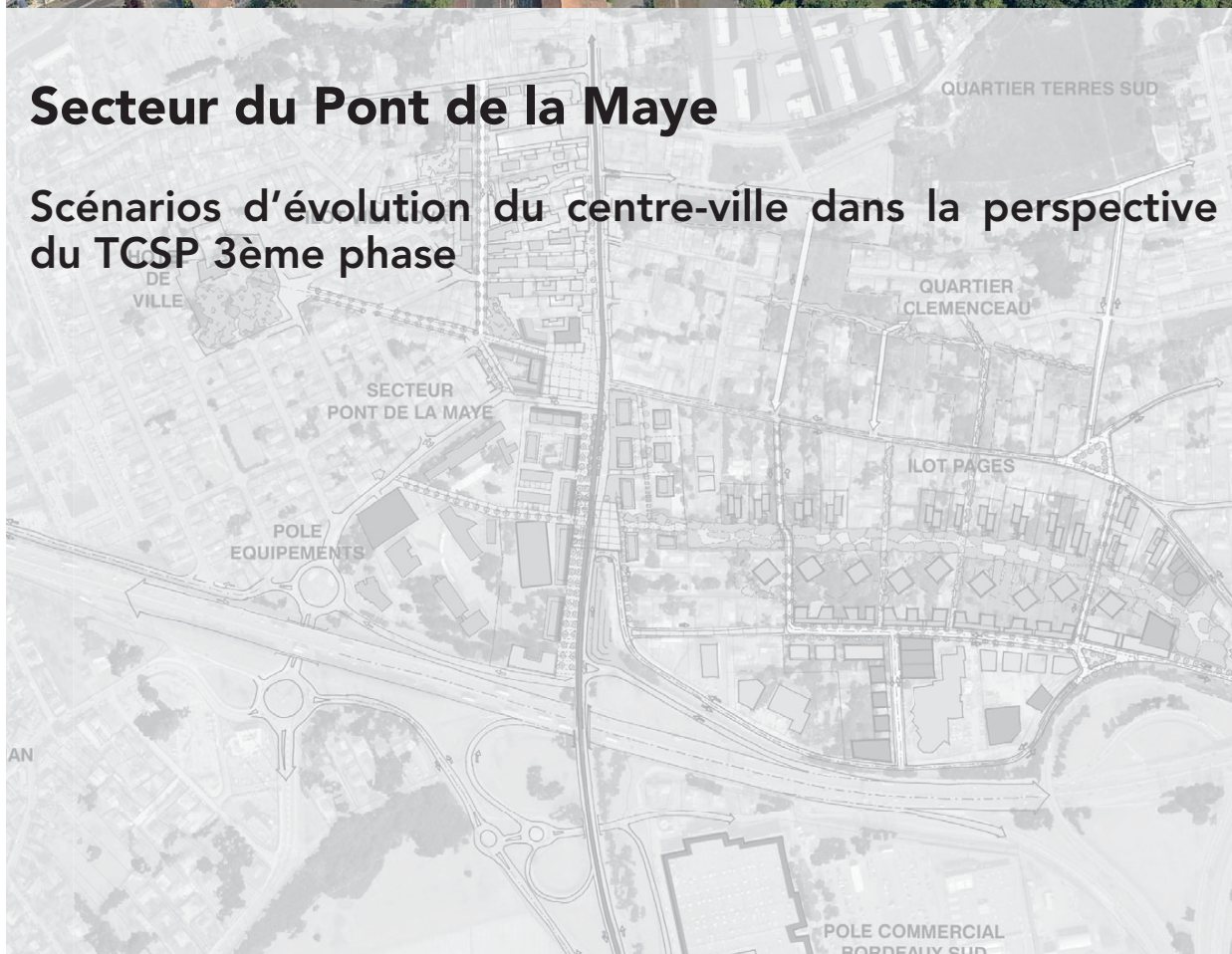


**Communauté urbaine de Bordeaux
Commune de Villenave d'Ornon**



Secteur du Pont de la Maye

**Scénarios d'évolution du centre-ville dans la perspective
du TCSP 3ème phase**



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Juin 2011

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

Objet de l'étude

L'étude du secteur Pont de la Maye porte sur le devenir du centre-ville de la commune de Villenave d'Ornon. Ce document propose une synthèse des réflexions conduites sous l'égide de la Communauté urbaine de Bordeaux, dans le cadre de l'extension de la ligne C du TCSP 3ème phase.

L'objectif de la démarche vise à déterminer les grandes orientations d'aménagement et de renouvellement urbain autour du projet de transport, dans la perspective d'un renforcement des fonctions et services du centre ville de Villenave d'Ornon (commerces, habitat, équipements).



Les réflexions contenues dans ce document ont été initiées à partir de 2008. Elles ont permis de construire progressivement une vision partagée par les élus et de faire émerger les principales options du projet de développement de la centralité du Pont de la Maye. Au cours de ces échanges, plusieurs décisions portant sur des actions ou le lancement d'études complémentaires ont été prises, qu'il s'agisse d'expertises thématiques ou d'engagements opérationnels. Ces actions viendront consolider par la suite, l'élaboration du projet d'ensemble conçu autour du tramway :

- l'engagement en faveur d'une veille foncière au titre du projet de tramway et de l'opération de renouvellement urbain ;
- le lancement d'une étude commerciale FISAC en 2009-2010, sous maîtrise d'ouvrage communale ;
- la conduite d'une étude technique consacrée aux déplacements sur l'ensemble du territoire communal et plus particulièrement sur le secteur du Pont de la Maye, déroulement courant 2011, sous maîtrise d'ouvrage CUB ;
- la confirmation de l'étude de maîtrise d'œuvre pour la conception technique, architecturale et paysagère de l'extension de la ligne C du tramway, entre Bègles Terre Sud et le Pont de la Maye (sud rocade), sur la période 2011-2012, pilotée par la CUB. Cette dernière étude permettra de valider les profils en travers des espaces publics traversés par le tramway, l'impact sur le bâti et les fonctionnalités existantes ainsi que les solutions compensatoires proposées.

Dans l'attente du résultat définitif de ces études de dimensionnement, la réflexion portant sur l'évolution des franges de la route de Toulouse s'est limitée à des hypothèses d'insertion de la plate-forme qui restent soumises à la validation du futur maître d'œuvre désigné pour la conception de l'infrastructure du tramway

Equipe projet

Chef de projet
José Branco

Equipe projet
Jamila Tkoub
Daniel Naïbo
Marie-Pierre Barré
Isabelle Lèbre
Joëlle Martineau
Marie Sencristo

Avec la collaboration de l'Atelier de Production Graphique



Sommaire

1 | Les enjeux de recomposition urbaine autour du tramway

2 | Hypothèses de tracé TCSP développées

2.1 | Une structure héritée de la géographie et de l'histoire

2.2 | Les facteurs infléchissant le fonctionnement du centre-ville

2.3 | Le projet de développement du territoire communal

3 | Espaces publics, commerces et stationnement : un équilibre à préserver

3.1 | La structure commerciale de la route de Toulouse

3.2 | L'offre en stationnement sur le centre-ville

3.3 | La place Aristide Briand : une opportunité de projet

4 | Densifier le centre-ville : une ambition communale au service du projet communautaire

4.1 | Rééquilibrer les densités sur le secteur du Pont de la Maye

4.2 | Valoriser le patrimoine paysager dans le cadre du projet de centre-ville

4.3 | Exploiter le gisement foncier afin de consolider l'offre en services et densifier l'habitat

5 | L'insertion de la plate-forme du tramway

5.1 | Le partage de l'espace public - hypothèses de profils en travers

5.2 | Les impacts potentiels sur les tissus bâtis

5.3 | Hypothèse en faveur d'une plate-forme centrale

6 | L'accessibilité au secteur du Pont de la Maye

6.1 | L'état actuel du réseau TC et VP

6.2 | Les enjeux de maillage à l'échelle du secteur d'étude

6.3 | Les priorités en faveur des déplacements doux

6.4 | L'évolution du plan de circulation



7 | Les scénarios d'évolution urbaines et les hypothèses d'aménagement retenues

7.1 | Trois scénarios exploratoires pour illustrer l'évolution du centre-ville

7.2 | Synthèse des objectifs d'aménagement et références illustrées

7.3 | Scénario de synthèse

7.4 | Deux hypothèses pour l'évolution de la place Aristide Briand

8 | Les dispositions réglementaires proposées

8.1 | Les contraintes réglementaires actuelles et l'évolution du zonage

8.2 | Proposition pour l'adoption d'un périmètre de prise en considération



Synthèse

Le secteur du Pont de la Maye est aujourd'hui perçu comme la séquence « d'entrée de ville » de la route de Toulouse, principale porte d'accès au cœur de l'agglomération, pour le cadran sud de la métropole. Le prolongement du réseau tramway au-delà de la rocade, constitue donc une priorité pour encourager le report modal vers les transports collectifs. Cette nouvelle offre en transport amène à questionner le fonctionnement global du centre-ville et au regard des caractéristiques du territoire communal. Bien que plusieurs options de tracés sont toujours à l'étude, il convient d'anticiper l'aménagement des espaces publics, dans l'optique d'un renforcement des fonctions commerciales et d'un remodelage progressif du paysage bâti. L'enjeu principal consiste à définir une stratégie d'aménagement sur le long terme, compatible avec la réalisation du tramway et de son parc relais.

L'ambition du projet porte à la fois sur le repositionnement du Pont de la Maye à l'échelle du cadran sud de l'agglomération (en terme économique, d'offre en services et équipements, de capacité d'accueil résidentiel...) mais également sur les conditions requises pour faire émerger une véritable dynamique de centre-ville, vécue et partagée par l'ensemble des villenavais et des populations riveraines.

L'accent de la démarche est portée sur la polyvalence et la qualité des espaces publics à réhabiliter ou à constituer ; la consolidation des fonctions commerciales ; l'accessibilité tous modes ainsi que l'offre en stationnement ; la mise en valeur du patrimoine paysager ; l'optimisation de l'offre foncière considérée comme un des atouts du site, la densification de l'habitat et le renforcement des équipements publics ; le renouvellement de l'image identitaire portée par le secteur du Pont de la Maye.

Trois sites d'intervention sont proposés, à l'issue de ce travail :

- Le secteur constitué par la place Aristide Briand et la séquence de la route de Toulouse, comprise entre la rocade et le terminus provisoire du tramway (au droit de l'opération Terre Sud située à Bègles) complété par le pôle d'équipements adjacent ;
- Le site Pagès localisé en front de rocade ;
- L'îlot Villa Nova situé au nord de la place Aristide Briand.

Ces sites font l'objet d'une réflexion prospective illustrée à partir de différents scénarios d'aménagement alternatifs. Ces hypothèses ont permis de converger vers la définition d'objectifs publics partagés. Un scénario de synthèse « donne à voir » le projet urbain du centre-ville. Cette première esquisse nécessite des approfondissements techniques pour affiner les grandes lignes de programmation et les conditions d'une future mise œuvre (maîtrise foncière, mode opératoire, temporalités, etc.).

Synthèse

L'espace central de la place Aristide Briand, pièce maîtresse du projet, fait l'objet d'une première réflexion spécifique quant à son futur dimensionnement, l'évolution de ses franges bâties et les grands principes de composition urbaine. Deux scénarios sont développés, après une comparaison d'échelle avec d'autres sites centraux de l'agglomération.

L'étude conclut sur l'adaptation du règlement du Plan Local d'Urbanisme et propose la mise en place d'un périmètre de prise en considération, afin de garantir la faisabilité ultérieure du projet urbain, qui devra être précisée dans son contenu et ses différents périmètres d'intervention.

Deux propositions d'adaptation réglementaire sont présentées dans la perspective de la 6ème modification du PLU, considérant la caducité de la « zone de gel » à l'échéance du mois de juillet 2011, sur le site de Pagès.

Quelques vues d'époque illustrant le passage du tramway route de Toulouse au Pont de la Maye





1 | Les enjeux de recomposition urbaine autour du tramway

Les hypothèses de tracés du tramway 3ème phase à l'étude



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine



Variantes pour la desserte du centre du Pont la Maye et localisation préférentielle du parc relais en terminus

1 | Les enjeux de recomposition urbaine autour du tramway

L'état actuel des réflexions portant sur l'extension de la ligne C du tramway d'agglomération, repose sur deux hypothèses de tracés au niveau du Pont de la Maye :

- un prolongement de la ligne du tramway sur la route de Toulouse en empruntant un nouveau franchissement supérieur sur la rocade ;
- une desserte ouest via l'avenue du Maréchal Leclerc. Cette variante traverse la place Aristide Briand et franchit la rocade par l'actuel passage inférieur du rond-point de Bridgend.

La localisation privilégiée du parc relais est pressenti sur le parking du centre-commercial de Bordeaux Sud. Cette option suggère par ailleurs l'adaptation fonctionnelle du giratoire avenue des Pyrénées.



2 | Le centre-ville au sein du territoire communal

2 | Le centre-ville au sein du territoire communal

2.1 | Une structure héritée de la géographie et de l'histoire

Villenave d'Ornon connaît dès le XVII^e siècle une occupation humaine linéaire le long des voies emblématiques (route de Toulouse et de Cestas). **L'axe historique nord/sud** traverse la vallée de l'eau Bourde par un ouvrage de franchissement dénommé alors « Pont de la Maye ».

Un réseau secondaire draine le territoire reliant les paroisses de Villenave d'Ornon et de Bègles. Ainsi, l'avenue Clémenceau constitue un lien essentiel est-ouest coupant la route de Toulouse au sud de l'Estey de Franc.

Au XIX^e siècle, l'industrialisation marque l'avènement du chemin de fer.

1^{ère} sectorisation : la ligne Bordeaux-Toulouse et Bayonne traverse la commune du nord au sud parallèlement à la route de Toulouse. Deux gares jalonnent son parcours : une au nord et une au sud du territoire.

Cette ligne s'inscrit en rupture par rapport à la structure du territoire et interrompt l'avenue Clémenceau - axe historique de connexion est/ouest.

Au XX^e siècle, une double centralité émerge. L'hôtel de ville, anciennement situé au bourg historique, est déplacé dans le château de Canteloup dès 1964.

L'avenue Clémenceau, liaison physique entre les deux « centres », manque de fluidité du fait de la coupure découlant de la ligne ferrée.

Des lotissements aux tracés réguliers se constituent, première strate des futurs quartiers : Canteloup (1929), Pontac, Chambéry, Bris.

Au sud, les châteaux viticoles limitent l'urbanisation.

2^{ème} sectorisation : la rocade et l'autoroute.

En 1973, l'infrastructure d'échelle métropolitaine est réalisée en partie couvrant le quadrant ouest de l'agglomération. L'autoroute A63 triple les barreaux nord-sud entre route de Toulouse et ligne ferrée. Le fractionnement du territoire est amplifié.

En 1987, la rocade est terminée. Elle segmente le territoire en marquant une rupture entre le nord et l'est. Villenave d'Ornon se retrouve sectionné en trois grands territoires qui s'isolent par manque de liaisons structurantes.

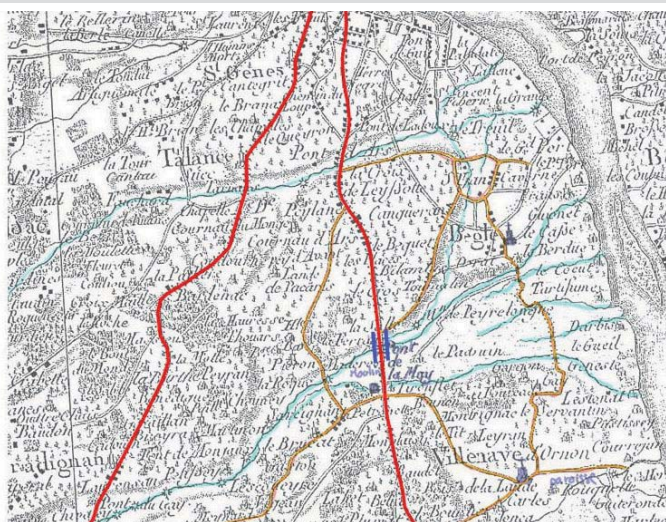
Des secteurs économiques se développent le long des infrastructures, espaces chargés de contraintes (marge de recul, « pollution » acoustique et visuelle...).

Au cours du XX^e siècle, les dysfonctionnements se confirment :

- **fragmentation du territoire et isolement ;**
- **double centralité** (Pont de la Maye et Bourg historique) confortée par une augmentation de l'offre en équipements, dans un pôle intra-rocade et un extra-rocade ;
- **enclavement** des châteaux viticoles, devenus verrous fonciers dans une expansion urbaine grandissante ;
- **« zoning »** renforcé : zones économiques, zone habitat, zone naturelle humide...

Une structure héritée de la géographie et de l'histoire

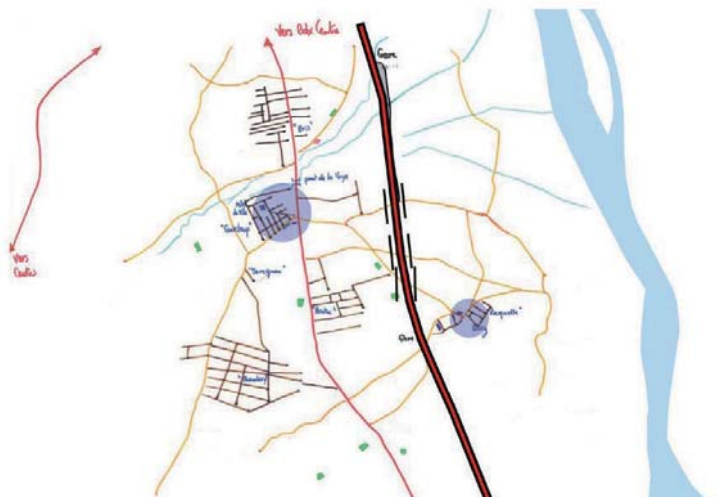
Cassini
XVIIe



Réseau structurant hiérarchisé :

- Réseau primaire : axes historiques (entrée de la ville route de Toulouse et de Cestas)
- Réseau secondaire (voie reliant le « Pont de la Maye » à la paroisse de Villenave d'Ornon, actuelle avenue Clémenceau)
- || « Pont de la Maye » : pont enjambant l'estey de Franc.

1958



- Réseau ferré
- || Rupture de la trame historique par une infrastructure
- Tissu urbain constitué : trame orthogonale
- Double centralité : une historique et une institutionnelle
- Château viticole

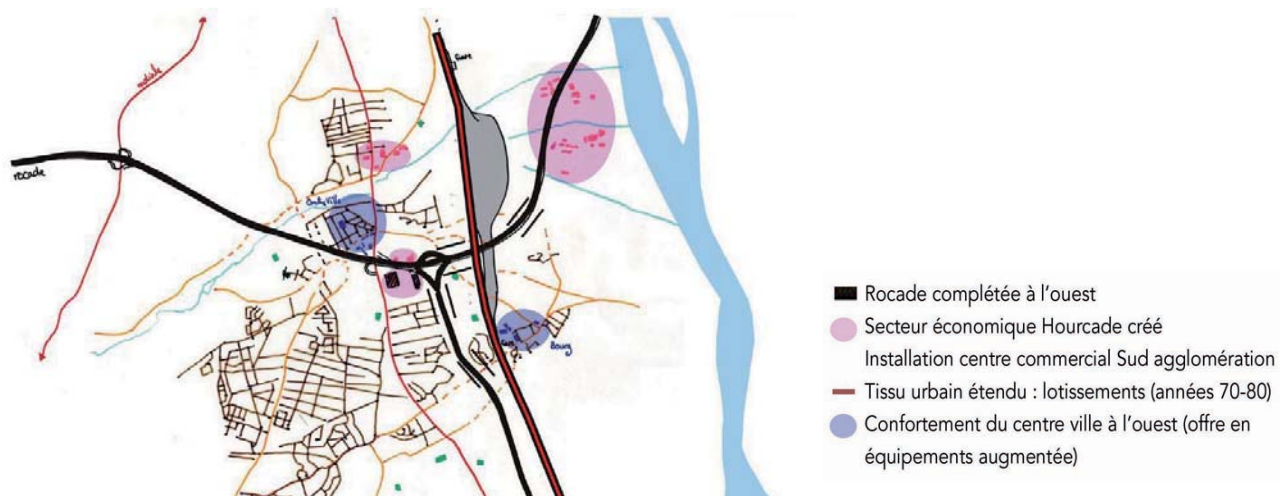
1973



- Rociade partielle et autoroute
- Faisceau ferré étendu
- || Rupture de la trame historique par une infrastructure
- Installation activité automobile (concessionnaires)
- Tissu urbain étendu : grands ensembles et lotissements (années 60)

Une structure héritée de la géographie de l'histoire

1987



2004



2 | Le centre-ville au sein du territoire communal

2.2 | Les facteurs infléchissant le fonctionnement du centre-ville

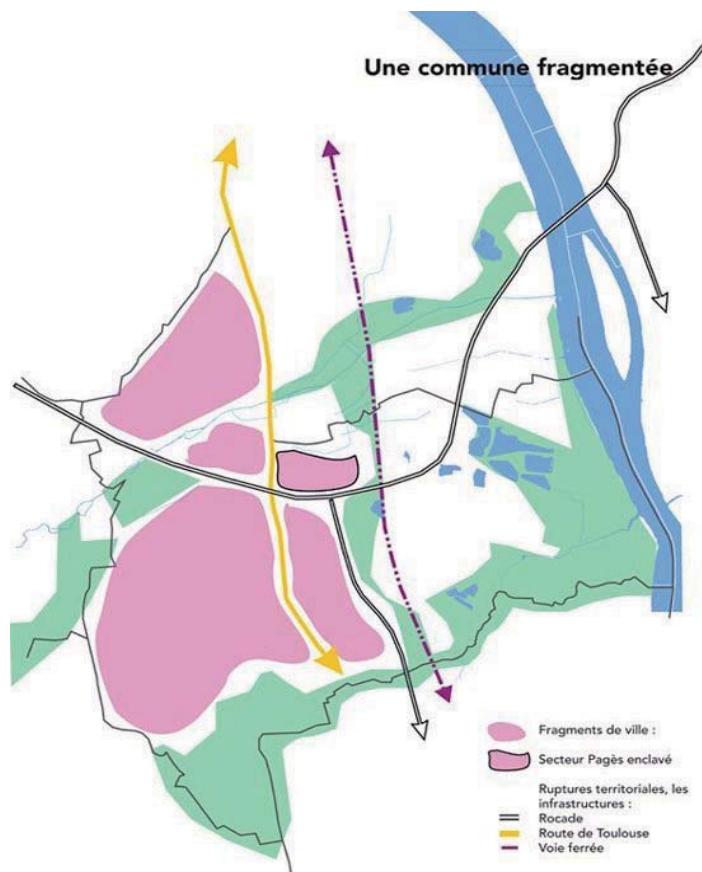
Des caractères emblématiques, leviers de projet

Ces quelques schémas synthétisent les éléments de diagnostic urbain du territoire et sont révélateurs de leviers de projet pour sa restructuration.

• Un territoire fragmenté

L'urbanisation de la commune occupe principalement la partie ouest de sa géographie.

La commune est traversée par de lourdes infrastructures, véritables ruptures territoriales qui marquent les limites de fragments urbains disjoints : le quartier du « centre ville » au nord-ouest, Pagès au nord-est, le Bourg à l'est, Sarcignan-Chambéry au sud-ouest.



Enjeux :

- améliorer les liens interquartiers et les itinéraires cyclables sur les axes structurants ;
- conforter les franchissements des infrastructures routières et ferroviaires ;
- enrichir la mixité fonctionnelle des quartiers ;
- rétablir les continuités de la trame verte.

2 | Le centre-ville au sein du territoire communal

• Un centre ville excentré

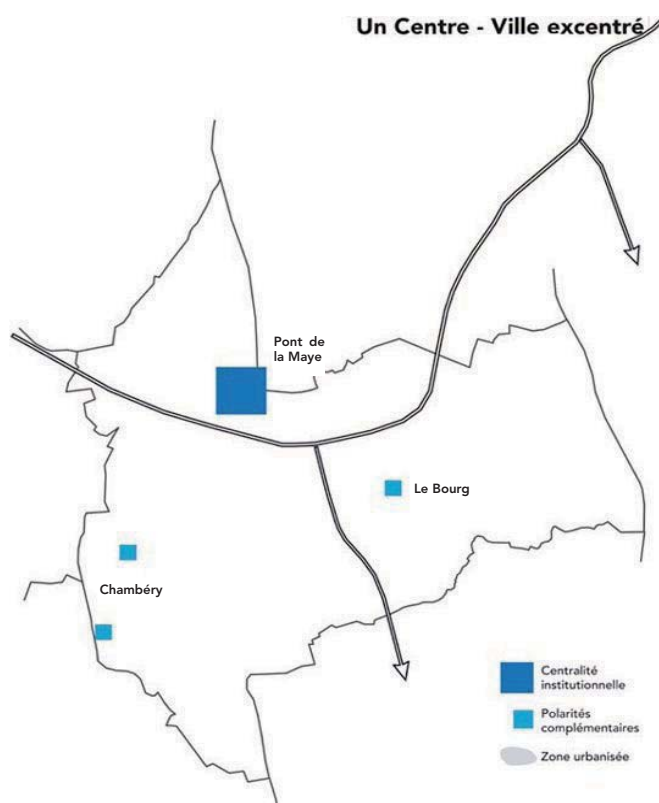
Le centre ville est décentré vers le nord ouest par rapport à l'assiette communale.

La double centralité de la commune, héritée de l'histoire, la rend atypique. Cette « bi-céphalée » disperse les fonctions de centralité en deux pôles au lieu d'un seul, plus traditionnel, clairement identifiable et à l'offre exhaustive. Un éparpillement des équipements et services publics, repères communaux, s'opère dans les divers fragments du territoire. Les fonctions économiques, sociologiques, politiques, symboliques du « centre » sont dispersées.

Nous pouvons les identifier :

- centre ville institutionnel : hôtel de ville, centre des impôts, poste, bureau de police, commerces, services...
- centre Bourg : église, mairie annexe, services...
- centre de quartier à Chambéry : médiathèque, piscine, commerces, services...
- centre commercial de Bordeaux Sud.

Ce manque de concentration des fonctions de centralité compromet la rationalisation et la mutualisation de certains équipements, l'intensité urbaine et donc une certaine aménité (échange, lien, regroupement...).



Enjeux :

- conforter le rôle du centre-ville dans l'organisation du territoire communal ;
- améliorer l'accès depuis l'ensemble des quartiers de la ville ;
- favoriser un développement équilibré entre les différents pôles de quartiers (Chambéry, Le Bourg...) ;
- déterminer leur vocation respective (types de services et commerces privilégiés, nature de l'offre en équipements publics, vocation des espaces publics, etc).

2 | Le centre-ville au sein du territoire communal

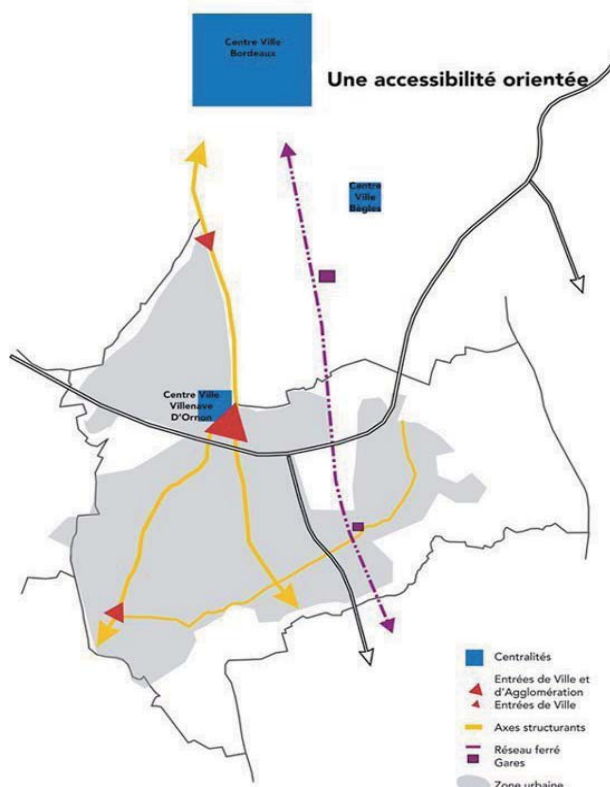
• Une accessibilité orientée

Le pont de la Maye constitue une entrée de ville à double échelle : entrée d'agglomération, entrée de commune et accès local au centre ville.

La configuration des infrastructures de voirie (rocade, échangeur, pont) génère des dénivelés qui renforcent leur effet de rupture spatiale sur le territoire.

Des conflits d'usages apparaissent entre fonctions de centre ville et voies d'entrée de ville et d'agglomération :

- entrée sud par le pont de la Maye : accès PL et VL, parcours piéton et cycliste non sécurisés ;
- circulation est-ouest piétonne et cycliste (exemple : accès difficile des collégiens aux arrêts de bus et aux commerces) ;
- nœud d'échanges au droit de la place Aristide Briand : suprématie de l'axe nord sud privilégiant les flux intercommunaux par rapport aux échanges est ouest d'échelle communale (notamment axe historique de liaison du centre ville avec bourg ancien) ;
- des stationnements jalonnent l'axe de la route de Toulouse à l'arrière des façades. Sur des terrains privés, ils accueillent la clientèle des commerces et services alors que l'offre sur l'espace public n'est pas saturée.



Enjeux :

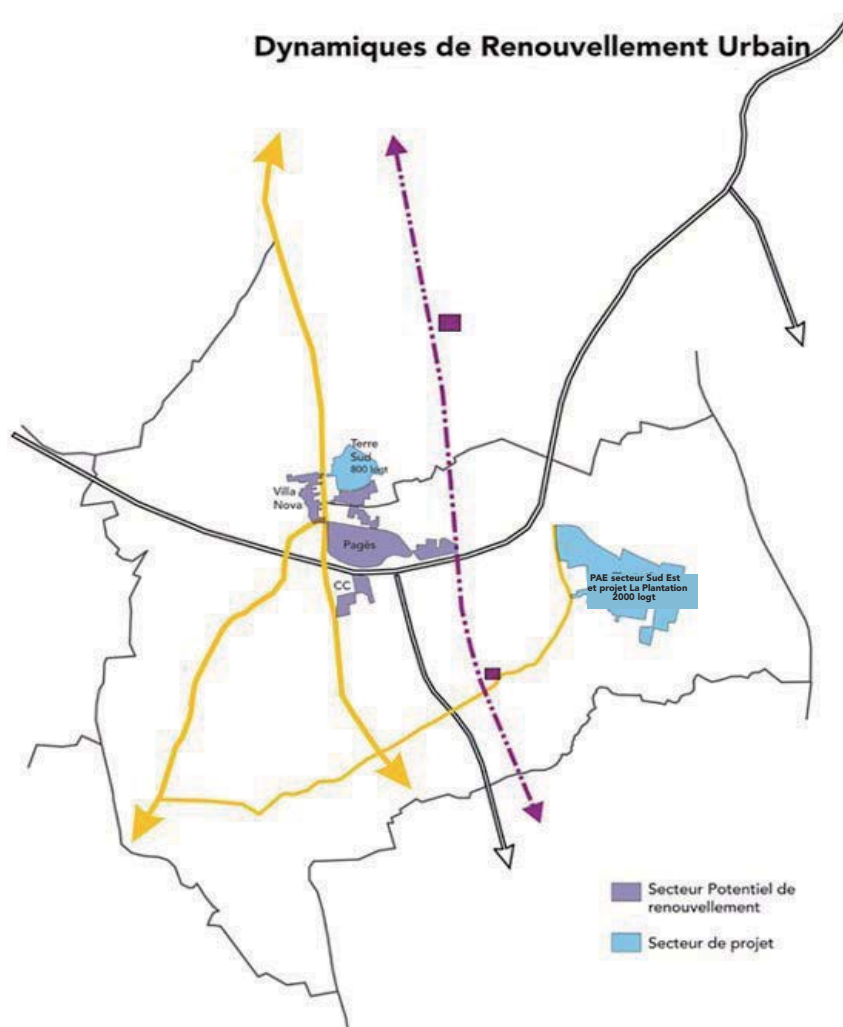
- garantir une accessibilité tous modes pour l'ensemble des citadins ;
- renforcer les déplacements de proximité par les modes doux ;
- assurer une bonne complémentarité entre les modes de transport collectifs (tramway; BHNS, desserte ferroviaire...) ;
- encourager le report modal en amont du centre-ville (localisation judicieuse du parc relais) ;
- exploiter l'effet « vitrine » de l'entrée de ville du sud de l'agglomération.

2 | Le centre-ville au sein du territoire communal

• Dynamique de renouvellement urbain

Les secteurs potentiels de renouvellement (friche, sous occupation...) constituent un foncier non optimisé, soit autant d'espaces supports de densification et de restructuration pour la commune. Les surfaces concernées sont importantes mais sont particulièrement enclavées.

A terme, les sites de projets prévoient environ 3 000 logements. Soit une augmentation, à terme, de un dixième de la population de la commune.



Enjeux :

- élaborer une stratégie de phasage cohérente entre les différents sites de développement urbain ;
- favoriser la complémentarité des programmes d'habitat (équilibres du parc résidentiel) ;
- anticiper les futures demandes en mobilité découlant des nouvelles opérations.

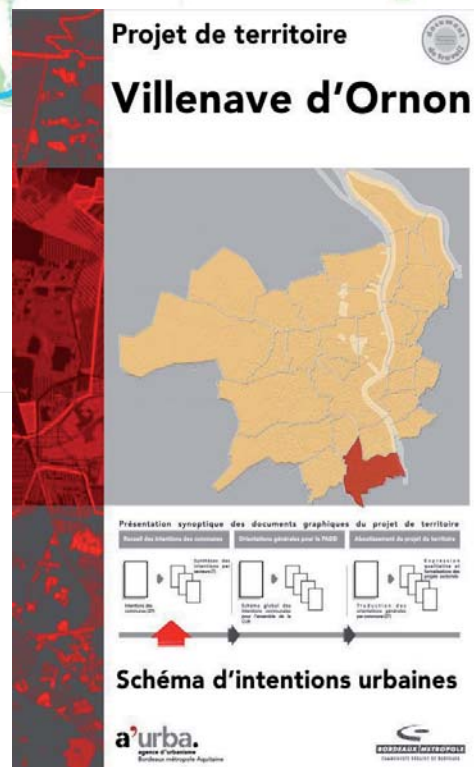
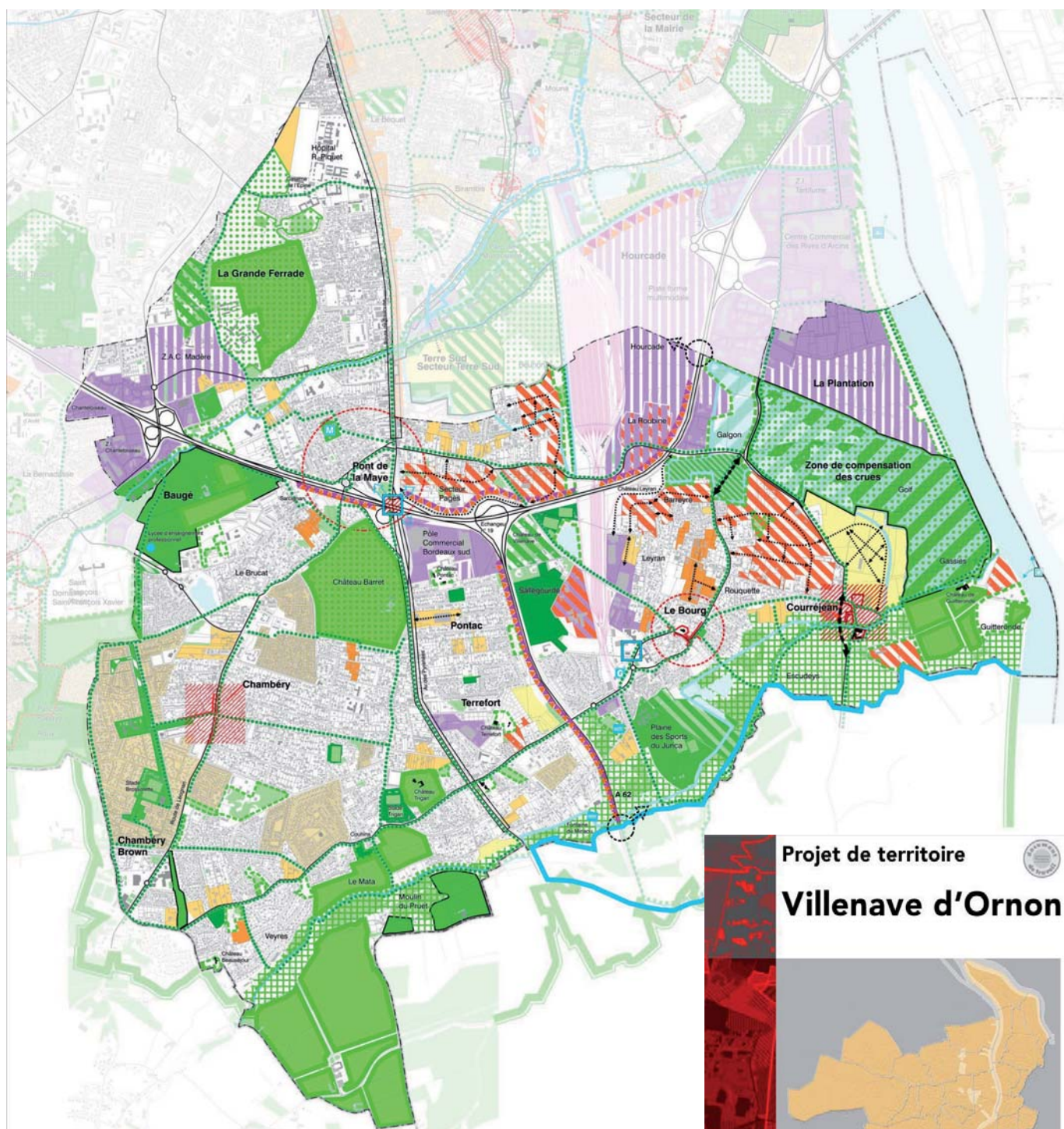
2 | Le centre-ville au sein du territoire communal

• Une trame paysagère discontinue

La commune bénéficie d'une structure paysagère variée mais discontinue, riche d'une biodiversité faunistique et floristique. La vallée de l'eau Blanche marque la limite sud de la commune. L'Eau Bourde structure quant à elle la géographie nord du territoire. Cette dernière a été canalisée par une superstructure de soutènement ignorant les écosystèmes qui lui préexistaient. Cependant, à l'ouest de la route de Toulouse, l'aménagement des bords du cours d'eau en espace de promenade, témoigne du potentiel de qualité urbaine et paysagère dont il peut être vecteur. Chaque rencontre entre la trame paysagère et les infrastructures constitue ainsi autant de ruptures spatiales qu'il conviendra de gommer au mieux.



2.3 | Le projet de développement du territoire communal



Le projet de développement du territoire communal

-  limite de la communauté urbaine de Bordeaux
-  limite communale
-  espaces boisés IGN
-  voie ferrée existante

1 - habitat, renouvellement et développement urbain

-  aire de centralité
-  principaux lieux publics emblématiques et patrimoine bâti
-  centralité à créer et renforcer
-  site privilégié de renouvellement urbain
-  îlot ancien à préserver et réhabiliter
-  préservation de la trame urbaine et des cœurs d'îlots
-  secteur de densification des tissus constitués et/ou de confortation des centres
-  secteur à structurer, remembrer, désenclaver
-  secteur d'extension urbaine
-  secteur potentiel d'intervention publique
-  court, moyen, long terme

2 - organisation des déplacements

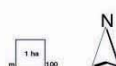
-  diffuseur/échangeur inscrit au schéma directeur
-  grande voie structurante existante
-  grande voie structurante à créer
-  séquence de pacification du trafic et de réduction des nuisances
-  traitement des interfaces, des coupures et des protections contre les nuisances
-  voie de structuration et de désenclavement des îlots
-  itinéraire majeur piétons et deux roues
-  tramway phases 1, 2 et 3 avec alternatives éventuelles
-  pôle d'échanges principal
-  parc de rabattement

3 - environnement, espaces naturels, nuisances

-  espace naturel à protéger
-  espace naturel urbain du schéma directeur
-  terroir viticole à enjeux
-  secteur à vocation de parcs publics et d'équipements de loisirs existants, à créer
-  enveloppe maximale de la limite d'urbanisation du schéma directeur
-  adaptation proposée dans le cadre du futur PLU
-  préservation et réhabilitation des zones humides
-  réhabilitation des sites de gravières
-  zone naturelle de transition à préserver
-  Mise en valeur de la vallée de l'Eau Blanche
-  patrimoine à valoriser
-  limite de la zone d'expansion des crues (après réalisation des protections prévues au schéma directeur)

4 - activités économiques, équipements

-  secteur d'activités économiques existantes, capacités de développement court, moyen, long terme
-  industries lourdes
-  activités diverses
-  bureaux
-  gare
-  halte nautique existante
-  autres équipements à créer
-  école
-  administratif, social
-  sportif
-  équipement hydraulique
-  cimetière
-  santé



données topographiques du FTN, © I.G.N. - Cadastre ©
en provenance du S.I.G. APIC Communauté urbaine de Bordeaux
Cartographie a.t.u.b. modifiée le 15-12-2002 ©

Le projet de territoire de Villenave d'Ornon - démarche initiée dès 2003 - a servi de « socle » conceptuel à la mise en œuvre des politiques de développement traduites au Plan Local d'Urbanisme, approuvé en juillet 2006. Ce document constitue un point de départ pour le futur projet de ville qui sera réinterrogé dans la perspective de la prochaine révision du PLU communautaire. En terme de contenu, ce document stratégique fait apparaître les options suivantes (ayant trait au devenir du secteur du Pont de la Maye) :

- l'affirmation des fonctions de centralité au droit de la route de Toulouse et le rééquilibrage progressif des polarités secondaires de la commune ;
- la localisation privilégiée d'un dispositif de pôle d'échange au plus près de la rocade ;
- la volonté d'initier une reconquête des espaces malléables présentant des enjeux de renouvellement urbain sur le site de Pagès et ses abords ;
- les grands tracés de voirie à programmer nécessaires au désenclavement des grandes emprises foncières ;
- la valorisation des axes d'agglomération, à l'instar de la route de Toulouse et de l'avenue des Pyrénées, axe d'entrée de ville et vitrine d'agglomération ;
- le déploiement d'un réseau structurant d'itinéraires doux, renforçant les liens interquartiers entre le Pont de la Maye et les secteurs résidentiels qui composent le territoire communal ;
- l'attention particulière portée quant au traitement des interfaces avec les infrastructures de transport et plus spécifiquement de la rocade ;
- la pérennisation des grands pôles économiques « moteurs », tel que le pôle commercial de Bordeaux Sud.

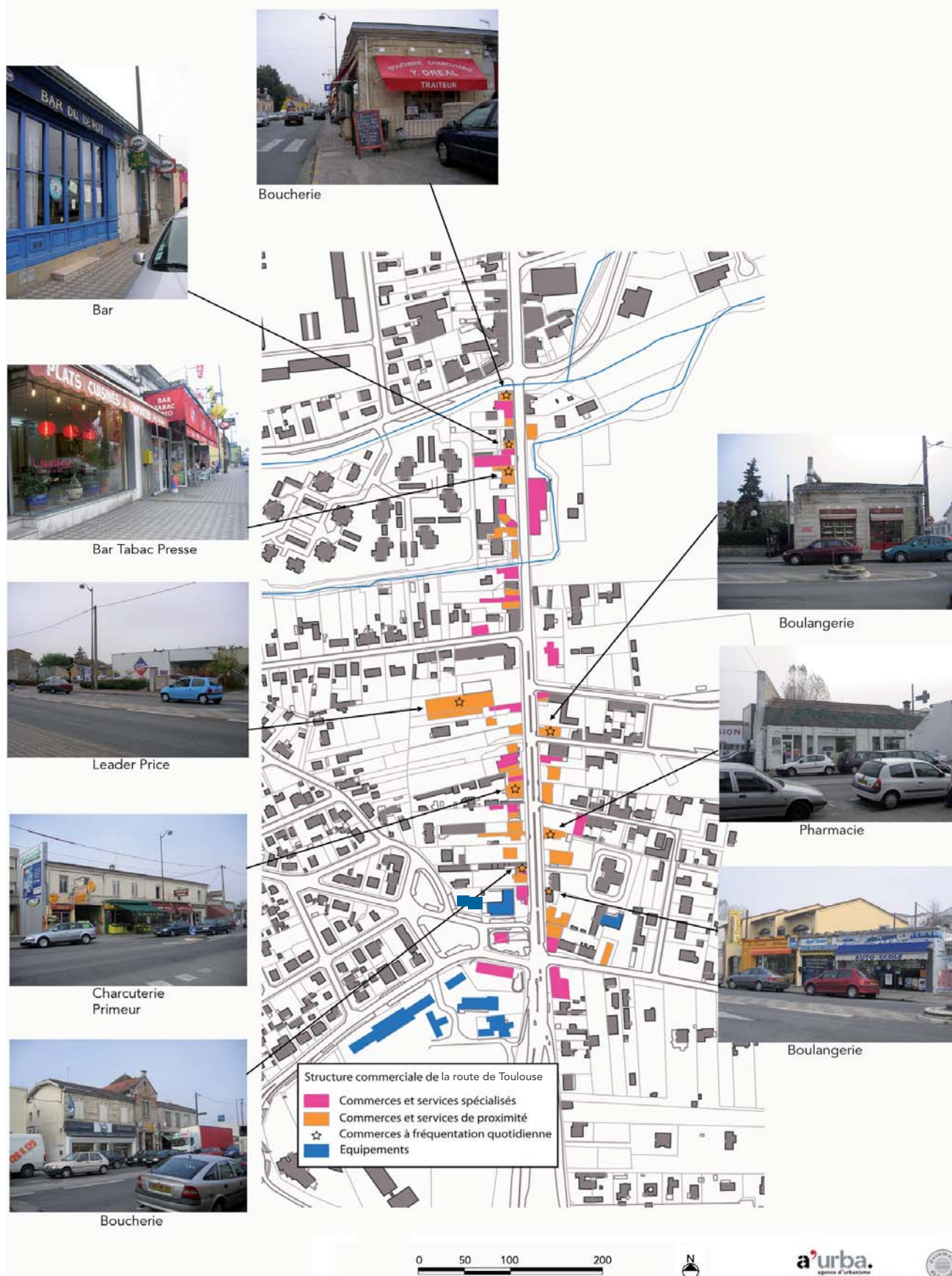
Ces grandes options concertées lors de l'élaboration du PLU ont permis de cadrer en amont les objectifs de la présente démarche.



3 | Espaces publics, commerces et stationnement : un équilibre à préserver

La structure commerciale de la route de Toulouse

Bilan des services et commerces existants



3 | Espaces publics, commerces et stationnement : un équilibre à préserver

3.1 | La structure commerciale de la route de Toulouse

La route de Toulouse présente une offre commerciale diversifiée. Un linéaire de commerces s'est constitué le long de l'axe historique.

Les constructions sont hétéroclites, alternant des alignements de façades XVIIIe ou XIXe et des constructions XXe en retrait. Ces décalages génèrent des espaces de stationnement ou livraison, ou des vides mal définis, mais sont à l'origine du paysage particulier du Pont de la Maye.

Sur le plan paysager, il convient à terme d'améliorer l'image de la route, tout en conservant l'identité contrastée du site (développement vernaculaire lié à l'héritage historique et influences métropolitaines perceptibles).

L'offre varie entre commerces, services spécialisés et commerces de proximité. Les commerces à fréquentation quotidienne ponctuent le parcours le long de l'axe. Ils constituent un véritable pôle d'attractivité linéaire. Cette configuration spatiale les place en situation de lisibilité urbaine stratégique. La disparité entre commerces marque un écart entre offre locale et commerces spécialisés (concessionnaire, vente mobilier,...) d'échelle métropolitaine.

Les équipements et services publics occupent le sud de la route de Toulouse, à proximité du Pont de la Maye. Ils sont peu nombreux au regard des fonctions d'un centre ville.

Les principales caractéristiques de l'offre commerciale de la route de Toulouse peuvent être résumées de la manière suivante :

- Une dynamique commerciale soutenue le long de l'avenue de Toulouse ;
- Une offre en commerces et services de proximité équilibrée ;
- Une lisibilité de premier plan ;
- Des commerces spécialisés tirant bénéfice du transit d'agglomération ;
- Une tendance à la monofonctionnalité commerciale à infléchir (encourager le renouvellement par le biais du PLU, favoriser la mixité programmatique des futures opérations immobilières) ;
- Un déficit en services observé aux abords de la place Aristide Briand ;
- Améliorer l'image de l'avenue, tout en conservant l'identité contrastée du site (développement vernaculaire lié à l'héritage historique et influences métropolitaines perceptibles).

L'état de la structure commerciale de la route de Toulouse a fait l'objet d'investigations poussées dans le cadre de l'étude FISAC. Les observations données ci-dessus corroborent avec les conclusions issues du diagnostic commercial conduit à cette occasion.

Les traits saillants du paysage urbain sur le secteur d'étude



Une structure commerciale bien structurée à conserver



Un paysage urbain marqué par le rythme des alignements bâtis chahutés

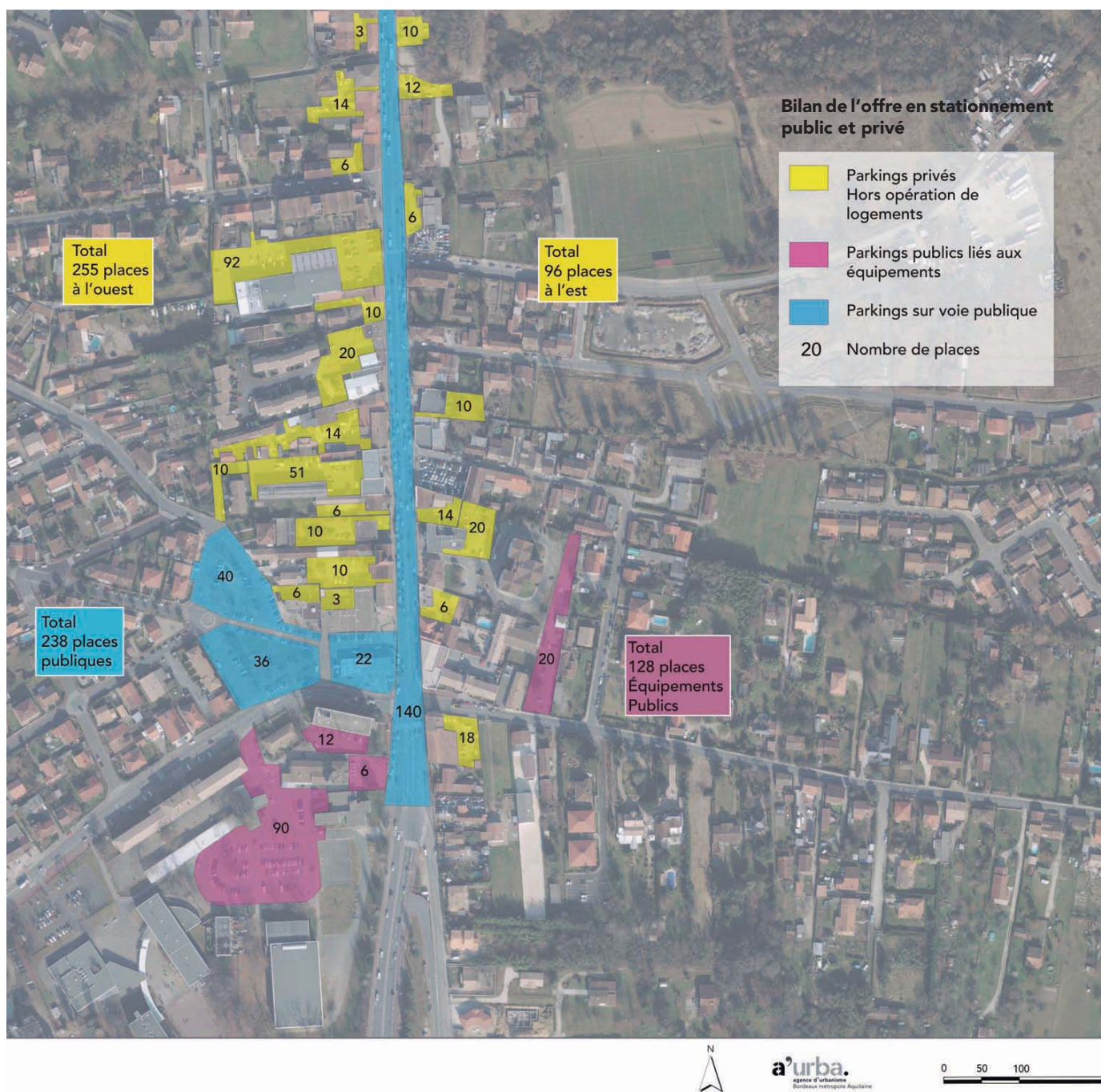


Un pôle d'équipements jouant un rôle moteur dans le fonctionnement du centre ville



Un patrimoine architectural et paysager à valoriser

L'offre en stationnement sur le centre ville



3 | Espaces publics, commerces et stationnement : un équilibre à préserver

3.2 | L'offre en stationnement sur le centre-ville

La répartition actuelle de l'offre en stationnement sur le centre-ville

- une offre privée importante mais difficilement perceptible depuis l'espace public (351 places) ;
- un stationnement linéaire route de Toulouse estimé à 140 places, complété par un contingent de 98 places sur l'espace central Aristide Briand, soit 238 places publiques ;
- des parkings liés aux équipements publics, environ 128 places (hors collège).

Garantir le niveau de l'offre (lisibilité, synergie commerciale et desserte des équipements)

Il convient de distinguer deux problématiques :

- la compensation des places supprimées par le tramway (solutions de report à imaginer) ;
- les besoins générés par les futurs programmes liés au projet centre-ville et à la réhabilitation de la place Aristide Briand.

Si l'on considère un ratio de 20 m² par place, le bilan surfacique est de 14 000 m² dévolus au stationnement (hors logements). Ce bilan témoigne d'une offre conséquente de stationnement mais peu organisée. D'où un taux d'occupation fort sur certains espaces (route de Toulouse) et un taux d'occupation faible sur d'autres.

Aussi, quelque soit l'option de passage du tramway retenue, l'opportunité et la nécessité de restructurer l'offre de stationnement s'impose. Plusieurs enjeux sont à prendre en compte :

- **Optimiser la surface dévolue au stationnement, et éviter de multiplier les poches de stationnement** qui consomment du foncier pouvant être utilisé pour d'autres fonctions urbaines. L'offre existante est assez importante, que ce soit en offre publique ou privée. Une réorganisation spatiale et fonctionnelle permettrait sans doute de conserver une offre de ce niveau, tout en utilisant moins de foncier.
 - **Rechercher la mutualisation des usages.** Par exemple, le stationnement d'une surface commerciale, qui est vide essentiellement le soir, pourrait être mutualisé avec du stationnement de compensation des places supprimées dans le cadre de l'insertion du tramway (parkings en superstructure, enterré, rationalisation de l'existant..).
- Une étude spécifique sur le stationnement et l'accessibilité au Pont de la Maye sera diligentée d'ici la fin de l'année 2011.
- **Inciter les résidents à utiliser en priorité leurs parkings privés** avant d'utiliser la voirie (mise en place d'une tarification ? D'un contrôle d'accès ?).

3.3 | La place Aristide Briand : une opportunité de projet



- Une vocation générale à préciser au regard des activités souhaitées (commerces, poste, marché, jardins...) ou nécessaires (intermodalité potentielle avec le réseau bus, stationnement mutualisé...).
- Des limites spatiales à requalifier, des éléments stigmatisant le paysage urbain sur lesquels statuer (station service, ancien terminal France Télécom).
- Un îlot nord présentant des perspectives d'évolution intéressantes.
- Un patrimoine boisé de qualité, l'axe historique mairie/bourg à révéler.
- Un environnement résidentiel sensible en frange ouest.
- Des échanges circulatoires complexes mais simplifiables permettant de libérer de l'espace dévolu aux piétons...

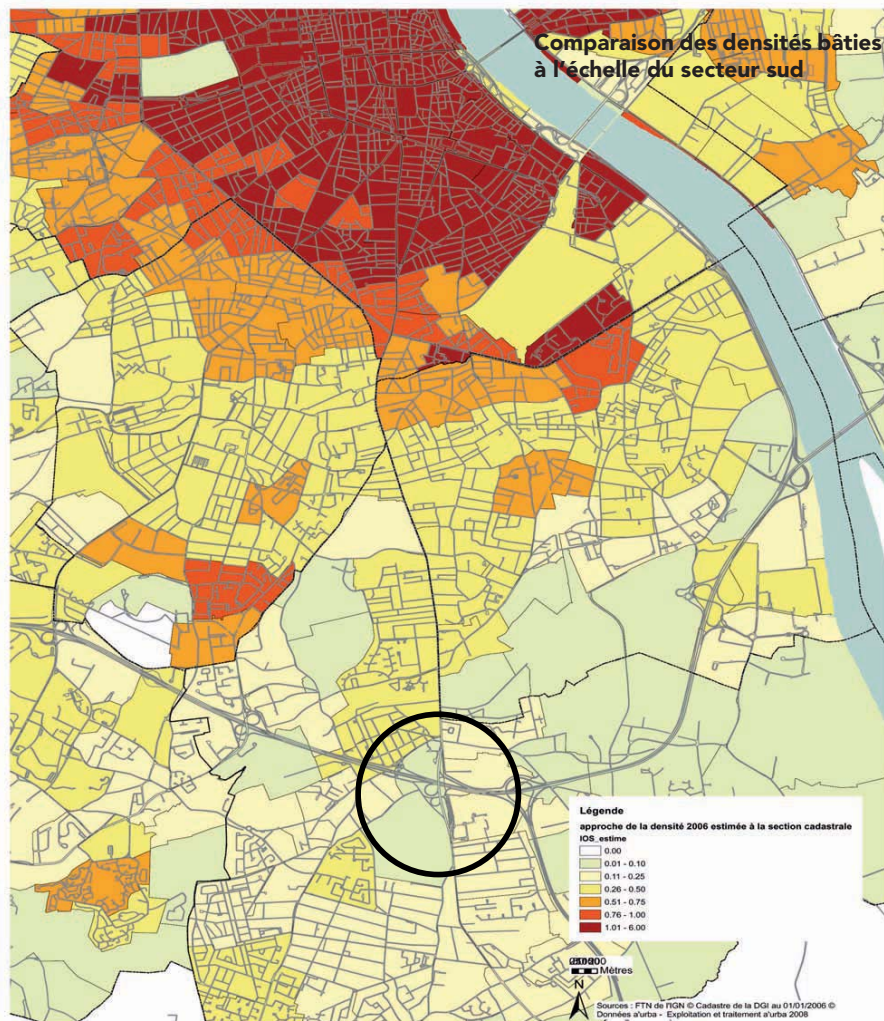




4 | Densifier le centre-ville : une ambition communale au service du projet communautaire

4 | Densifier le centre-ville : une ambition communale au service du projet communautaire

4.1 | Rééquilibrer les densités sur le secteur du Pont de la Maye



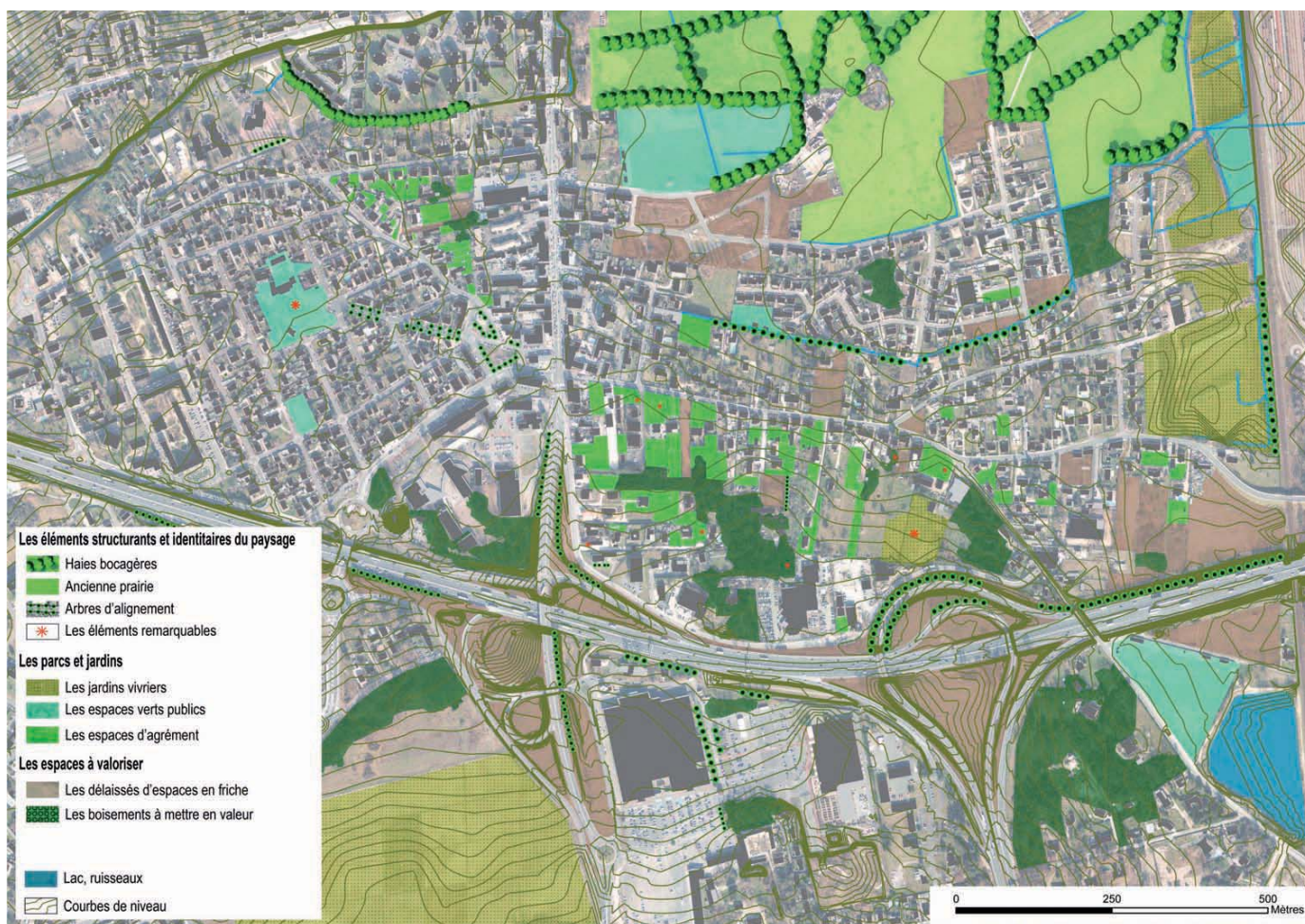
Un levier du projet centre-ville :

- renforcer la part de l'habitat et la diversité des logements offerts sur le Pont de la Maye ;
- offrir de nouveaux espaces de vie proches des services et commerces ;
- optimiser l'exploitation des équipements et espaces publics ;
- favoriser une animation diurne et nocturne, intensifier les pratiques citadines ;
- rationaliser la consommation foncière...

Un objectif communautaire :

- encourager la densification des corridors de desserte en transport en commun ;
- conforter les centralités intra-rocade ;
- contribuer au projet métropolitain (objectif des 50 000 logements) ;
- favoriser la mixité des fonctions urbaines et la ville de proximité...

4.2 | Valoriser le patrimoine paysager dans le cadre du projet de centre-ville



L'objectif de densification du centre-ville doit être poursuivi tout en préservant les caractères paysagers du site et les principaux éléments du patrimoine local.

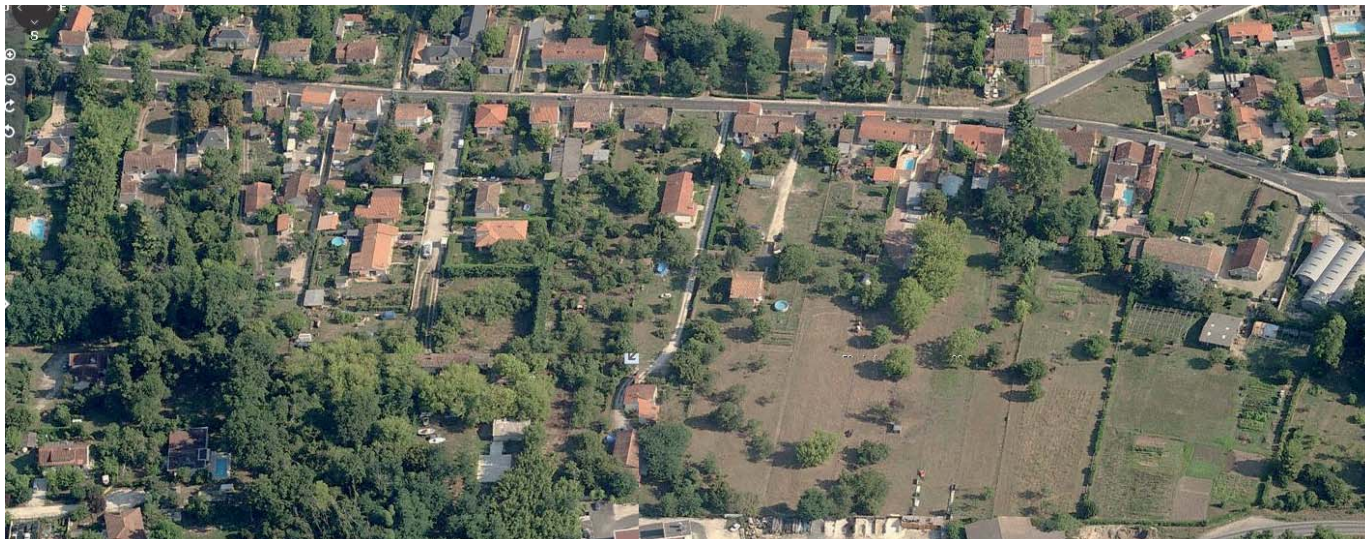
Parmi les grands espaces naturels protégés au PLU, il convient d'apporter une attention particulière aux éléments identitaires suivants :

- la trame boisée présente sur l'îlot Pagès, complétée des jardins vivriers qui se sont développés en complément de l'habitat,
- les compositions végétales sur le domaine public qui pourront être complétées,
- la mise en réseau des parcs et jardins publics,
- les fils d'eau (esteyes, noues) valorisables à l'échelle du secteur,
- les cônes de vues et transparences visuelles sur les cœurs d'îlots.

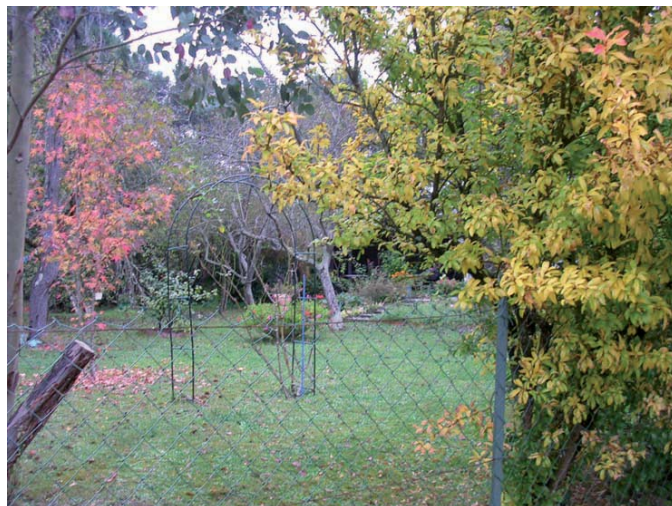
Nota :

Cette carte ne fait pas figurer les derniers aménagements paysagers réalisés au niveau de l'échangeur rocade - route de Toulouse - avenue des Pyrénées.

Valoriser le patrimoine paysager dans le cadre du projet de centre-ville

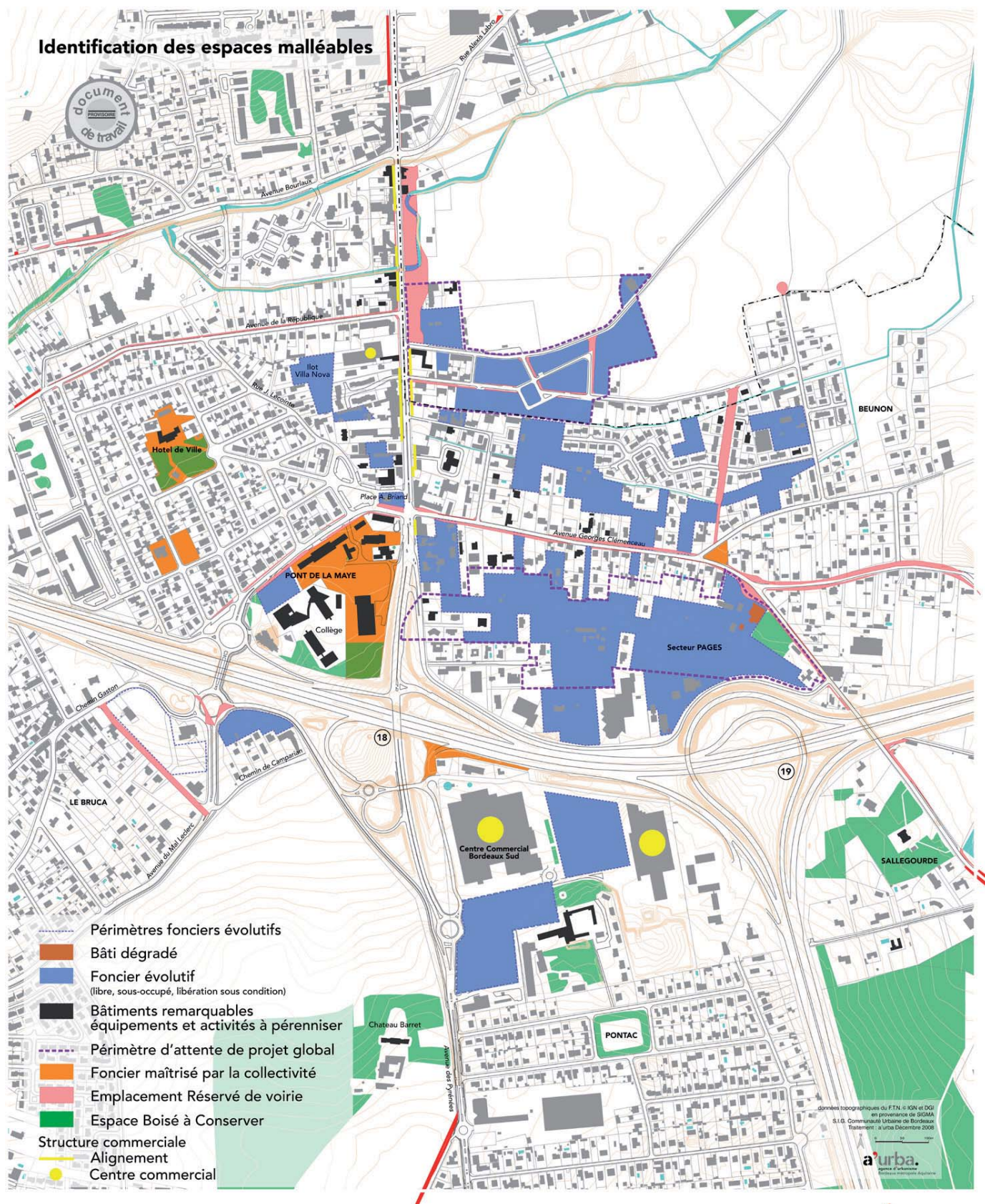


Le site Pagès : un secteur mixte évolutif, doté d'un patrimoine architectural et paysager de qualité



Des cœurs d'îlots privés offrant une palette végétale riche en essences et des sujets remarquables

Exploiter le gisement foncier afin de consolider l'offre en services et densifier l'habitat



Des domanialités publiques et privées

Synthèse des domanialités publiques et privées



- Unités foncières
- Etat
- Département
- Commune
- Bailleur public ou aménageur public ou para-public
- Personne morale privée
- Copropriété
- Personne physique
- Non identifié

4 | Densifier le centre-ville : une ambition communale au service du projet communautaire

4.3 | Exploiter le gisement foncier afin de consolider l'offre en services et densifier l'habitat

Les secteurs malléables

L'identification des espaces malléables révèle des emprises évolutives importantes, notamment sur le secteur de Pagès, Villa Nova et au nord de l'avenue Georges Clémenceau. A ceux-ci s'ajoutent les délaissés de voirie et les espaces dévolus aux stationnements du centre commercial Bordeaux Sud.

Ces sites ponctuels font l'objet aujourd'hui de réflexions à intégrer dans une démarche globale. Leur situation privilégiée à proximité directe du centre-ville et dans le futur corridor du tramway leur confère divers enjeux urbains :

- optimisation foncière ;
- valorisation de l'image du centre-ville (densité, forme urbaine,...) ;
- accueil de populations et d'emplois (mixité fonctionnelle).

Une offre foncière importante mais enclavée

Trois principaux sites d'intervention ciblés :

- l'îlot « Villa Nova » disposant de fonds de parcelles évolutives ;
- le site de Pagès, cœur d'îlot à investir ;
- les franges sud et nord de la place Aristide Briand concernées par des opérations de renouvellement urbain.

Une maîtrise foncière fortement conditionnée par :

- une géométrie parcellaire éclatée nécessitant des opérations de remembrement ;
- des réseaux d'assainissement et de voirie à compléter ;
- des activités sur site à redéployer...

La maîtrise foncière des emprises dévolues au projet urbain apparaît comme un processus complexe à mettre en œuvre. Cette stratégie nécessite une intervention publique inscrite dans la durée. Elle passe par la définition des priorités d'actions le long de la route de Toulouse et aux abords de la place Aristide Briand.

Sur le site Pagès, les spécificités de la trame foncière (exiguïté des parcelles, faible niveau de desserte) conduit à privilégier une maîtrise publique progressive, compatible avec la préservation des activités existantes (entreprises, habitat).



5 | L'insertion de la plate-forme du tramway

Les hypothèses de tracés du tramway à l'étude



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

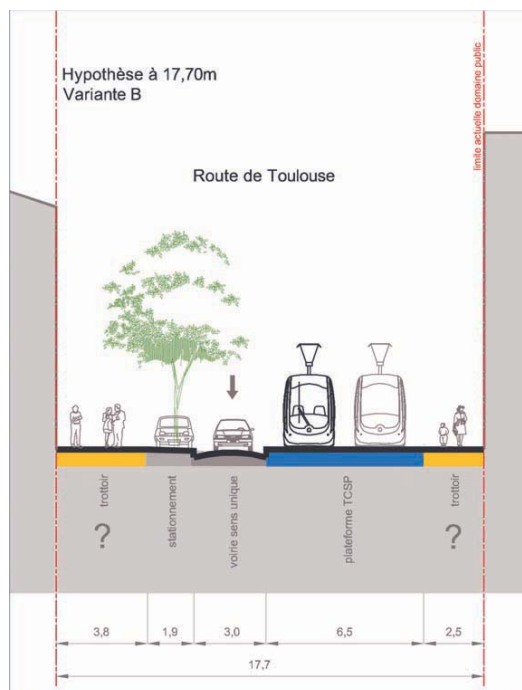
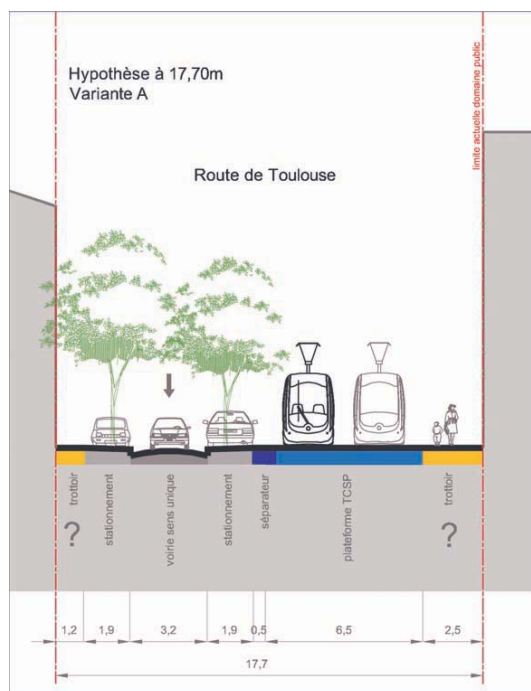


Variantes pour la desserte du centre du Pont la Maye et localisation préférentielle du parc relais en terminus de la ligne du tramway.

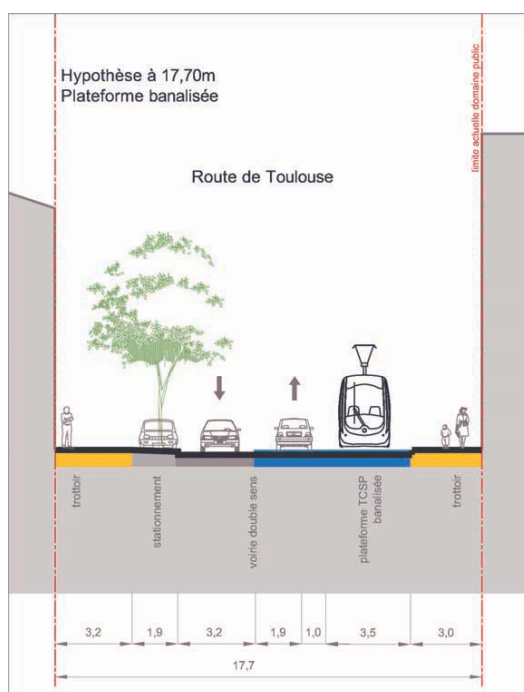
5.1 | Le partage de l'espace public - Hypothèses de profils en travers

Nota : sous réserve de validation technique et de levée topographique

Maintien du profil actuel avec plateforme courante



Maintien du profil actuel avec plateforme partagée

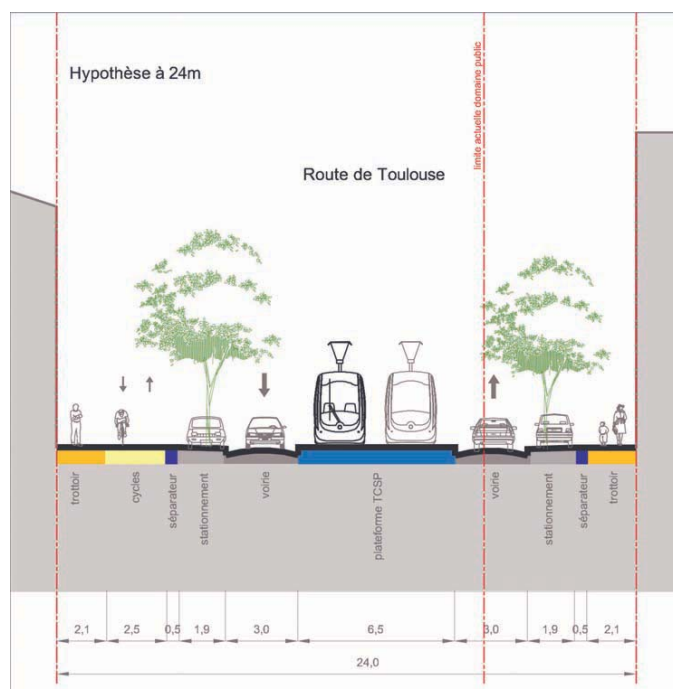
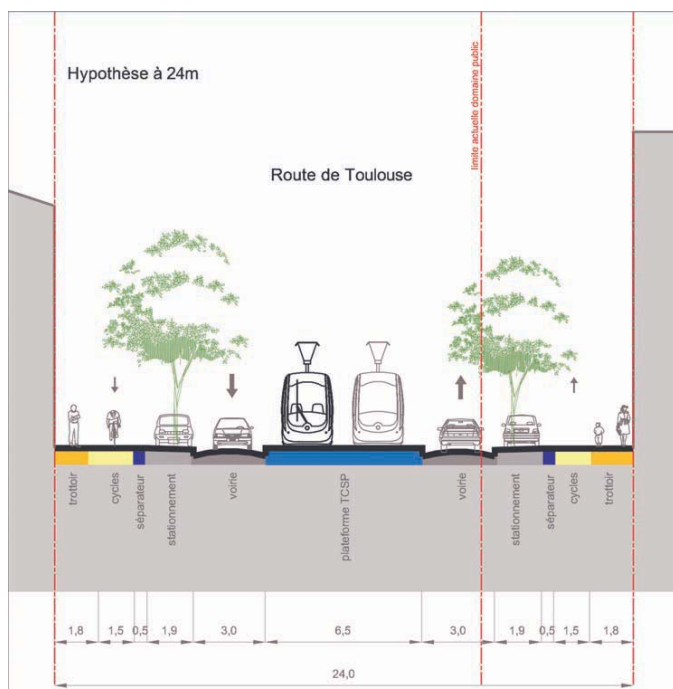


Le partage de l'espace public - Hypothèses de profils en travers

Nota : sous réserve de validation technique et de levée topographique



Elargissement à 24 m avec plateforme courante



5.2 | Les impacts potentiels sur les tissus bâtis

Hypothèse d'alignement Ouest

Hypothèse d'alignement Ouest. Trois profils en travers type dimensionnés à 17,70 m ; 20,30 m et 24,00 m.

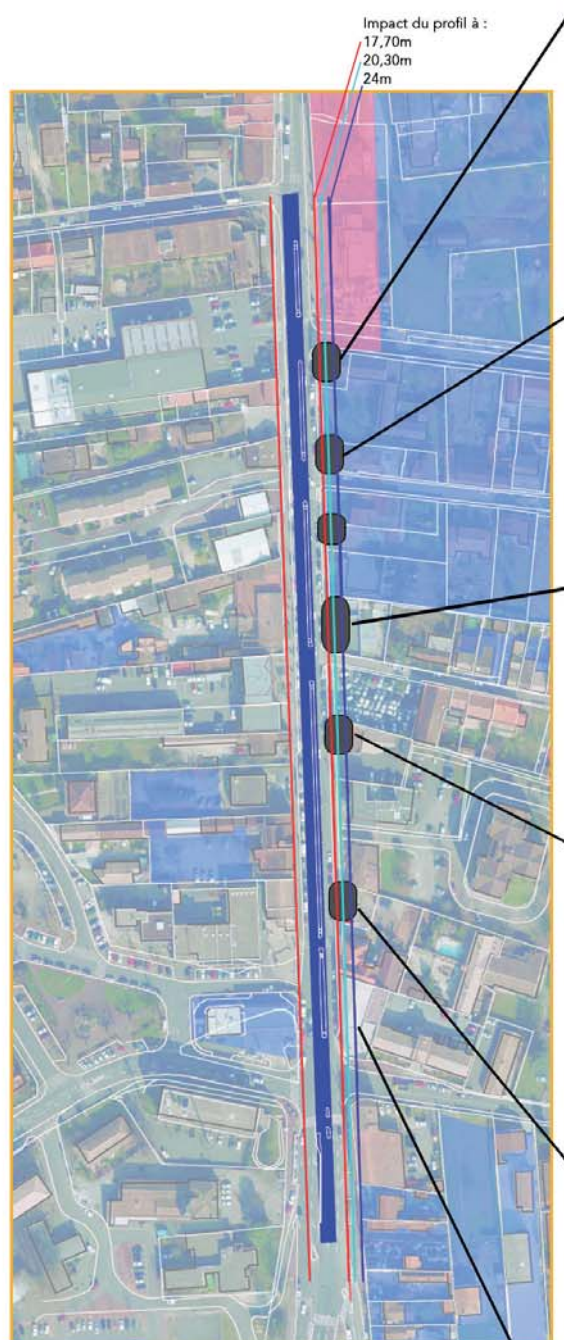


Les impacts potentiels sur les tissus bâtis

Hypothèse d'alignement Est

Evaluations restant à déterminer

- Foncier évolutif
- Emplacement réservé de voirie
- Hypothèse de tracé TCSP
- Propriétés potentiellement concernées



0 50 100 200



a'urba.
agence d'urbanisme
Dordogne métropole Aquitaine



5 | L'insertion de la plate-forme du tramway

5.3 | Hypothèse en faveur d'une plate-forme centrale

> Analyse synthétique



Evaluation des principaux effets liés au tracé de base et à ses variantes

		Effets positifs	Effets négatifs/difficultés	Mesures compensatoires à étudier
Valorisation et renouvellement urbain	Intégration urbaine	- Bonne lisibilité du tracé et des aménagements.	- Impacts graduels sur les alignements bâtis selon profils proposés (voir coupes ci-joints).	- "Opérations tiroirs" à définir selon les options retenues.
	Plus-value des espaces publics, effets sur les centralités	- Forte valorisation de l'axe identitaire avenue de Toulouse. - Parti d'aménagement répondant aux enjeux d'entrée d'agglomération et de centre ville.		
	Renouvellement, effets leviers	- Effets d'entraînement conjugués sur commerces de rue et dynamique du centre commercial de Bordeaux Sud. - Relance de la mixité urbaine (habitat-commerce).	- Maîtrise foncière délicate (remembrements et désenclavement).	- Définition d'une politique d'aménagement volontariste sur PAGES.
	Localisation des stations	- Localisation très performante si passage à l'ouest, satisfaisante, pour l'option centrale sous réserve de parc relais sur centre commercial.	- Intermodalité bus à organiser	
Usages et partage de la rue	Gestion du stationnement	- Opportunité de réorganisation de l'offre globale sur le centre ville. - Fonctionnement du parking du centre commercial peu affecté.	- Réduction de l'offre linéaire sur voirie.	- Circuit de recherche de places à baliser. - Création de places en substitution.
	Gestion des modes-doux	- Satisfaisante si élargissement du franchissement de la rocade.		
	Circulation automobile	- Meilleure régulation du transit si maintien des deux voies de circulation.	- Modification des capacités circulatoires (selon option). - Risque de report de nuisances sur environnement résidentiel à anticiper.	- Itinéraires de report pour les flux entrants si plate-forme TCSP courante.
Desserte long terme	Prise en compte des programmes potentiels (habitats-emplois aux abords du Pont de la Maye)	- Satisfaisante si station implantée place A. Briand.		
	Comptabilité aux orientations de développement transport long terme	- Rabattement des usagers VP ; Avenue des Pyrénées		

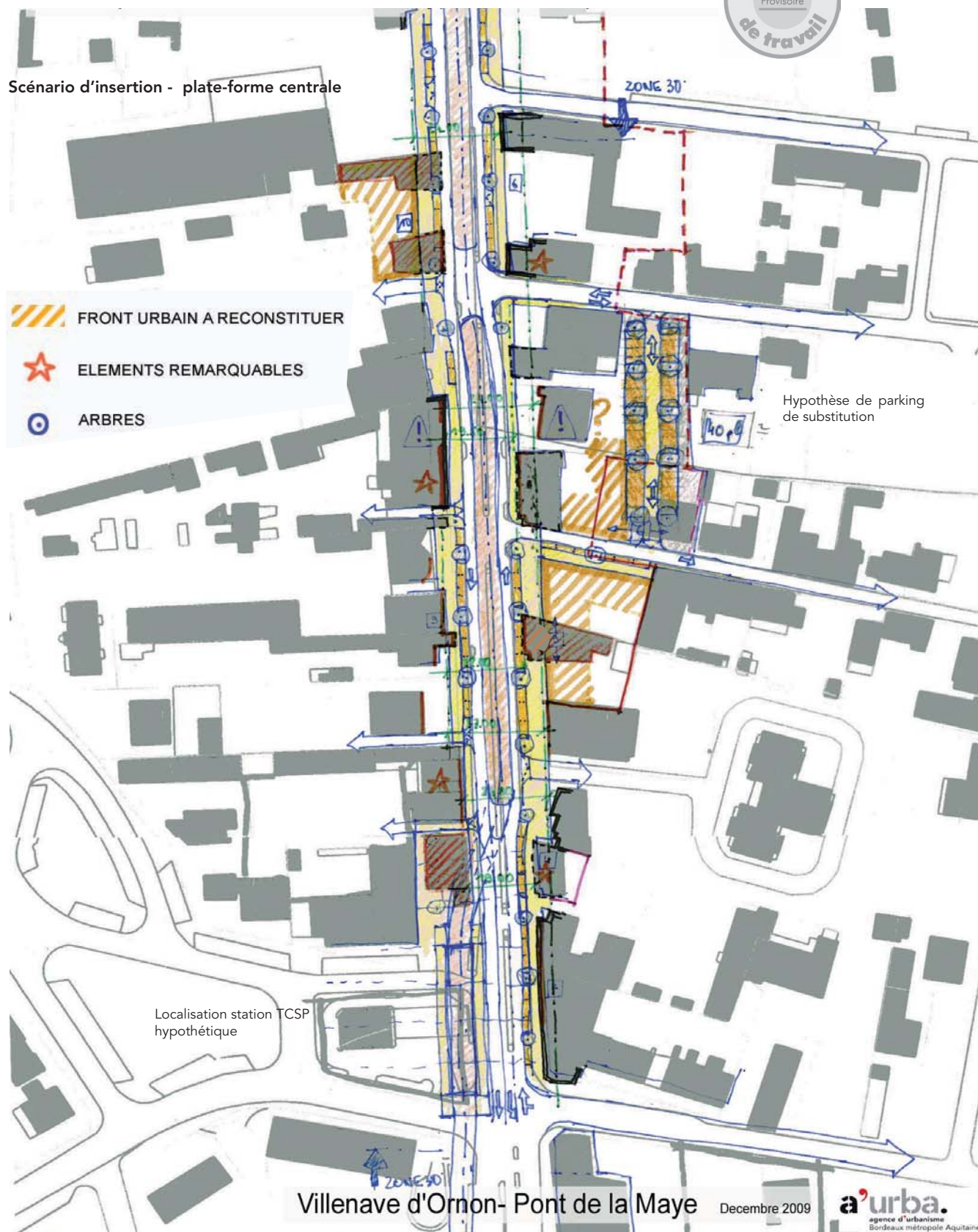
Les impacts potentiels sur les tissus bâtis

Privilégier une approche contextuelle, limitant les conséquences sur le bâti (nouveaux alignements en alternance sur les deux franges de l'avenue).



Scénario d'insertion - plate-forme centrale

-  FRONT URBAIN A RECONSTITUER
-  ELEMENTS REMARQUABLES
-  ARBRES



5 | L'insertion de la plate-forme TCSP

Les grands principes proposés pour l'insertion du tramway (sous réserve de faisabilité technique) :

- privilégier une implantation de la plate-forme du tramway en situation axiale ;
- limiter les impacts de part et d'autre de l'avenue sur les activités commerciales ;
- définir les éléments de patrimoine à protéger ;
- disposer le stationnement linéaire selon les marges de recul disponibles (variable fonctionnelle d'ajustement).

Anticiper les futures démolitions

Deux pistes pour amorcer des « opérations tiroir » :

- un programme mixte commerce/habitat en frange de l'avenue de Toulouse (angle rue Ducros ;
- un programme commercial complémentaire mobilisant pour partie le domaine public, place Aristide Briand (incidences sur les réseaux et le stationnement à affiner).

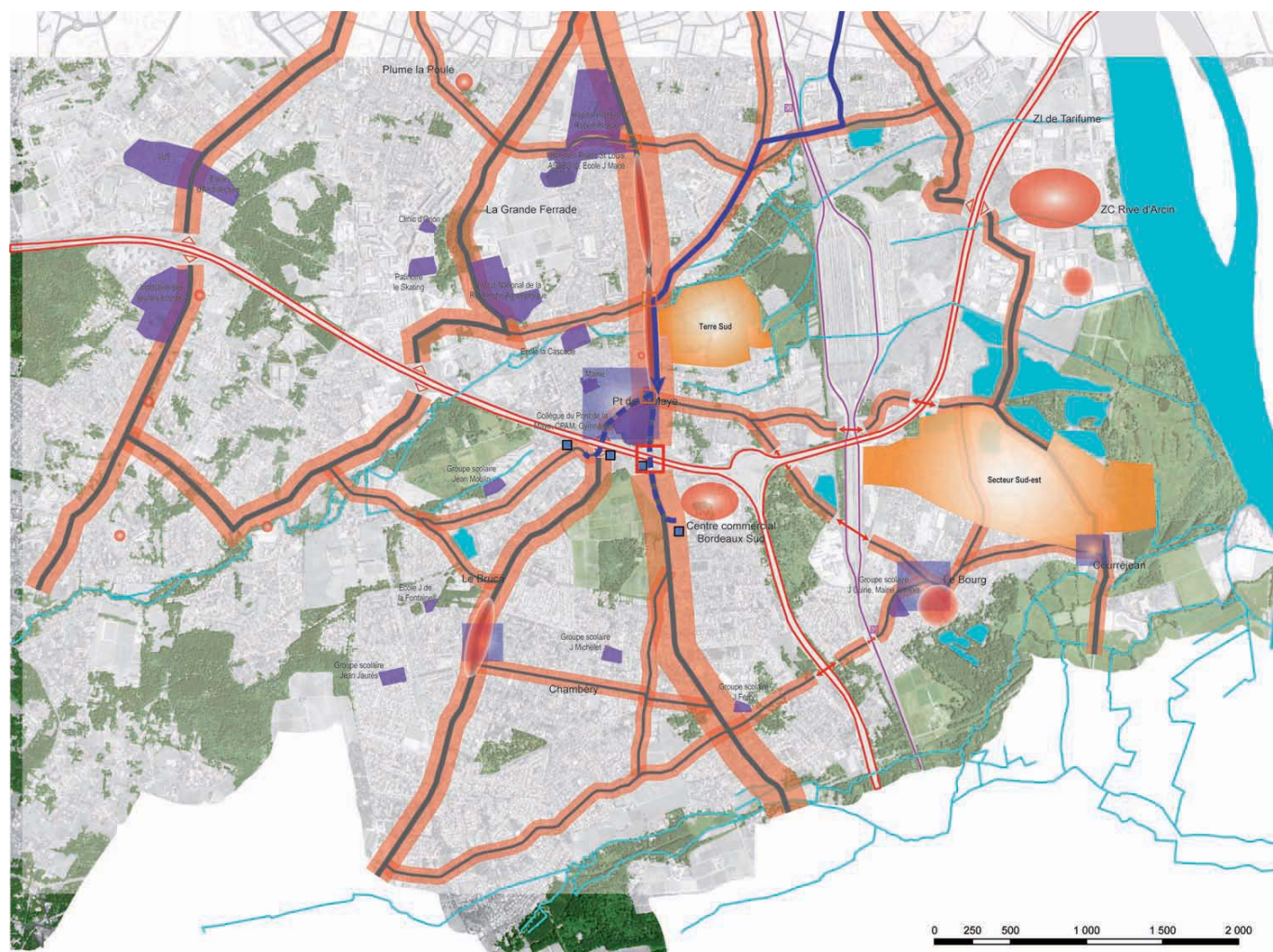
Il convient de se fixer un objectif de programmation d'environ 1 000 m² (soit 8/12 fonds de commerces selon réimplantations, horizon 2014)



6 | L'accessibilité au secteur du Pont de la Maye

L'accessibilité au secteur du Pont de La Maye

Intensité des flux automobiles sur les axes structurants



-  INTENSITE DES DEPLACEMENTS
(hors rocade et réseau autoroutier)
-  POLARITES ET LINEAIRES COMMERCIAUX
-  PRINCIPAUX SITES DE DEVELOPPEMENT
-  CENTRALITES DE QUARTIERS



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine



6 | L'accessibilité au secteur du Pont de la Maye

6.1 | L'état actuel du réseau TC et VP

> Le fonctionnement actuel du réseau viaire

Le centre de Villenave est traversé par deux axes de transit majeurs : la rocade et l'avenue de Toulouse. Ces deux axes constituent un obstacle physique qui perturbe les fonctions de circulation de proximité et notamment les relations entre les centralités de Villenave d'Ornon.

L'échangeur 18 constitue une entrée principale pour le sud-est de l'agglomération et supporte ainsi d'importants flux de transit. Il cumule avec une fonction d'échange local entre le secteur intra-rocade et le secteur extra-rocade de Villenave d'Ornon. Il observe ainsi un niveau de saturation important.

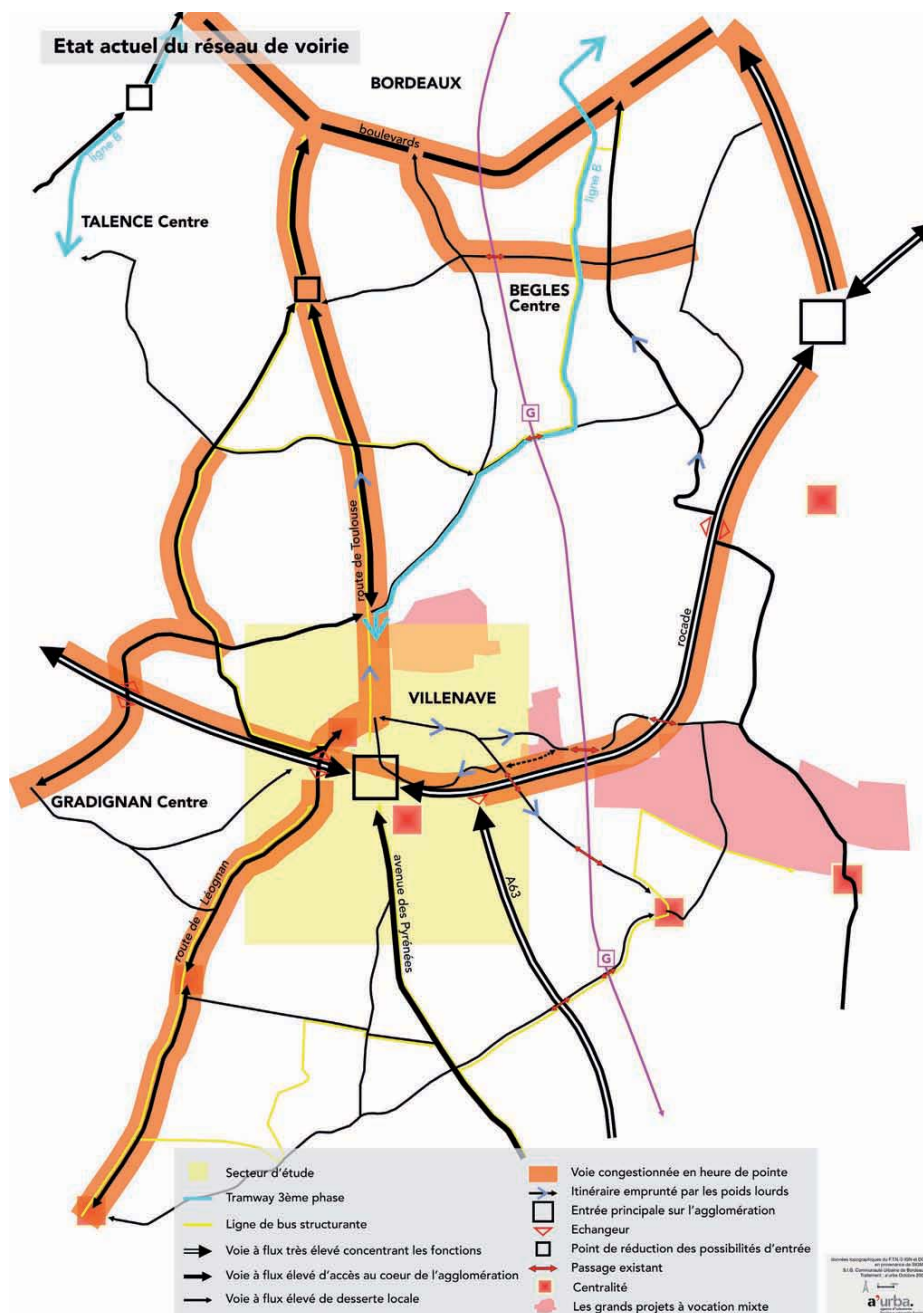
Cette saturation se répercute sur **l'avenue de Toulouse**, qui capte notamment les flux en provenance de la rocade, de l'A62 et de l'avenue des Pyrénées. Cet axe supporte des trafics journaliers de l'ordre de plus de 20 000 véhicules/jour au sud.

Le réseau routier dans son ensemble est marqué par une convergence des routes principales vers le cœur d'agglomération. Ce **système concentrique** induit une réduction des capacités d'accès, les voies radiales se rejoignant en un point. Le manque de transversales du réseau viaire participe à ce phénomène de convergence.

Cette configuration accentue les phénomènes de **congestion**, notamment aux débouchés des radiales sur la rocade (échangeurs) et sur les radiales convergeant vers un point de réduction des possibilités d'entrée (route de Toulouse, avenue du Maréchal Leclerc, chemin de Camparian). Les axes structurants bus, qui empruntent le réseau de voirie, sont également fortement pénalisés par la congestion.

Le réseau TC et les enjeux de développement à long terme

Le réseau des transports en commun à l'échelle du secteur



Dans le cadre de la réflexion multipartenariale prospective « Stratégie Transports », les différentes autorités organisatrices de transport compétentes sur le territoire girondin ont partagé leur expertise sur les enjeux de développement de leurs réseaux respectifs, dans un souci de cohérence et de réponse aux besoins.

6 | L'accessibilité au secteur du Pont de la Maye

> Le projet de la CUB

Le projet de développement de la CUB prévoit, pour 2013, le prolongement des lignes de tramway existantes jusqu'à la rocade, la réalisation d'une 4ème ligne pour desservir le quadrant nord ouest, ainsi que la réalisation d'une ligne périurbaine le long du Ter Aquitaine du Médoc. Le réseau est ainsi constitué de tramways urbains, d'un tramway périurbain transformable à terme en tram-train, et de lignes de bus structurantes, l'ensemble formant un maillage radial et transversal du territoire jusqu'à la rocade.

La CUB étudie les possibilités d'améliorer à court ou moyen terme les liaisons circulaires (boulevards, voie ferrée, rocade) afin d'offrir aux usagers des correspondances efficaces entre les différentes lignes tout en limitant au maxi leurs temps de parcours.

> Le projet du Conseil Général

Le Conseil Général adopte une stratégie d'aménagement de sites propres pour améliorer la performance de son réseau en luttant contre la congestion routière. Il propose une stratégie de connexion du réseau TransGironde aux pôles d'échanges urbains et interurbains, répondant à un objectif de complémentarité avec les transports urbains.

> Le projet du Conseil Régional

Au-delà du projet de cadencement de l'offre TER, le Conseil Régional exprime la volonté de développer l'intermodalité et le rabattement de tous les modes vers les gares ferroviaires.

L'ensemble des Autorités Organisatrices des Transports partage le principe de constitution d'un réseau métropolitain intégré des transports collectifs : un système type tramway d'agglomération performant qui offrirait un temps d'accès à l'agglomération compétitif sur un territoire de 40 km à partir du centre de Bordeaux, avec une vitesse commerciale.

Les enjeux de maillage voiries sur le secteur d'étude

VILLENAVE

avenue Clémenceau

rue J. Pagès

avenue des Pyrénées

route de Lézignan

Ch. Du Pas de la côte

Vers Chambéry

Vers centre bourg

PR

AS3

entr. de Toulouse

Legend:

- Voie à caractère autoroutier
- Voie à flux élevé d'accès au cœur de l'agglomération
- Voie structurante intercommunale
- Voie de desserte locale
- Rue Pagès : conserver l'itinéraire poids lourds ? Prolonger jusqu'au chemin du Pas de la côte ?
- Le statut de l'Avenue Clémenceau : maintenir l'axe historique ?
- Tramway 3ème phase
- Les grands projets à vocation mixte
- Améliorer les liaisons entre le secteur intra-rocade et le secteur extra-rocade ?
- Améliorer la lisibilité des entrées/sorties de la rocade : Supprimer une entrée de rocade
- Carrefour générateur de conflits
- Quelles modifications du schéma d'accès à la barrière de Toulouse

urba.

La reconfiguration de l'avenue de Toulouse représente également l'opportunité de créer de nouvelles liaisons traversantes avec les quartiers est et ouest qui sont aujourd'hui coupés par l'avenue de Toulouse.

Une simplification des fonctions de l'échangeur permettra de compacter son emprise tout en garantissant de meilleurs échanges entre l'intra et l'extra rocade.

Il s'agit de recréer un maillage local articulé au réseau principal pour désenclaver le secteur Pagès. Cela pose notamment la question du statut de l'avenue Clémenceau.

6 | L'accessibilité au secteur du Pont de la Maye

6.2 | Les enjeux de maillage à l'échelle du secteur d'étude

> Les enjeux d'amélioration du fonctionnement du réseau viaire dans sa globalité

La recherche d'un itinéraire complémentaire à la route de Toulouse pour maintenir une accessibilité inter-quartiers suffisante :

L'itinéraire complémentaire le plus crédible à proximité de l'avenue de Toulouse pourrait être l'itinéraire rue Mansencal – chemin Leysotte, sous réserve de résorber les points durs d'insertion au nord et au sud. Cet itinéraire n'a pas pour vocation de supporter du transit lourd mais peut faciliter l'accès au Pont de la Maye, depuis les quartiers du nord de Villenave d'Ornon. Par ailleurs, il constitue un itinéraire secondaire à la croix de Leysotte, intéressant pour l'ensemble des populations bénéficiant des services localisés au Pont de la Maye.

L'organisation des flux sur la section sud de la route de Toulouse :

L'insertion du tramway demande une adaptation du schéma de circulation, enjeu particulièrement important au niveau de la route de Toulouse qui est aujourd'hui une entrée majeure sur le cœur d'agglomération. Le maintien d'un double sens de circulation est validé par la ville. La gestion des échanges avec les quartiers environnants devra privilégier la préservation des traversées structurantes et éviter tout effet d'itinéraires parallèles et préjudiciables à la quiétude des secteurs résidentiels riverains.

L'affirmation de transversales structurantes pour pallier au défaut de structure du réseau :

La recherche de nouveaux maillons transversaux est un enjeu pour soulager les grandes radiales qui présentent peu d'alternatives aujourd'hui. Ils permettraient d'une part d'améliorer les liaisons entre les communes limitrophes, et d'autre part d'offrir la possibilité de mouvements en baïonnette.

L'axe avenue Bourlaux – rue Croix de Monjous permet de relier le centre de Villenave d'Ornon au centre de Gradignan et d'éviter le sud de l'avenue de Toulouse.

L'axe rue A. Thomas - Chemin des Orphelins offre une liaison directe entre Bègles et Talence. Il permet de gérer le rabattement des usagers sur le tramway B et sur le tramway C.

L'amélioration des liaisons entre les centralités de Villenave d'Ornon :

Il s'agit d'assurer la continuité et la lisibilité des axes qui relient les centralités. Cela passe par une amélioration des franchissements de la rocade et par une simplification souhaitable des échanges au niveau de l'échangeur 18 (à étudier plus finement).

La garantie du rabattement VP sur les gares du secteur Sud de l'agglomération :

Les gares ferroviaires secondaires sont amenées à prendre de l'importance : elles pourraient, d'une part devenir des gares Ter à l'instar de la gare de Cenon Pont Rouge, et d'autre part être desservies de manière plus performante par le réseau urbain des transports en commun. Le rabattement VP et l'adaptation de l'offre en stationnement sont des conditions indispensables pour garantir la montée en régime de la gare. La halte ferroviaire de Villenave d'Ornon, située hors rocade, bénéficie de bonnes conditions d'accès depuis les centralités de la commune et le sud du département. Il conviendra de définir dans quelles mesures les gares de Villenave d'Ornon et de Bègles peuvent établir des complémentarités de services.

6 | L'accessibilité au secteur du Pont de la Maye

> Le cas particulier des itinéraires poids lourds

Sur la question des poids lourds, la part du trafic de marchandises est de l'ordre de 5 % sur la route de Toulouse du trafic moyen journalier total. L'avenue Georges Clémenceau et la rue Jean Pagès concentrent également des flux PL importants, puisqu'ils constituent les chemins d'accès au site d'Hourcade. Le maintien d'un itinéraire d'évitement en bordure de rocade (en marge de l'îlot Pagès) paraît déterminant, compte tenu des échanges avec le secteur du Pas de la Côte et des activités économiques encore dispersées sur le sud de la commune.

> Les enjeux de maillage TC sur le secteur d'étude

Ces grands enjeux transport repositionnent l'extension du tramway sur Villenave d'Ornon dans une organisation des transports collectifs à plus grande échelle et à plus long terme. Il est intéressant, dès aujourd'hui, de soulever les opportunités d'extension, de rabattement et d'intermodalité du TCSP à un horizon plus lointain, sur la base des enjeux de développement identifiés et des opportunités de projets sur le secteur.

Les enjeux de développement des transports en commun sur le secteur d'étude se traduisent de la manière suivante :

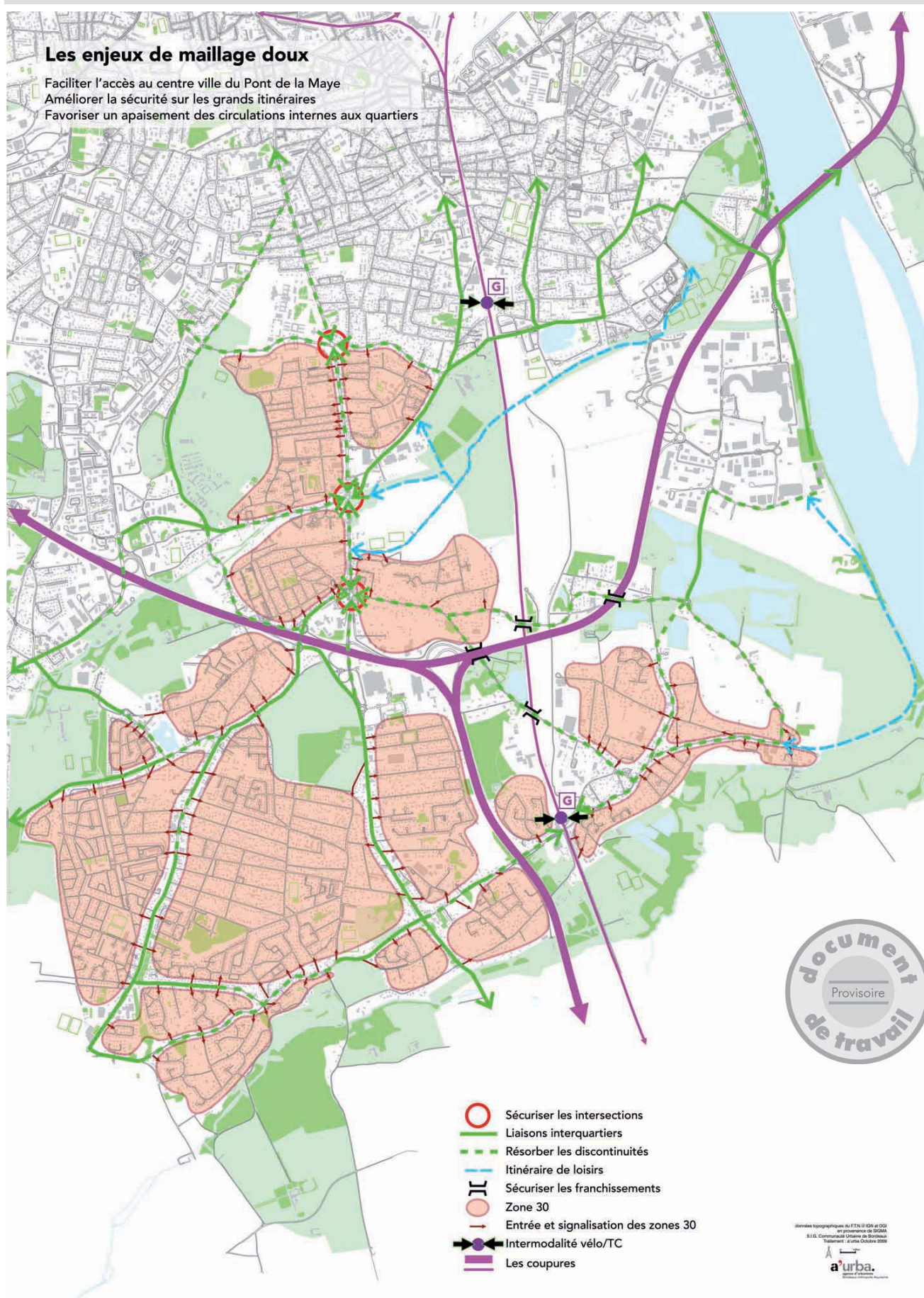
- Le choix du tracé et le positionnement du terminus, compromis entre le potentiel de desserte, le potentiel de renouvellement urbain et le potentiel de valorisation des espaces publics.
- L'organisation de l'intermodalité et du rabattement VP (création d'un parc relais) autour du terminus du tramway.
- L'amélioration de l'accessibilité des bus au cœur d'agglomération aujourd'hui pénalisés par des conditions de circulations contraintes.
- Le développement de liaisons transversales en connexion avec le tramway, pour améliorer les relations de desserte entre les grands générateurs de déplacement (Campus, centre de Gradignan, les Rives d'Arcins, Euratlantique).
- L'organisation du territoire autour d'un futur tramway d'agglomération, et le rôle structurant des gares ferroviaires (redéfinition du rôle de la gare de Villenave d'Ornon).

> Les enjeux de maillage viaire sur le secteur d'étude

Le choix du profil de la route de Toulouse :

Le profil doit intégrer le nouveau tramway et dans la place restante la fonction circulation, l'accès aux façades commerciales, le stationnement et les circulations douces (voir profils en travers simulés ci-avant au chapitre 5).

6.3 | Les priorités en faveur des déplacements doux



6 | L'accessibilité au secteur du Pont de la Maye

Le statut de la rue J. Pagès :

La conservation de la rue J. Pagès comme voie de contournement pour le trafic PL doit être confirmée compte tenu des besoins PL, au regard des contraintes de giration et d'échange au niveau du carrefour avec la route de Toulouse (contraintes de franchissement de la plate-forme tramway et de planimétrie générale).

Se pose également la question de son prolongement jusqu'au chemin du pas de la côte pour constituer une transversale complète. Le maintien d'un tissu d'activités en front de rocade, plaide pour la conservation d'un itinéraire spécifique.

Les enjeux de maillage doux :

L'accès au centre-ville à pied et à vélo, depuis les quartiers périphériques est une priorité dans la politique d'aménagement du secteur. De nombreux itinéraires ont été créés à ce jour.

Ces réalisations doivent être poursuivies et complétées dans une logique de maillages structurants et de continuités sécurisées.

Les enjeux posés par le développement des modes de déplacement alternatifs sont les suivants :

- faciliter l'accès au centre-ville depuis les principaux quartiers et bassins de vie ;
- compléter la mise en réseau des équipements publics dont les équipements scolaires en priorité ;
- améliorer la sécurité sur les axes d'agglomération et les liens inter-quartiers, résorber les discontinuités de parcours ;
- favoriser progressivement la mise en place de zones apaisées au sein des quartiers. Ces secteurs de type « zones 30 » sont à privilégier, compte tenu de la géographie du réseau de voies de desserte (effets liés aux itinéraires malins devant être contrés) ;
- développer une politique d'accueil des usagers cyclistes (stations de vélos V3 en libre service, espaces de stationnement sécurisés et/ou protégés des intempéries, services de maintenance, etc).

Les grands principes fonctionnels proposés (pistes d'actions à étudier dans le cadre des études de déplacement)



6 | L'accessibilité au secteur du Pont de la Maye

6.4 | L'évolution du plan de circulation

L'adaptation du plan de circulation sur le secteur du Pont de la Maye fait l'objet d'une réflexion particulière dans le cadre de l'étude de déplacements pilotée par la Communauté Urbaine de Bordeaux (courant 2011).

- une nécessité liée au passage du tramway (franchissements de la plate-forme, gestion des carrefours, échanges avec la rocade...);
- une réflexion dépendante des options prises à l'échelle du secteur sud (gestion des flux départementaux, intermodalité fer, statut futur de la rocade...);
- des choix techniques permettant d'apaiser la place Aristide Briand et de desservir les secteurs de développement pressentis à court/moyen terme (Ilot Villa Nova);
- une première définition des espaces privilégiant les pratiques piétonnes (zones de rencontre, zone 30...).



7 | Les scénarios d'évolution urbaines et les hypothèses d'aménagement retenues



7 | Les scénarios d'évolution urbaines et les hypothèses d'aménagement retenues

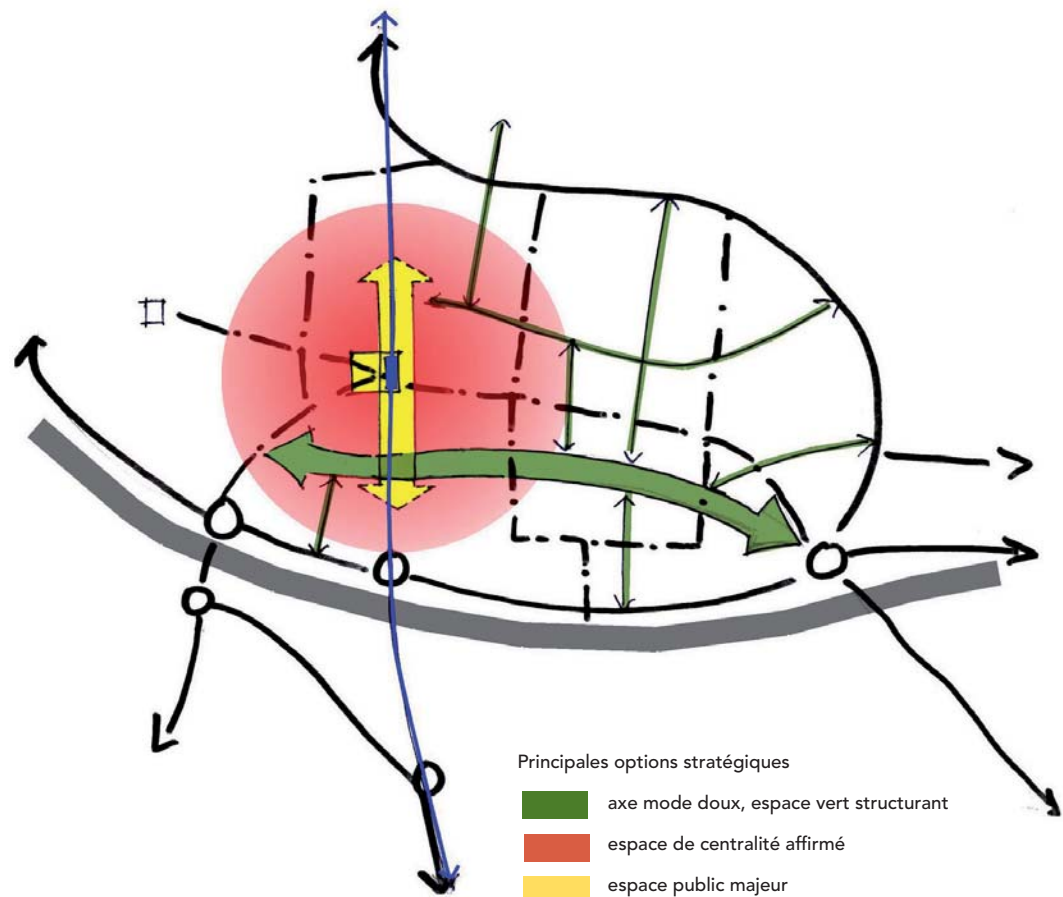
7.1 | Trois scénarios exploratoires pour illustrer l'évolution du centre-ville

Un centre-ville élargi autour d'une place polyvalente et d'un parc linéaire fédérateur

Scénario 1

Un centre ville élargi organisé autour d'une place polyvalente et d'un parc linéaire fédérateur :

- Une structure de commerces et services de proximité renforcée en périphérie de la place Aristide Briand complémentaire à la route de Toulouse.
- Un futur quartier résidentiel déployé le long d'un parc public tirant profit du patrimoine paysager existant.
- Une offre en équipements redéployée pour renforcer l'attractivité et diffuser les pratiques du centre ville.
- Un pôle d'emplois pour qualifier le seuil d'entrée de la route de Toulouse.
- Un réseau d'espaces publics facilitant l'usage des modes doux.





7 | Les scénarios d'évolution urbaines et les hypothèses d'aménagement retenues

Un centre-ville linéaire vitrine économique affirmant la fonction de porte sud de l'agglomération

Scénario 2

Un centre ville linéaire, vitrine économique de la commune affirmant la fonction de porte sud de l'agglomération :

- Une extension du pôle commercial de Bordeaux Sud sur une nouvelle séquence urbaine avenue des Pyrénées et route de Toulouse.
- Un mail planté le long du tramway sur la place Aristide Briand qui prolonge au-delà de la rocade les usages du centre ville.
- Une densité renforcée de part et d'autre du tramway optimisant le foncier sous exploité.
- Un quartier à vocation mixte sur le site Pagès qui propose un pôle de développement économique en façade de rocade (agence locale, pépinière d'entreprises, services...).
- Une gestion des déplacements différenciée facilitant l'accessibilité locale et le franchissement de la rocade.





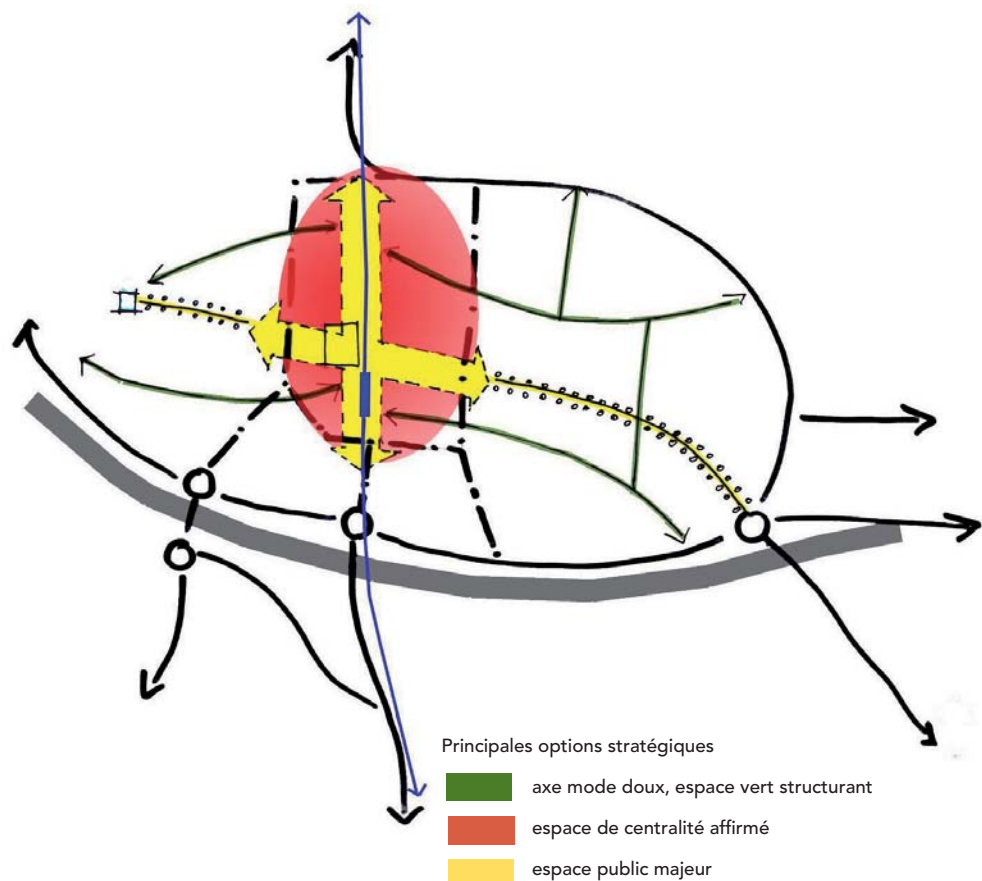
7 | Les scénarios d'évolution urbaines et les hypothèses d'aménagement retenues

Un centre-ville structuré autour d'une nouvelle configuration d'espace public

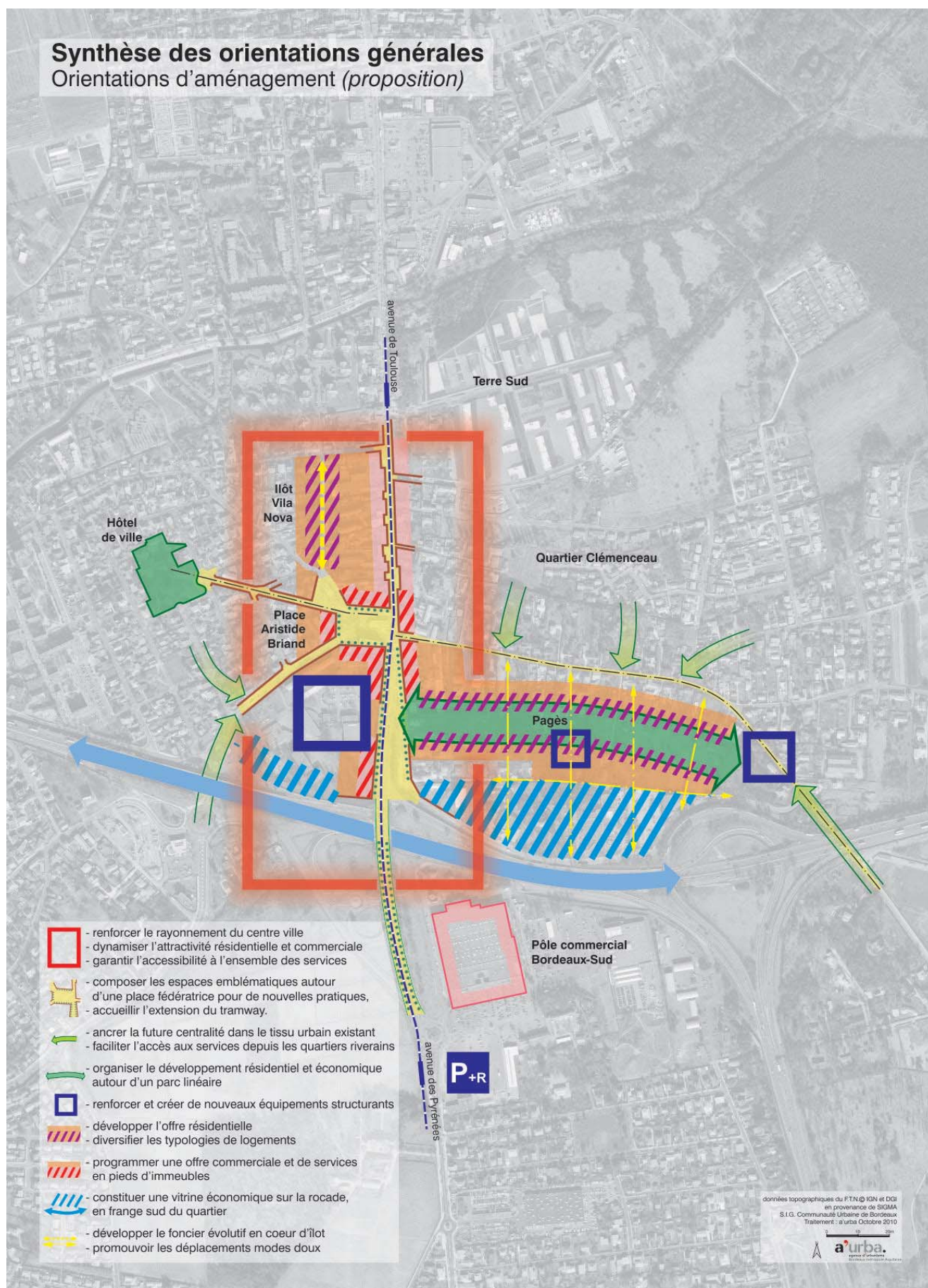
Scénario 3

Un centre ville structuré autour d'une nouvelle configuration d'espace public à la croisée des avenues de Toulouse et Clémenceau, axe historique communal :

- Une stratégie de renouvellement urbain affirmée aux abords de la place Aristide Briand (dont l'îlot Villa Nova) qui consolide la densité résidentielle et le niveau de services du centre ville.
- Un aménagement qualitatif de l'avenue Clémenceau renforçant le lien entre le centre bourg, le Pont de la Maye et l'hôtel de ville.
- Un nouveau maillage de voies locales de part et d'autre de l'avenue Clémenceau pour faciliter un développement résidentiel en harmonie avec l'existant.
- Une intervention ponctuelle et progressive sur le site Pagès permettant de renforcer l'occupation économique et résidentielle du site.
- Un réseau de voies permettant de contourner et d'apaiser l'espace central réservé aux animations commerciales et aux pratiques de proximité (terrasses, marché, rencontre, etc...).



7.2 | Synthèse des objectifs d'aménagement et références illustrées



Des formes urbaines denses mais respectueuses du contexte



Des espaces publics de qualité permettant d'enrichir les usages de la ville



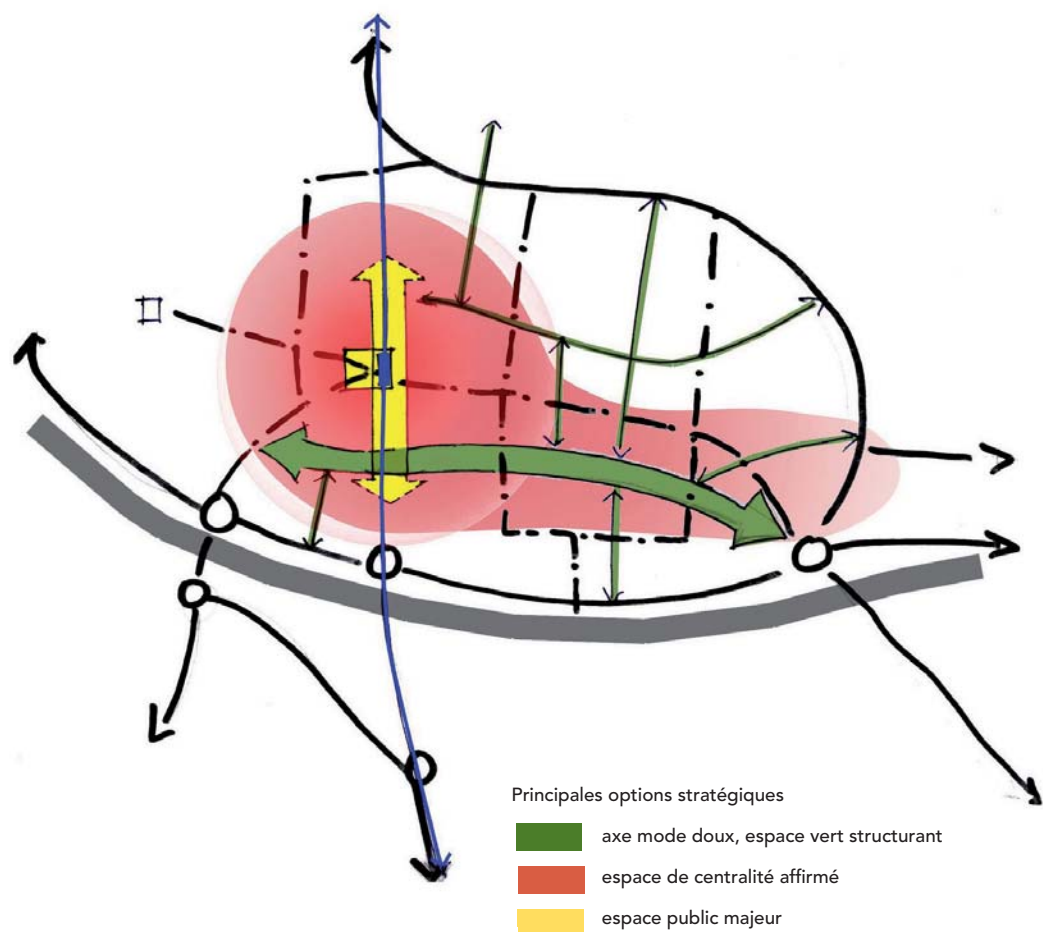


7 | Les scénarios d'évolution urbaines et les hypothèses d'aménagement retenues

7.3 | Scénario de synthèse

Répartir le développement du centre-ville sur les trois pôles de renouvellement urbain :

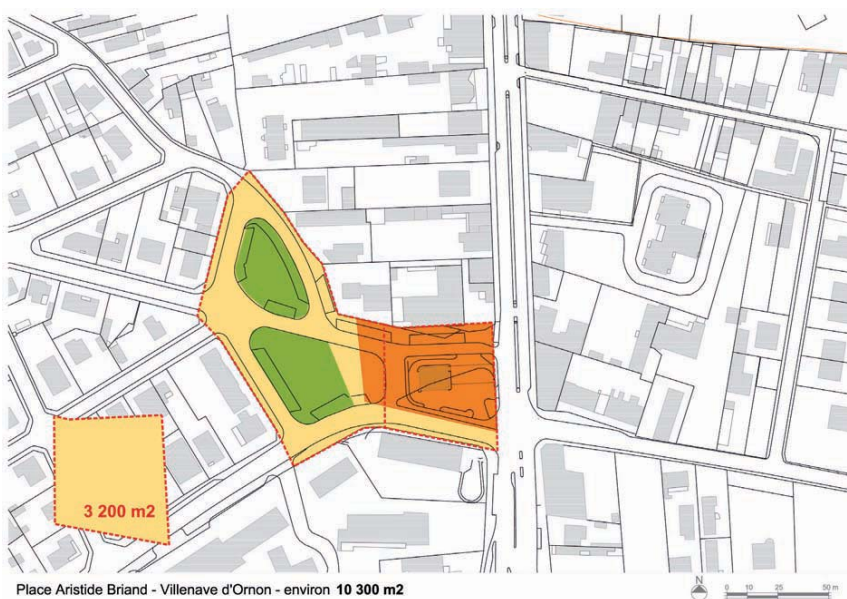
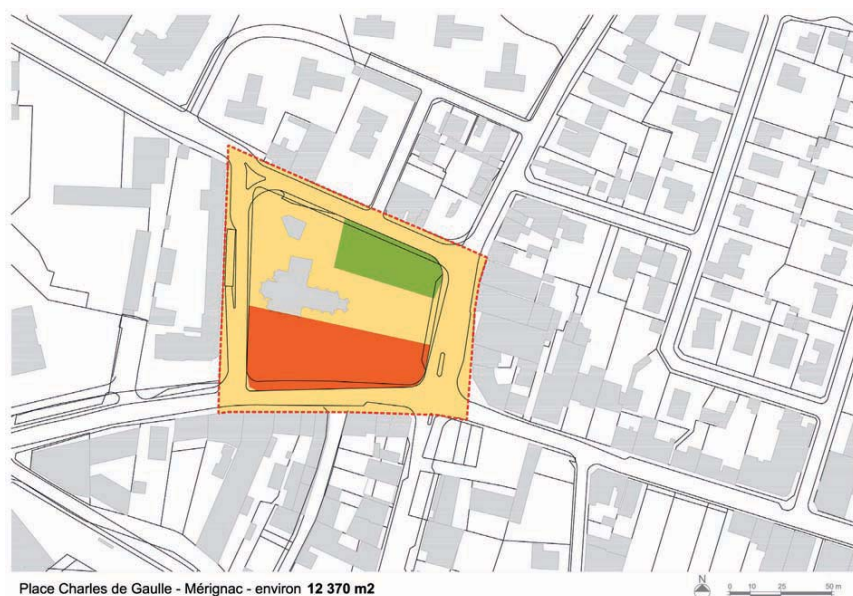
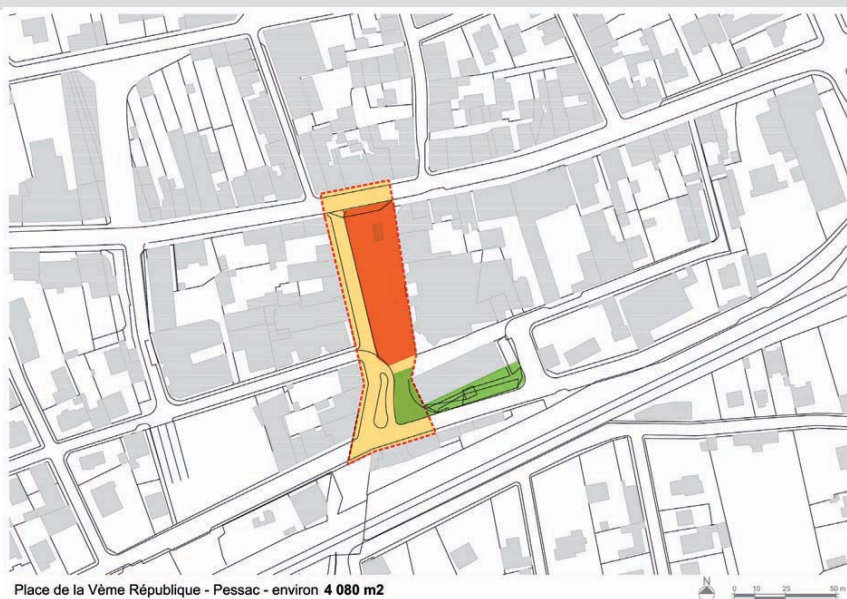
- Une structure de commerces et services de proximité renforcée en périphérie de la place Aristide Briand complémentaire à la route de Toulouse.
- Un futur quartier résidentiel déployé le long d'un parc public tirant profit du patrimoine paysager existant.
- Une densification de l'habitat sur l'îlot Villa Nova autour d'un nouveau réseau d'espaces publics.
- Une offre en équipements redéployée pour renforcer l'attractivité et diffuser les pratiques du centre ville.
- Une façade économique déployée en front de rocade.



7.4 | Deux hypothèses pour l'évolution de la place Aristide Briand

La place Aristide Briand comparée à d'autres espaces publics majeurs

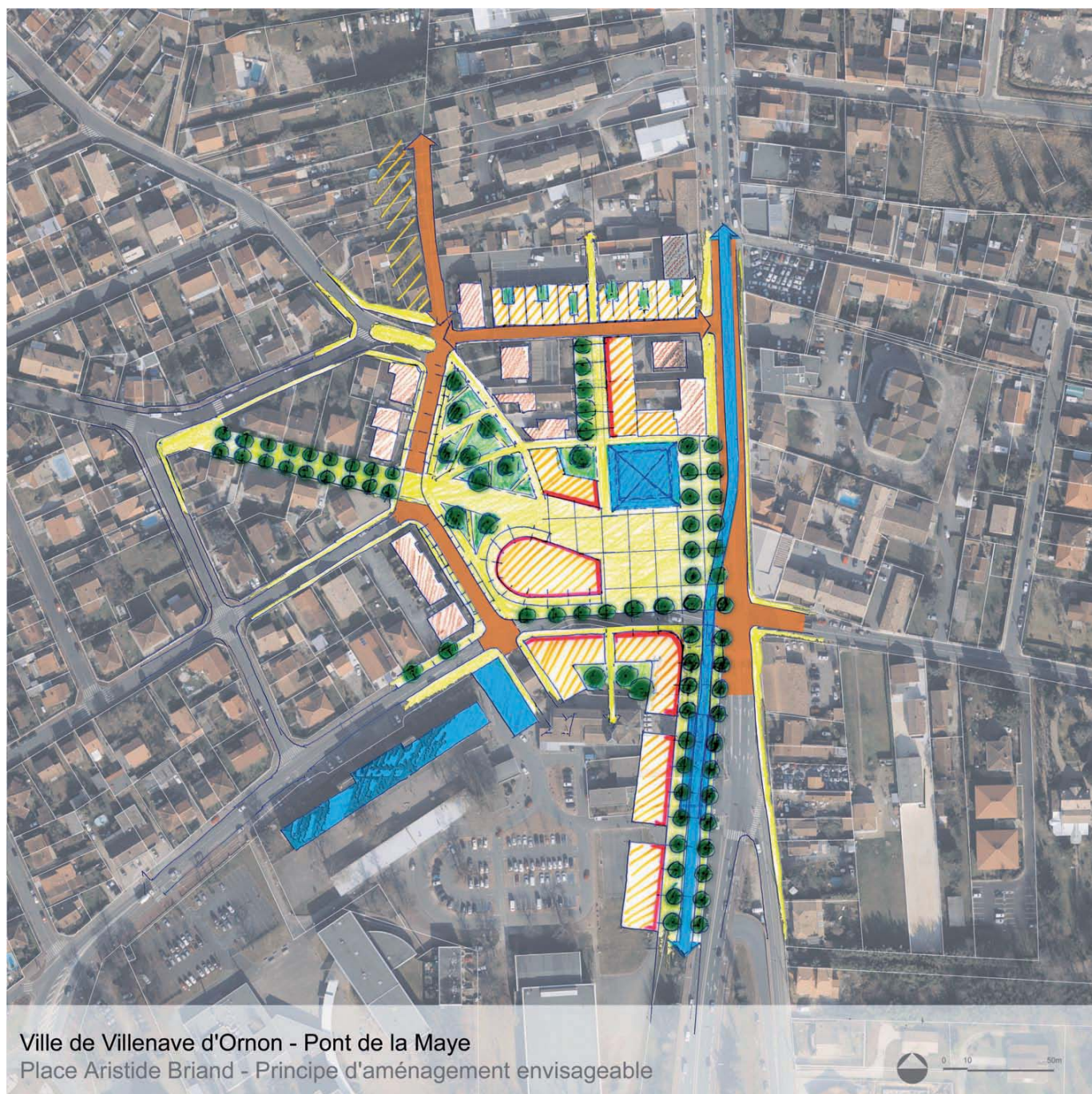
- Une vocation future à définir
- Place polyvalente et/ou jardins d'agrément ?
- Quelle ambition pour le renouvellement de ses abords ?
- Forger une nouvelle identité exprimant le rayonnement de la commune
- Améliorer le confort des usagers....



Hypothèse 1

Un parvis polyvalent adossé à de nouvelles opérations mixtes commerces/logements.

Une intervention en cœur d'îlot proposant un nouvel espace commercial en frange nord, protégé des nuisances sonores ...



Hypothèse 2

Une place compacte offrant une densité forte en commerces et services, de nouveaux équipements reconfigurés (poste, halle de marché...).

Un square réhabilité pour des usages complémentaires et variés ...





8 | Les dispositions réglementaires proposées

8 | Les dispositions réglementaires proposées

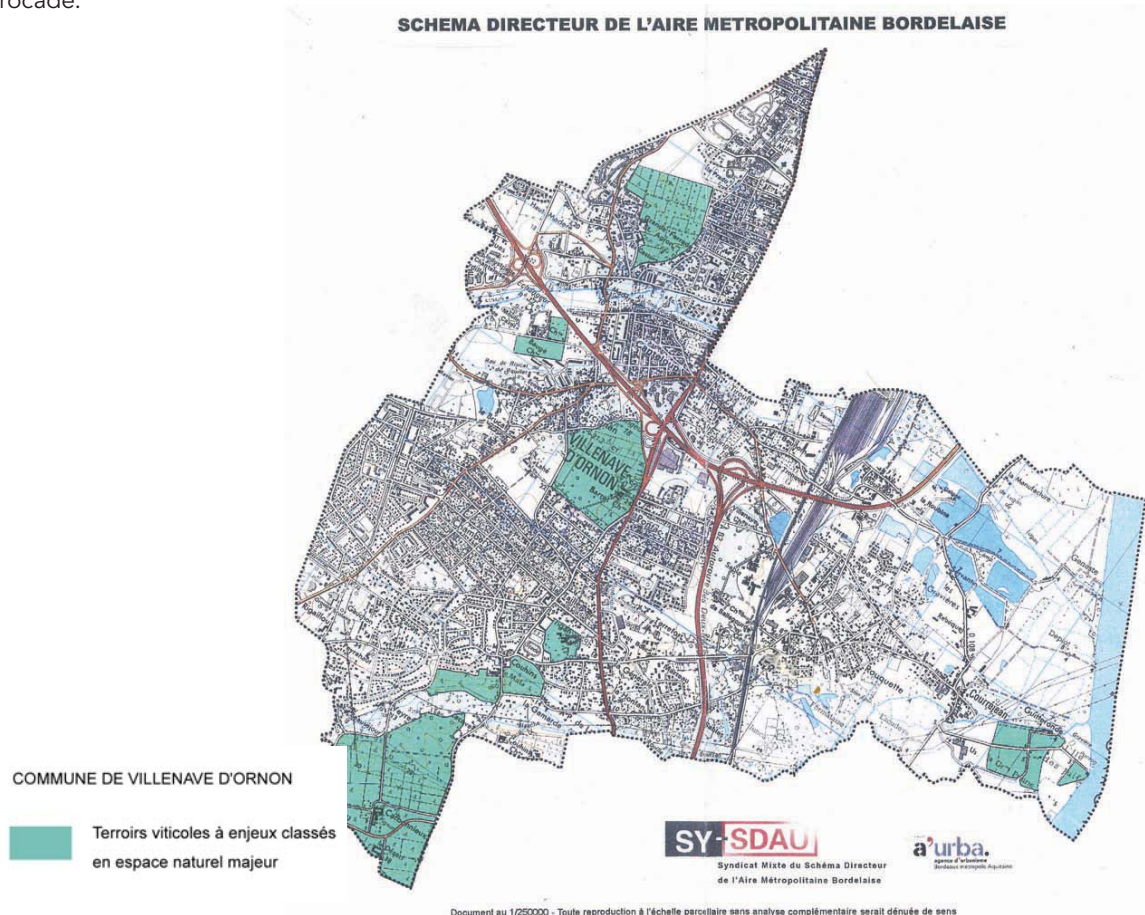
8.1 | Les contraintes réglementaires actuelles et l'évolution du zonage

Le territoire présente diverses contraintes réglementaires. Elles conditionnent le projet dans une certaine mesure :

- des zones archéologiques identifiées par la DRAC mais qui ne sont au regard des connaissances actuelles des sols qu'hypothétiques ;
- des vignobles AOC protégés, soit des terrains non constructibles ;
- les terroirs viticoles à enjeux classés en espace naturel majeur dans le Schéma Directeur de l'aire métropolitaine et qui devrait apparaître dans le futur SCOT : le château de Sarcignan ;
- le règlement du PLU : servitude de voirie (la route de Toulouse), zonage Udm (quartier Sarcignan), Ucv (quartier de Canteloup), Upm (quartier sud est), Umv (avenue Clémenceau), UE (de part et d'autre de la rocade entre le Pont de la Maye et la route de Toulouse).

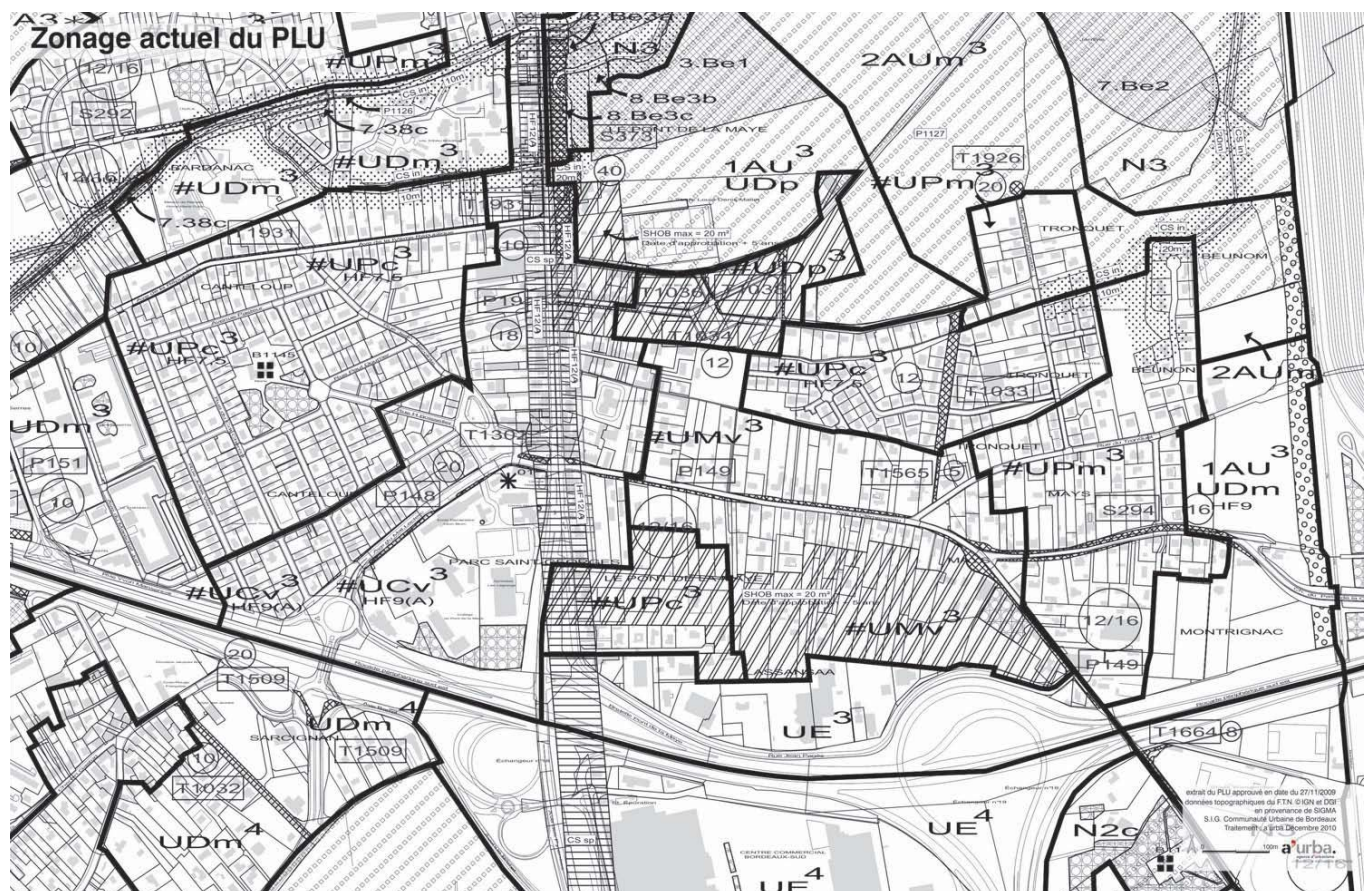
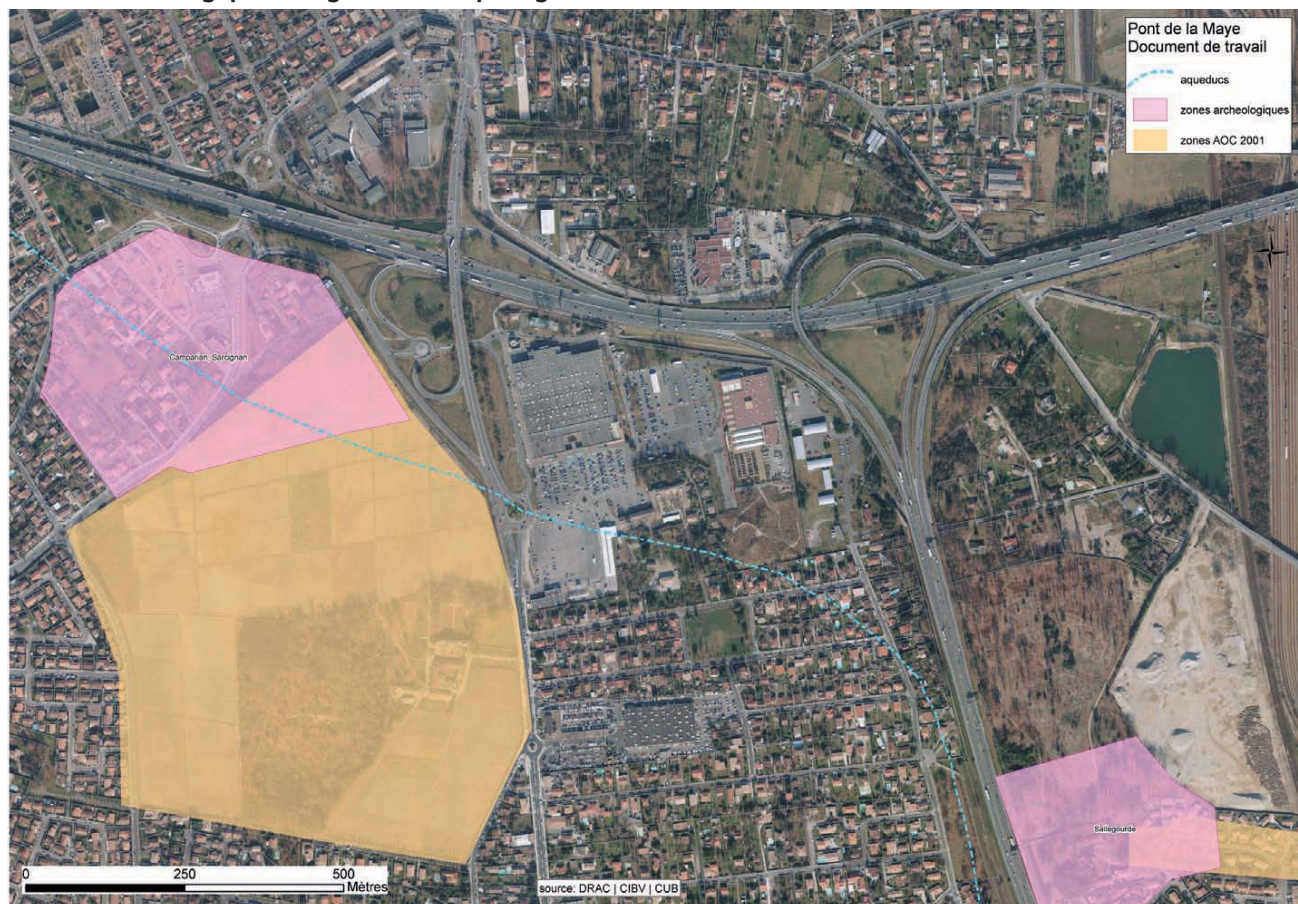
Après vérification auprès des services de la DRAC, l'enjeu archéologique supposé ne remet pas en cause la constructibilité des terrains désignés. Si un projet est retenu sur ce site, une procédure particulière devra être engagée au cours du chantier mais n'empêche pas la réalisation de ce dernier.

La diversité des zonages du PLU dans le secteur désigné témoigne d'une variété de typologies et de mode d'occupation du sol. Une zone dévolue à l'activité économique prend place de part et d'autre de la rocade.



Synthèse des contraintes réglementaires

Zones archéologiques et vignobles OAC protégés



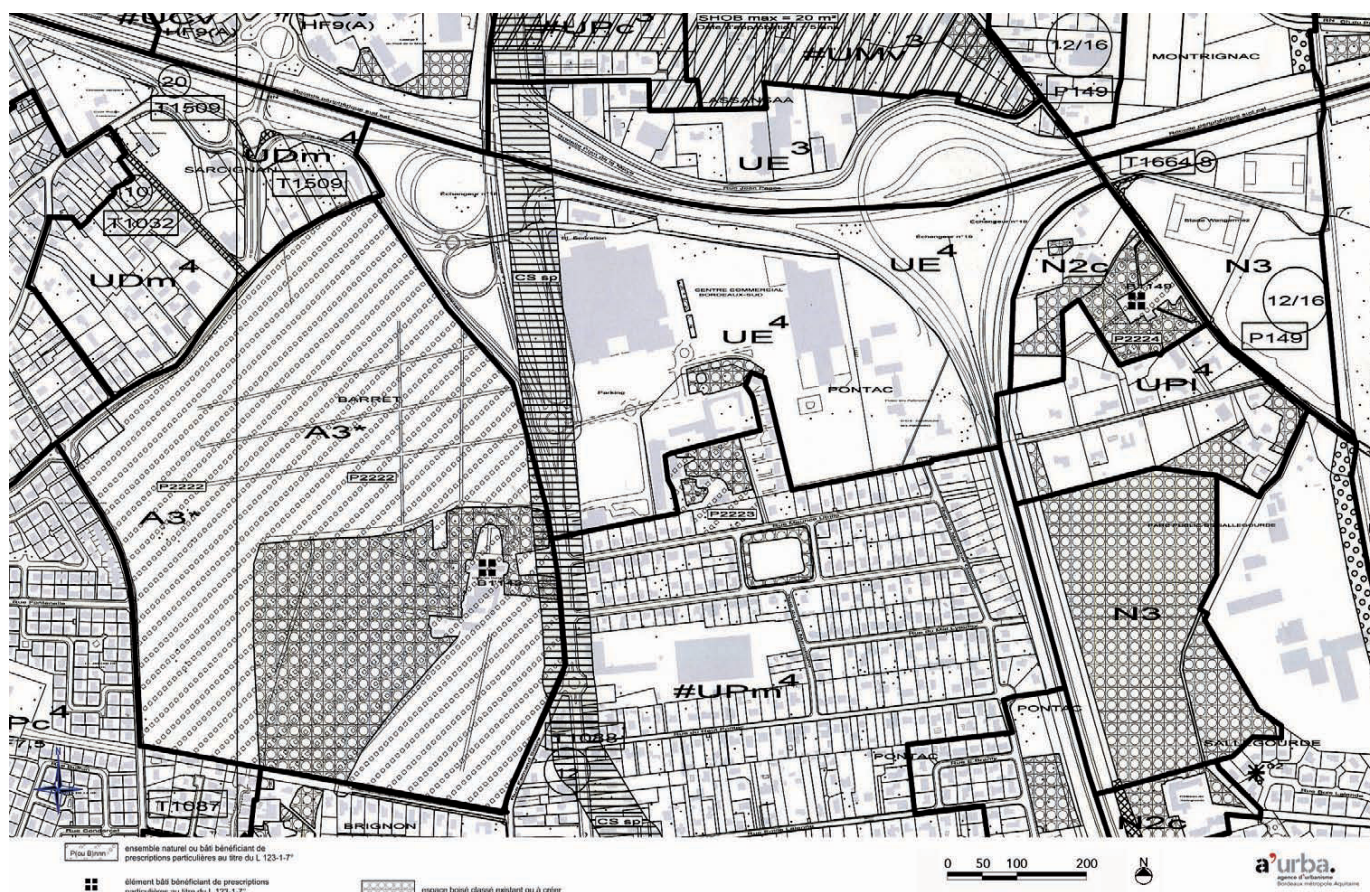
Extrait PLU

Le secteur de Pagès est grevé d'un périmètre d'attente du projet global au titre de l'article L.123-2a du code de l'urbanisme.

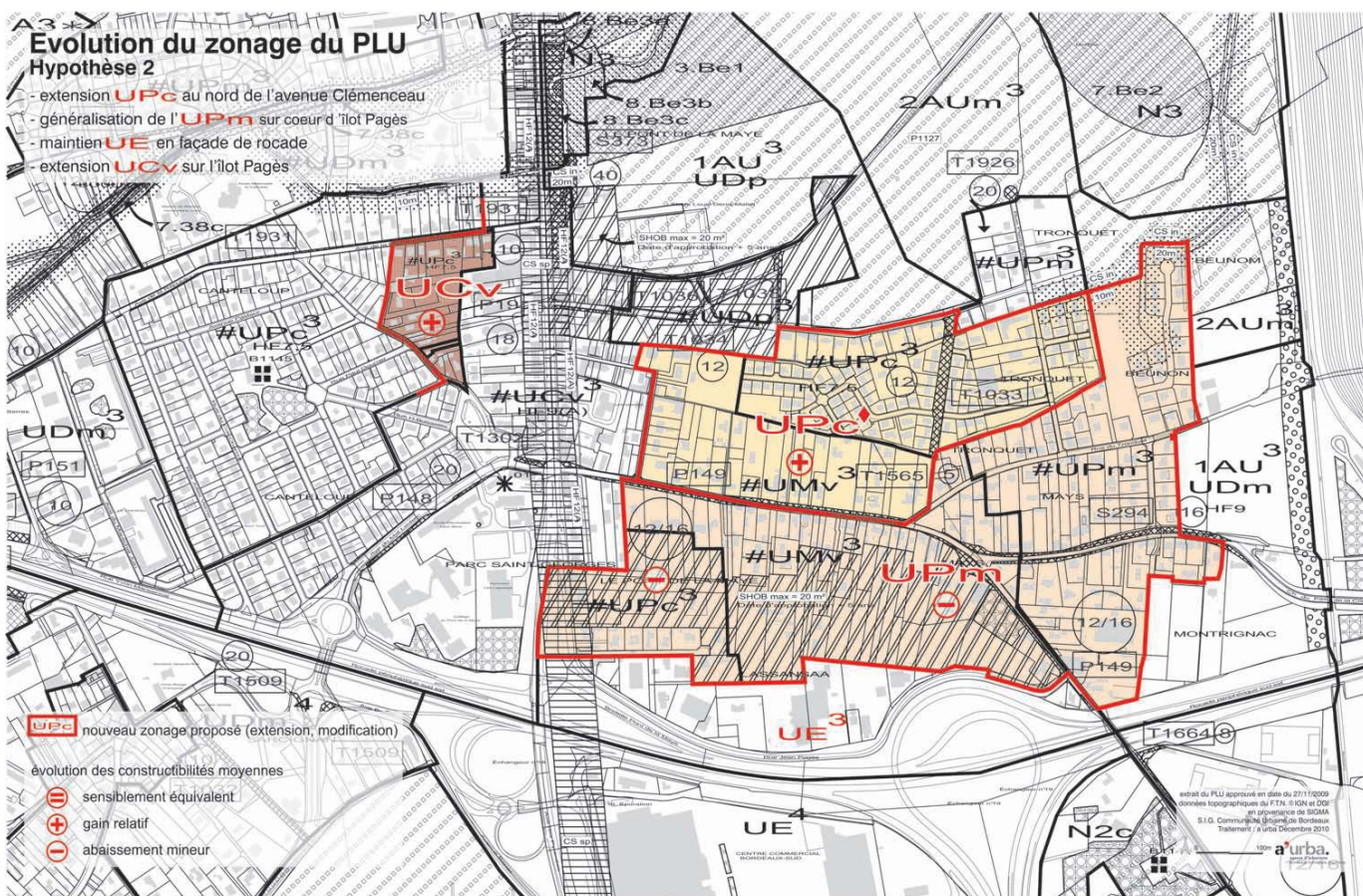
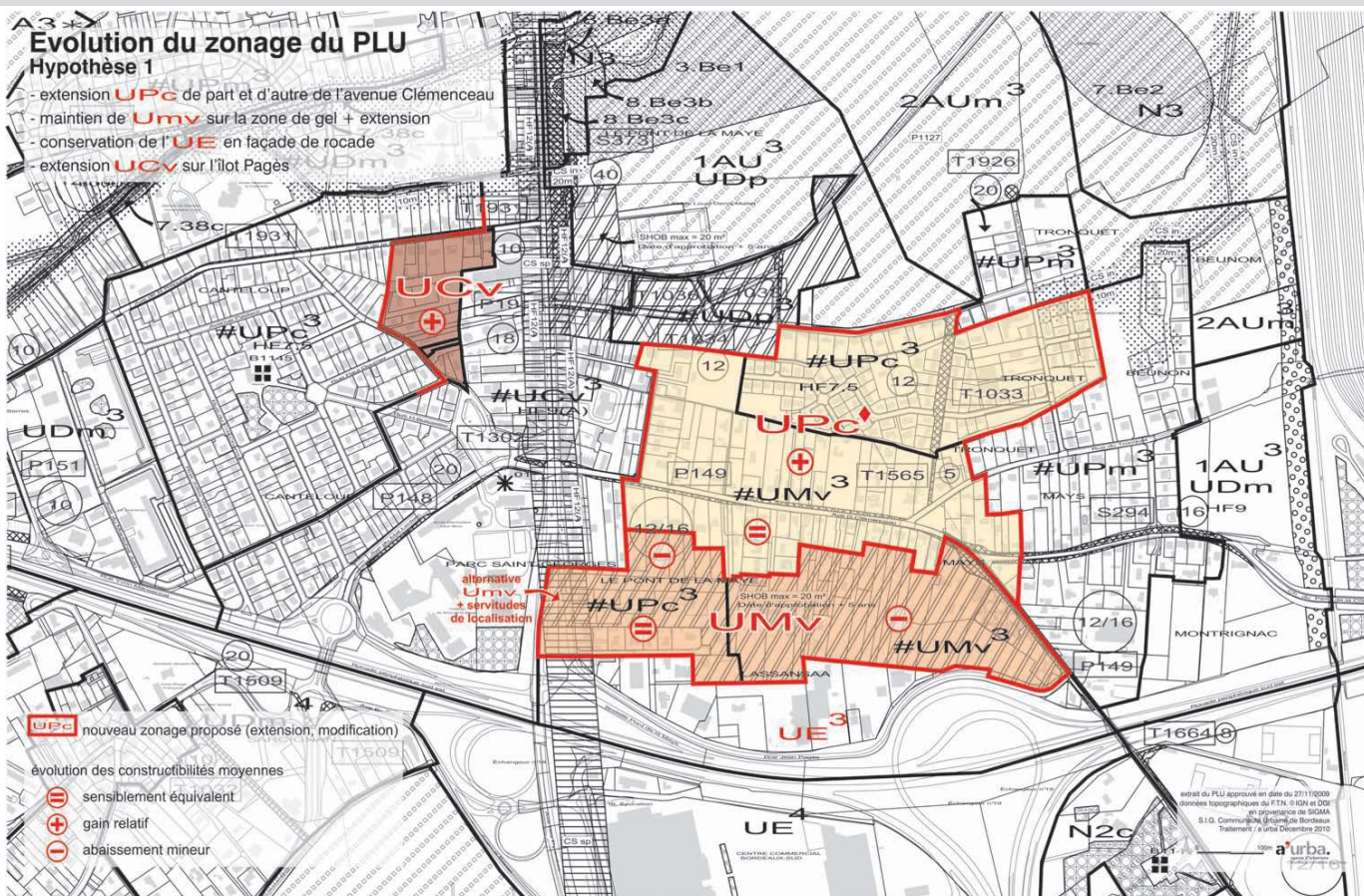
Bien que situé en zone "u", les nouvelles constructions et installations d'une superficie supérieure à 20 m² de SHOB sont interdites.

Cette servitude qui conditionne principalement la partie centrale de l'îlot expire en juillet 2011. Dans le cadre de la 6ème modification du PLU, les nouvelles dispositions réglementaires devront être validées, au regard des orientations générales de projet retenues par la ville.

Deux propositions d'adaptation du zonage sont ici présentées et devront être affinées dans le cadre de la concertation liée à la 6ème modification.



Evolution des zonages du PLU



Evolution des hypothèses d'adaptation du PLU

Objectifs publics et dispositions réglementaires

	Densifier la frange nord de l'avenue Clémenceau	Gestion de l'habitat existant en périphérie de l'îlot Pagès	Préserver la faisabilité ultérieure du projet *	Valorisation de la frange économique, maintien de la mixité fonctionnelle	Recours aux orientations d'aménagements du PLU
Scénario 1	- Extension de la zone Upc et valorisation des fonds de parcelles + harmonisation du paysage de l'avenue Clémenceau. - Augmentation de la constructibilité actuelle. - Bandes d'accès autorisées.	- Substitution de l'UPc par l'UMV en façade de l'avenue de Toulouse (préservation du foncier de second rang). - Maintien global des capacités actuelles de construction en frange sud de Clémenceau (UPC = 40 % CES).	- Maintien de l'UMV garantissant une maîtrise de l'évolution du cœur d'îlot (constructions assujetties à la création de voies nouvelles). - Pas d'augmentation des valeurs foncières liée au changement de zonage.	- Zonage économique conservé en l'état.	- Envisageable pour préciser les principes de maillage sur foncier contigu à la frange sud de Clémenceau (disposition limitée au tiers nord de l'îlot Pagès). - Principes du parc linéaire à inscrire si mutations mesurées souhaitées. - O.A. étendues au foncier évolutif situé au nord de Clémenceau si souhaité (desenclavement des lotissements existants, maillages modes doux anticipant la création du parc linéaire).
Scénario 2	- Dito Scénario 1, mais limité à la frange nord.	- Abaissement général des constructibilités proposées sur l'ensemble du foncier résidentiel. - Zonage Upm : 25 % CES, s'inscrivant dans la logique du zonage appliqué sur le secteur de Benon.	- Limitation substantielle des valeurs foncières dans la perspective d'une maîtrise publique du cœur d'îlot.	- Zonage UE maintenu.	- O.A. peu souhaitables, considérant que le zonage proposé relève plus de la gestion que d'une démarche de projet. - O.A. possibles sur le secteur nord Clémenceau.

* Acquisition et régulation des valeurs foncières, limitation du développement urbain à court terme, préservation du capital paysager.

[illegible]

8 | Les dispositions réglementaires proposées

8.2 | Proposition pour l'adoption d'un périmètre de prise en considération

Les réflexions initiées sur le secteur du Pont de la Maye mettent en évidence la nécessité de disposer d'un projet global d'aménagement, affiné dans ses options techniques et programmatiques.

Ce projet doit permettre de garantir une cohérence d'ensemble à l'échelle des différents sites concernés :

- la route de Toulouse et ses abords immédiats,
- la place Aristide Briand et son environnement bâti,
- l'îlot Villa Nova,
- le secteur Pagès et la frange nord de l'avenue Clémenceau.

Sur la base des grandes orientations stratégiques retenues par la ville de Villenave d'Ornon, il convient de poursuivre les études d'urbanisme engagées à ce jour, dépendant pour partie des expertises techniques du projet de tramway, afin de définir un projet suffisamment précis pour déterminer :

- la nature des impacts définitifs du tramway et les mesures de compensation adéquates ;
- la localisation des différents équipements publics à créer, dont les solutions préconisées en matière de stationnement, le futur réseau de voiries locales ;
- les principes d'organisation du parc linéaire et les cheminements associés ;
- les programmes bâtis et l'ajustement des épannelages ;
- les modalités de renforcement de l'offre en commerces et services ;
- la gestion qualitative des interfaces avec les quartiers riverains ;
- les typologies d'habitat à privilégier ;
- l'organisation du plan d'accessibilité tous modes...

Le stade d'avancement des études ne permet pas de conclure sur les options fines d'aménagement et les procédures opérationnelles. Aussi, il est proposé d'adopter la mise en œuvre d'un périmètre de prise en considération sur le secteur du Pont de la Maye.

Cette disposition doit permettre à la collectivité d'exercer une veille sur les mutations foncières et immobilières pressenties, dans l'objectif de préserver la faisabilité ultérieure du projet d'aménagement. Un sursis à statuer pourra, par conséquent, être opposé pour les demandes d'autorisation d'urbanisme ou de travaux susceptibles de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics, découlant du projet d'aménagement.

La mise à l'étude du projet d'aménagement, dont les axes stratégiques ont été validés par la ville, doit par conséquent faire l'objet d'une « prise en considération » de la part des autorités compétentes. Cette approbation passe par une délibération du conseil municipal et communautaire (CUB), afin de pouvoir mettre en application les articles L.111.7 à L.111.10 du code de l'urbanisme, relatifs aux dispositions de mise à l'étude d'opérations d'aménagement et celles du « sursis à statuer ».

La finalisation du projet d'aménagement d'ensemble permettra par la suite de lever les dispositions réglementaires découlant du périmètre de prise en considération.

