hui arrêtée. Cette zone dispose également de terrains disponibles pour l'implantation de nouvelles entreprises.

Deux zones d'activités économiques d'importance moindre en termes d'emplois : la zone industrielle La Mouline à Carbon-Blanc et la zone Sanofi d'Ambarès-et-Lagrave.

La ZA « La Mouline », située à Carbon-Blanc, compte plus de 800 emplois liés principalement aux secteurs des transports, des Travaux Publics, des entreprises de service, de l'agro-industrie, ainsi que de la chimie (Messer) et accueille sur 44 ha une quarantaine d'entreprises dont les principales sont :

- Cheval Quancard, entreprise traditionnelle de négoce de vins fins et de vins de table, qui emploie 40 salariés permanents et une cinquantaine de représentants ;
- Lahaye transports et Transport Distribution Produits Frais (transport industriel et frigorifique) ;
- Messer air Liquide, usine de production, stockage et vente de gaz industriels spéciaux ;
- La Poste centre de distribution du courrier ;
- VM Matériaux de construction, entreprise de négoce de matériaux de construction.

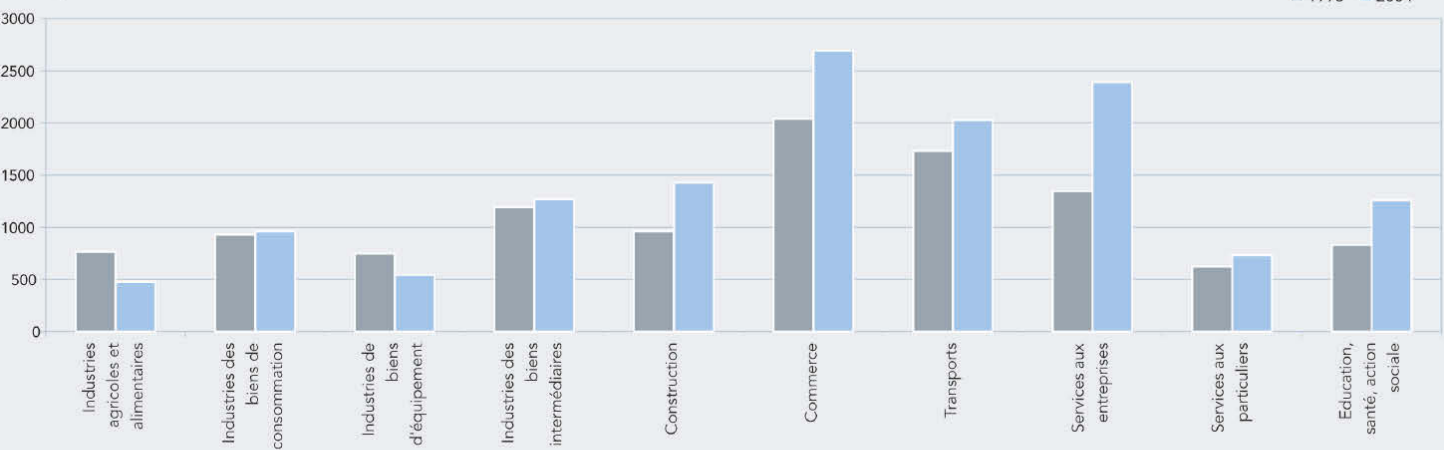
La Zone Sanofi d'Ambarès-et-Lagrave comporte principalement une usine de fabrication pharmaceutique appartenant au premier groupe de l'industrie pharmaceutique européen et troisième mondial (Sanofi aventis).

L'usine Sanofi du site d'Ambarès, qui s'est dotée en 2003 d'une nouvelle unité de production, constitue le plus gros employeur de cette zone d'activités avec 850 employés.

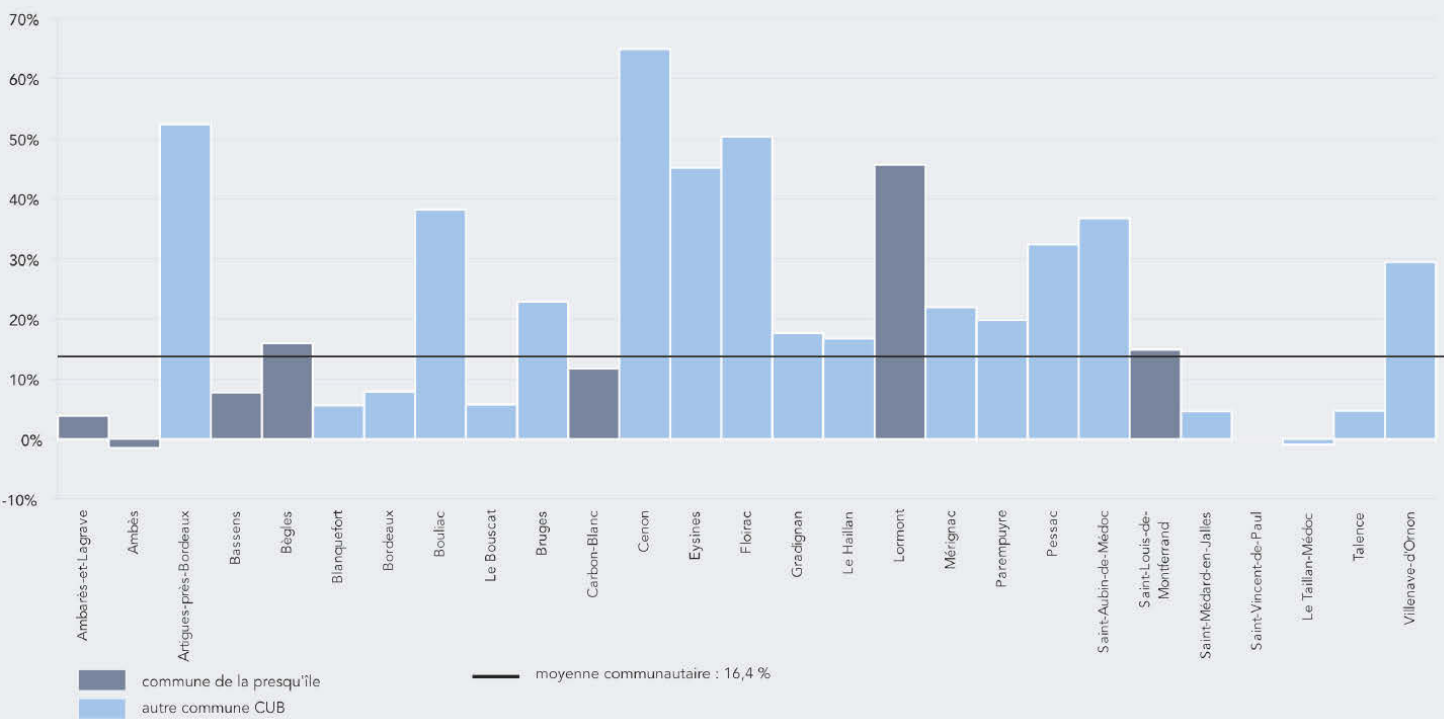
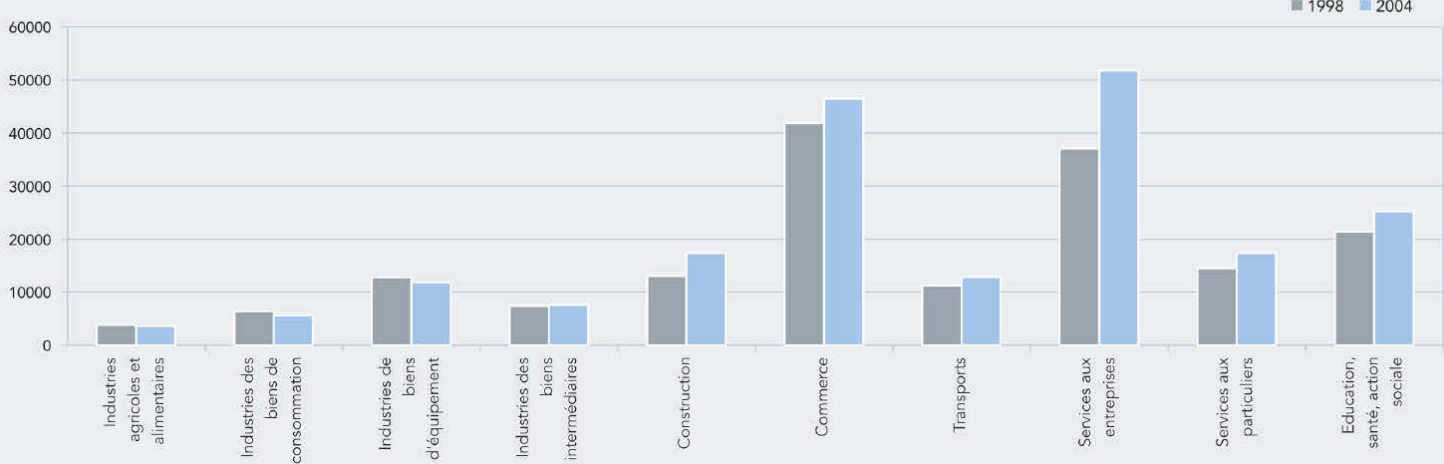
Le secteur de l'usine Sanofi comporte également moins d'une dizaine d'entreprises qui appartiennent aux secteurs de l'agroalimentaire (négoce de vins), des transports (Leroy Logistique) ou des entreprises de service.

(1) Estimations effectuées à partir des données 2004 des logiciels d'analyse économique et financière « Diane » et « Astrée » ; ces estimations ne prennent pas en compte les emplois liés à l'économie résidentielle.

Presqu'île

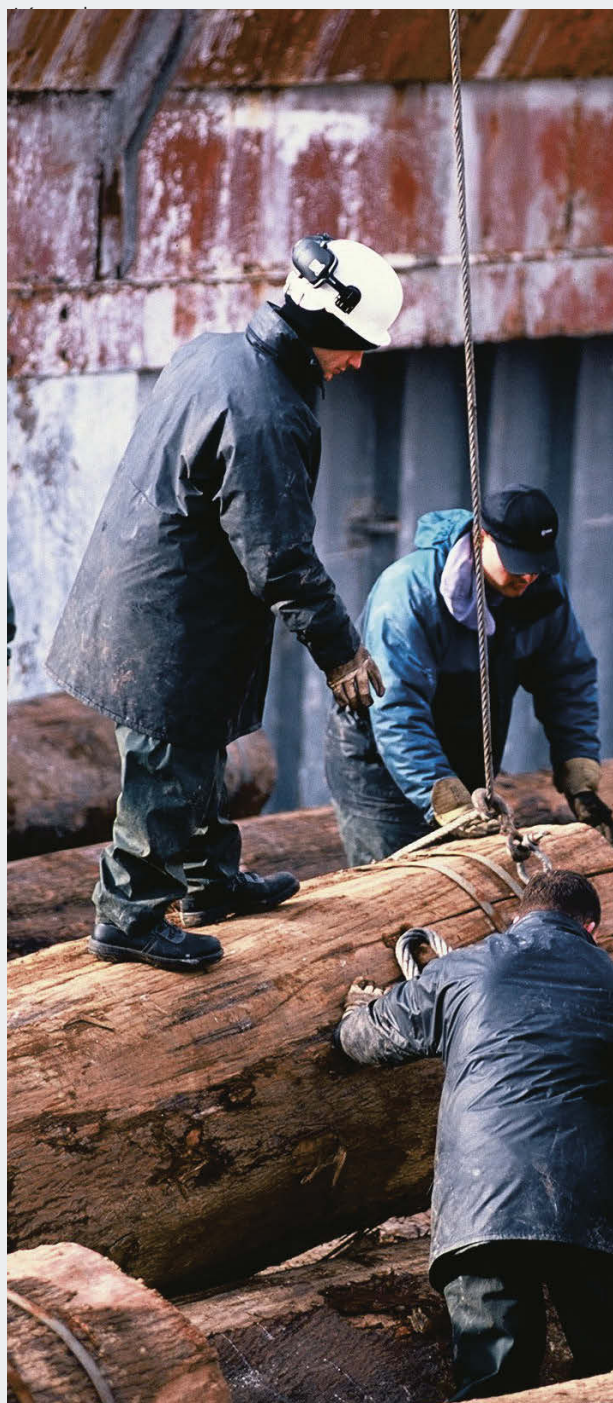


CUB



Activités

évolution de l'emploi privé



- Les données récentes de l'emploi ne concernent que l'emploi ASSEDIC c'est à dire pratiquement l'ensemble de l'emploi salarié privé.

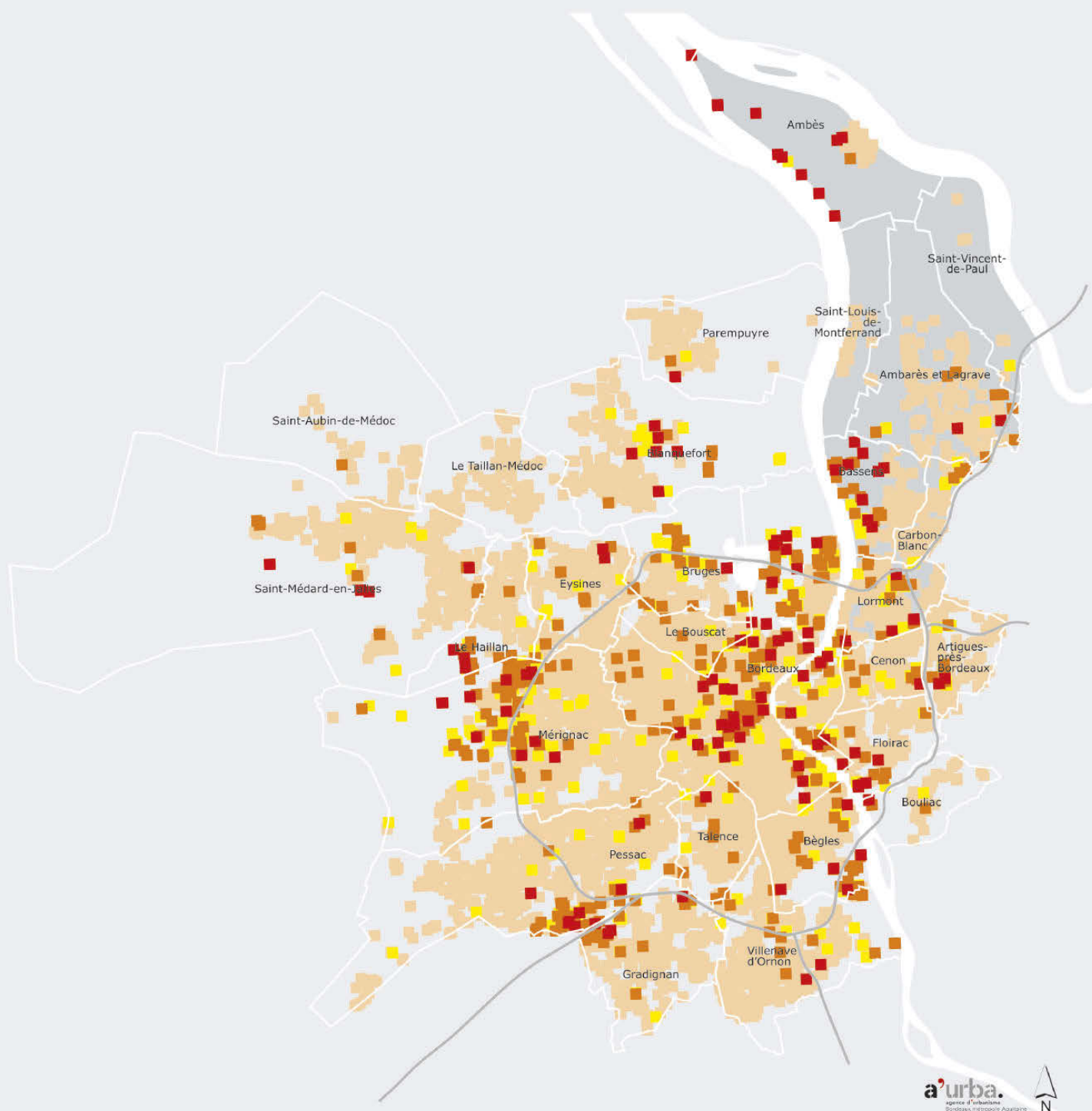
Entre 1998 et 2004 l'emploi salarié privé progressé de 16,4 % dans la Communauté urbaine. Ce sont surtout les services aux entreprises, le commerce et la construction qui ont alimenté cette évolution positive alors que l'emploi industriel continuait son érosion avec une baisse de 5,6 % de ses effectifs.

Sur la presqu'île ce sont également les mêmes secteurs qui ont progressé avec une part relative plus importante pour les services aux entreprises et le commerce. La forte représentation des emplois liés aux transports et à la logistique sur le territoire qui nous intéresse rend aussi compte d'une progression sensible des salariés.

La baisse des emplois industriels est importante pour les industries agricoles et alimentaires et pour les biens d'équipements, par contre les industries des biens de consommation et celles des biens intermédiaires ont continué à progresser en terme d'emplois.

Par commune, seule celle de Lormont a connu une progression supérieure à la moyenne communautaire, il faut y voir l'effet de la zone franche urbaine, la seule autre commune qui la précède étant Cenon. Saint-Louis-de-Montferrand a connu une progression identique à la Communauté urbaine de Bordeaux. Les autres communes ont connu, à l'exception d'Ambès, une évolution positive inférieure à la moyenne communautaire.

L'évolution de l'emploi industriel a été fortement négative sur Carbon-Blanc concerné par la fermeture de l'usine Chambourcy, Ambès est également orienté à la baisse tout comme dans une moindre mesure Ambarès. Saint-Louis-de-Montferrand et surtout Lormont (effet Zone Franche Urbaine) progressent sur ce secteur d'emplois.



Activités

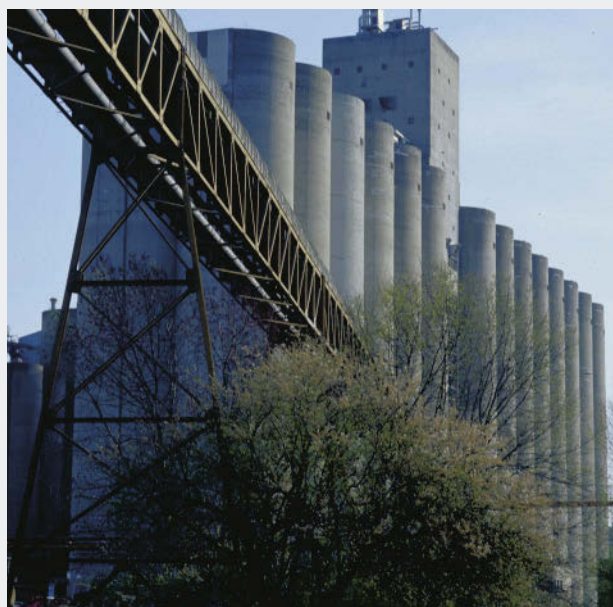
taxe professionnelle unique sur la CUB

Légende

Taxe professionnelle unique

- base brute < 150 000 euros
- base brute comprise entre 150 000 et 249 999 euros
- base brute comprise entre 250 000 et 999 999 euros
- base brute > 1 000 000 euros

données issues de la CUB 2003 ©



La taxe professionnelle est la ressource fiscale majeure de la Communauté urbaine de Bordeaux, environ 300 M€. La part contributive de la presqu'île d'Ambès est importante du fait de la présence d'un pôle industriel conséquent autour notamment de l'industrie chimique.

En effet le calcul actuel de la taxe professionnelle s'appuie essentiellement sur les outils de production mettant ainsi l'industrie en tête des pourvoyeurs de ressources. Sur l'ensemble de la communauté urbaine elle représente 6,7 % des redevables pour 35 % des bases.

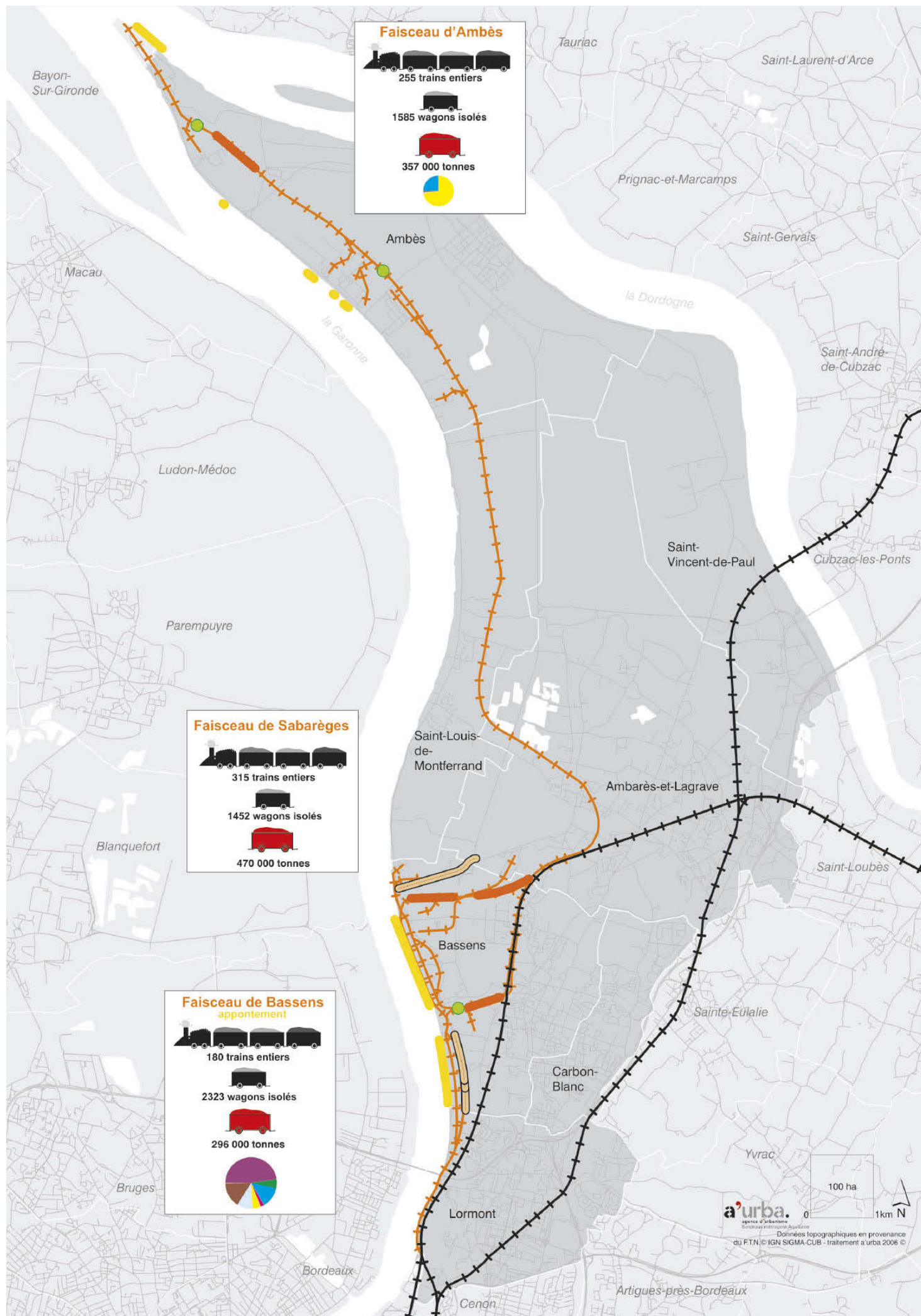
Parmi les 829 plus gros contributeurs de la Communauté urbaine de Bordeaux (entreprises qui dépassent 150 000€ de bases) 91, soit 11 %, sont situées sur le territoire de la presqu'île, majoritairement sur les communes de Bassens, Ambès et Ambarès.

Sur le secteur particulier de l'industrie la part de la presqu'île passe à 13,5 % des implantations.

Les gros contributeurs peuvent être répartis en trois tranches.

- La tranche inférieure comprise entre 150 000€ et 250 000€ compte 317 entreprises, la part de la presqu'île est de seulement 8,2 %, supérieure malgré tout à son poids démographique.
- La tranche médiane comprise entre 250 000 € et 1 000 000€ regroupe 391 entreprises dont 10,7 % sont localisées sur le territoire qui nous intéresse.
- Sur les 121 entreprises classées dans les contributeurs les plus importants, au delà du million d'euro, 23 sont situées sur la presqu'île, soit 19 % de cette classe d'établissements. Les plus gros de ces contributeurs sont uniquement des établissements industriels, parmi les autres on relève des entreprises de transport et de logistique.

Cette répartition territoriale montre si besoin était l'importance des enjeux particuliers de la presqu'île en matière d'implantation et de confortation du tissu industriel pour les ressources fiscales de la Communauté urbaine de Bordeaux.



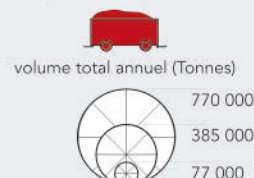
Trafic

ferroviaire des marchandises

Légende

 nombre de trains entiers par an (TE)

 wagons isolés par an (WI)



Trafic ferroviaire par type de produit (tonnes)

 produits agricoles
 produits alimentaires
 produits pétroliers
 matériaux de constructions
 engrais
 produits chimiques
 produits manufacturés
 divers

 appointement

 faisceau

 lignes ferroviaires fret et fret voyageurs

 installation terminale embranchée



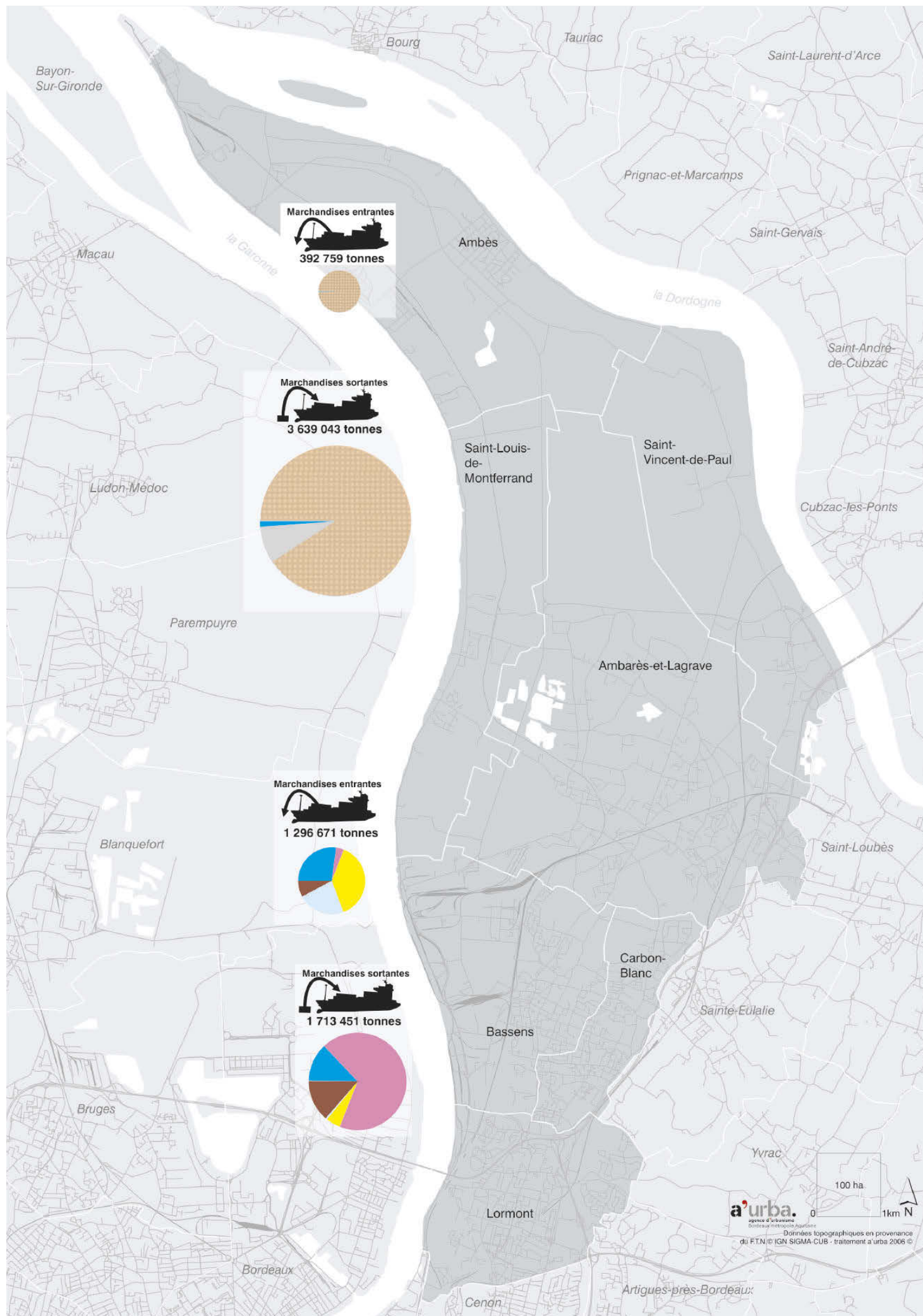
Les données RFF 2000 indiquent un trafic ferroviaire total (à charge et à vide) sur la Presqu'île d'Ambès de 6 trains entiers (TE) et 50 wagons isolés (WI) par jour (1470 TE et 12 490 WI par an). Les trafics en charge se répartissent de la façon suivante⁽¹⁾ :

	Trafic	2000
	Volume annuel (x1000t)	Circulations par an
Ambès	357	255 TE 1585 WI
Bassens	766	495 TE 3775 WI
Total		750 TE
Ambès + Bassens	1 123	5360 WI

- Les trafics sur Ambès et Bassens sont principalement constitués des produits suivants :
 - les céréales représentent près du tiers des tonnages traités, le marché du bois représentant quant à lui 20 000 tonnes annuelles en 2000, soit 6 % des produits agricoles,
 - les produits manufacturés dont 77 % sont des papiers et cartons acheminés depuis/vers Bassens et Ambès ; la majeure partie de ces produits est acheminée par trains entiers depuis le sud de la Gironde. Les produits manufacturés comprennent également les conteneurs (15 %), activité traitée en wagons isolés et correspond à 18 000 tonnes et 870 wagons pour les sites de Bassens et Ambès en 2000.
- Les véhicules automobiles, présents sur le site de la Presqu'île d'Ambès avec notamment la plate forme STVA de Bassens, dont une partie des véhicules est acheminée par voie ferroviaire. Les véhicules traités à Bassens ont pour destination Bordeaux et son agglomération mais également les points de consommation situés dans un rayon de 150 km autour de Bordeaux : la moitié nord de l'Aquitaine ainsi que la moitié sud du Poitou-Charentes.
 - les produits pétroliers constituent l'une des principales activités du port sur la presqu'île d'Ambès. Le mode ferroviaire est utilisé dans un processus de déstockage.
 - les engrais et produits chimiques représentent 24 % et 11 % du fret ferroviaire de Bassens.

les produits alimentaires traités à Bassens sont de deux types : sorties de produits d'épicerie pour 80 % (huiles) et entrées de boissons pour 20 % (eau). Ils représentaient 4 % des volumes transportés en 2000. Par ailleurs il semblerait que Lafarge ait choisi tout dernièrement de confier le transport de « laitier » à Veolia Cargo plutôt qu'à l'opérateur public. Ce transport allant de son site portuaire de Bassens à sa cimenterie de Martres-Tolosane, entre Tarbes et Toulouse.

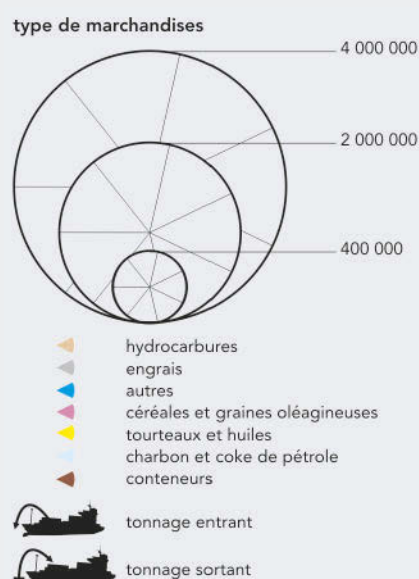
(1) Données issues du Schéma directeur des installations ferroviaires du port de Bassens, février 2003.



Trafic

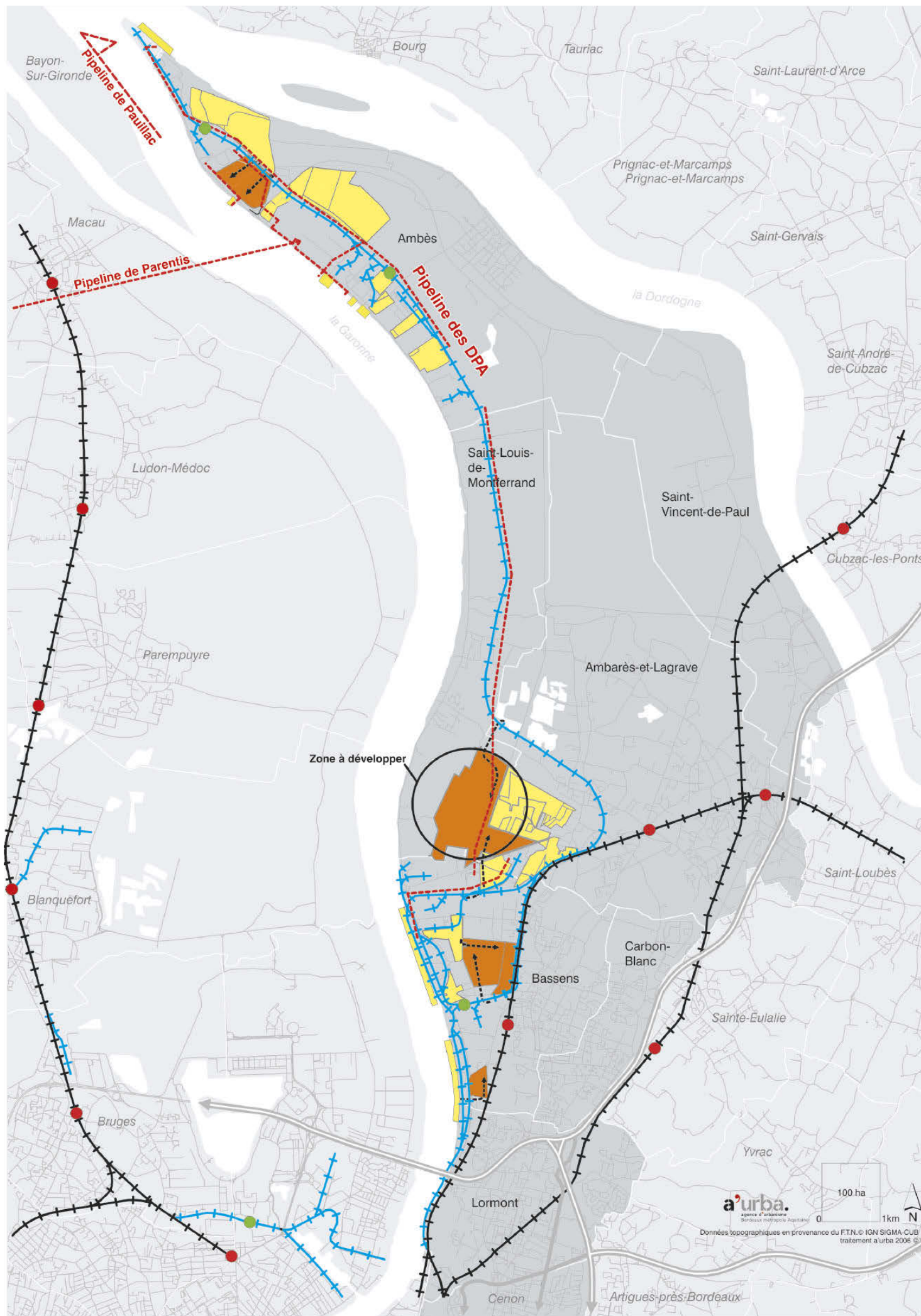
maritime

Légende



DR © Port autonome

- Depuis 1974, année record due à l'importance des importations de pétrole brut, la crise pétrolière et les surcapacités du raffinage international ont conduit au démantèlement de l'industrie du raffinage en Gironde. Depuis le trafic annuel du port de Bordeaux s'est stabilisé entre huit et neuf millions de tonnes. Ainsi en 2005 le port de Bordeaux a traité un trafic total de 8,7Mt, le plaçant au sixième rang des ports autonomes et au septième rang de l'ensemble des ports de commerce de métropole. Plus de la moitié de son activité (54,7 %) est réalisée avec les produits pétroliers, l'autre moitié avec les marchandises solides et diverses (céréales et oléagineux, produits forestiers (importés), alimentation animale, engrais manufacturés etc.). Le Port de Bordeaux a également développé une offre « conteneurs » et permet des liaisons régulières avec 300 ports dans le monde.
- Les sites de **Bassens** et **Ambès** constituent 87,6 % du volume total des trafics du port de Bordeaux. Les quatre autres sites se répartissent 12 % du volume général, Pauillac intervenant pour sensiblement 0,5Mt, Blaye, 0,3Mt et Le Verdon, 0,25Mt.
- Le site de Bassens présente un trafic sortant légèrement supérieur à son trafic entrant. Il exporte très majoritairement des céréales, des oléagineux et des produits forestiers, et importe principalement des tourteaux et huiles ainsi que du charbon et coke de pétrole.
- Le site d'**Ambès** présente des trafics entrants et sortants tous deux principalement constitués d'hydrocarbures, mais avec un trafic entrant très largement supérieur au trafic sortant. Cette différence s'explique par la présence sur le site d'Ambès de plusieurs entreprises de stockage de pétrole (Entrepôts Pétroliers de la Gironde, Terminal Pétrolier de Bordeaux) qui reçoivent des produits pétroliers (gasoil moteur, Sans plomb 95 et Sans plomb 98) par bateaux, tout le flux sortant de ces produits étant acheminé par la route vers le grand sud ouest (stations service et grandes surfaces).
- Alors qu'en 2003 Ambès et Bassens avaient sensiblement le même volume de trafics (environ 3,5Mt), Ambès affiche un trafic supérieur à celui de Bassens en 2005 (environ 4 Mt pour Ambès et 3 Mt pour Bassens). L'augmentation du trafic sur Ambès entre 2003 et 2005 est liée à une hausse du poste hydrocarbures (principalement en entrée), alors que la baisse du trafic sur le site de Bassens est liée à la diminution des postes céréales et oléagineux et engrais, le poste conteneurs affichant lui une légère augmentation.



Réseau

ferroviaire, sites portuaires, pipeline

Légende

-  sites retenus pour l'accueil de plates formes de fret ferroviaire conventionnel
-  appontements
-  pipeline
-  lignes ferroviaires
lignes ferroviaires fret et fret et voyageurs
-  installation terminale embranchée
-  gare de fret et de voyageurs
-  gare de fret



Les objectifs de l'Etat en matière de transport de marchandises visent à doubler le trafic ferroviaire à l'horizon 2010 et à favoriser le report modal du transport par route des marchandises sur des modes alternatifs (modes ferroviaires, maritime et fluvial). Ces objectifs ont été repris dans le contrat de plan État-Région Aquitaine 2000-2006 et se déclinent notamment par une action favorisant les projets ferroviaires, portuaires et d'intermodalité.

Dans le cadre des objectifs nationaux, un partenariat renforcé entre le port autonome de Bordeaux et la SNCF a été mis en place avec comme objectif de doubler le trafic ferroviaire de Bassens à l'horizon 2010.

Dans le cadre du Schéma directeur des installations ferroviaires du Port de Bassens, le marché des céréales et celui des matériaux de construction ont été identifiés comme porteurs pour le fret ferroviaire.

La problématique de la création d'une plate-forme de stockage/distribution sur l'agglomération s'inscrit dans ce contexte. Les études réalisées dans le cadre du Schéma directeur des plates-formes ferroviaires de fret conventionnel de l'agglomération bordelaise ont permis de définir des sites appropriés à l'implantation de plates-formes de matériaux, dont le site de la zone industrialo-portuaire Ambès-Bassens qui présente des disponibilités foncières importantes et permettrait de développer une plate-forme multi-matériaux multimodale de stockage, distribution à l'échelle de l'agglomération. En plus des offres maritimes, ferroviaires et routières, la Presqu'île d'Ambès est parcourue par quatre grands pipelines :

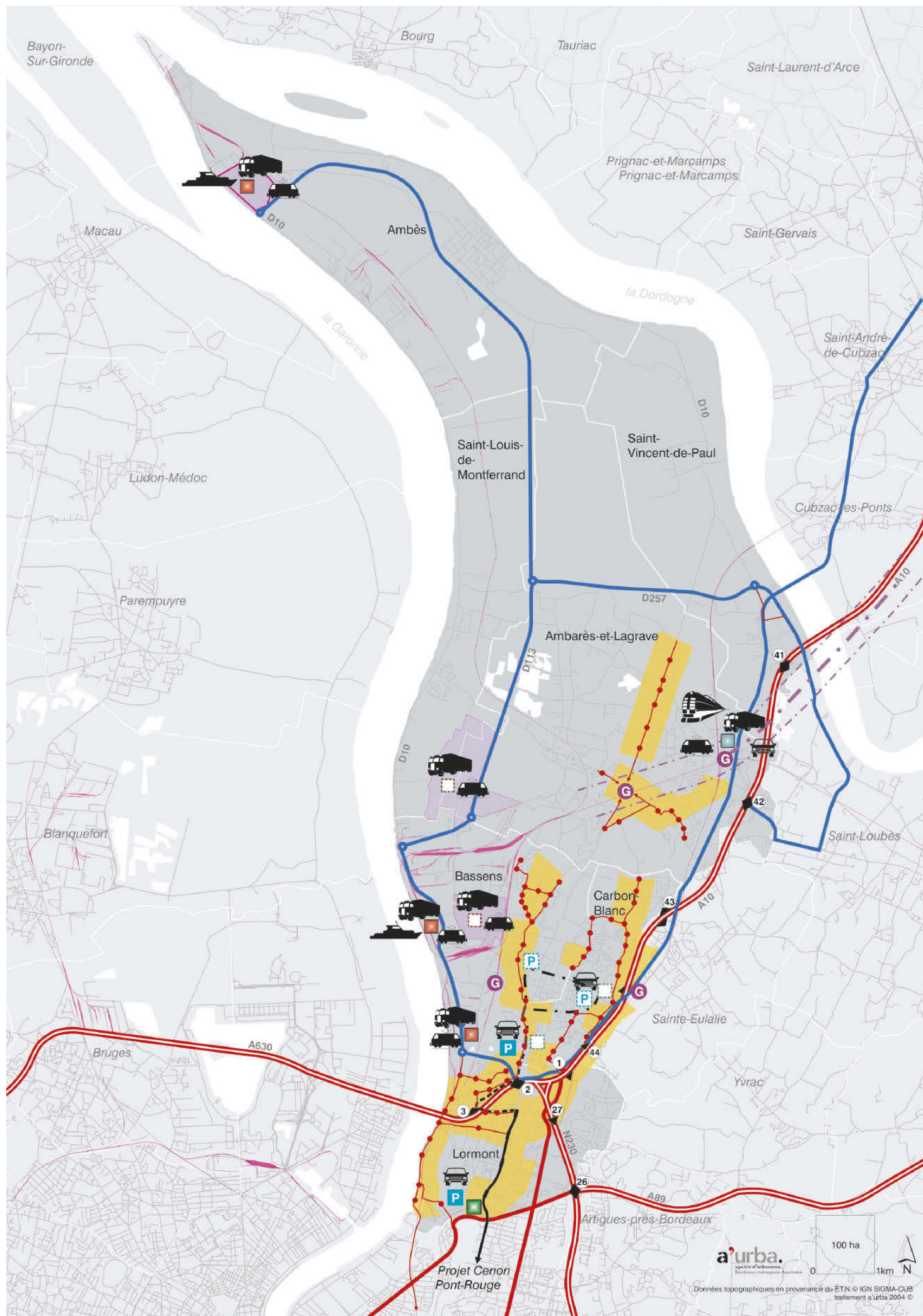
→ trois canalisations dont les flux entrent ou sortent de la presqu'île :

→ le pipeline de Parentis appartient à la société ESSO et a pour origine la zone d'extraction de pétrole de Parentis. Il parcourt les deux départements des Landes et de la Gironde sur 94 km et transporte des boues d'extractions et des huiles non-traitées qui sont stockées sur la Presqu'île d'Ambès avant d'être envoyées par bateau vers des raffineries de produits pétroliers ;

→ le pipeline Pauillac - Ambès appartient à la société SHELL et traverse l'estuaire de la Garonne sur 45 km. Il transporte les produits pétroliers traités qui sont déchargés par navire depuis les appontements de Pauillac vers les sociétés de stockage de la presqu'île tel les Docks des Pétroles d'Ambès (DPA) ;

→ le pipeline TIGF appartient à Total Infrastructure Gaz de France (filiale du groupe TOTAL et anciennement Gaz du Sud-Ouest). En plus d'alimenter en gaz les communes telle Ambès, il fournit des entreprises (Cofrblack, Eka Chimie, Yara).

→ une canalisation dont les flux restent sur la presqu'île : le pipeline Ambès - Bassens qui relie les deux sites des Docks des Pétroles d'Ambès (DPA). Il parcourt la presqu'île sur 13 km et transporte des produits pétroliers.



Réseau

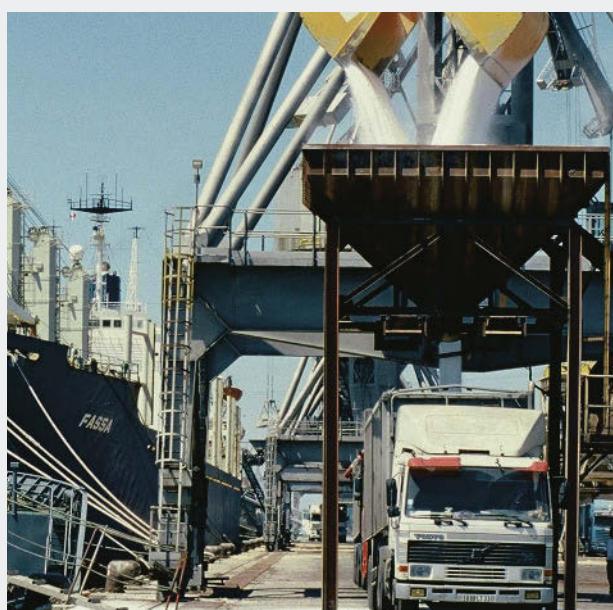
offre intermodale

Légende

-  grandes voies d'agglomération
-  itinéraires intercommunaux
-  itinéraires poids-lourds
-  lignes ferrées voyageurs
-  lignes ferrées marchandises
-  gares en service
-  sites retenus pour l'accueil et la pérennisation de plates formes de fret ferroviaire conventionnel
-  lignes de bus urbains et arrêts
-  lignes tramway 1^{re} phase
-  2^e phase
-  3^e phase
-  corridors bus urbains (plus de 60 passages par jours et par sens)
-  parc- relais 1^{re} phase
-  parcs relais 2^e phase

Sites existants ou potentiels de pôles intermodaux ou de correspondance

-  marchandises (mer-fer-route / fer-route)
-  marchandises / voyageurs (fer-fer / fer-route)
-  voyageurs (TC Tram-route)
-  futur tracé LGV



La presqu'île qui dispose sur son territoire de tous les modes de transport et de tous les types d'infrastructures, a donc la chance de présenter une intermodalité potentielle assez forte, à défaut d'en avoir développé une en l'état actuel. En voici le détail :

Intermodalité potentielle

- **Infrastructures routières :**
A10 et A630 (rocade), 7 diffuseurs autoroutiers sur ces axes. N10, D10, D113, D257 et D911.
La presqu'île est le territoire le mieux équipé de la CUB en diffuseurs autoroutiers avec un diffuseur pour 6 500 habitants soit un ratio bien meilleur que celui des autres territoires périphériques de la CUB : 1 pour 10 000 habitants pour les quadrants Nord, Sud et Rive Droite – Hauts-de-Garonne.
- **Infrastructures ferroviaires :**
→ 4 gares voyageurs en activité sur les sites de Bassens, Carbon-Blanc / Sainte-Eulalie, Ambarès-La Gorp et La Grave d'Ambarès, avec desserte TER dans ces gares et passages de TGV.
→ ligne Bordeaux – Saint-Jean / Libourne / Paris (5 à 7 passages de TER par jour et par sens aux gares de Bassens et d'Ambarès-La Gorp).
→ ligne Bordeaux – Saint-Jean / Saintes / Nantes (2 passages de TER par jour et par sens aux gares de Carbon-Blanc / Sainte-Eulalie et de La Grave d'Ambarès).
- **Réseau de transports en commun Connex :**
→ 11 lignes de bus avec un nombre de passage allant de 6 à plus de 100 passages/jour/sens.
→ 1 ligne de tramway 1^{re} phase (ligne A) devant desservir à terme la cité Carriet de Lormont et l'entrée de ville de Bassens en 2^e phase d'extension du réseau.
- **Réseau de transports en commun interurbain**
→ 3 lignes empruntant les N10 et D911 sur les itinéraires suivants : Bordeaux / Blaye, Bordeaux / Pleine Selve et Bordeaux / Laruscade.
- **Parc relais tramway**
Deux parcs relais sur les sites de Lormont-Buttinière (600 places) et Lormont-Lauriers (197 places) en 1^{ère} phase et un autre à réaliser en terminus 2^e phase.

Intermodalité actuelle.

La présence de deux axes ferroviaires stratégiques, Bordeaux-Nantes et surtout Bordeaux-Paris, a permis le développement d'une activité industrielle forte liée au fret ferroviaire.

On trouve aussi quatre gares « voyageurs » avec un trafic TER sur ces deux axes dans le périmètre de la presqu'île.

La CUB a développé un réseau de transport urbain (Connex) desservant l'ensemble des communes de la presqu'île, tout comme le Conseil Général de Gironde a mis en place une offre de transport interurbain (Citram, Trans'Gironde...). Pour une meilleure efficacité du dispositif il conviendrait d'augmenter le nombre de pôles de correspondance forts et de diminuer les ruptures de charges.

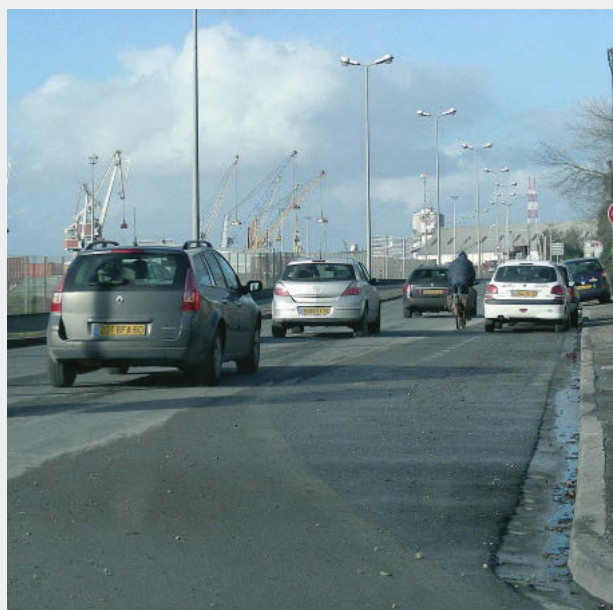


Trafic

moyen journalier des véhicules légers et poids lourds

Légende

-  grande voie d'agglomération
-  réseau principal de voirie
-  réseau secondaire de voirie
-  déplacements voitures
-  déplacements poids lourds



Hélène Dumora © a'urba

La carte ci-contre indique le trafic tous véhicules sur les principaux itinéraires de la presqu'île. Il s'agit de moyenne journalière annuelle sur l'année 2004. Les trafics sur autoroute et rocade ont été complétés avec des valeurs 2003.

L'autoroute A10 et la rocade de Bordeaux A 630 présentent des trafics élevés : 80.000 véh/jour qui reflètent une situation de saturation pendant plusieurs heures de la journée. Les cartes du CRICR font apparaître des congestions récurrentes :

→ à l'heure de pointe du matin sur la rocade extérieure et l'autoroute A10 depuis l'échangeur de Sainte Eulalie jusqu'au pont d'Aquitaine, et sur la rocade intérieure depuis l'échangeur N°5 qui dessert Bruges et sa zone d'activités jusqu'au pont d'Aquitaine, et sur la rocade rive droite N 230 depuis l'échangeur N°26, arrivée de la RN 89 jusqu'à l'échangeur de la Gardette ;

→ à l'heure de pointe du soir, sur la rocade intérieure, de l'échangeur N°5 jusqu'au pont d'Aquitaine et sur la rocade extérieure de l'échangeur N°26 jusqu'à celui de la Gardette.

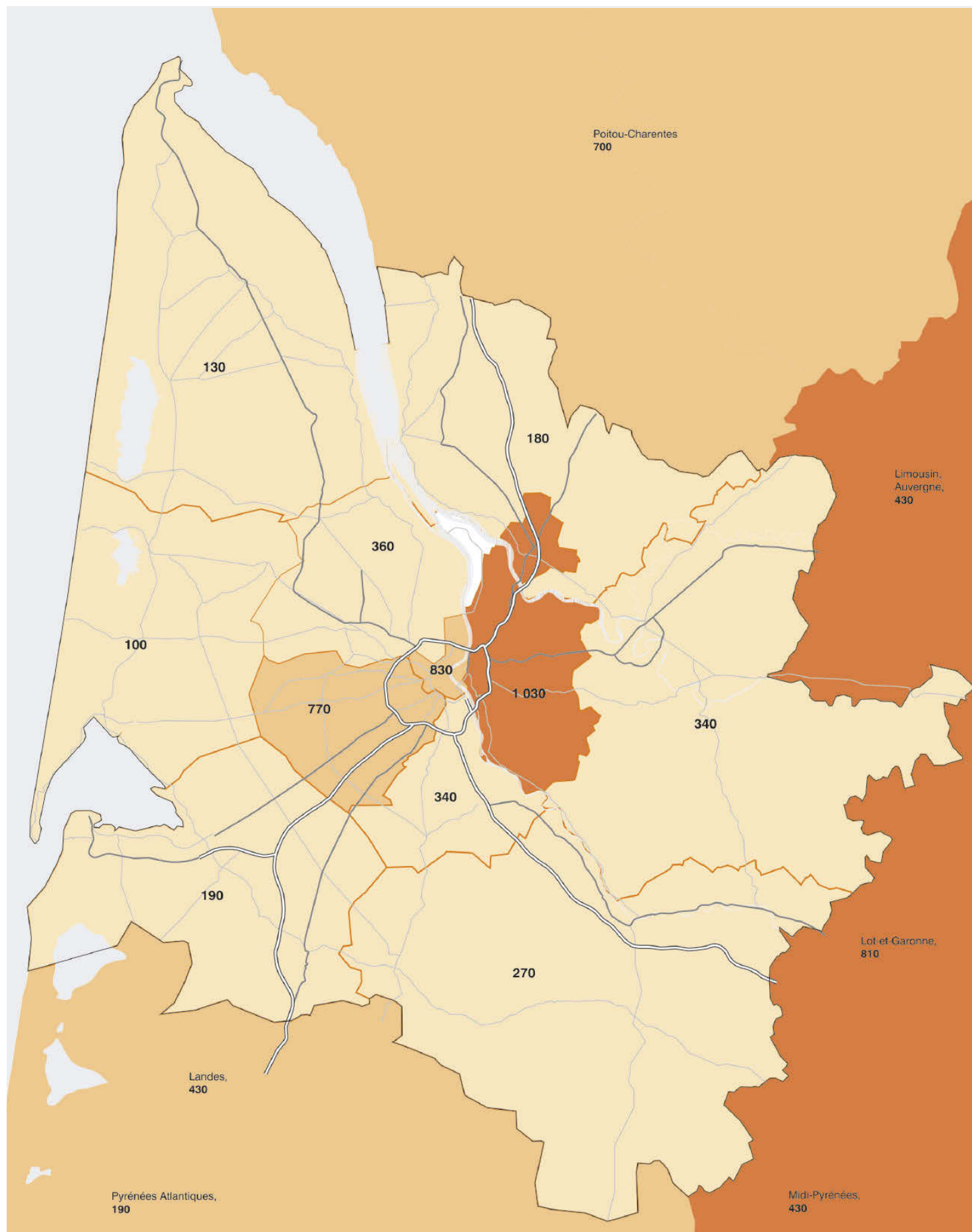
Sur cette infrastructure, les trafics de transit et de desserte s'additionnent et augmentent régulièrement. Le trafic PL atteint 14 % du trafic total.

Deux routes présentent un niveau de trafic à la limite de la saturation pour des chaussées bidirectionnelles sur le territoire de la presqu'île :

→ la RD 911 parallèle à l'autoroute A10 qui constitue avec la RN 10 plus au nord un itinéraire alternatif à l'A10 avec un trafic de 9 900 véh/jour ;

→ la RD 10 entre Bassens et l'échangeur N°2 de Croix Rouge, dont le trafic croît à l'approche de l'autoroute : 7 600, puis 9 400 et 12 400 véh/jour. La proportion de poids lourds est importante, puisqu'ils représentent 28 % du trafic total.

Tous les autres itinéraires du secteur supportent un trafic compatible avec leur profil en travers : moins de 5 000 véh/jour, ce chiffre décroît en allant vers le nord.



trafic poids lourds par jour ouvrable

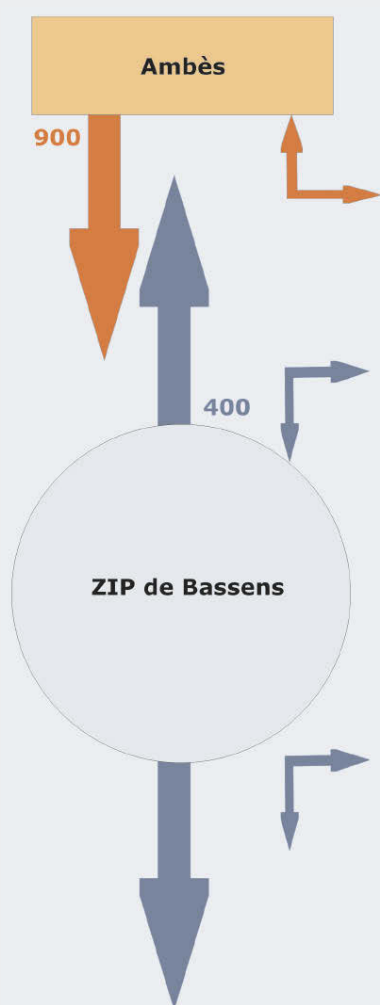
- T < 500
- 500 < T < 1 000
- T > 1 000

a'urba.

agence d'urbanisme
Délégation métropolitaine Aquitaine
sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-Carto98® - IGN ©
droits de l'état réservés
données issues de
traitement a'urba 10-2006

Trafic

répartition du trafic poids lourds généré



Itinéraire sous le pont d'Aquitaine

600 PL vers la CUB

600 PL :

Au nord, 360 PL vers extérieur du département ;
 Au sud, 240 PL dont 120 PL vers l'agglomération ;
 60 PL vers le reste du département et 60 PL vers extérieur.

900 PL :

Vers le nord, 540 PL vers extérieur du département ;
 Vers le sud, 360 PL vers l'agglomération

1600 PL : généré par Ambarès, Sanofi

Vers le nord, 600 PL vers extérieur du département ;
 Vers le sud, 1000 PL dont 500 vers l'agglomération ;
 et 250 vers le reste du département et 250 à l'extérieur du département.

1600 PL : généré par ZA la Mouline

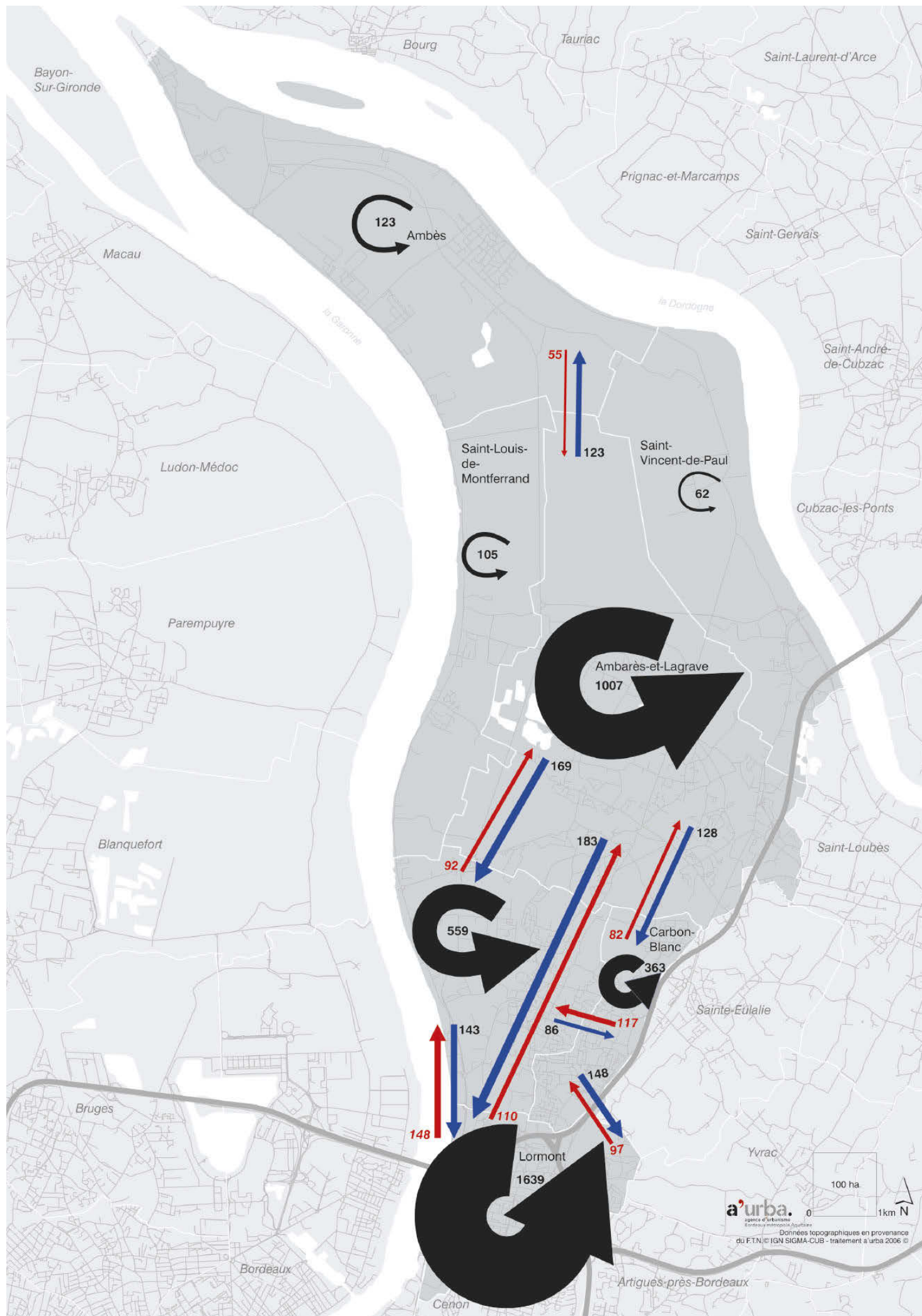
Vers le nord, 600 PL vers extérieur du département ;
 Vers le sud, 1000 PL dont 500 vers l'agglomération ;
 et 250 vers le reste du département et 250 à l'extérieur du département.

Côte de la GT

3100 PL vers l'agglomération (1250 PL) ou l'extérieur
 (1850 PL : 1200 hors département, 650 dans le reste du département).



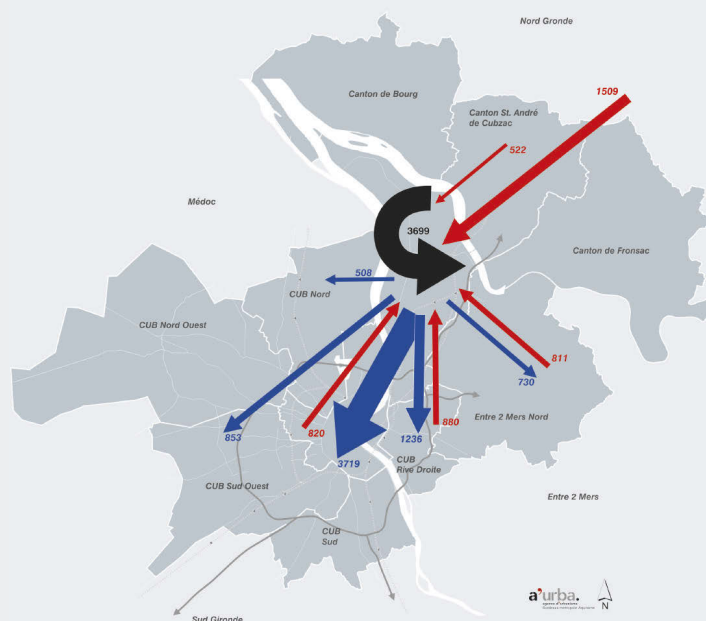
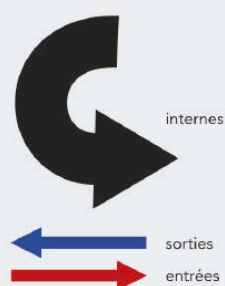
Hélène Dumora © a'urba



Déplacements

domicile-travail en lien avec la presqu'île d'Ambès

Légende



Le nombre total des déplacements domicile-travail a progressé de 11 % sur la période observée (16 751 déplacements en 1990, 18 619 en 1999).

En 1999, ces déplacements sont répartis de la façon suivante :

- 46 % de déplacements de la presqu'île vers les territoires extérieurs (8 569 déplacements) ;
- 34 % de déplacements vers la presqu'île (6 351 déplacements) ;
- 20 % de déplacements internes à la presqu'île (3 699 déplacements).

En outre, sur la période 1990-1999, on observe une baisse des déplacements domicile - travail internes à la presqu'île (-17 %) et surtout une hausse des déplacements de la presqu'île vers les territoires extérieurs (+34 %) et de 8 % des déplacements en direction de la presqu'île.

Ces données tendent à démontrer que les déplacements domicile - travail ne cessent de se multiplier et de s'allonger, mais aussi, que les actifs privilégient le lieu de vie et n'hésitent pas à se déplacer quotidiennement de manière significative pour travailler.

En 1999, 81 % des déplacements domicile - travail des résidents de la presqu'île vers les territoires extérieurs se font vers la Communauté urbaine de Bordeaux (6 899 déplacements sur 8 569 déplacements totaux), et phénomène plus remarquable, 43 % vers la commune de Bordeaux (3 719 déplacements), 14 % vers le secteur Communauté urbaine de Bordeaux rive droite (1 236 déplacements) et 10 % vers le secteur CUB sud-ouest (853 déplacements).

Cette prédominance des déplacements domicile-travail des résidents de la presqu'île d'Ambès vers la Communauté urbaine de Bordeaux et surtout vers Bordeaux montre la dépendance des mobiles à la qualité du réseau d'accès routier ou transports collectifs vers Bordeaux.

En 1999, les déplacements domicile - travail à destination de la presqu'île d'Ambès sont équitablement répartis entre les personnes venant des secteurs de la Communauté urbaine de Bordeaux (45 %, soit 2 827 déplacements) et les personnes résidents sur les secteurs extérieurs à la Communauté urbaine de Bordeaux.

Les résidents des secteurs rive droite Dordogne (extra périmètre SCOT) avec 24 %, soit 1 509 déplacements, du secteur rive droite de la Communauté urbaine de Bordeaux avec 14 %, soit 880 déplacements, de la commune de Bordeaux, 13 %, soit 820 déplacements, et du secteur Entre-deux-Mers Nord, 13 %, soit 811 déplacements, sont les plus nombreux à se déplacer vers la presqu'île d'Ambès pour le motif travail, ce qui tend à démontrer l'importance de la desserte de la presqu'île d'Ambès par l' A10.



5 |

Panoramara de la presqu'île



« Une presqu'île de terre et d'eau »



« Le port à Bassens »



« Le trafic des grumes »



« Le plan d'eau de La Blanche »



« Porte-conteneurs »



« Vers Saint-Vincent-de-Paul »



« Verger en bord de Dordogne »



« Zone industrielo-portuaire de Bassens »



« Trafic des hydrocarbures la nuit à Ambès »



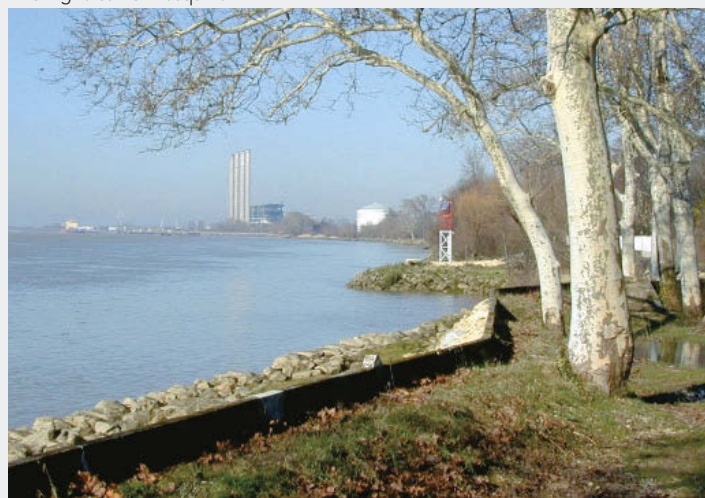
« Plan d'eau vers Saint-Vincent-de-Paul »



« La vigne sur la Presqu'île »



« Les marais de Monferrand »



« Les bords de Garonne vers Saint-Louis-de-Monferrand »



agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine
Hangar G2 ~ Bassin à flot n°1
quai Armand Lalande
BP 71
33041 Bordeaux cedex ~ France
contact@aurba.org
a'urba 2008 ©