

**Ville de Bordeaux**



# Étude de programmation urbaine du quartier du Grand Parc

**Projet de redéploiement urbain**



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

**Rapport d'étude**

octobre 2009

provisoire

étape

définitif

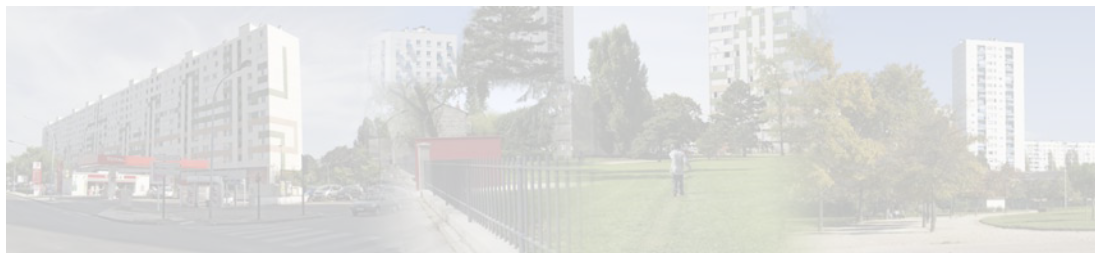
Hangar G2 Bassin à flot n°1  
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

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

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex  
e-mail [contact@aurba.org](mailto:contact@aurba.org)

## Objet de l'étude

Deuxième volet de l'étude de programmation urbaine du quartier du Grand Parc qui concernent les propositions de redéploiement urbain afin d'orienter l'ensemble des actions futures vers des objectifs partagés.



## Équipe projet

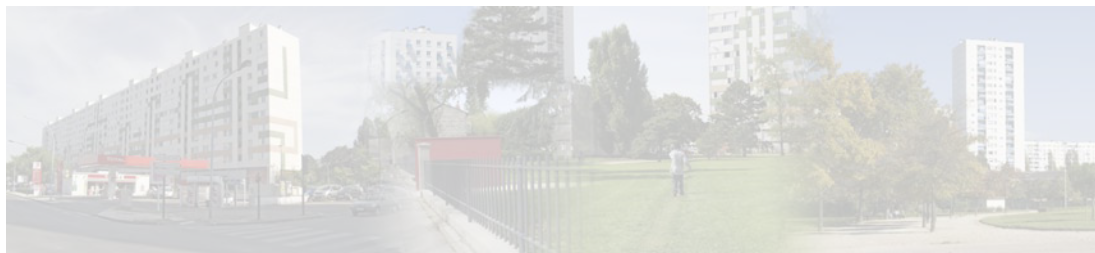
Sous la direction de  
Jean-Marc Offner

Chef de projet  
Pierre Lascabettes

Équipe projet  
Emilie Vacher  
Solène Chantre

Avec la collaboration de l'Atelier de Production Graphique

Maîtrise d'ouvrage  
Ville de Bordeaux



## Sommaire

|                                                                                                                              |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Préambule - rappel des éléments de diagnostic.....</b>                                                                    | <b>5</b>  |
| 1   Un quartier pour le piéton : créer un centre de quartier destiné à valoriser les fonctions du quotidien .....            | 9         |
| 2   Un quartier habité : valoriser l'image du quartier par la présence du parc ....                                          | 10        |
| 3   Un quartier dans la ville : ouvrir le quartier sur la ville pour le rendre plus accessible aux quartiers riverains ..... | 11        |
| <br><b>1   Un quartier pour le piéton .....</b>                                                                              | <b>13</b> |
| 1.1 Apaiser la circulation automobile.....                                                                                   | 15        |
| 1.2 Réorganiser le stationnement public .....                                                                                | 17        |
| 1.3 Créer un espace public de centralité .....                                                                               | 19        |
| 1.4 Les actions d'accompagnement.....                                                                                        | 21        |
| <br><b>2   Un quartier dans un parc.....</b>                                                                                 | <b>27</b> |
| 2.1 Renforcer la présence du parc dans le quartier .....                                                                     | 29        |
| 2.2 Constituer un socle paysager continu.....                                                                                | 31        |
| 2.3 Etendre le parc hors des limites du quartier.....                                                                        | 33        |
| 2.4 Les actions d'accompagnement.....                                                                                        | 35        |
| <br><b>3   Un quartier dans la ville.....</b>                                                                                | <b>41</b> |
| 3.1 Identifier les accès du Grand Parc .....                                                                                 | 43        |
| 3.2 Valoriser les emprises sous-utilisées, potentiellement évolutives.....                                                   | 45        |
| 3.3 Diversifier les programmes constructifs.....                                                                             | 47        |
| 3.4 Les actions d'accompagnement.....                                                                                        | 49        |
| <br><b>4   Le schéma de redéploiement urbain et de mise en cohérence des actions .....</b>                                   | <b>55</b> |

## Note de synthèse



Le diagnostic urbain du quartier du Grand Parc a montré que cet ensemble constitue une entité urbaine cohérente qu'il convient de préserver dans son intégralité. Cependant, l'impact grandissant de l'automobile dans le quartier et l'évolution du contexte environnant nécessite de s'interroger sur les valeurs d'usage des espaces extérieurs et des interfaces du quartier avec la ville. Ces réflexions constituent un enjeu dans la mesure où le quartier se situe à un moment charnière de son évolution (renouvellement progressif de la population, bâti et espaces publics à réhabiliter).

Ce deuxième volet de l'étude propose une évolution douce du quartier pour tendre vers de nouveaux objectifs sans porter atteinte à l'intégrité du quartier :

- un quartier pour le piéton ;
- un quartier dans un parc ;
- un quartier dans la ville.

Il s'agit donc, à travers les différentes actions, publiques ou privées, d'assurer une cohérence d'ensemble au service d'un projet urbain. C'est pourquoi, il est préconisé, tout au long de l'étude, un ensemble d'intentions qui, mises bout à bout, développent une logique d'ensemble.

Un document de synthèse, sous forme de plan et de représentations graphiques, a pour objectif d'illustrer les propositions et d'en comprendre la finalité.



## Préambule - rappel des éléments de diagnostic

(Le quartier du Grand Parc - décembre 2008)

## Préambule | rappel des éléments de diagnostic

### Le Grand Parc, un ensemble urbain singulier

Conçu dans les années 50, sur une superficie de 60 ha, le quartier du Grand Parc rompt avec les modèles de développement urbain bordelais répandu jusqu'à la première moitié du XXe siècle, à savoir les tissus continus d'échoppes et de maisons de ville dont la hauteur des bâtiments ne dépasse pas un étage.

Situé en bordure des boulevards, au nord-ouest de la commune sur des terrains marécageux, jaillit un quartier constitué de barres et de tours de plus de 10 étages, ceinturant un ensemble paysager dont il tire le nom et au milieu duquel sont implantés de nombreux équipements (sportifs, culturels, sociaux, éducatifs, commerciaux...) dans des bâtiments souvent à rez-de-chaussée.



Seul point commun qu'offre le quartier avec les tissus traditionnels d'échoppes, sa densité. Inférieure à 70 logements/ha, elle lui confère les mêmes caractéristiques qu'un quartier bordelais à vocation résidentielle avec cependant des différences qui constituent à ce jour des atouts mais aussi certaines difficultés.

#### Points forts :

- une grande densité d'équipements dans le quartier qui font du Grand Parc un complexe urbain unique ;
- un quartier aéré et ouvert, organisé autour d'un grand vide central à vocation de parc urbain (l'emprise au sol des bâtiments ne dépasse pas 15 % alors qu'elle se situe autour de 50 % dans les quartiers d'échoppes) ;

#### Points faibles :

- un sentiment de forte densité lié au fait que le grand vide central est peu perceptible depuis l'extérieur et l'intérieur du quartier. Seuls les bâtiments de logements sont visibles au premier abord et ne laissent pas percevoir la stratification verticale du quartier ;
- un impact important de l'automobile au travers des aménagements du quartier (aires de stationnement, surélèvement de voirie...) tant sur les franges qu'à l'intérieur du quartier qui le rendent peu amène aux piétons.



## Préambule | rappel des éléments de diagnostic

### Un moment charnière de régénération du quartier

Avec près de 4 000 logements réalisés entre 1959 et 1969, le quartier arrive dans une fin de cycle. En effet, les habitants arrivés il y a 40 ans se sont attachés à leur quartier et ont conservés leur logement d'origine. Il en résulte aujourd'hui une sous-occupation des logements par des personnes âgées ; le quartier dénombre 8 000 habitants alors qu'il peut en accueillir plus de 20 000. Cependant, on observe une amorce dans le renouvellement de la population qui constitue un enjeu pour les années à venir.



Le vieillissement concerne aussi l'état général du quartier au travers des constructions, des équipements (dont certains ont déjà fait l'objet de réhabilitation), des espaces extérieurs (publics ou privés) et du fonctionnement global du quartier.

On se retrouve donc face à un potentiel à reconsidérer dont il s'agit de tirer parti. À ce jour, de nombreuses actions, mobilisant différents moyens financiers des collectivités ou des bailleurs sont sur le point d'être mises en œuvre. Afin que ces actions trouvent une résonance à l'échelle du quartier, l'occasion est de s'interroger sur le devenir du quartier dans les prochaines décennies. Il ne s'agit pas d'engager le quartier dans un projet lourd de renouvellement urbain mais au contraire d'amorcer une régénération progressive du quartier en orientant les différentes actions dans une même vision renouvelée.

**Les objectifs énoncés en amont sont clairs :**

- redonner au parc central un rôle structurant et identitaire dans le quartier tout en participant, à l'échelle de la ville, au maillage des parcs urbains existants ;
- offrir une image plus attractive et ouverte au quartier afin d'attirer les populations périphériques vers ses équipements et de maintenir le caractère diversifié du quartier.



## Préambule | rappel des éléments de diagnostic

### **Vers une vision renouvelée du quartier**

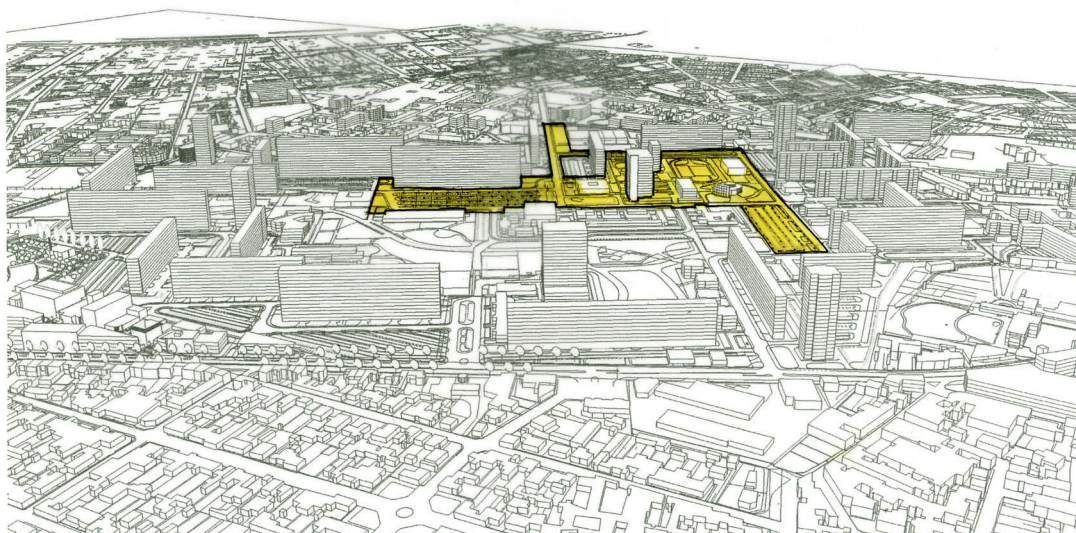
Partant des objectifs énoncés précédemment, trois orientations majeures sont proposées et déclinées dans la présente étude :

- **un quartier pour le piéton** : créer un centre de quartier apaisé pour le piéton afin de valoriser les pratiques du quotidien et d'améliorer l'accès à tous les équipements ;
- **un quartier dans un parc** : valoriser l'image du quartier par la présence du parc en le rendant visible depuis l'extérieur et l'intérieur du quartier ;
- **un quartier dans la ville** : ouvrir le quartier sur la ville en constituant des points d'ancrage sur les voies périphériques principales (boulevard Godard, rue Emile Counord) afin d'assurer des continuités, des articulations et des liens avec les quartiers périphériques.

Ces orientations constituent le préalable à l'élaboration d'un schéma d'ensemble destiné à offrir un cadre cohérent aux différentes actions opérationnelles qui seront menées, par la suite, soit par les services techniques communaux, soit par les services techniques communautaires concernés, soit par les bailleurs.

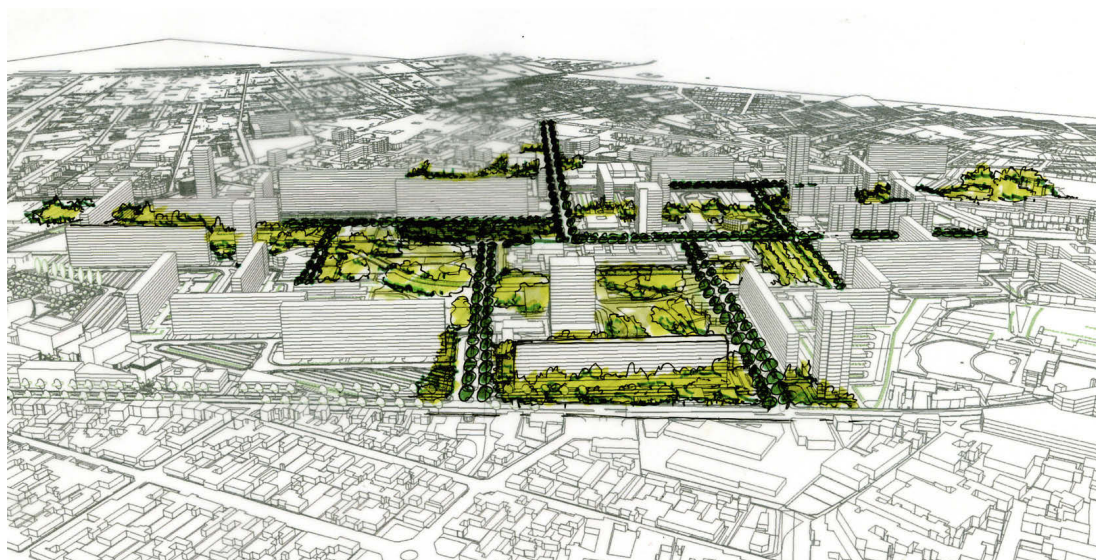
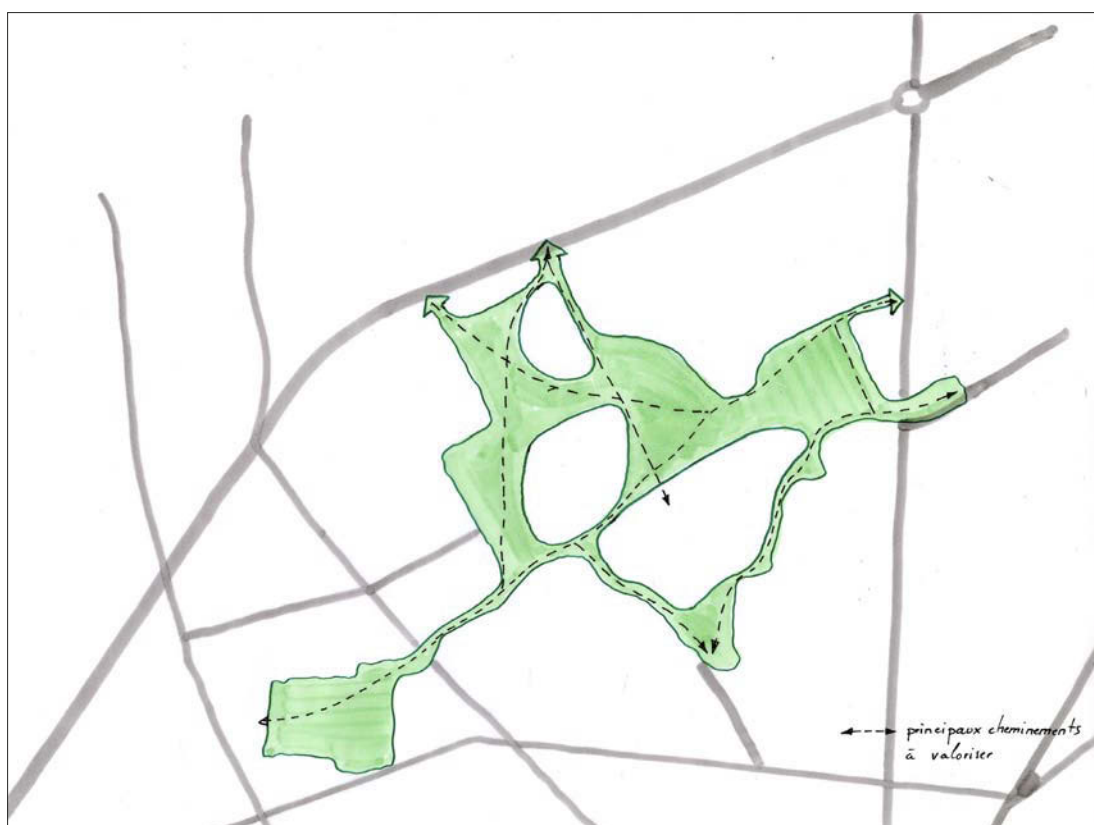
## Préambule | rappel des éléments de diagnostic

### 1 | Un quartier pour le piéton : créer un centre de quartier destiné à valoriser les fonctions du quotidien



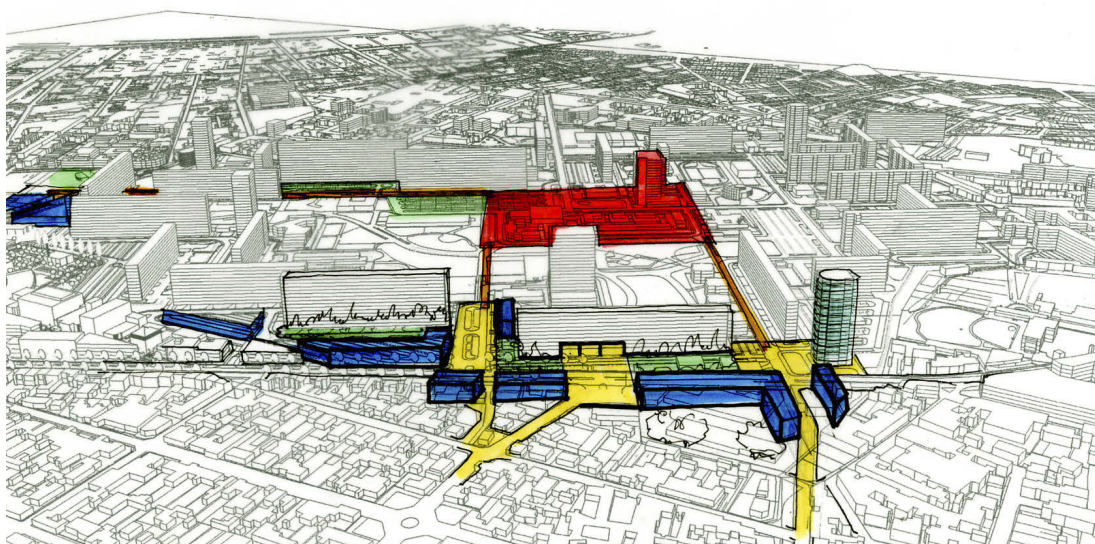
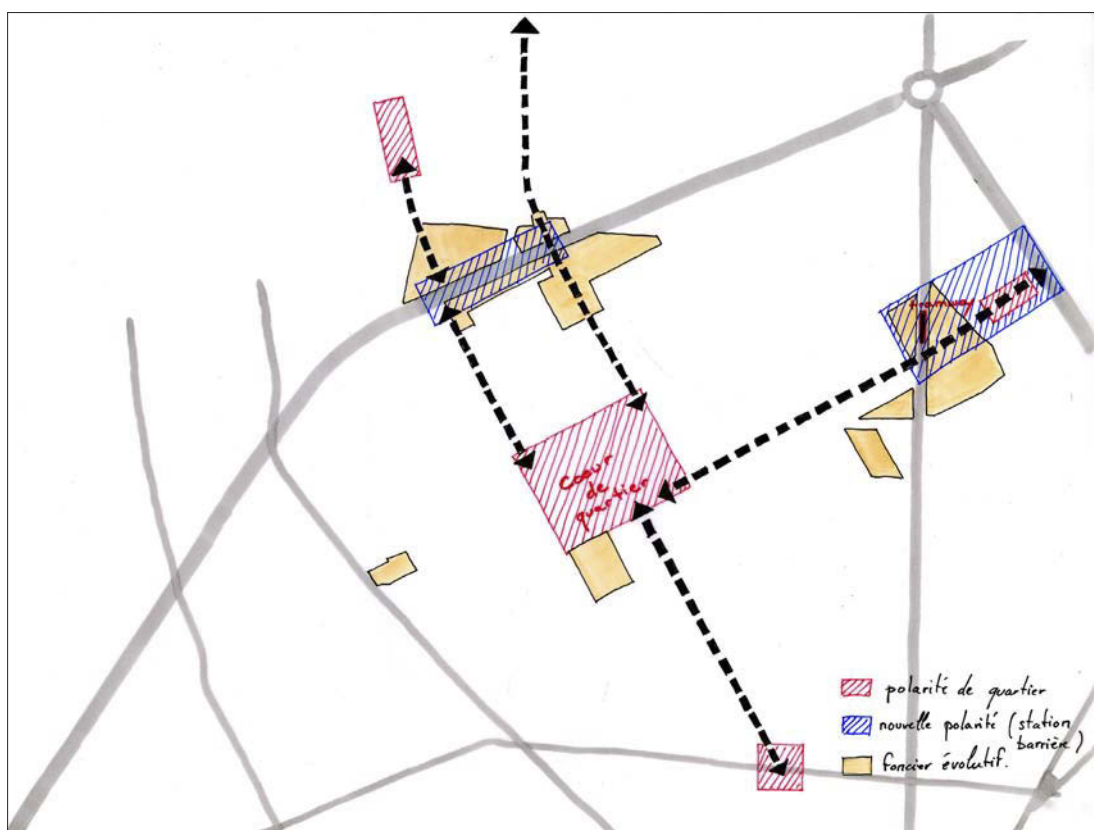
Préambule | rappel des éléments de diagnostic

## 2 | Un quartier habité : valoriser l'image du quartier par la présence du parc



## Préambule | rappel des éléments de diagnostic

### 3 | Un quartier dans la ville : ouvrir le quartier sur la ville pour le rendre plus accessible aux quartiers riverains







## 1 | Un quartier pour le piéton

## Apaiser la circulation automobile



Etat actuel



proposition

### Schéma de principe de reconfiguration des voies secondaires



Nice

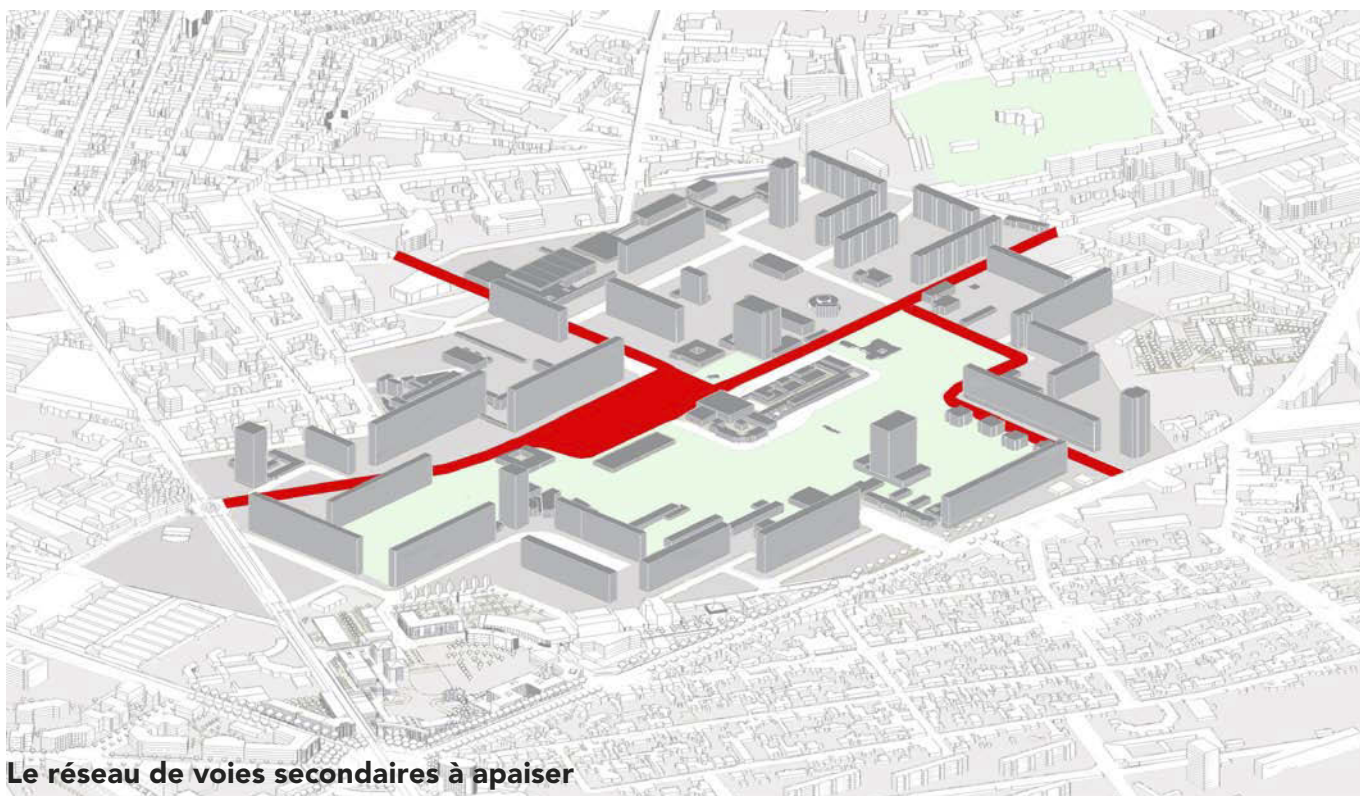


Frejus - St Raphael



nice-matin  
Fribourg

### Exemples de transports collectifs de petite capacité, à la demande



### Le réseau de voies secondaires à apaiser

## 1 | Un quartier pour le piéton

### 1.1 | Apaiser la circulation automobile

Les principales voies du quartier invitent, aujourd'hui, à les emprunter en tant qu'itinéraires d'évitement des boulevards ou du centre-ville de Bordeaux. La large emprise de chaussée et le caractère routier des aménagements de voirie actuel rendent l'usage de l'automobile prioritaire au détriment du piéton et de sa sécurité.

Afin de valoriser son cadre de vie pour favoriser les fonctions de proximité, Il convient de reconsidérer la place du piéton dans le quartier. Sans supprimer, pour autant, tout usage de l'automobile, il s'agit de contraindre ses déplacements en limitant fortement la vitesse de circulation et en envisageant un partage différent de la voirie (zone 30, plateau mixte...).

Sont concernés prioritairement :

- le cours de Luze - dont des travaux d'aménagement pour réduire la vitesse sont d'ores et déjà programmés ;
- la rue des Frères Portmann ;
- la rue Robert Schumann ;
- la rue Pierre Trébod.

Toutes ces voies disposent d'une emprise totale de 15 mètres intégrant une chaussée de circulation de 8 mètres de large à double sens - 6 mètres suffisent pour assurer la circulation des bus et des voitures.

Différentes hypothèses d'aménagement peuvent donc être envisagées pour :

- intégrer de nouveaux usages sur la voie (stationnement latéral, piste ou bande cyclable, plantations et mobilier urbain) ;
- réduire la vitesse par des aménagements urbains adaptés (plateaux surélevés, ressèment de la chaussée ...) ;
- aménager des cheminements piétonniers de qualité, confortables et sécurisés.

Pour répondre aux besoins des personnes âgées ou à mobilité réduite, le renforcement du caractère piétonnier du quartier peut être associé à la mise en place d'un transport en commun interne - type navette électrique - ou d'un transport à la demande reliant les stations de tram et de bus.

## Réorganiser le stationnement public



parkings silo

Bordeaux



Mulhouse



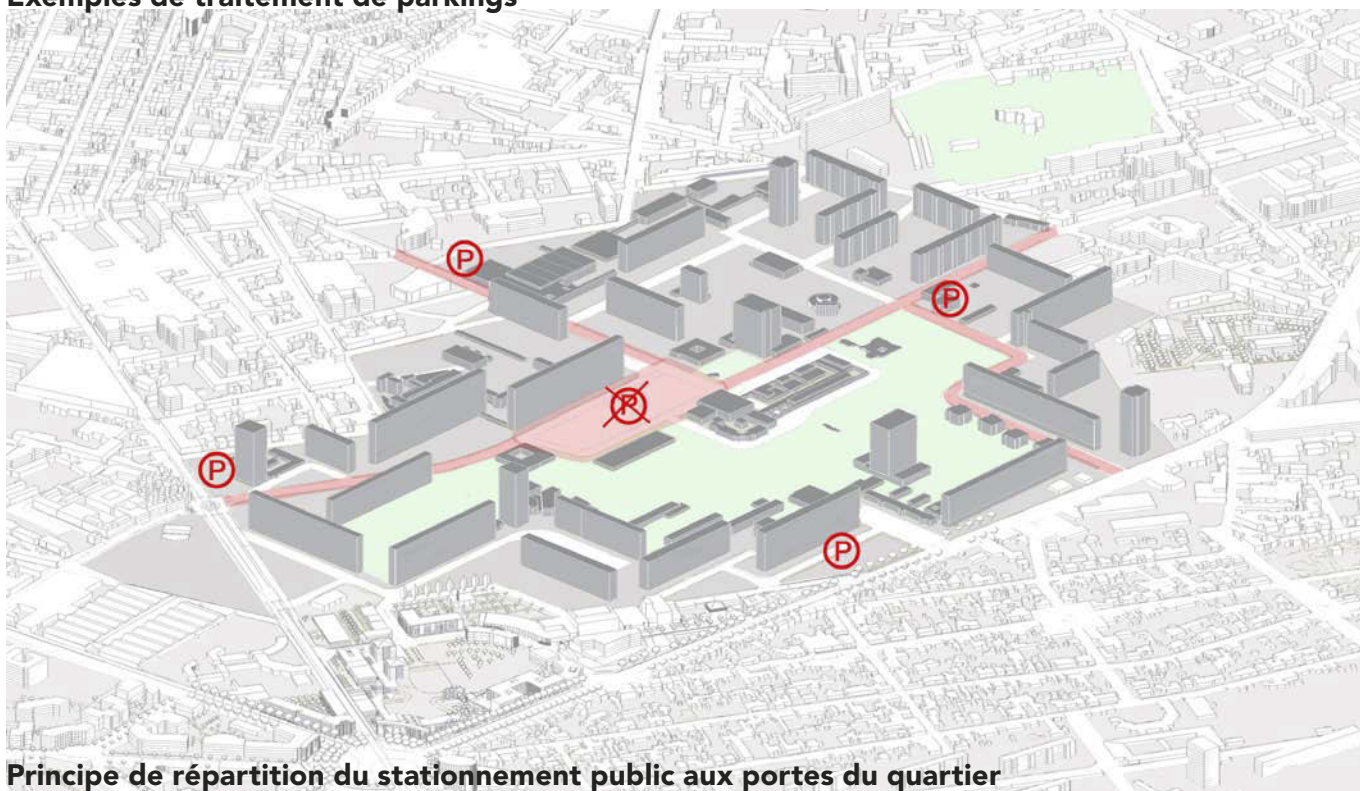
parkings paysagers

Pessac



Talence

## Exemples de traitement de parkings



## Principe de répartition du stationnement public aux portes du quartier

## 1 | Un quartier pour le piéton

### 1.2 | Réorganiser le stationnement public

De part sa localisation géographique et les nombreux équipements qui gravitent autour, la place de l'Europe constitue le « cœur du Grand Parc ». Plantée de plusieurs alignements de platanes, sa fonction se limite uniquement à celle d'un parking public.

D'une superficie de 1,6 ha, les 300 places de stationnement actuelles répondent aux besoins du quartier et des habitants riverains. On peut cependant constater une sous-utilisation de ses capacités, en temps normal.

Compte-tenu de son état actuel - revêtement très abimé par le système racinaire des arbres - sa réfection est envisagée à court terme.

On peut cependant s'interroger sur le statut actuel de ce lieu :

- est-il opportun d'offrir, en cœur du quartier, un tel espace pour l'automobile qui stérilise toute autre forme d'appropriation ou d'usage ?
- est-il judicieux d'offrir une telle qualité d'accès à l'automobile en son cœur au regard des enjeux, exprimés précédemment, de valorisation des déplacements piétons dans le quartier ?

Afin de réduire l'espace consommé par l'automobile et de limiter son impact dans le quartier, deux alternatives peuvent être envisagées :

- réaliser des places de stationnement le long des voies (sachant qu'une place de stationnement latéral utilise seulement 10 m<sup>2</sup> contre 25 m<sup>2</sup> consommés sur une aire de stationnement). **Environ 150 à 200 places de stationnement pourraient être réalisées dans ce cadre ;**
- positionner, aux portes du quartier, **des parkings intégrés et mutualisés**, dans le cadre d'opérations publiques, afin de conserver les automobiles en périphérie du quartier.

## Créer un espace public de centralité

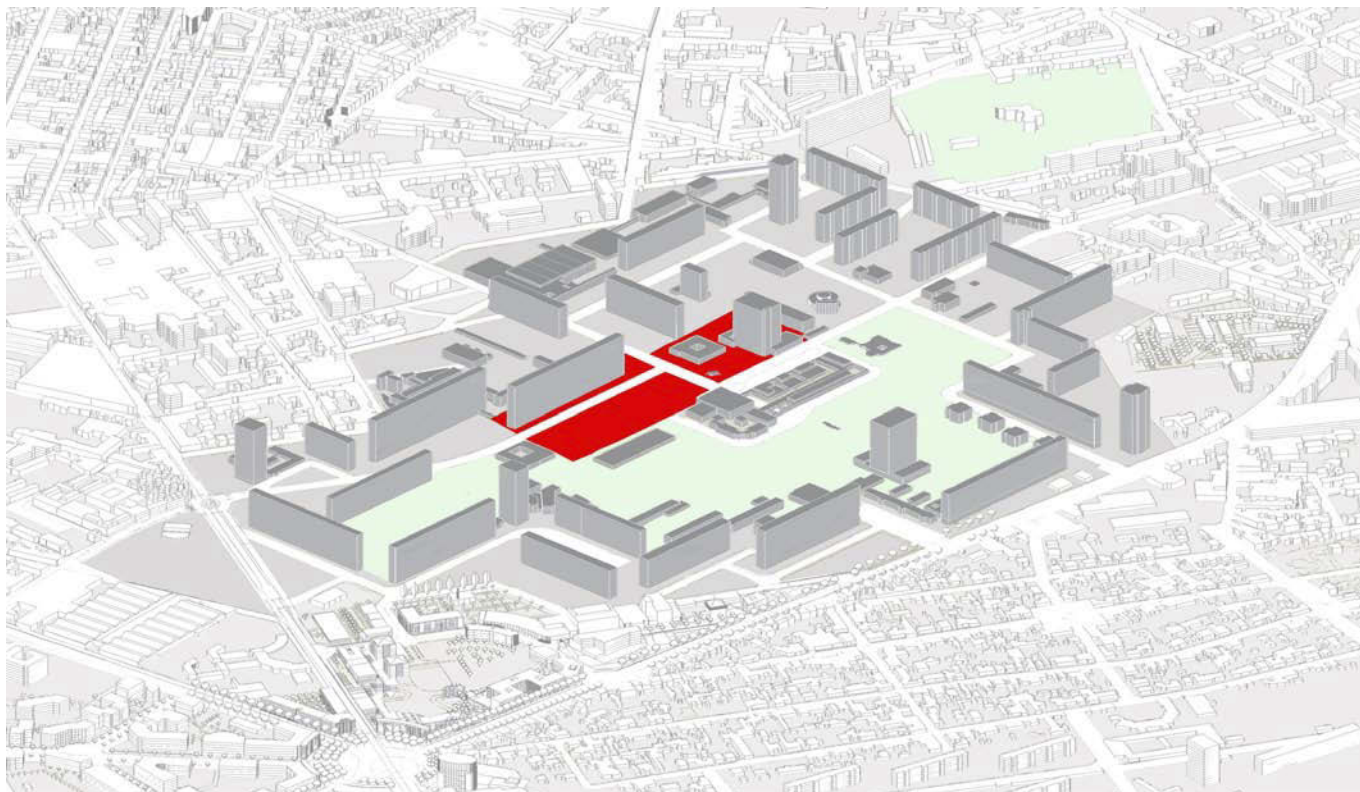


État actuel



Évolution possible

## Hypothèse de reconfiguration de l'espace public central



## L'espace public central

## 1 | Un quartier pour le piéton

### 1.3 | Créer un espace public de centralité

La place de l'Europe constitue le centre de gravité du quartier vers lequel convergent tous les accès et toutes les fonctions du quartier.

Envisager la réduction, voir la suppression du stationnement sur cet espace, permettrait d'envisager de nouvelles fonctions destinées aux piétons (lieu de rencontre et de détente, jeux, marché hebdomadaire...).

Il s'agit de renforcer la centralité du quartier par un espace public urbain destiné à des usages variés et support d'animations pour le quartier dans lequel les alignements de platanes existants peuvent être conservés.

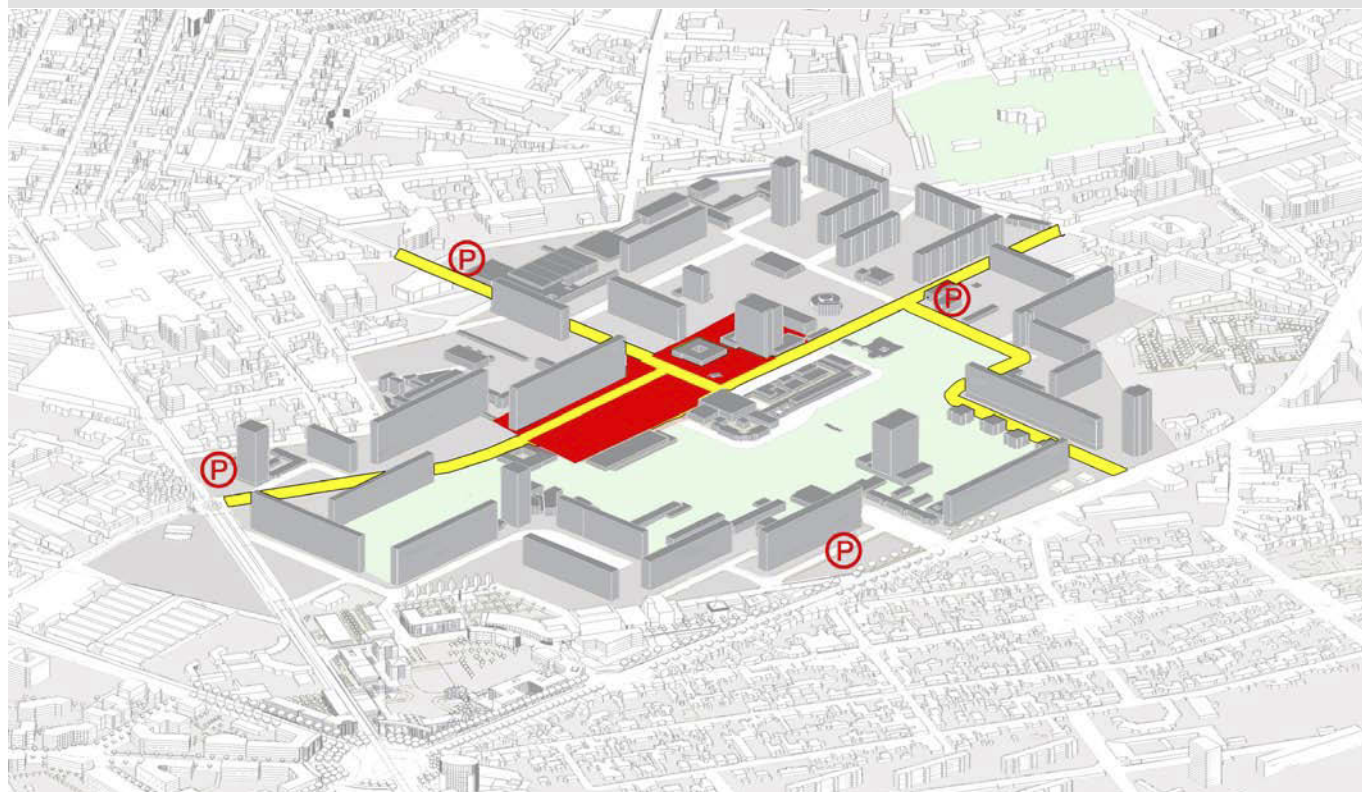
Cette approche pour la mise en valeur de l'espace central accueillant et confortable doit être aussi l'occasion de supprimer les effets de coupure qui sont ressentis aujourd'hui :

- le rond-point central, situé devant le centre commercial, répond, avant tout, à une logique de circulation automobile. Remplacé par des aménagement plus adapté aux cheminements piétons, il constitue le lieu central d'articulation entre le centre commercial et le pôle de service ;
- la rue des Frères Portmann, qui contourne la place de l'Europe, serait à redresser afin d'assurer une continuité naturelle entre le parc urbain et la place.



**La place de l'Europe, état actuel ;  
gommer, à terme, les aménagements routiers qui impactent le cœur du quartier  
(aire de stationnement, rond-point...).**

## Bilan des actions d'accompagnement



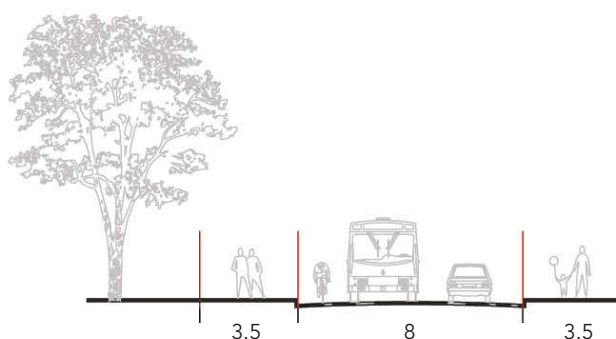
- **Apaiser la circulation automobile**
- **Réorganiser le stationnement public**
- **Créer un espace public de centralité**

## 1 | Un quartier pour le piéton

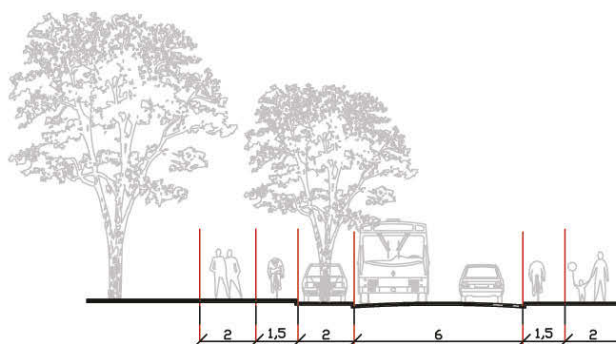
### 1.4 | Les actions d'accompagnement

#### 1.4.1 | La reconfiguration des voies secondaires

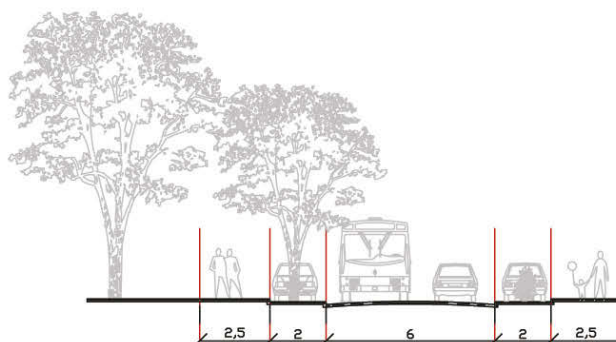
- rue des Frères Portmann ;
- rue Robert Schumann ;
- rue Pierre Trébod.



profil des voies existantes (emprise totale 15 m)



hypothèse 1 - maintien des fils d'eau (une file de stationnement latéral)



hypothèse 2 - recalibrage du profil (deux files de stationnement latéral)

## 1 | Un quartier pour le piéton

### 1.4.2 | La réorganisation du stationnement public

#### 1.4.2.1 | Le long des voies secondaires

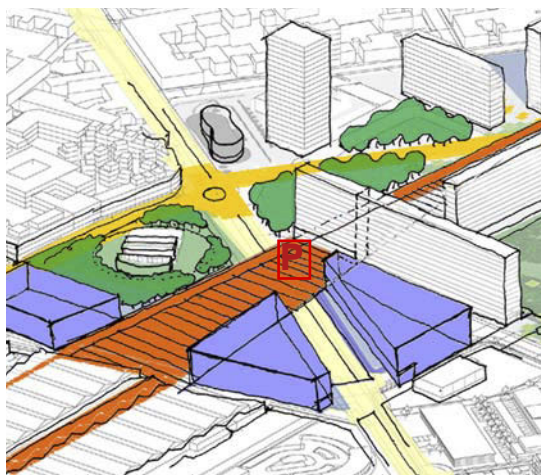


Stationnement latéral à créer ou à renforcer

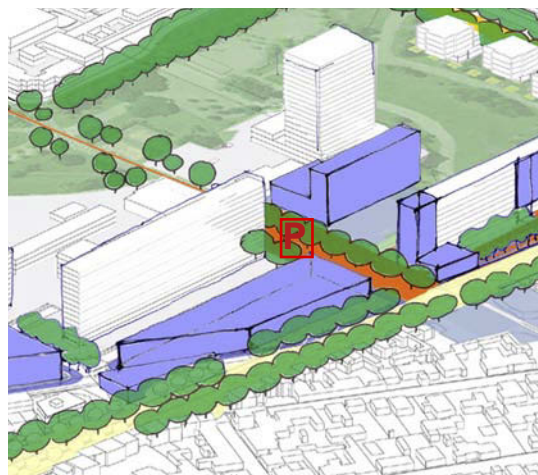
Possibilité de relocaliser entre 150 et 200 places le long des voies secondaires.

## 1 | Un quartier pour le piéton

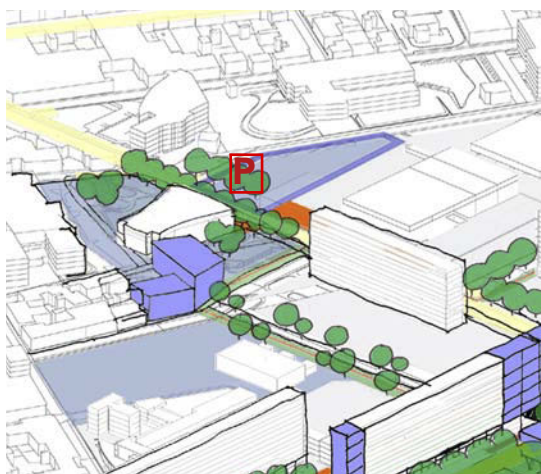
### 1.4.2.2 | Aux entrées du quartier



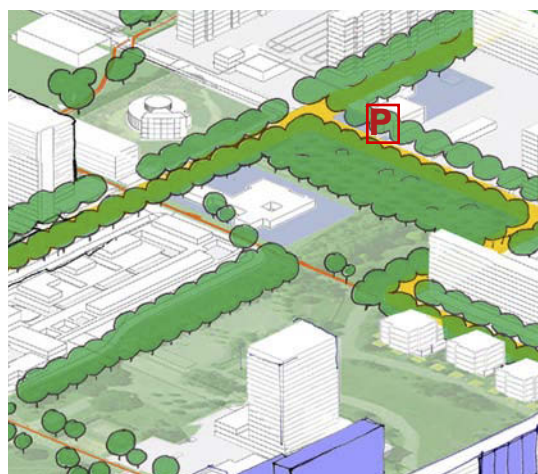
Rue Emile Counord (à mutualiser avec les futurs programmes immobiliers)



Rue Jean Artus, nouvelle entrée du quartier

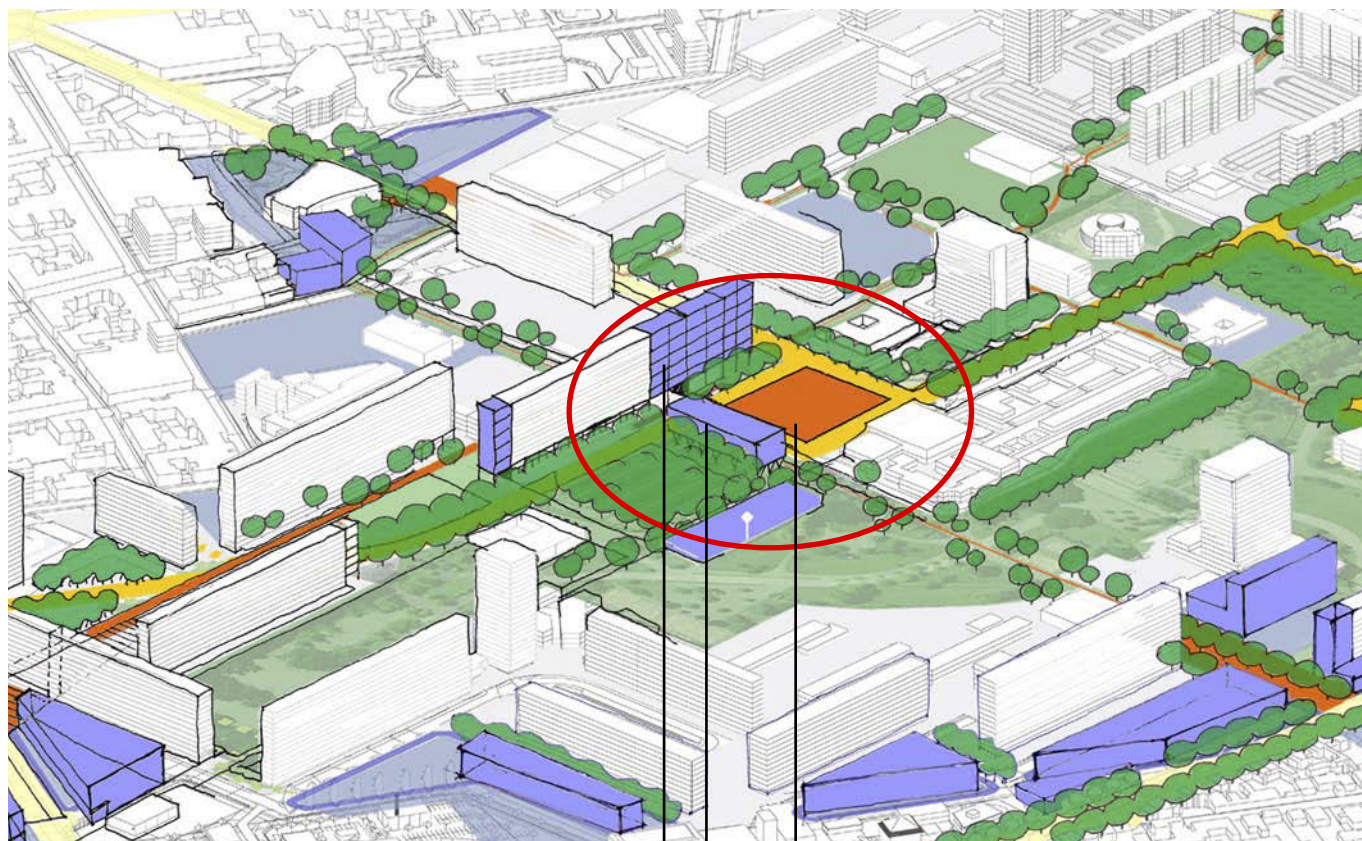


Cours de Luze, au droit de la piscine



Au croisement de la rue Trébod et de la rue Schumann

## Mise en valeur d'un espace public central



Composition d'une place centrale  
articulant les voies

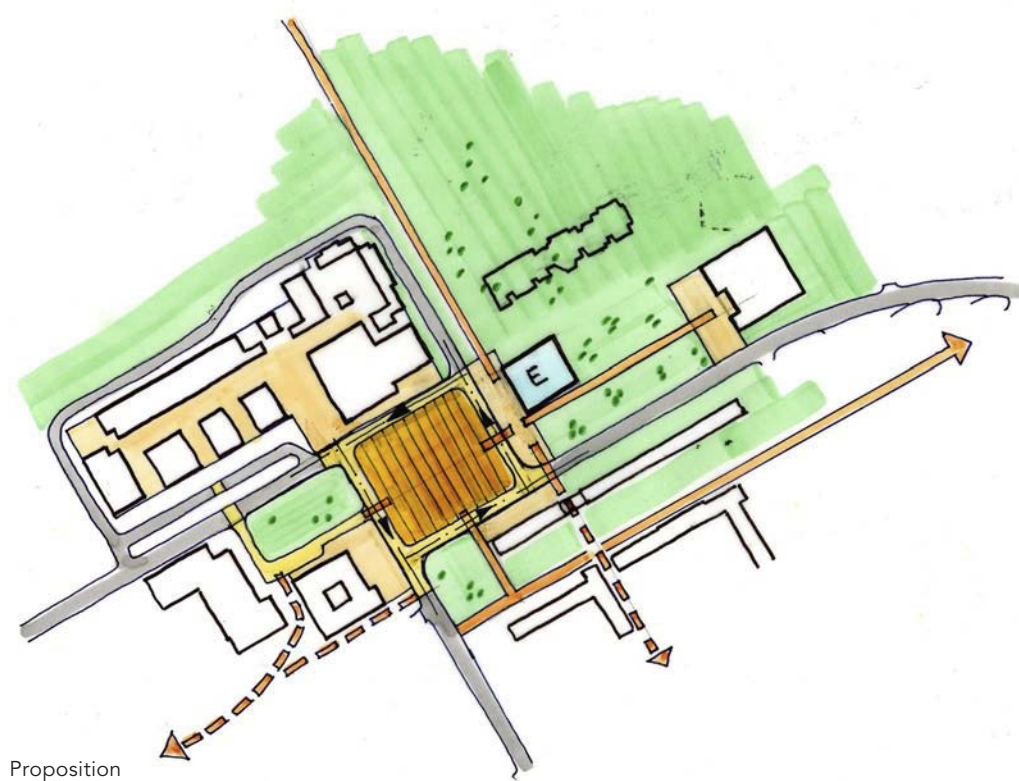
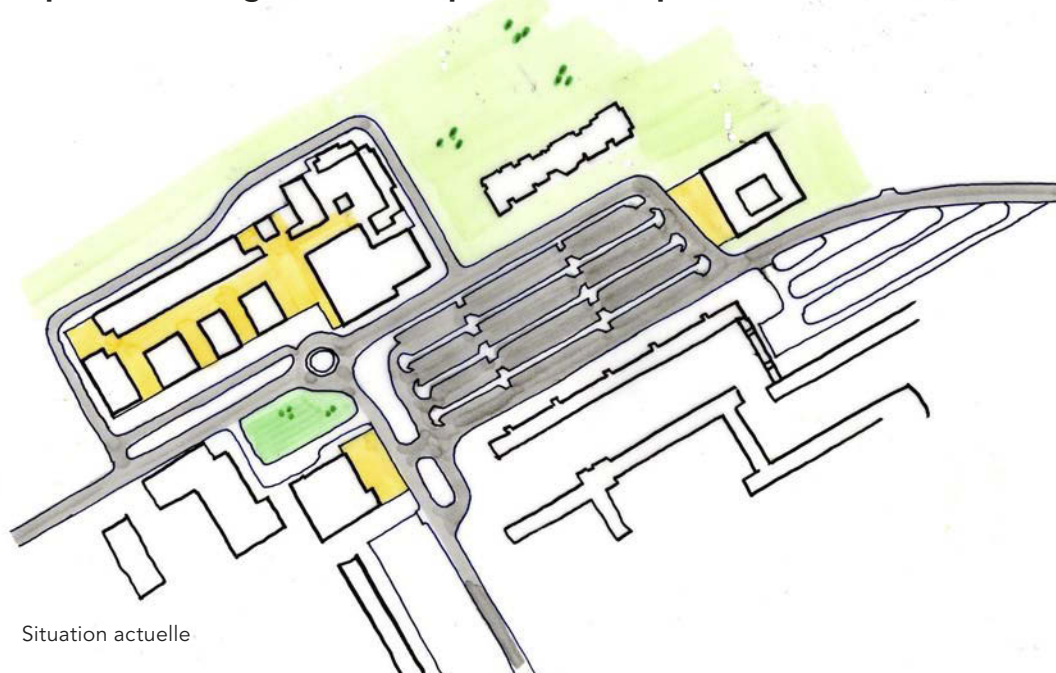
Possibilité d'implantation d'un nouvel  
équipement de quartier

Traitement architectural spécifique du  
bâtiment Aquitanis, au droit de la place.  
Ouverture et animation du rez-de-chaussée

## 1 | Un quartier pour le piéton

### 1.4.3 | La place de l'Europe

#### Principes de réconfiguration de la place de l'Europe







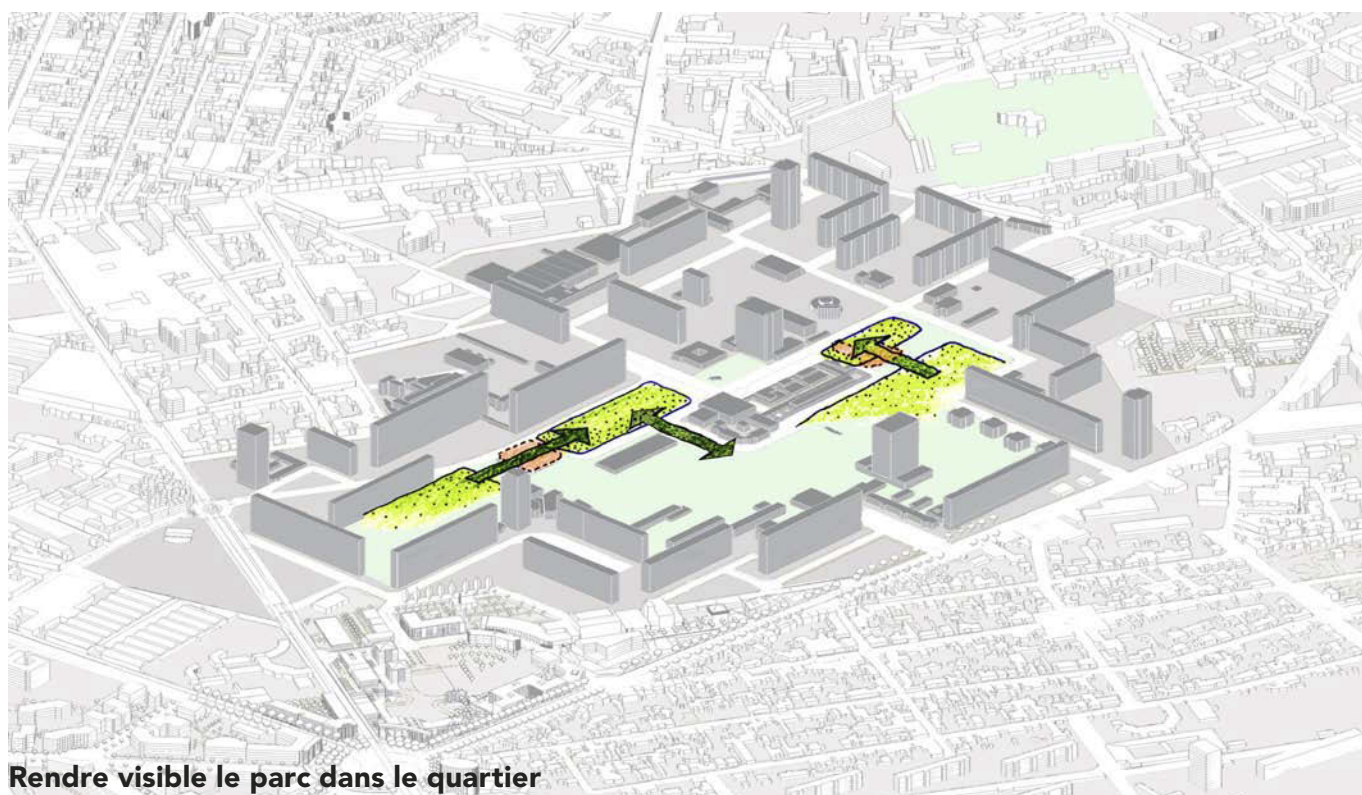
## 2 | Un quartier dans un parc

## Renforcer la présence du parc dans le quartier

La M.D.S.I depuis la place de l'Europe (état actuel)



proposition : la suppression, à terme du bâtiment de la M.D.S.I. offrirait une magnifique ouverture sur le parc



**Rendre visible le parc dans le quartier**

## 2 | Un quartier dans un parc

### 2.1 | Renforcer la présence du parc dans le quartier

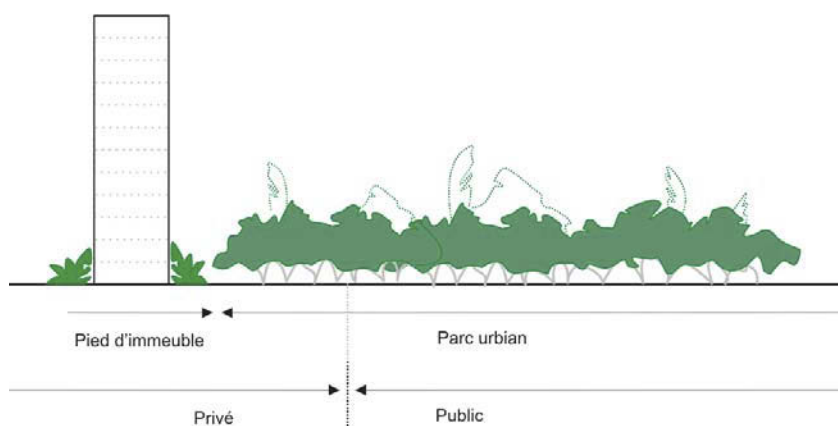
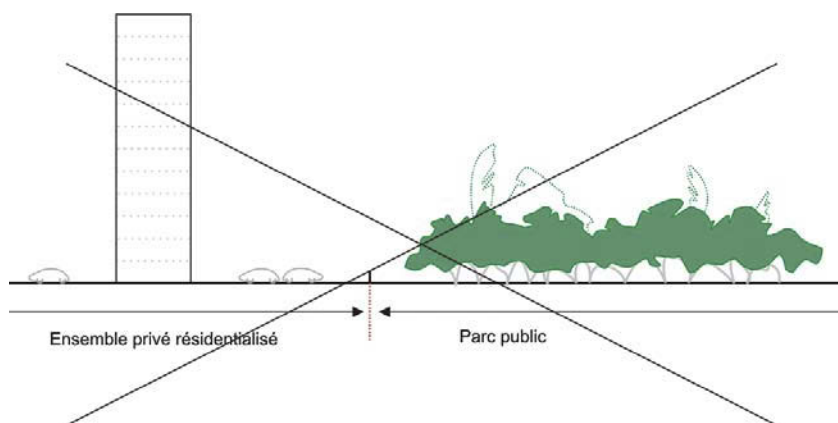
Malgré sa vaste emprise, le parc paysagé est peu perceptible depuis l'intérieur du quartier :

- plusieurs bâtiments constituent des obstacles visuels ;
- les équipements qui le bordent lui tournent généralement le dos. Il existe peu de relation et de dialogue entre le parc et le quartier ;
- constitué de différentes parties, certains secteurs du parc offrent des espaces à caractère plutôt privatifs que publics.

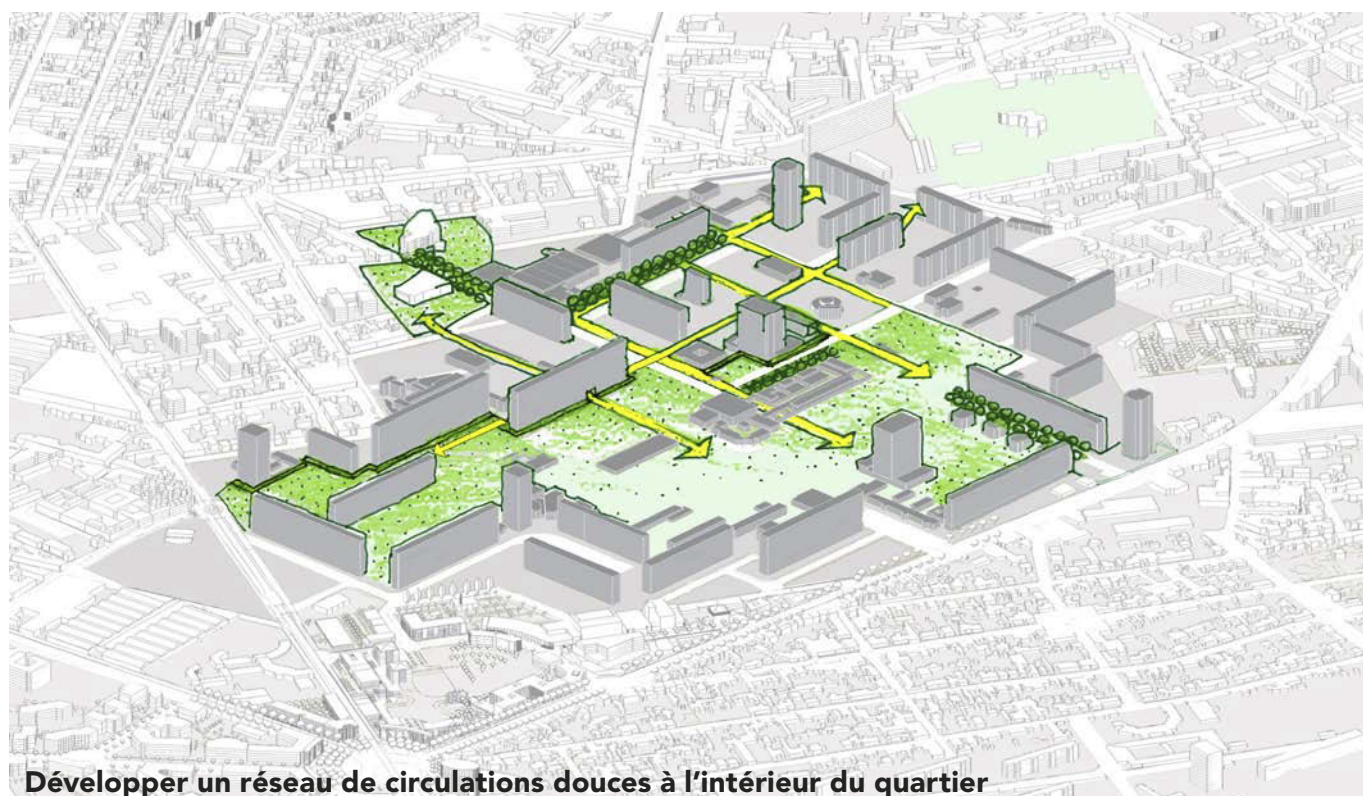
Afin de renforcer son statut de parc urbain et sa présence dans le quartier, il est proposé de ramener le parc en façade sur le quartier. C'est dans ce cadre que la place de l'Europe peut être aménagée à assurer une double fonction : à la fois espace public central du quartier, elle devient le point d'ancrage du parc dans le quartier.

L'autre aspect concerne les équipements situés dans le parc qui ont, peu à peu, grignoté l'intégrité de cet espace. Compte-tenu de l'obsolescence de certains d'entre eux, il conviendrait, dans le cadre de leur restructuration, d'envisager leur délocalisation, à terme, sur des espaces situés à la périphérie du parc afin de lui redonner son unité. Cette démarche propose d'offrir plus d'intensité au vide que constitue le parc par une densification des espaces bâtis périphériques, grâce, notamment, à une nouvelle organisation des équipements.

## Constituer un socle paysagé continu



## Amener le parc jusqu'au pied des immeubles



## 2 | Un quartier dans un parc

### 2.2 | Constituer un socle paysager continu

Aujourd'hui, le quartier du Grand Parc est constitué de deux parties distinctes - délimitées de part et d'autre de l'axe que constitue la rue des Frères Portmann et la rue Schuman :

- la partie nord qui accueille la totalité du parc urbain, offre un espace ouvert et continu ;
- la partie sud où sont regroupés les principaux équipements publics, se compose d'îlots fermés et peu perméables.

Si l'unité originelle du quartier repose sur la présence et la continuité du parc paysager sur l'ensemble du quartier pour en constituer un socle, il convient de la restituer aujourd'hui à travers la structure végétale :

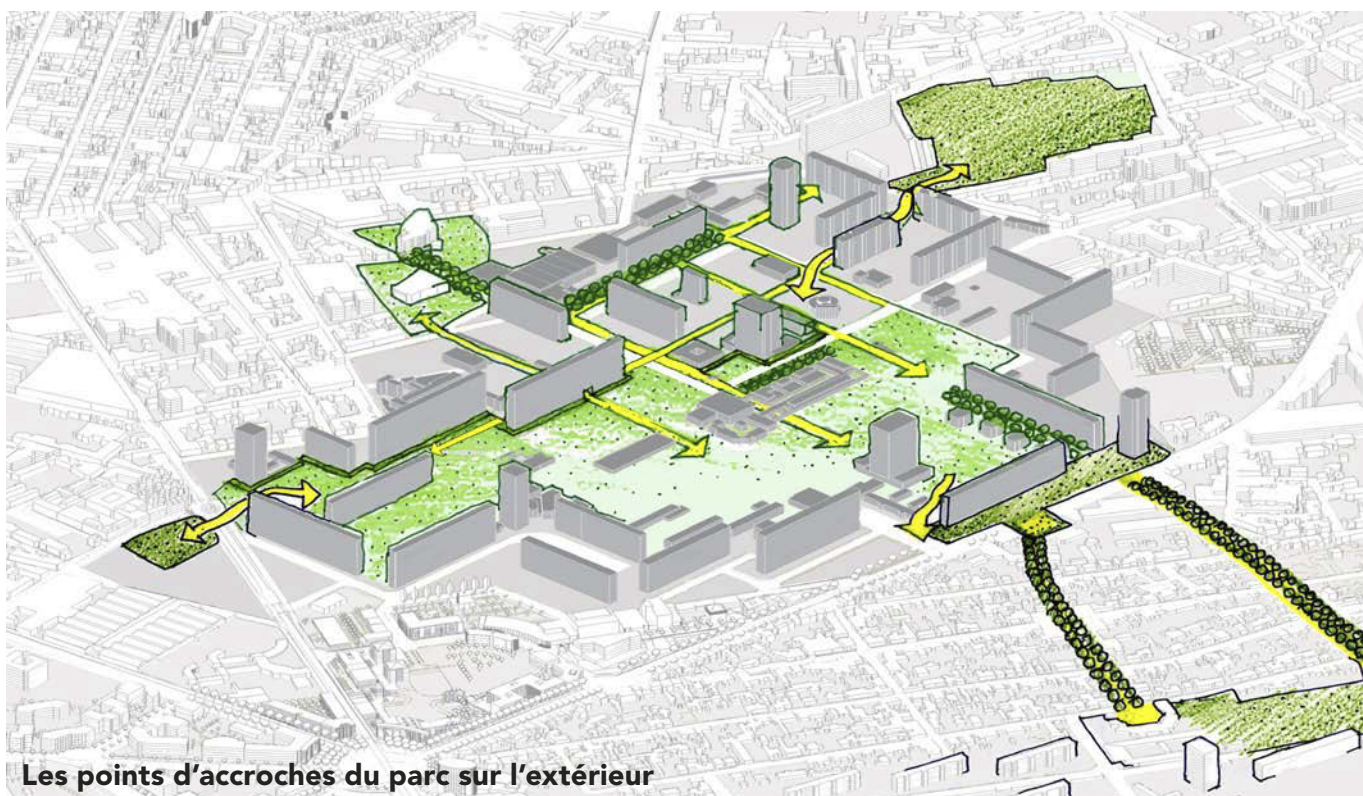
- au nord, le contact franc et direct du bâti (logements ou équipement) avec le parc permettra de donner plus d'ampleur au parc en supprimant, notamment, toute perception de limite entre les unités foncières - tel que cela existe dans certaines parties du parc. Cela signifie qu'il faut prévoir une même et seule gestion de cet espace sans différencier ce qui relève du public et du privé. La présence d'arbres, à proximité des bâtiments, permettrait d'atténuer l'échelle des bâtiments de logements ;
- au sud, il s'agit de créer des perméabilités au travers des îlots, par des cheminements piétons (les chemins des écoliers), offrant ainsi des continuités et la mise en lien des espaces paysagers disséminés dans le quartier.

Enfin, la structure végétale doit trouver sa déclinaison le long des voies par des arbres d'alignement et des plantations d'accompagnement, conférant aux espaces publics un caractère de « rues-jardins ».

## Étendre le parc hors des limites du quartier



## Affirmer la présence du parc en façade du quartier (croquis de principe)



## Les points d'accroches du parc sur l'extérieur

## 2 | Un quartier dans un parc

### 2.3 | Étendre le parc hors des limites du quartier

Afin de donner au parc urbain toute son ampleur, de lui assurer une assise et un statut, il convient d'étirer le plus loin possible l'ancrage du parc sur l'extérieur en le laissant largement déborder des limites du quartier.

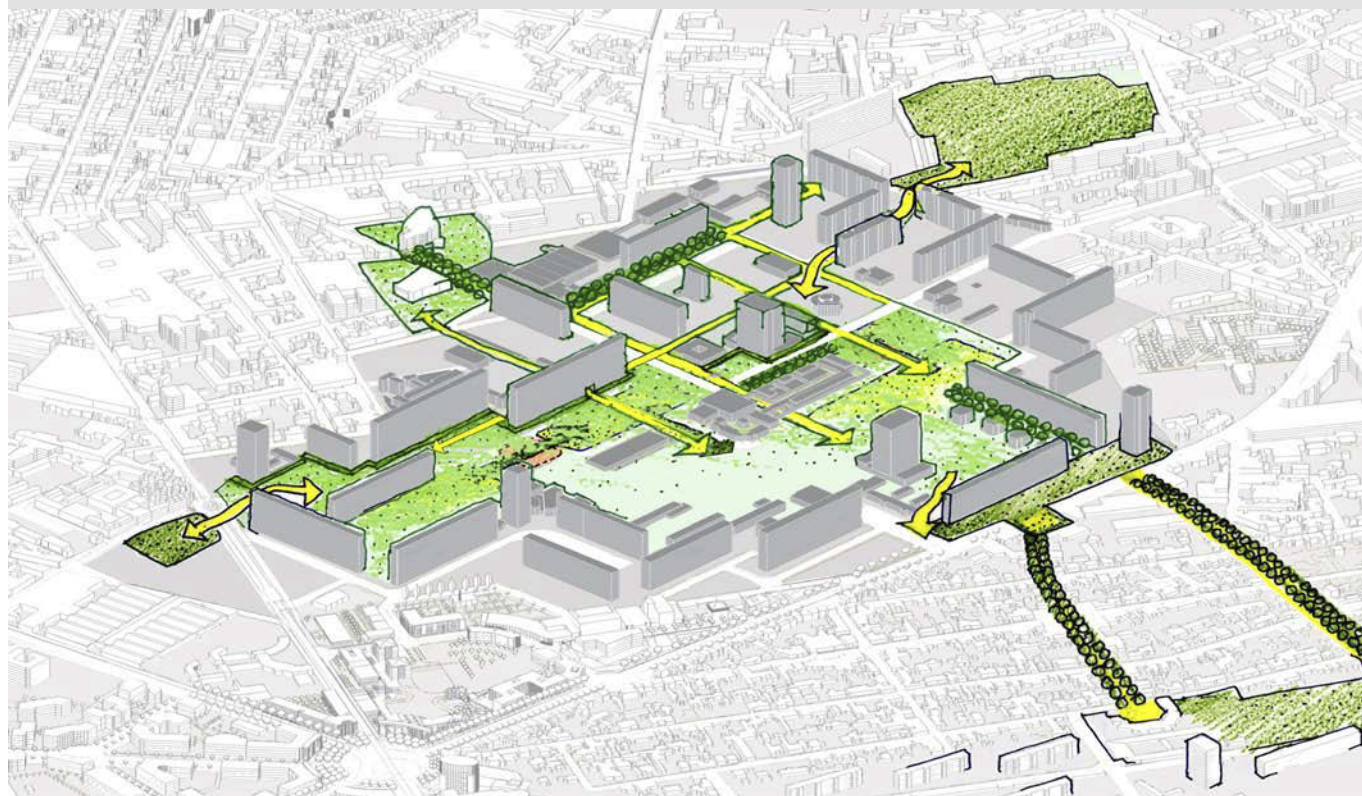
Depuis les boulevards et la rue Emile Counord - principales voies qui délimitent le quartier - le Grand Parc offre une image peu engageante, ne laissant que peu percevoir la présence du parc central. Or, cet espace vert, dont la superficie avoisine celle du Jardin Public, ne constitue pas aujourd'hui un lieu approprié et fréquenté par l'ensemble des populations des quartiers limitrophes malgré une demande renouvelée d'espaces verts.

Compte-tenu des effets de ruptures importants qui existent entre le parc et ses abords, il semble que la réponse repose à la fois sur l'idée d'ancrage et de ramification du parc sur l'extérieur :

- à l'ouest, l'accroche et la continuité avec le parc Rivière doit s'opérer par la rue du Président Coty ;
- au sud, c'est par le cours de Luze, qui offre une perspective vers le parc, que doit s'opérer l'accroche depuis la rue Camille Godard ;
- à l'est, rue Emile Counord, c'est par la continuité des parcours, jusqu'au cours du Médoc, que peuvent être établis les liens. De plus, de part et d'autre de la rue Emile Counord, il est possible de constituer une fenêtre paysagère en s'appuyant sur un aménagement paysager autour de l'équipement technique d'assainissement ;
- au nord, le long du boulevard, il s'agit de ramener le parc en façade du quartier, notamment entre la rue Pierre Trébod et la rue Jean Artus. Cette séquence concerne les deux rives du boulevard afin de traiter l'accroche avec le quartier de la Garenne au Bouscat.

En reliant l'ensemble de ces espaces, il serait possible de constituer à terme un ensemble paysager de plus de 15 ha.

## Bilan des actions d'accompagnement

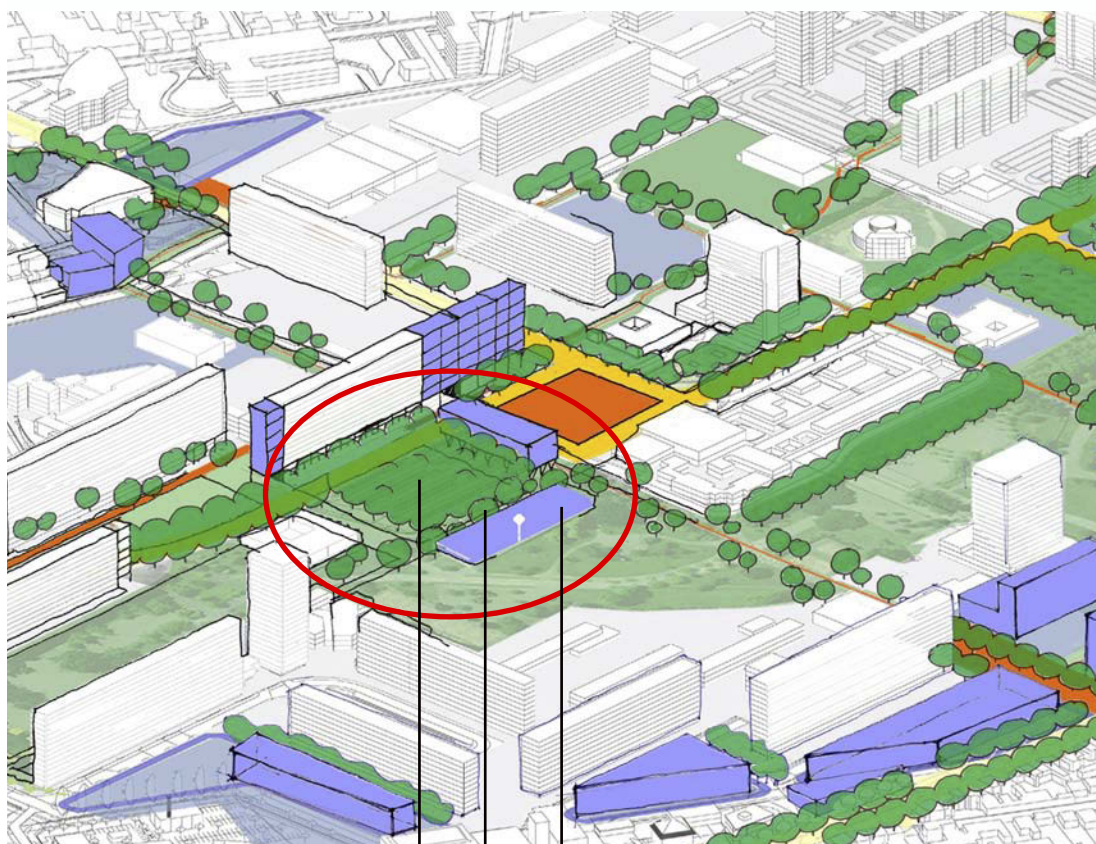


- Renforcer la présence du parc dans le quartier
- Constituer un socle paysager continu
- Etendre le parc hors des limites du quartier

## 2 | Un quartier dans un parc

### 2.4 | Les actions d'accompagnement

#### 2.4.1 | La place de l'Europe, point d'ancrage du parc dans le quartier

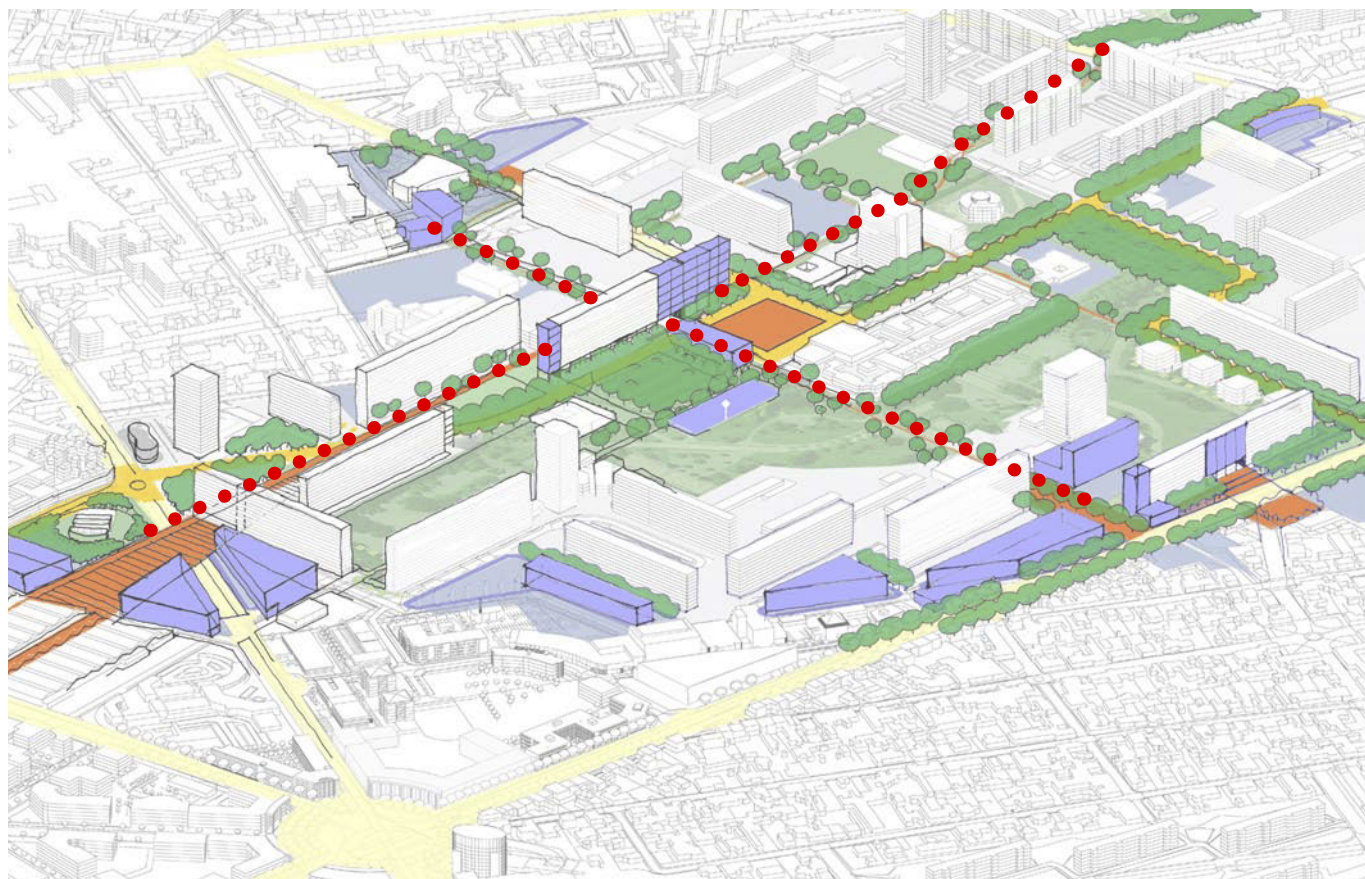


Création d'un espace vert en lieu et place du parking

Suppression de la circulation automobile

Suppression à terme des obstacles visuels vers le parc

## Les axes majeurs de cheminement à aménager



## 2 | Un quartier dans un parc

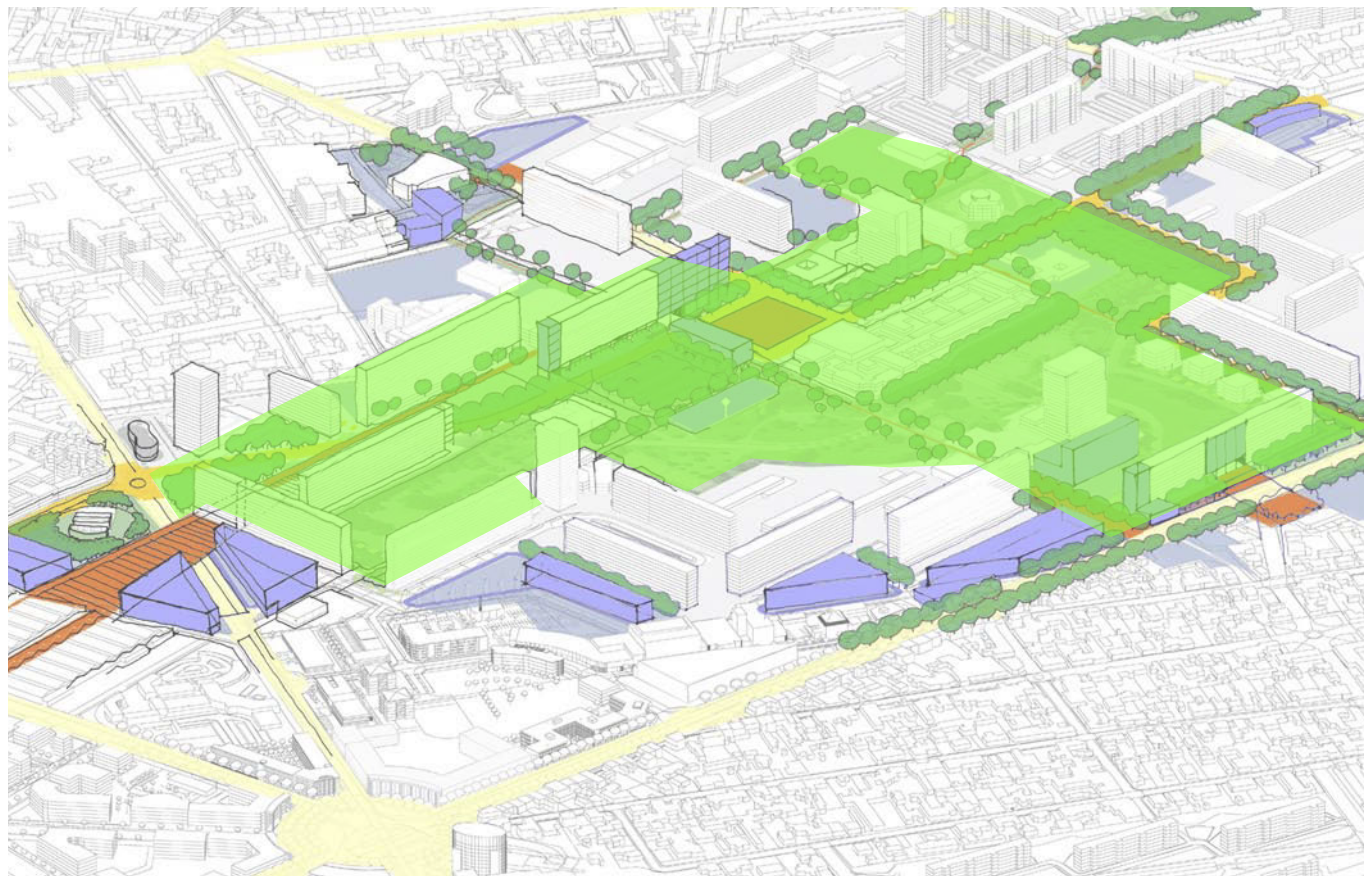
### 2.4.2 | Renforcer la perméabilité du quartier par des cheminements internes au travers des îlots



La rue René Coty, reconvertie en voie verte, prolongeant un lien vers le parc Rivière



## Les espaces associés au parc à végétaliser en priorité en fonction des usages



## 2 | Un quartier dans un parc

### 2.4.3 | Élaborer une conception d'ensemble du parc associant la ville et les bailleurs



L'unité du parc sera issue de la cohérence d'aménagement et de gestion entre la ville et les bailleurs. Les actions de paysagement, à adapter en fonction des usages, concernent :

- l'ensemble des espaces extérieurs d'agrément (espaces résidentiels, aires de jeux ...) ;
- les espaces de circulation (voirie, cheminements...) ;
- les aires de stationnement.







### 3 | Un quartier dans la ville

## Requalifier les entrées du quartier



Entrée sud : cours de Luze, traité l'espace public en lien avec la piscine et le devenir de la salle des fêtes



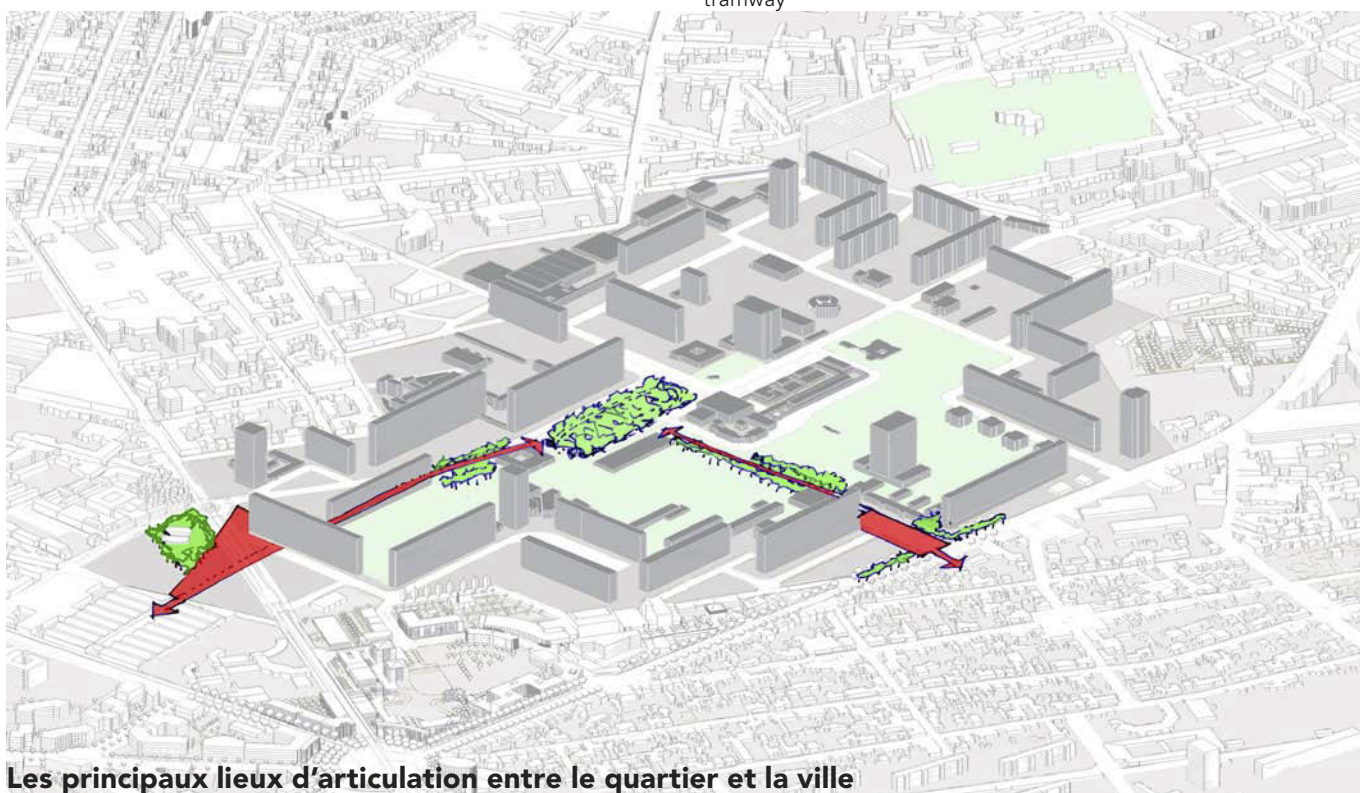
Entrée nord : rue Jean Artus, une future polarité sur le boulevard



Entrée ouest : rue Robert Schuman



Entrée est : rue des Frères Portmann, une future polarité autour du tramway



Les principaux lieux d'articulation entre le quartier et la ville

## 3 | Un quartier dans la ville

### 3.1 | Requalifier les entrées du quartier

Outre le parc central, c'est bien la totalité du quartier qu'il convient d'ouvrir sur les autres quartiers afin que l'ensemble de ses équipements puissent être partagés avec les populations alentour. Il s'agit là d'un véritable enjeu pour le quartier, pour le maintien et la valorisation de ses équipements.

Pour cela, on identifie deux points d'entrée majeurs du quartier, à articuler avec l'espace de centralité :

- depuis la rue Emile Counord, au niveau de la station Grand Parc ;
- au nord, depuis le boulevard Godard, par la rue Jean Artus.

Chacune de ces entrées se situe au croisement entre une voie structurante de passage et un accès direct au centre du quartier.

Ces points d'ancrage du quartier sur la périphérie constituent des lieux de polarité-relais qu'il convient d'organiser autour d'espaces publics.

Ces espaces publics doivent permettre d'organiser les accès piétons depuis l'extérieur du quartier. Il convient donc d'envisager, dès l'amont, des aménagements de qualité.

## Valoriser les emprises sous-utilisées, potentiellement évolutives



## Le foncier sous-utilisé et peu valorisé en limite du quartier

## 3 | Un quartier dans la ville

### **3.2 | Valoriser les emprises sous-utilisées, potentiellement évolutives**

L'organisation « centrifuge » du quartier a consisté à rejeter sur sa périphérie les aires de stationnement destinées aux logements. Aménagées en surface, ces aires occupent d'importantes emprises foncières sous-exploitées qui ceinturent le quartier.

Cette situation représente aujourd'hui une véritable opportunité pour traiter les interfaces du quartier avec la ville.

Ces emprises appartiennent ou sont gérées par les bailleurs actuels (In'Cité, Aquitanis) pour le compte de leurs habitants. On peut cependant s'interroger sur leur mutabilité au regard de la valeur du foncier en centre-ville et des enjeux de développement durable.

Tout en conservant ou restituant la capacité en stationnement nécessaire (à évaluer finement), il pourrait être envisagé la mise en place de partenariats consistant à mutualiser les besoins en stationnement et à valoriser les emprises foncières par de nouveaux programmes constructifs. Il s'agit de requalifier les façades du quartier. Cette démarche nécessite de lancer des réflexions spécifiques sur des échelles cohérentes d'ensembles résidentiels.

Deux secteurs stratégiques sont, à ce jour, identifiés :

- l'ensemble résidentiel situé le long du boulevard et de la rue du Docteur Finlay ;
- l'ensemble résidentiel reliant la rue Emile Counord au centre du quartier dont les emprises évolutives représentent une superficie de près de 2 ha.

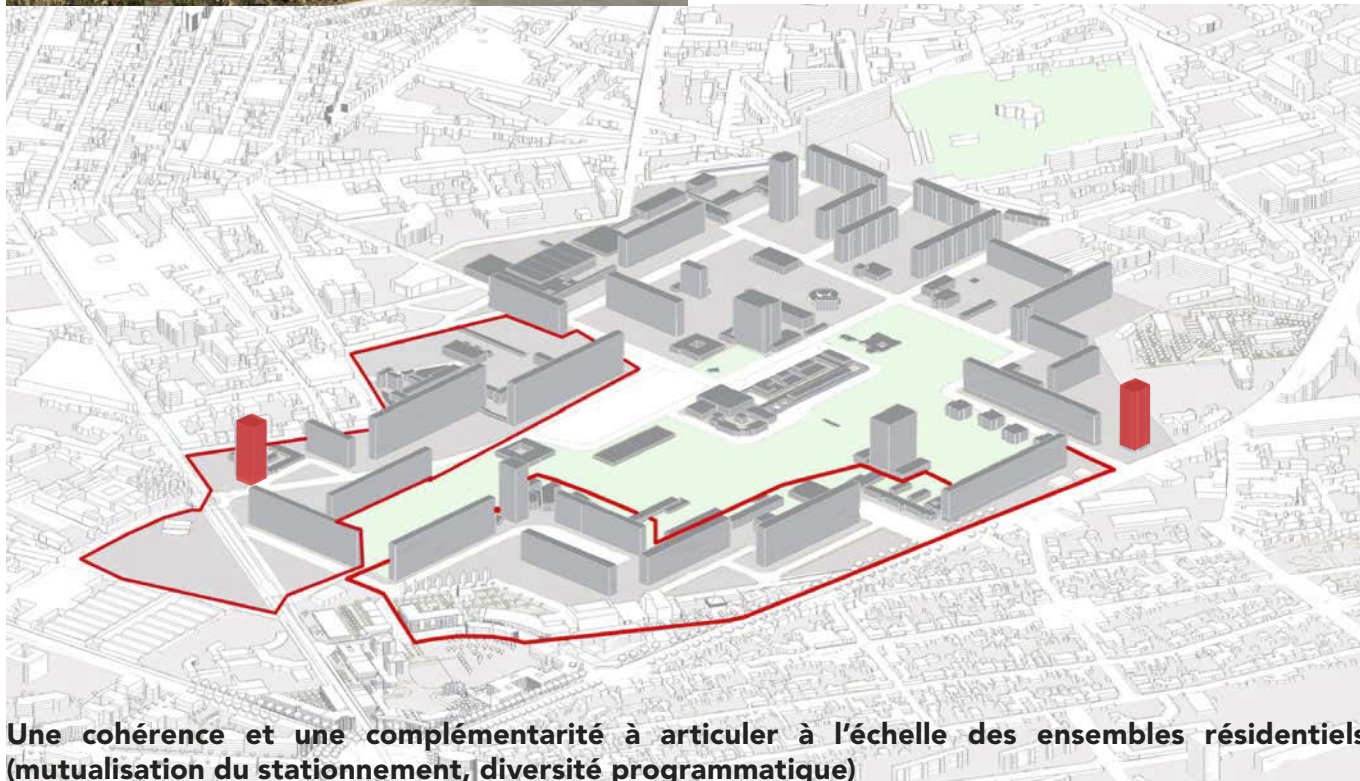
## Diversifier les programmes constructifs



Située dans la perspective des boulevards la tour d'Aquitais peut être traitée en signal urbain

Logements sociaux et bureaux - Bernard Bülher, architecte - In'Cité

Opération « Les Diversités »  
- Domofrance



**Une cohérence et une complémentarité à articuler à l'échelle des ensembles résidentiels (mutualisation du stationnement, diversité programmatique)**

## 3 | Un quartier dans la ville

### 3.3 | Diversifier les programmes constructifs

Les immeubles de logements construits à l'origine du quartier participent pleinement à sa composition d'ensemble. Il semble essentiel de les maintenir pour préserver l'intégrité et les qualités spatiales du quartier.

On peut néanmoins envisager un développement du quartier et son évolution à travers une deux approches :

- la réhabilitation des immeubles de logements existants pouvant faire l'objet d'une réflexion en termes de densification des ensembles, de diversification et d'intégration du stationnement. Il s'agit de mener sur le bâti existant une réflexion fine visant :
  - à envisager l'intégration de services ou commerces en rez-de-chaussée ;
  - à épaissir le cas échéant les bâtiments pour agrandir l'espace des logements ou créer des surfaces extérieures ;
  - à traiter les espaces extérieurs pour renforcer le caractère résidentiel par des jardins et intégrer le stationnement ;
- enfin, les efforts en termes d'accessibilité et d'adaptabilité doivent être poursuivis, de même que l'approche environnementale des constructions.
- une densification sur les emprises mutables évoquées dans le chapitre précédent par de nouveaux programmes constructifs contribuant à la diversification et à la dynamique du quartier en termes d'équipements, de logements, de services et de commerces, réparties sur plusieurs sites.

## Bilan des actions d'accompagnement



- Requalifier les entrées du quartier
- Valoriser les emprises sous-utilisées, potentiellement évolutives
- Diversifier les programmes constructifs

## 3 | Un quartier dans la ville

### 3.4 | Les actions d'accompagnement

#### 3.4.1 | La rue Jean Artus

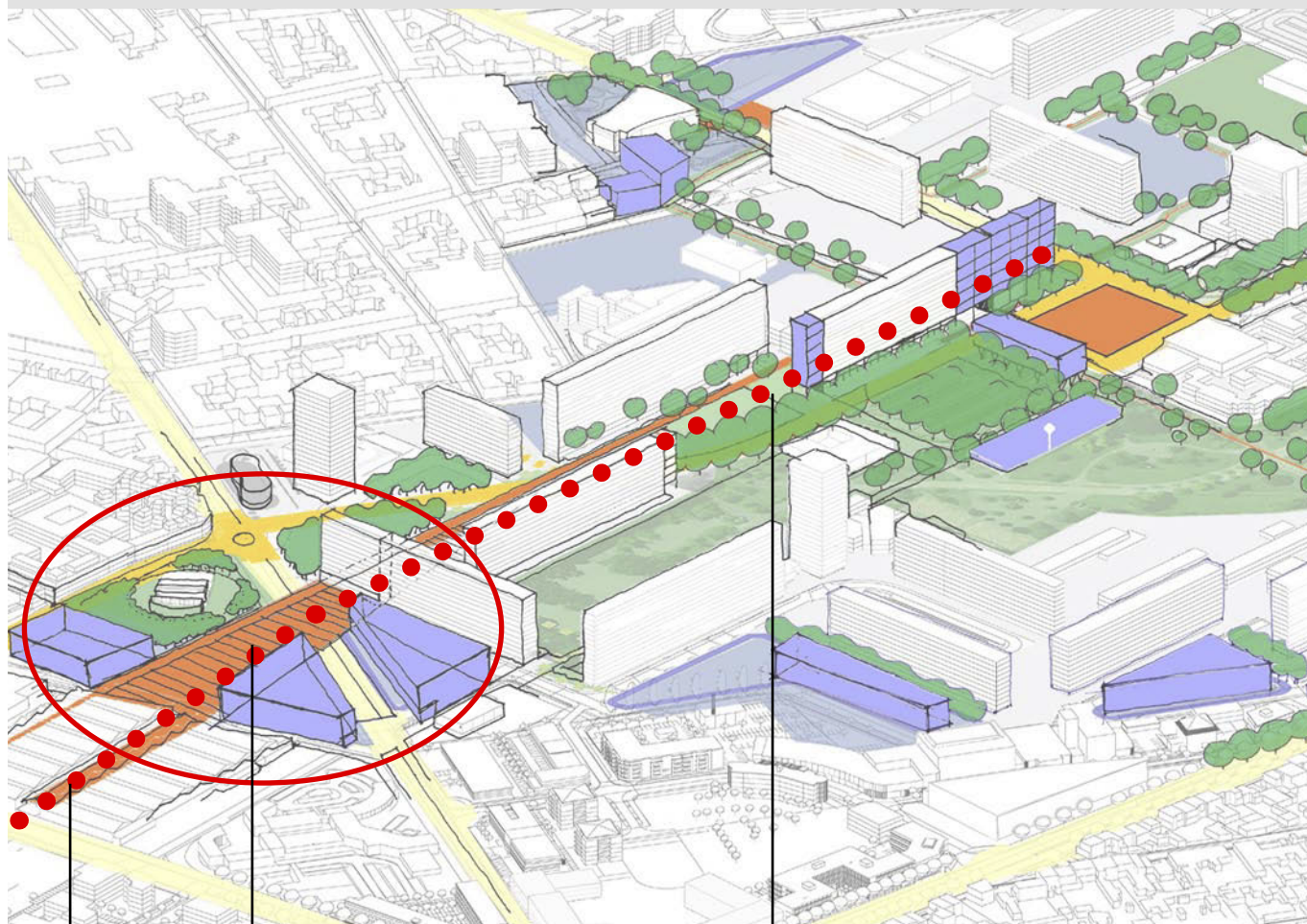
La rue Jean Artus, qui présente une configuration plutôt de cour urbaine, est concernée, à ce jour, par deux actions :

- la réalisation, au cours de l'été 2009, d'un tourne-à-gauche, depuis le boulevard, qui en fait une nouvelle entrée du quartier ;
- la démolition prochaine du «Petit-Trianon» par Aquitanis pour un programme constructif mixant services et logements.

Il convient donc d'envisager un nouveau statut de cet espace qui pourrait s'organiser autour d'une nouvelle polarité, offrant un nouveau lieu d'articulation avec la ville et dont le traitement s'appuierait sur un caractère piétonnier.



## Secteur Émile Counord - la Grenouillère



création d'un espace public central, en lien avec la station de tramway

mise en relation avec le cœur de quartier et la rue Émile Counord

liaison vers le cours du Médoc par la galerie Tatry

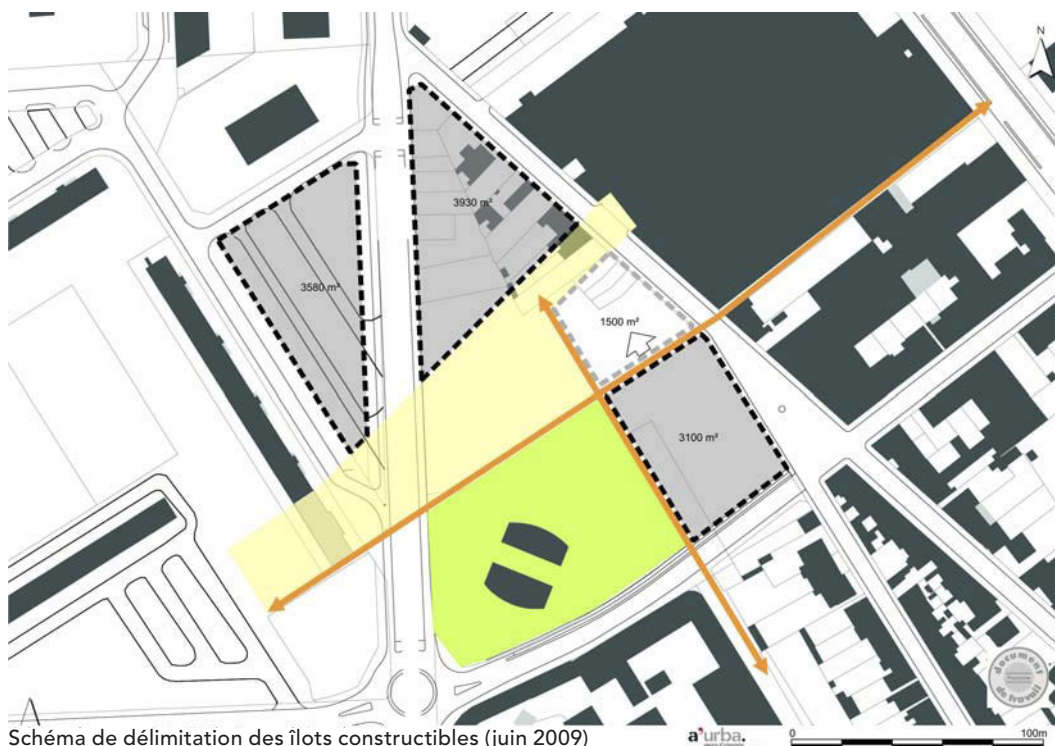


Schéma de délimitation des îlots constructibles (juin 2009)

## 3 | Un quartier dans la ville

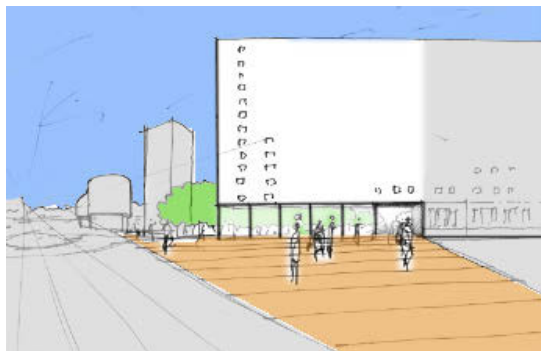
### 3.4.2| Le secteur Émile Counord - la Grenouillère

Le secteur Emile Counord - la Grenouillère constitue un enjeu important d'ouverture du quartier du Grand Parc sur la ville. Ce dernier à fait l'objet d'une étude (a'urba) en 2007 qui a permis d'énoncer les objectifs suivants :

- développer une polarité urbaine s'articulant autour de la station de tramway ;
- valoriser les liaisons transversales de proximité et notamment la relation au cœur du quartier du Grand Parc ;
- intensifier les fonctions commerciales, de services et d'équipements ;
- penser l'organisation des îlots constructibles.

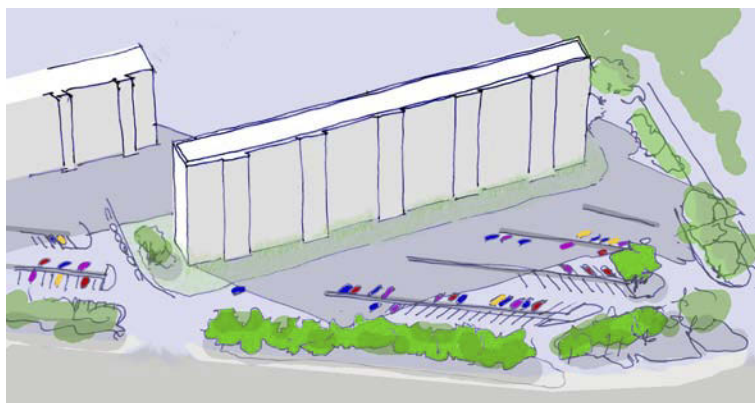
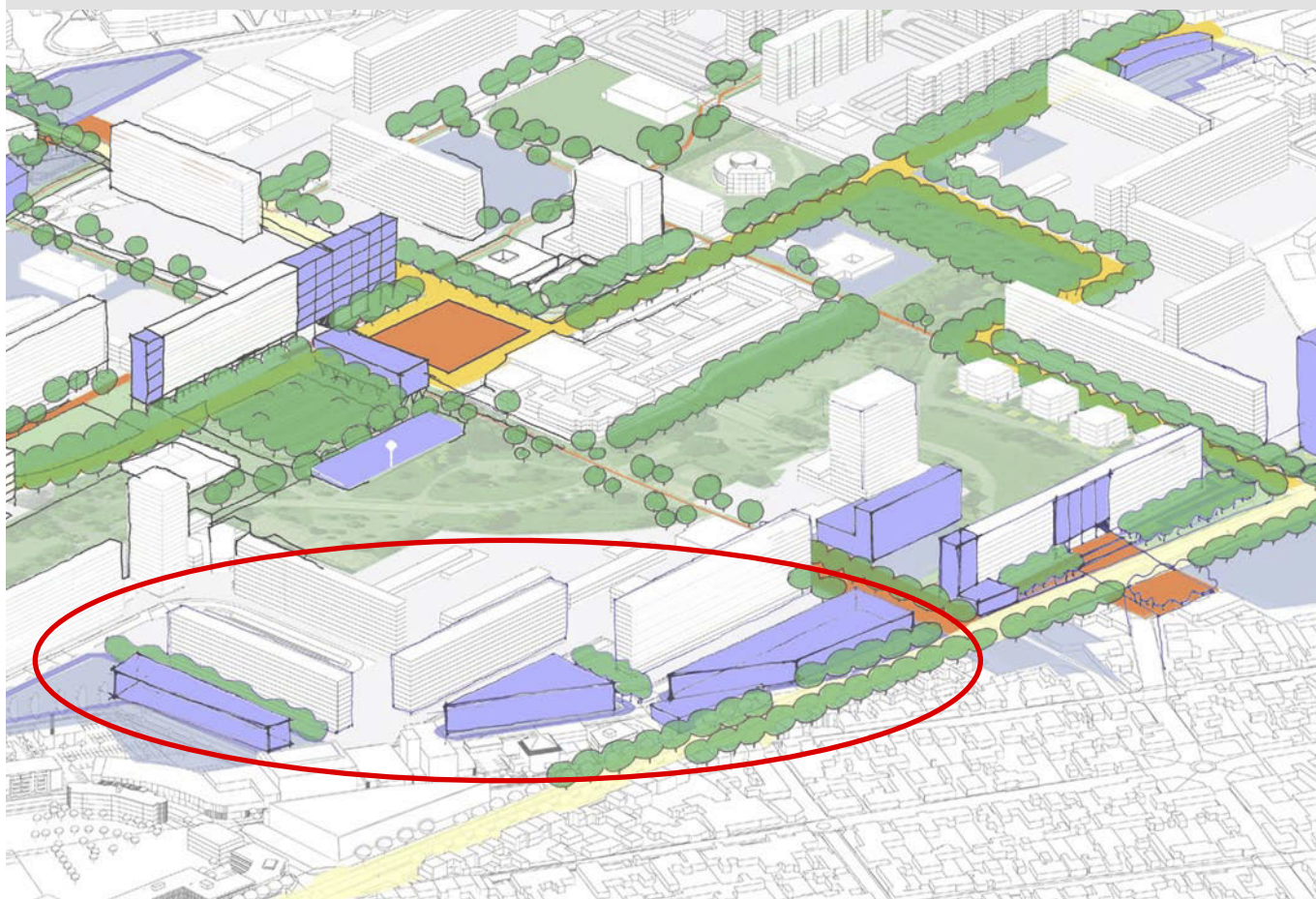


Scénario d'aménagement du secteur Emile Counord - la Grenouillère - étude a'urba - CUB - avril 2007

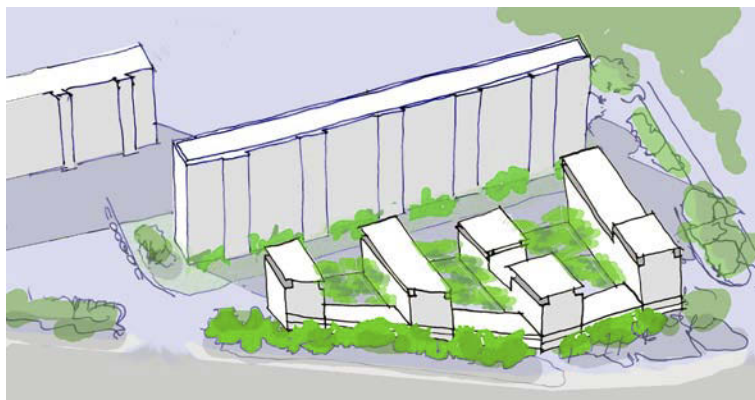


Hypothèses de traitement de la barre SNI, à l'entrée du quartier, illustrant les principes d'ouverture et d'accroche du quartier sur la rue Emile Counord et la station de tramway

## La façade nord/ouest du quartier à requalifier



Situation actuelle

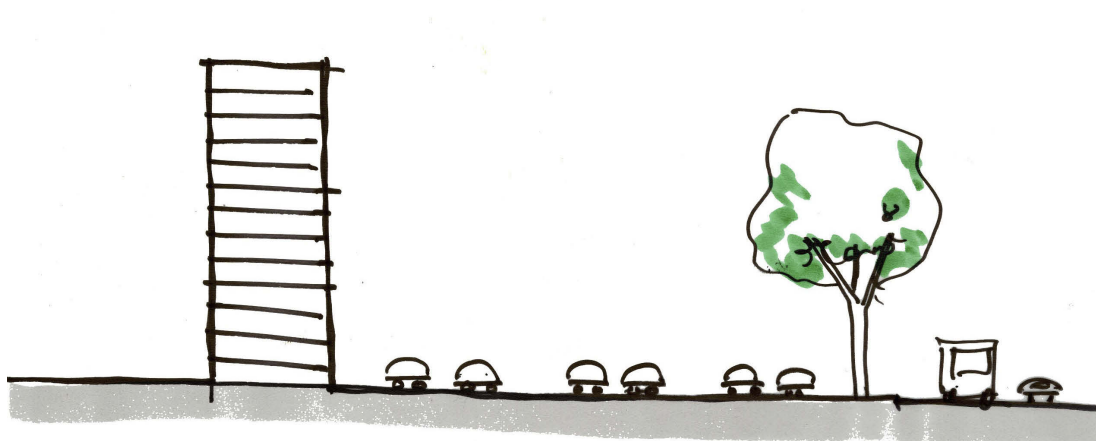


Proposition

## Croquis illustratifs

### 3 | Un quartier dans la ville

#### 3.4.3 | La valorisation des espaces de stationnement le long des boulevards



Situation actuelle : de grandes emprises foncières aménagées en aires de stationnement en façade du quartier



Proposition : - intégrer et mutualiser le stationnement résidentiel,  
- valoriser le foncier par de nouveaux programmes immobiliers,  
- requalifier la façade du quartier en introduisant des échelles bâties intermédiaires.





#### 4 | Le schéma de redéploiement urbain et de mise en cohérence des actions



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

© aurba | octobre 2009