



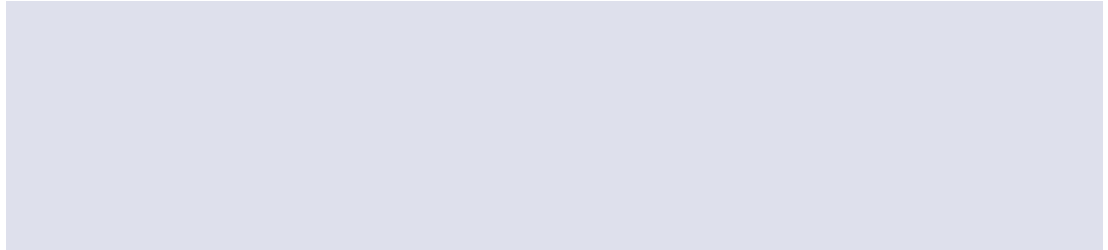
50 000 logements nouveaux autour des axes de transports publics

Quelle programmation en matière de mobilité au sein des opérations d'aménagement futures ?

Première approche sur le site de Carès - Cantinolle à Eysines

Objet de l'étude

La présente étude a pour objet de mener une réflexion programmatique sur le volet mobilité à l'échelle des opérations d'aménagement issues de la démarche dite des 50 000 logements, dans la perspective d'approfondir cette dimension du projet et de promouvoir une certaine exemplarité en la matière. Pour ce faire, elle propose à la fois une approche générale de la question et s'intéresse plus spécifiquement au site de Carès - Cantinolle à Eysines qui fait l'objet d'une opération d'aménagement de La Fab.



Sous la direction scientifique de Camille Uri

Équipe projet

Maud Gourvellec

Valérie Diaz

avec la participation de

José Branco

Jean-Christophe Chadanson

Sylvain Charlier

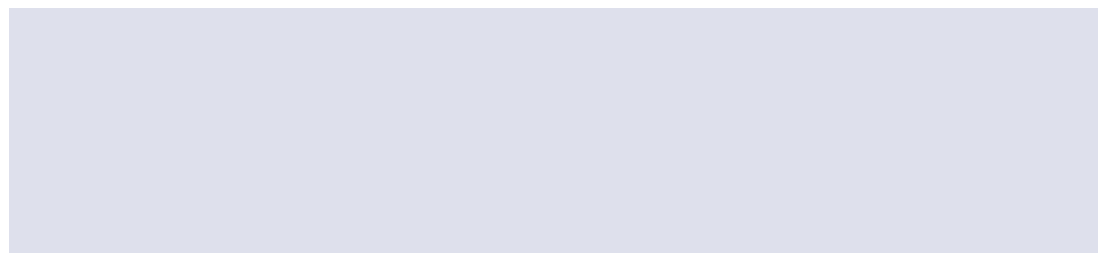
Pierre Layère

Daniel Naïbo

Composition de l'étude

L'étude réalisée se présente en deux temps :

- un premier temps qui propose une stratégie pour construire une « identité mobilité » au sein des futures opérations d'aménagement « 50 000 logements » et la décline en actions potentielles,
- une deuxième temps qui analyse spécifiquement le projet d'aménagement de Carès - Cantinolle à Eysines sous l'angle de la mobilité et propose un certain nombre d'ajustements du projet initial ou d'interventions complémentaires ciblées.



Sommaire

Introduction 5

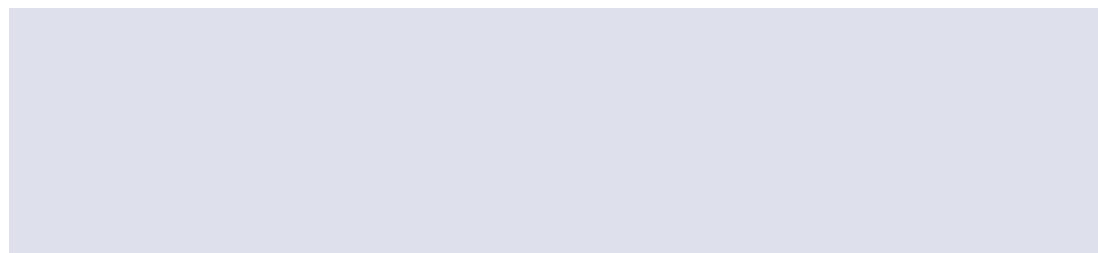
1 | Construire une « identité mobilité » pour promouvoir de nouveaux comportements de déplacements dans les opérations « 50000 logements »..... 9

- 1.1 Une identité conciliant quartier hyper-connecté et quartier apaisé 10
- 1.2 Trois orientations stratégiques pour de nouveaux comportements de mobilité 11
- 1.3 Quatre grands champs d'actions potentiels 12
- 1.4 Actions et outils : le champ des possibles 14
 - Favoriser la multi-modalité 14
 - Raisonnement l'usage de la voiture 14
 - Communiquer pour favoriser le changement de comportement 15

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines 17

- 2.1 Présentation du projet actuel 19
 - Rappel des enjeux et objectifs 19
 - Les grands axes du projet 21
 - Bilan de la programmation 27
- 2.2 La place de la mobilité dans le projet actuel 29
- 2.3 Garantir les points d'appui structurants du projet 33
 - La desserte du nouveau quartier par le tramway 33
 - L'aménagement du pôle d'échanges de Cantinolle 37
- 2.4 Consolider les fondements du projet 41
 - La volonté d'apaisement de certains espaces publics 41
 - Les prémices d'une réduction de l'offre de stationnement 46
- 2.5 Mobiliser des actions complémentaires 49
 - La programmation de services à la mobilité 49
 - Un accompagnement vers de nouvelles pratiques 50
- 2.6 Synthèse des actions à mener à court terme 53

Note de synthèse



Cette étude a pour objet de mener une réflexion programmatique sur le volet mobilité à l'échelle des opérations d'aménagement issues de la démarche des 50 000 logements avec la perspective d'approfondir cette dimension du projet et de garantir à terme aux interventions de demain une certaine exemplarité en la matière.

Dans un premier temps, elle propose d'élaborer une stratégie générale pour construire une « identité mobilité » aux futures opérations d'aménagement. Cette identité doit permettre ainsi de concilier l'image d'un quartier connecté, voire « hyper-connecté », et l'image d'un quartier apaisé, c'est à dire un quartier qui s'organise autour de la desserte en transport collectif programmée, propose des alternatives à la voiture particulière et optimise ses capacités d'intermodalité tout en offrant une véritable qualité de vie et un cadre propice à la pratique des modes doux (marche, vélo, etc.). Sur ces principes, une stratégie en trois grands axes est proposée : favoriser la multi-modalité, raisonner l'usage de la voiture et communiquer pour favoriser le changement de comportement. Cette stratégie est ensuite déclinée en actions et outils potentiels mobilisant les quatre grands champs d'actions identifiés : l'aménagement, la programmation, les services et la communication.

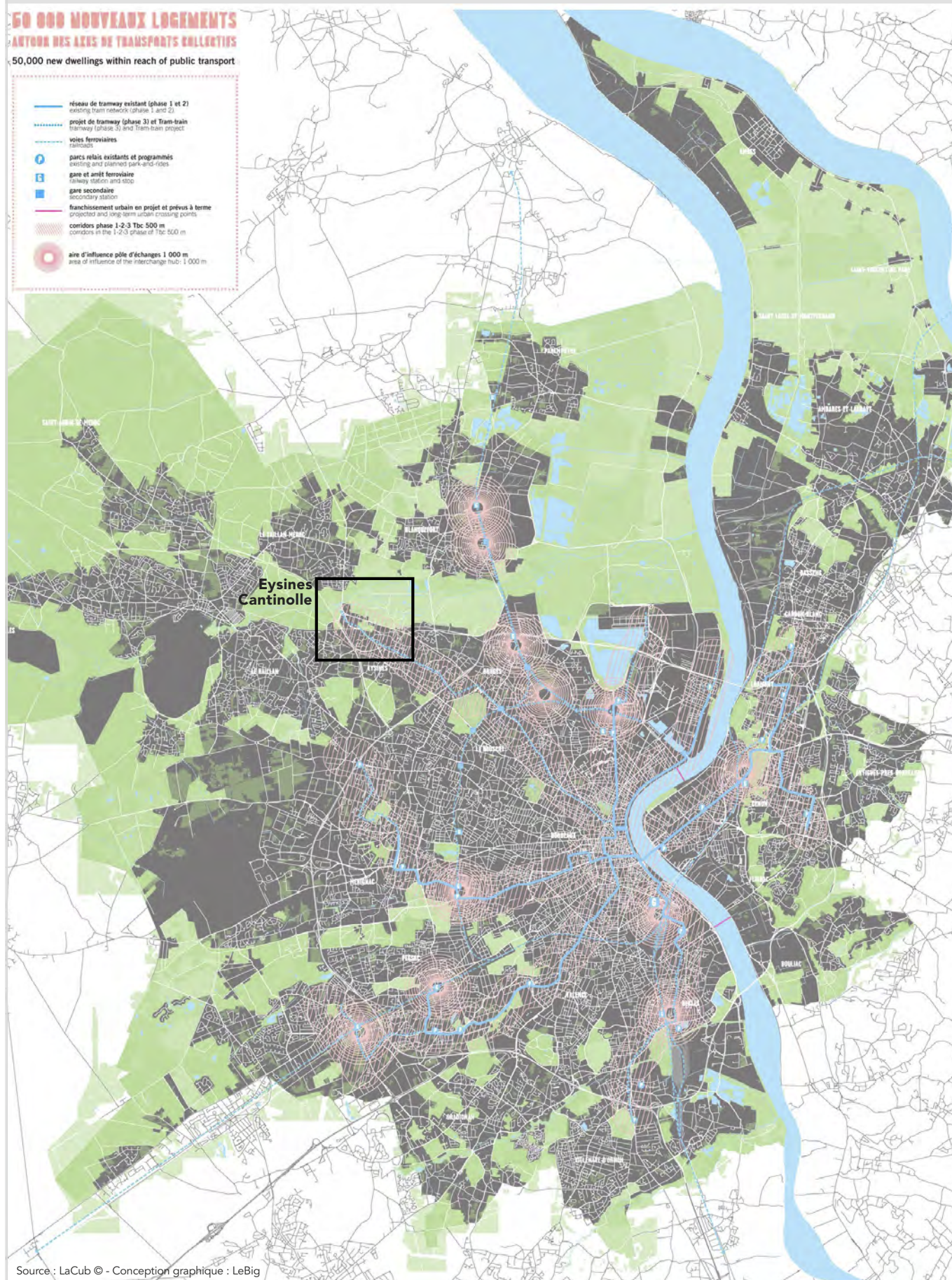
Une fois ces premières bases théoriques posées, l'étude s'intéresse au cas particulier de Carès - Cantinolle à Eysines pour mener, en complément des réflexions en cours, une expertise plus ciblée sur les questions de mobilité. Après avoir identifié les principaux enjeux et objectifs qui se posent sur le site, l'étude rappelle les grands axes de projet avancés (la desserte en tramway du site et la réalisation d'un pôle d'échanges à Cantinolle, la reconfiguration de certaines voies du secteur, la création d'un « parc habité », le projet de transformation de la zone commerciale en quartier commerçant) et fait le point sur la programmation en cours. Elle analyse ensuite la place de la mobilité dans le projet actuel, tant en termes d'intégration du site dans le schéma de déplacement futur que de dispositions particulières du projet en matière de mobilité. Ainsi, elle met en évidence les différents axes de projet à consolider que sont la desserte préalable du nouveau quartier par le tramway, l'aménagement du pôle d'échanges de Cantinolle comme porte d'entrée du quartier, la volonté d'apaisement de certains espaces publics et la réduction de l'offre de stationnement. Mais elle propose également des actions complémentaires possibles tant en termes de programmation de services à la mobilité que d'accompagnement vers de nouvelles pratiques.

Cette expertise s'articule ainsi entre réflexion théorique, benchmarking et approche territoriale cherchant à aboutir à des propositions concrètes, pouvant aller des grands principes d'aménagement à des interventions plus ponctuelles, en passant par des innovations potentielles, permettant de favoriser une mobilité plus durable.



Introduction

Le site d'Eysines Cantinolle dans le réseau de transports collectif de la métropole



Introduction

Quelle programmation particulière en matière de mobilité au sein des sites de projet issus de la démarche « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs » ?

Initiée en 2010 par la Cub (devenue depuis Bordeaux Métropole), la démarche « construire 50 000 logements le long des axes de transports collectifs » a permis de revisiter l'articulation transport-urbanisme. Jusqu'ici réduite aux principes d'urbanisation dans des corridors de déplacements et de développement de lieux d'intermodalité, l'approche a été diversifiée au profit d'une notion plus souple de proximité tenant compte de l'ensemble des modes de déplacements durables. Alors que cette démarche commence à se voir au travers des îlots témoins, elle interroge encore sur sa capacité à long terme à conserver un lien indéfectible avec la problématique de la mobilité qui l'a construite.

Ainsi, au-delà du positionnement stratégique des sites à proximité des lignes de transport existantes ou à venir et des modalités d'intervention particulières, comment le lien urbanisme / transport peut-il se traduire aujourd'hui ? Autrement dit, de quelle manière peut-on dépasser la question de la localisation du site de projet et proposer un volet de mobilité durable¹ dans la programmation des sites 50 000 logements ?

Sans préjuger des réalisations en cours ou à venir et en s'inscrivant dans une posture volontairement ambitieuse en matière de déplacements, il s'agit aujourd'hui de tenter de répondre à cette question dans les opérations d'aménagement conduites par La Fab. Car au final, à terme, qu'est-ce qui différenciera physiquement un site de projet 50 000 d'un autre site de projet, si ce n'est le lieu ?

Il est donc proposé ici de mener **une réflexion programmatique sur le volet mobilité à l'échelle des opérations d'aménagement** de la Fab avec la perspective d'approfondir cette dimension du projet et de garantir à terme aux interventions de demain une certaine exemplarité en matière de mobilité.

Pour ce faire, **le site d'expérimentation de Carès-Cantinolle à Eysines** a été retenu. Il s'agit donc d'accompagner la Fab sur la programmation mobilité de ce site et mener, en complément des réflexions en cours, une expertise plus ciblée sur les questions de mobilité à plusieurs échelles, des liens avec les différents réseaux de mobilité jusqu'au fonctionnement inhérent du secteur, de l'échelle du quartier à l'échelle du logement.

Ainsi, cette expertise s'articule entre benchmarking et approche territoriale cherchant à aboutir à des propositions concrètes, pouvant aller des grands principes d'aménagement à des interventions plus ponctuelles, en passant par des innovations potentielles, permettant de favoriser une mobilité plus durable.

¹ Par programme de mobilité durable, il faut entendre la définition de services de mobilité ou d'aménagement.

1 | Construire une « identité mobilité »
pour promouvoir de nouveaux comportements
de déplacements dans les opérations « 50000 logements »

Identité : caractère permanent et fondamental qui fait l'individualité, la singularité

1 | Construire une « identité mobilité »

1.1 | Une identité conciliant quartier hyper-connecté et quartier apaisé

Même si la démarche « construire 50 000 logements le long des axes de transports collectifs » constitue un appel à construire plus de logements, elle porte aussi fortement l'idée de produire des logements qui soient mieux adaptés aux besoins des habitants, mieux connectés au territoire métropolitain, dans le souci d'une ville efficace, attractive, et plus proches des pôles de transport public et de la nature. Sur ces fondements, l'identité des opérations d'aménagement issues de cette démarche peut se construire autour de deux notions à concilier :

- **la notion de quartier connecté, voire « hyper-connecté »**, qui s'organise autour de la desserte en transport collectif programmée, propose des alternatives à la voiture particulière et optimise ses capacités d'intermodalité ;
- **la notion de quartier apaisé** qui offre une véritable qualité de vie et un cadre propice à la pratique des modes doux (marche, vélo, etc.).

Promouvoir la multi-modalité pour un quartier hyper-connecté

Par nature, les opérations d'aménagement issues de la démarche des 50 000 logements doivent bénéficier, à terme, d'un bon niveau de desserte en transport collectif qui va inciter au report modal. Néanmoins, il ne suffit généralement pas à lui seul à modifier totalement les comportements en matière de déplacements et il sera très probablement nécessaire de diversifier les comportements en proposant des alternatives, en particulier à la voiture solo. La modification des comportements en matière de mobilité passe notamment par la promotion de la multimodalité, par la richesse et la qualité de l'offre ainsi que la performance des interfaces proposées entre les différents modes qui restent déterminantes dans l'efficacité globale du dispositif proposé.

Raisonner l'usage de la voiture pour un quartier apaisé

La problématique d'apaisement du quartier renvoie à une question centrale, celle de la place donnée à la voiture dans l'opération d'aménagement. Sur ce sujet, la réponse ne peut pas être unique tant les situations sont particulières. Il ne s'agit donc pas nécessairement de bannir totalement l'automobile dans ces quartiers mais bien de lui donner une place différente, tant du point de vue de l'image du quartier que du point de vue fonctionnel (rendre la voiture moins visible, moins présente, moins indispensable).

1 | Construire une « identité mobilité »

1.2 | Trois orientations stratégiques pour de nouveaux comportements de mobilité

Globalement, quatre types d'utilisateurs peuvent être la cible des évolutions en matière de déplacements au sein des opérations d'aménagement :

- les habitants du site ;
- les employés du site ;
- les autres utilisateurs du site (utilisateurs des commerces, services ou équipements du quartier et visiteurs des logements) ;
- les utilisateurs de passage, en transit au sein du quartier, en raison notamment de la présence du transport collectif.

Ces différents utilisateurs ont des besoins et attentes spécifiques en matière de déplacements liés aux types de déplacements qu'ils réalisent :

- les déplacements internes au quartier, dits de proximité, qui peuvent s'envisager en modes doux ;
- les déplacements en lien avec les secteurs alentours qui concentrent les commerces, équipements et services (centres-villes, centralités, polarités) pour lesquels le mode utilisé dépend des distances à parcourir, mais aussi du rapport entre le temps passé sur place et le temps de déplacement ;
- les déplacements en lien avec le cœur d'agglomération, déplacements de plus grande distance et plutôt orientés sur la voiture ou le transport collectif ;
- les déplacements vers ou depuis d'autres destinations, pour leur part plus difficiles à apprécier et à transférer massivement vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Au vu des besoins, et dans ce contexte, la stratégie pour un quartier hyper-connecté et apaisé peut donc être déclinée autour de trois grandes orientations qui touchent l'ensemble des publics cibles et concernent tous les déplacements potentiels :

1/ Favoriser la multi-modalité

2/ Raisonner l'usage de la voiture

3/ Communiquer pour favoriser le changement de comportement

Cette dernière orientation, fondamentale dans le dispositif, résulte du constat que le changement de comportement en matière de mobilité n'est pas qu'une question d'offre mais aussi une question de représentation pour laquelle il est nécessaire de faire entrer les différentes solutions de déplacements dans l'univers des choix possibles des individus. C'est la raison pour laquelle la communication devient un outil transversal fondamental à l'attention de l'ensemble des modes et des publics.

1 | Construire une « identité mobilité »

1.3 | Quatre grands champs d'actions potentiels

En fonction des types d'usagers et des types de déplacements, les modes de déplacements à privilégier et les objectifs à poursuivre restent spécifiques :

USAGERS	TYPE DE DÉPLACEMENTS (vers / depuis)			
	Internes	Centralités proches	Cœur d'agglomération	Autre destination
Habitants	+	+	+	+
Employés	+	+	+	+
Visiteurs	+	+	+	+
Transit	+	+	+	+
Distances réalisées	Faibles	Moyennes	Grandes	Mixtes
MODES DE DÉPLACEMENTS À PRIVILÉGIER	ACTIFS	ACTIFS	TRANSPORTS COLLECTIFS	MIXTES
OBJECTIFS	PARTAGE PACIFICATION MAILLAGE	ACCESSIBILITÉ MAILLAGE	INTERCONNEXION	MIXTES

Ces différents objectifs appellent à mobiliser quatre grands champs d'actions potentiels qui se distinguent par leur nature :

- La réalisation d'aménagements permettant d'adapter les espaces publics aux nouvelles pratiques, structurer l'espace et faciliter les accès et circulations : **AMÉNAGEMENT** ; 
- La définition de dispositions programmatiques ou réglementaires dans la mise en place du projet afin d'inciter, orienter ou encadrer les évolutions futures, notamment en matière de stationnement : **PROGRAMMATION / RÈGLEMENT** ; 
- L'offre de nouveaux services de mobilité : **SERVICES** ; 
- La communication autour des possibilités offertes en matière de mobilité et l'accompagnement au changement comportemental : **COMMUNICATION « ENGAGEANTE »**. 

1 | Construire une « identité mobilité »

Ces champs d'actions se distinguent également par leurs modalités de mises en œuvre (multiplicité des acteurs à réunir, gouvernance à mettre en place, outils à mobiliser, délais de mise en œuvre nécessaires, études techniques préalables à réaliser, suivi et coordination des acteurs à mener, etc.) mais aussi par leurs impacts, notamment financiers ou simplement en termes d'image :

	AMÉNAGEMENT	PROGRAMMATION RÈGLEMENT	SERVICES	COMMUNICATION
Temps de mise en œuvre	●	●	●	●
Facilité de mise en œuvre (outils à mobiliser, études à réaliser, etc.)	●	●	●	●
Maîtrise de l'action (gouvernance, modèle économique, etc.)	●	●	●	●
Nombre et nature des acteurs concernés (acteurs nouveaux, coordination, etc.)	●	●	●	●
Pérennité de l'action (durée des effets)	●	●	●	●
Impacts financiers	●	●	●	●
Visibilité de l'action (bénéfices directs pour les usagers en termes d'image)	●	●	●	●

● Défavorable ● Peu favorable ● Favorable

Globalement, il ressort de cette première comparaison que les champs d'action ne présentent pas les mêmes bénéfices, ni les mêmes contraintes :

- L'aménagement concerne des actions pérennes et structurantes mais implique un effort financier important ;
- La programmation et la réglementation constituent des leviers aisés à mettre en place mais n'ont aucune visibilité, ni aucune vertu incitative, pour les usagers ;
- Les services, quant à eux, ont un impact très direct sur les usagers mais restent difficiles à mettre en place en raison des modalités de financement de certains services (modèle économique à trouver, rentabilité à démontrer ou pérennité du financement à assurer) ;
- La communication, enfin, reste sans doute le champ d'action le plus simple à mettre en œuvre et le plus efficace sur l'évolution des comportements mais les actions restent éphémères.

Au-delà de ces enseignements très généraux, il n'en reste pas moins qu'au sein de ces grandes familles, chaque action doit être regardée et analysée au regard de sa propre efficacité et de sa propre pertinence.

1 | Construire une « identité mobilité »

1.4 | Actions et outils : le champ des possibles

Favoriser la multi-modalité

Développer l'usage des transports collectifs

Veiller à l'accessibilité et à la lisibilité des stations	A Aménagement de cheminements piétons ou cyclables lisibles vers les stations depuis les logements et depuis les principaux pôles générateurs de déplacements (équipements, services, commerce, etc.)
Organiser le report modal des déplacements en voiture	A Organisation du stationnement : réalisation de parc relais, réglementation du stationnement longue durée, limitation du stationnement sur voirie
Organiser le report modal des déplacements à vélo	A Organisation du stationnement par la réalisation de parcs vélos sécurisés S Mise à disposition de services dédiés au vélo : vélo et/ou remorque en libre service, station de regonflage, etc.
Organiser les correspondances entre lignes de transport collectif et améliorer la qualité de services	A Aménagement d'échanges lisibles et confortables S Mise en place d'horaires compatibles permettant une rupture de charge la plus courte possible

Développer la pratique des modes doux

Travailler la trame urbaine pour un usage piéton	A Dimension et perméabilité des îlots A Aménagement de cheminements piétons lisibles et de qualité
Développer des espaces publics aptes à favoriser la pratique des modes doux	A Apaisement de la circulation sur certains axes au sein du quartier A Aménagement de liaisons cyclables vers les pôles structurants (à portée de marche ou de vélo) et des barreaux manquants éventuels au sein du quartier A Aménagement prioritaire des raccordements du quartier au réseau express vélo (REVE) et réseau structurant vélo A Plan de jalonnement
Proposer des stationnements vélos adaptés sur voirie et dans les programmes bâtis	P Normes de stationnement vélos quantitatives et qualitatives au sein des nouveaux immeubles : rez-de-chaussée, sécurisation, etc. S Déploiement des arceaux de stationnement sur l'espace public
Développer le parc de vélos	S Déploiement des stations VCub au sein du quartier et autour des pôles structurants à portée de vélo (équipements scolaires notamment) S Mise à disposition, au sein des immeubles de logements neufs, de vélos en tests, de vélos partagés notamment à assistance électrique
Accompagner la pratique du vélo	S Mise en place d'un pôle de services vélos (location et entretien) S Mise en service de pédibus / vélobus pour les déplacements scolaires

Champs d'actions : **A** Aménagement, **P** Programmation / Réglementation, **S** Services, **C** Communication

1 | Construire une « identité mobilité »

Raisonnement l'usage de la voiture

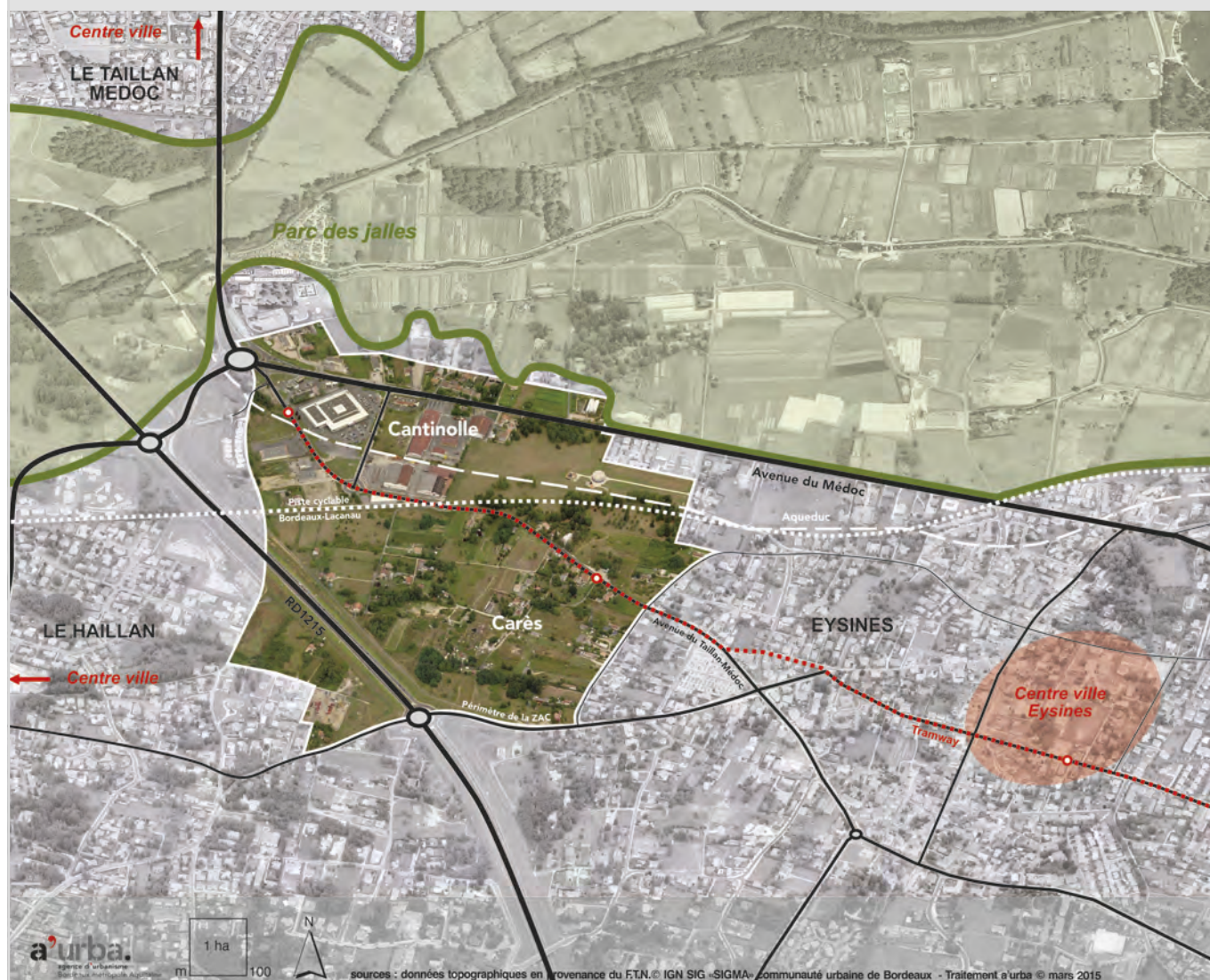
Agir sur l'usage de la voiture par l'offre de stationnement	P Application de normes de stationnement pour les voitures particulières limitées au sein des immeubles de logements nouveaux et des lieux d'activités
	P Recherche d'un découplage offre de stationnement / logement par la mutualisation voire le foisonnement de l'offre
	P Limitation du stationnement public sur voirie et mutualisation de ce stationnement
	A Dispositifs de dissuasion du stationnement longue durée au sein des parcs de stationnement dédiés aux commerces, équipements et services
Favoriser de nouvelles formes d'usage/ possession de la voiture	S Développement de l'autopartage et de la location entre particuliers
	A Aménagement de places de stationnement dédiées au co-voiturage, à l'autopartage
Limiter les besoins de déplacements en voiture	P Promotion d'une mixité fonctionnelle favorable au développement de commerces de proximité, services et équipements et donc limitant le besoin de déplacements motorisés
	S Mise en place en place d'activités de livraisons à domicile

Communiquer pour favoriser le changement de comportement

Faire connaître les possibilités offertes par le tramway et le pôle d'échanges associé	C Production d'un guide / plan d'accès multimodal personnalisé au quartier
	C Diffusion de conseils individualisés auprès des usagers du pôle d'échanges
	C Mise en place de programmes pédagogiques sur l'utilisation des transports collectifs (tramway et bus) avec distribution de tickets
Accompagner la pratique du vélo	C Développement de formations à la pratique du vélo
	C Production de découvertes, tests ou challenges : itinéraires cyclables, vélo à assistance électrique, livraisons à domicile
Informier et insuffler les changements comportementaux	C Distribution de « malette de bienvenue » aux nouveaux habitants : plan d'accès au quartier, « bons » pour tester une voiture en libre service ou autopartage, pinces pantalons, gilets jaunes, etc.
	C Développement de cartes de déplacements multimodales personnalisées remises aux habitants du quartier lors de leur installation
	C Réalisation de fiches pédagogiques d'accompagnement des nouveaux habitants avec des conseils en matière de mobilité
	C Diffusion de conseils personnalisés auprès des futurs habitants mais aussi auprès des usagers (usagers du parc relais, personnes travaillant au sein du quartier, personnes fréquentant les commerces, équipements et services)
	C Organisation de moments de convivialité permettant l'information, la sensibilisation des usagers du quartier

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Le site de Carès - Cantinolle



Rappel des études et réflexions menées depuis 2009

ZAC Carès - 39 ha
 3600 m² Shon Activités
 71000 m² Shon Logements
730 logements
 230 ind / 500 coll
Projet L. Fagart

mars 2009

Parc Carès - Étude paysagère
Groupement Lisières
 Étude de stratégie et
 programmation commerciale
Intencité

décembre 2013

Étude d'impact - 68 ha
 Projet de dossier
 de création de ZAC
Rivière Environnement

sept. 2014

avril 2012

janvier 2014

→ sept. 2015

Création de la ZAC

Projet A. Chemetoff (50000 logements)
 « Éco-quartier de 3^e génération » - 68 ha
 5 200 m² commerces
 1 400 m² équipement
 55 000 m² Shon Logements
615 logements
 415 ind / 200 coll

Projet ADH
Cantinolle
 18 800 m² commerces.,
 activités et services
530 logements
 (hors secteur Carès)

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

2.1 | Présentation du projet actuel

Rappel des enjeux et objectifs

« Majeur de par sa situation stratégique et son importance à l'échelle de la commune, ce site doit, à terme, marquer l'évolution urbaine de la ville d'Eysines par un projet ambitieux et de grande qualité et contribuer au développement des territoires du Nord de l'agglomération. L'opération d'aménagement envisagée par la Métropole et la ville d'Eysines doit se fonder notamment sur les grands objectifs suivants :

- Valoriser les franges et les lisières avec la Jalle ;
- Respecter l'identité maraîchère de la commune (respect du parcellaire, habitat type « maraîcher ») ;
- Rechercher un équilibre entre l'économie globale du projet et la qualité des logements et du cadre de vie (aucune nouvelle voie ou réseau créé, habitat qualitatif parfaitement intégré et offrant des capacités évolutives) ;
- Protéger et valoriser les éléments naturels existants (préservation d'un cœur de quartier vert, mise en valeur d'îlots de fraîcheur, renforcement de la continuité écologique et de la trame paysagère avec les jalles, etc.) ;
- Rechercher une intensification urbaine concentrée autour de l'axe de transport en commun, et des voiries existantes ;
- Améliorer la qualité et le niveau de service des principaux équipements et services en complément de ceux offerts dans le centre-ville, particulièrement dans le domaine éducatif, culturel et d'animation sociale ;
- Développer une offre diversifiée et accessible de logements qualitatifs. »¹

« La nécessité de protéger un site sensible pour la qualité des eaux utilisées pour l'alimentation en eau potable se conjugue avec les opportunités offertes par l'arrivée du tramway pour composer un environnement urbain innovant, centré sur la qualité du cadre de vie et rompant avec les effets d'éloignement résidentiel, de mitage et d'enclavement. Dans cette optique, l'objectif sera de mettre en place une démarche d'aménagement spécifique pour un secteur de développement urbain à la fois stratégique et fragile, mais en manque d'image forte. (...) »

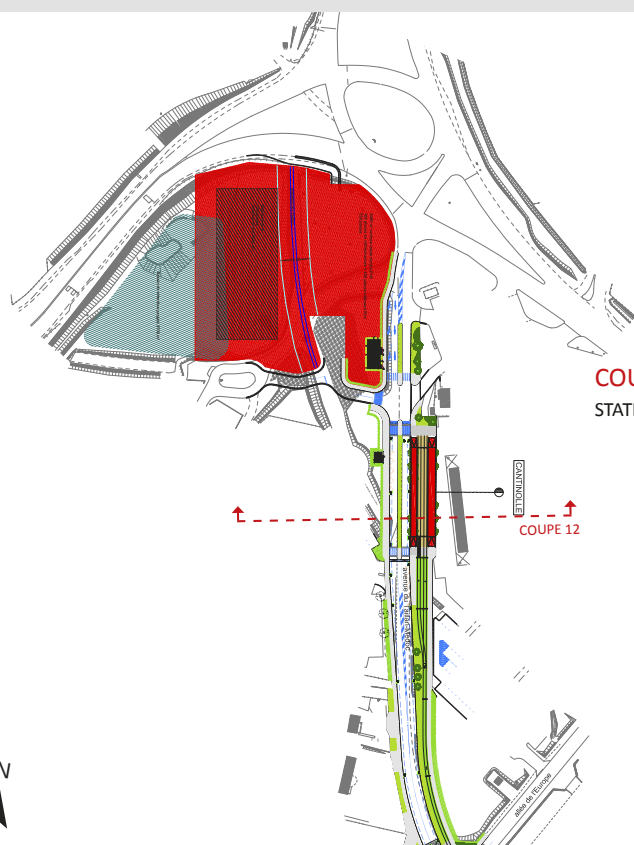
Trois grands objectifs ont guidé la démarche de projet du site en vue d'une urbanisation maîtrisée de ce quartier, dans une logique d'extension du centre bourg d'Eysines :

- D'abord, un enjeu de protection de l'environnement, dans la mesure où il est indispensable de protéger le secteur des sources de Cantinolle par une urbanisation contrôlée, afin d'éviter les problèmes d'occupation spontanée et de limiter les risques de pollution ;
- Un enjeu d'intégration du site au grand territoire, dans la logique des continuités paysagères et urbaines (secteur d'entrée de ville à requalifier), et d'un secteur récemment désenclavé par l'arrivée de la voie de déviation Est et par la future desserte du tramway ;
- Un enjeu de développement de l'habitat et de renforcement de l'offre diversifiée de logements, dans un contexte d'essor des besoins à l'échelle de l'agglomération. »²

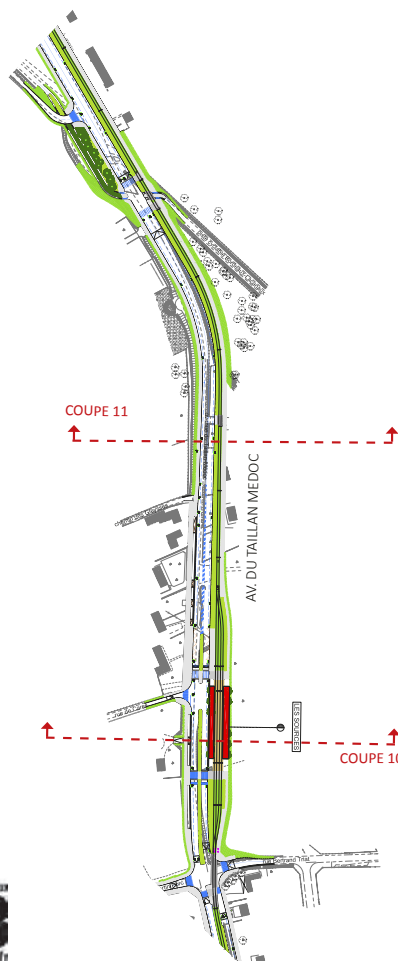
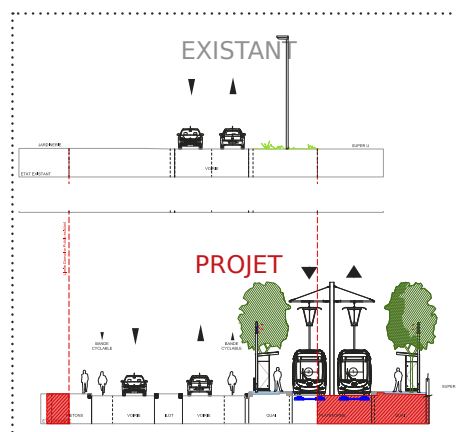
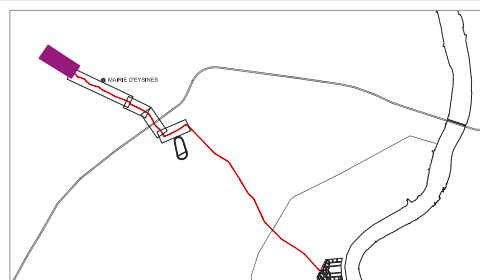
¹ Extrait Concertation 2012

² Extrait étude d'impact du dossier de création de la ZAC - Rivière Environnement septembre 2014

Extraits des plans du tracé de la ligne D de tramway sur Carès Cantinolle

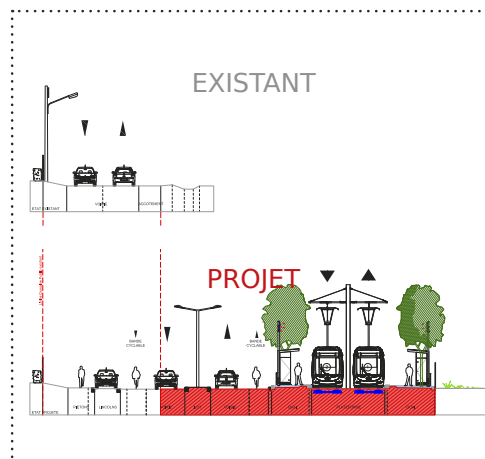
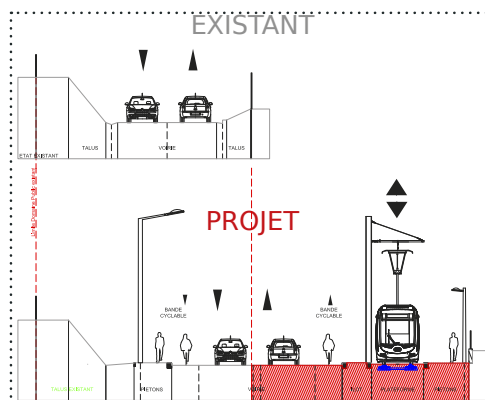


COUPE 12
STATION CANTINOLLE



COUPE 11
AV. DU TAILLAN MEDOC

COUPE 10
STATION LES SOURCES

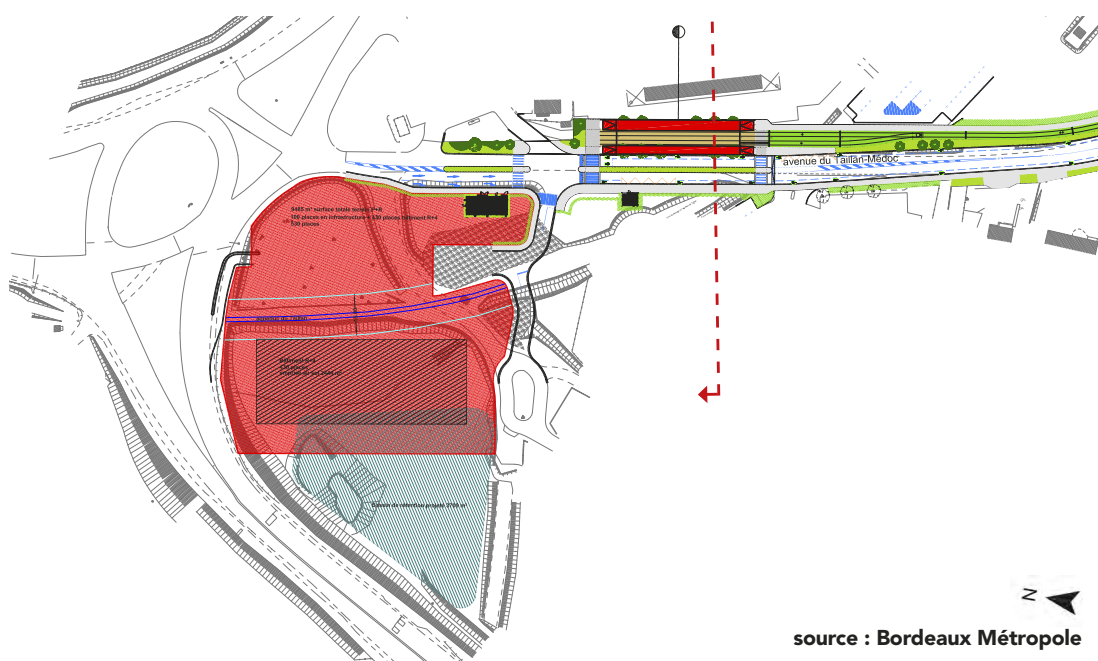


2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Les grands axes du projet

La desserte en tramway du site et la réalisation d'un pôle d'échanges à Cantinolle

Le site est concerné par la création à court / moyen terme de la ligne D du tramway ainsi que par la programmation d'un parc relais de 530 places réparties de part et d'autre du passage de l'aqueduc sous la forme de 100 places en infrastructure et 430 en superstructure (silo R+4).



Le tracé de la future ligne de tramway emprunte l'avenue du Taillan-Médoc pour finir au niveau de la ZAC de Carès Cantinolle qui doit accueillir deux arrêts dans son périmètre, dont le futur terminus. Cependant, la mise en service du tramway et de ses équipements initialement prévue en 2017 a été retardée et programmée pour 2019. Parallèlement, le carrefour doit aussi faire l'objet d'une étude de requalification, en lien avec le projet urbain et le futur terminus de la ligne D du tramway, programmée dans le contrat de co-développement 2015-2018.

La reconfiguration de certaines voies du secteur

La RD1215 et l'avenue du Médoc seront peu impactés par le projet urbain développé et doivent conserver leur capacité de transit. Seule l'avenue du Taillan-Médoc est véritablement modifiée dans son profil et requalifiée par l'insertion de la ligne de tramway qui va transformer durablement les usages des lieux (restrictions de circulation). En ce qui concerne les voies de desserte locale, les rues Martin Porc et Triat devraient être reconfigurées.

Le parc Carès : une stratégie entre cœur de nature et cœur d'usages (Groupement Lisières)



Le parc Carès : une stratégie entre cœur de nature et cœur d'usages (Groupement Lisières)



2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

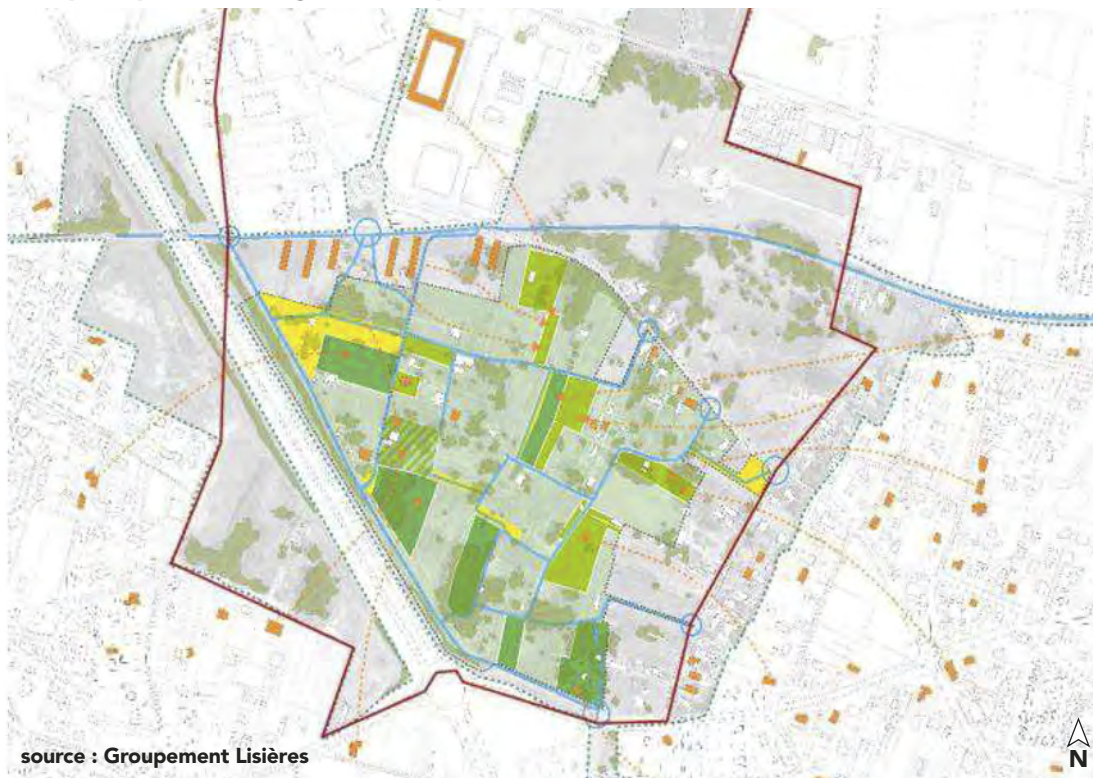
La création d'un « parc habité » (projet Groupement Lisières)

Le projet de parc se construit sur la base de la notion de « **nature habitée** » qui doit permettre de maintenir l'identité du lieu mais aussi des caractéristiques qui lui ont permis de persister dans le temps. Dans ce sens, le bâti existant est maintenu mais doit pouvoir bénéficier d'un nouvel écrin de grande qualité paysagère et d'un mode de gestion permettant de favoriser la vitalité de son écosystème et de son agriculture de proximité.

Ainsi, la logique d'aménagement du parc Carès repose principalement sur la valorisation de la trame existante, en particulier des éléments naturels et paysagers déjà présents et des chemins ruraux. Une stratégie entre cœur de nature (le long de la RN215) et cœur d'usages est déclinée proposant à la fois :

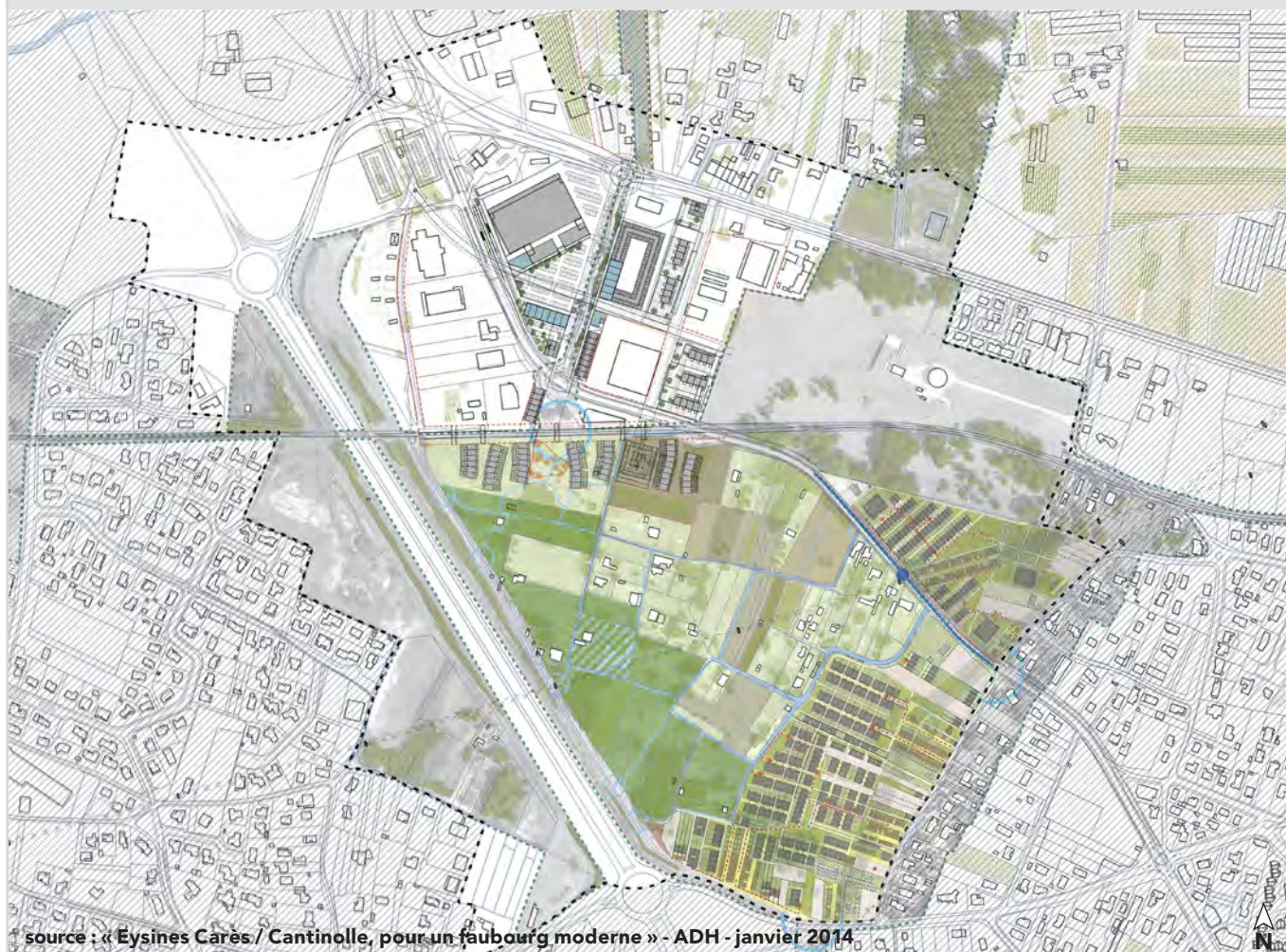
- **une trame de lisières** au profit des connexions territoriales du parc, à la fois connexions d'usage et de biodiversité, qui passent par le traitement des franges urbaines, l'aménagement des entrées du parc et le passage vers le parc des Jalles ;
- **une programmation diversifiée** « pour un parc animé » avec la proposition de cheminements, d'espaces de jeux et d'usages agricoles sous la forme de petites cultures urbaines à des fins pédagogiques (aires d'apprentissage des sols, des stratégies végétales, des écosystèmes de Carès), alimentaires (jardins potagers) ou autres (pépinières, cours de taille, de cuisine, reconnaissance botanique, etc.).

Les principes d'aménagement du parc Carès

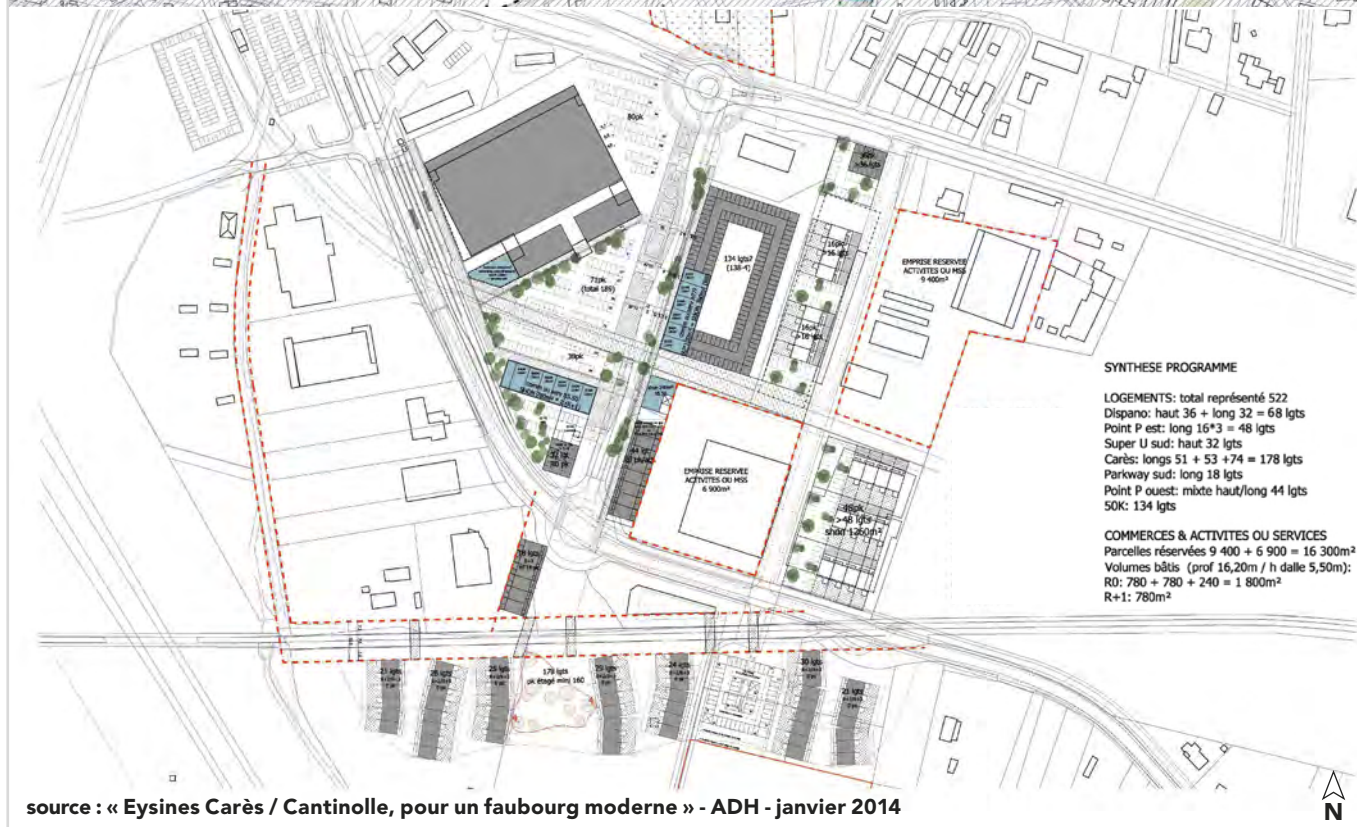


D'un point de vue opérationnel, la stratégie d'intervention se fonde sur le « **jardinage de l'existant** » pour enclencher un processus d'activation progressive du parc. La première étape consiste à réhabiliter en priorité les chemins ruraux. Par la suite, il est prévu que le projet se déroule au gré des opportunités foncières pour acquérir les parcelles et y instaurer progressivement la démarche de gestion intégrée proposée.

Projet ADH - janvier 2014



source : « Eysines Carès / Cantinolle, pour un faubourg moderne » - ADH - janvier 2014



source : « Eysines Carès / Cantinolle, pour un faubourg moderne » - ADH - janvier 2014

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

D'une zone commerciale à un quartier commerçant (projet ADH)

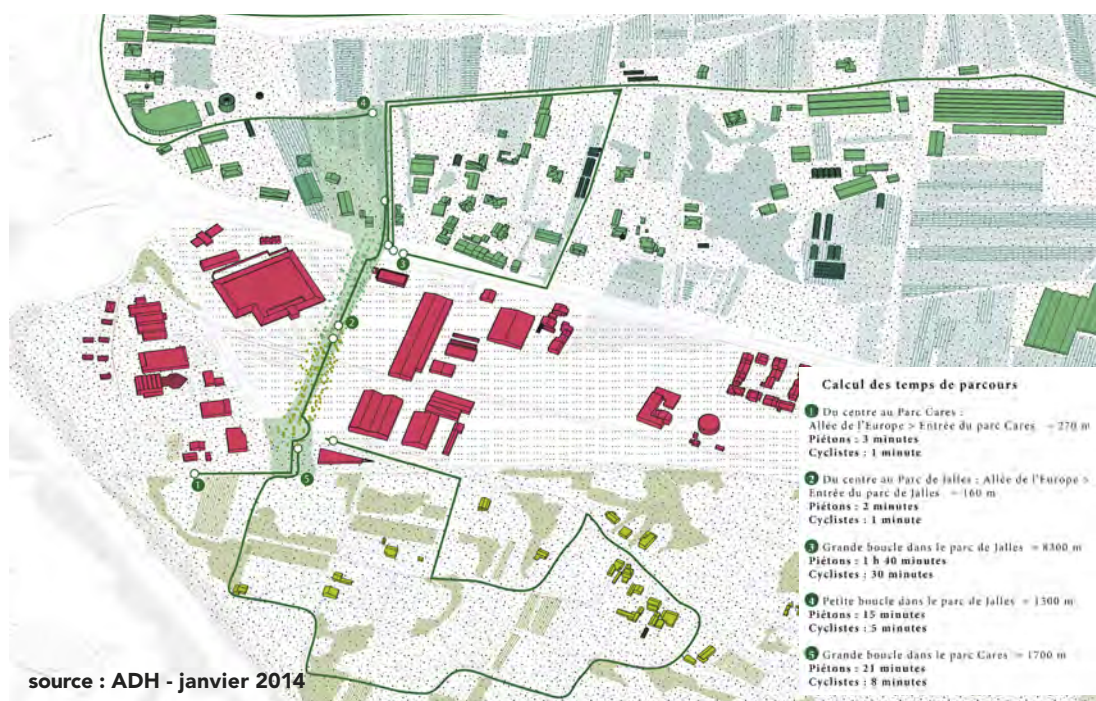
L'évolution du quartier Cantinolle proposée par ADH repose sur l'idée que les « zones commerciales » peuvent revenir dans l'ordinaire de la ville ou dans la « ville ordinaire ». Sans remettre en question leurs fonctions premières tant l'équilibre fragile du territoire en dépend, le projet imagine l'intégration de fonctions nouvelles et « la production d'une morphologie urbaine en accord avec la singularité du paysage urbain, un paysage fonctionnel hérité d'une recherche maximum d'efficacité économique et commerciale ». Ainsi, il se fixe quatre grands objectifs pour faire de ces tissus d'activités de nouveaux faubourgs :

- **Habiter différemment** par le développement de services et d'espaces partagés (buanderie, logements invités, coworking), d'espaces extérieurs (terrasses, jardins), « d'unités de voisinages », d'espaces de travail, de démarches d'auto-promotion (coopératives d'habitat), de résidences-services, etc.
- **Intégrer les évolutions** en faveur d'une mutation des parcelles, d'une réversibilité des volumes bâtis et d'une polyvalence de l'espace public.
- **Assumer l'héritage de l'espace public** par l'arrivée de (nouveaux) usages, d'un vocabulaire adapté, d'une gestion de l'eau intégrée, etc.
- **Marquer de nouvelles présences** par des bâtiments hauts, des bâtiments longs et une architecture « efficace ».

Sur ces fondements, trois grands concepts sont déclinés spatialement :

- **Un quartier « entre deux parcs »**, c'est à dire un quartier qui réunit et articule le parc Carès et le parc des Jalles.

Ce concept se traduit notamment par l'absence de projet bâti au nord de l'avenue du Médoc et la recherche de transparence vers le parc des Jalles, la densification affirmée autour du centre commercial de Cantinolle entre les avenues du Médoc et du Taillan-Médoc et plus au sud, le développement d'une forme de ville à la campagne au contact du parc Carès, avec de petits collectifs entre cours et jardins, entre ville et parc.

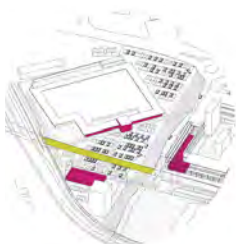


2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

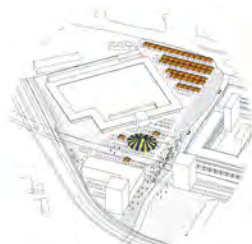
- « **La plaque Cantinolle** », large espace public redessiné autour de l'actuelle avenue de l'Europe qui devient ici la colonne vertébrale du futur quartier.

Ce concept part du constat que l'espace public actuel est le résultat de fonctions limitées au seul usage des véhicules motorisés, lourds ou légers et notamment à des fins commerciales (circuler, stationner, livrer). « L'absence de piétons a rendu la conception d'espaces dédiés à leur usage inutile. Mais le réflexe lié à l'arrivée d'habitants et la mise en place d'usages doux serait d'importer des modèles de villes « historiques » ou de villes « denses ». Or, s'il y a densification, elle peut être différente et dans l'acceptation et la continuité raisonnée du paysage existant. Il est donc nécessaire d'imaginer un espace public différent fondé sur l'identité de ce territoire, non pour en « exacerber le réel » et en jouer, mais simplement pour rendre le sol praticable et ouvert à toutes les pratiques, d'où l'idée de « plaque active » ou de « tarmac actif », un sol efficace mais accueillant »¹.

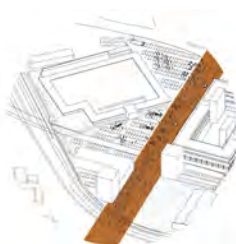
A la fois fonctionnel, dédié mais flexible, efficace et économe, cet espace est imaginé comme un parkway avec ses équipements qui réunit les deux parcs, un espace de services (foodtrucks, aires de covoiturage, terrain de jeux), un espace social (cirques, brocantes, marchés, foires), et un parking pour le centre commercial et les commerces.



La plaque comme parking pour le centre commercial et les commerces



La plaque comme un espace social (cirques, brocantes, marchés, foires)



La plaque comme parkway avec ses équipements

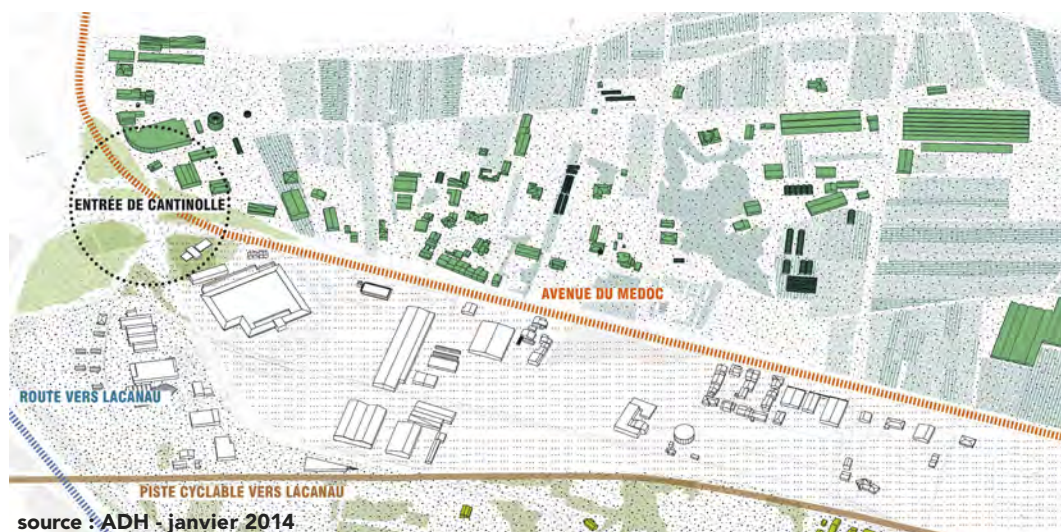


La plaque comme espace de service (foodtrucks, aire de covoiturages, etc.)

source : ADH - janvier 2014

- « **La barrière Lacanau** », autour du carrefour de Cantinolle

Sans être véritablement décliné en matière d'intentions ou d'actions, ce concept met néanmoins en lumière le rôle déterminant d'entrée de ville de ce secteur.



source : ADH - janvier 2014

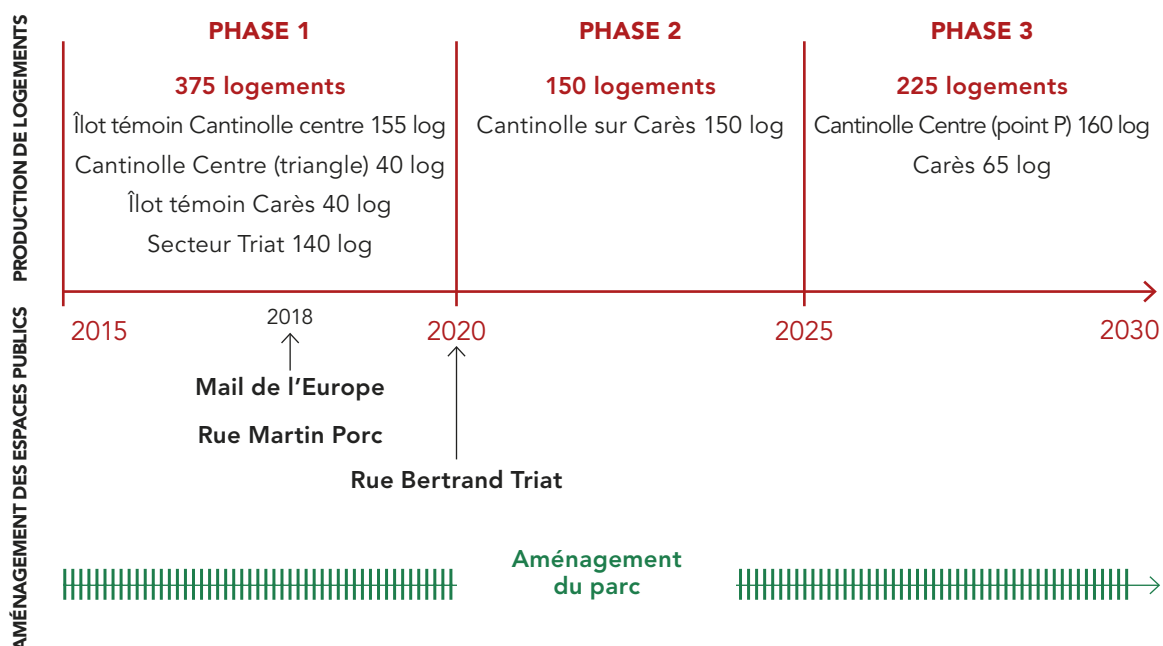
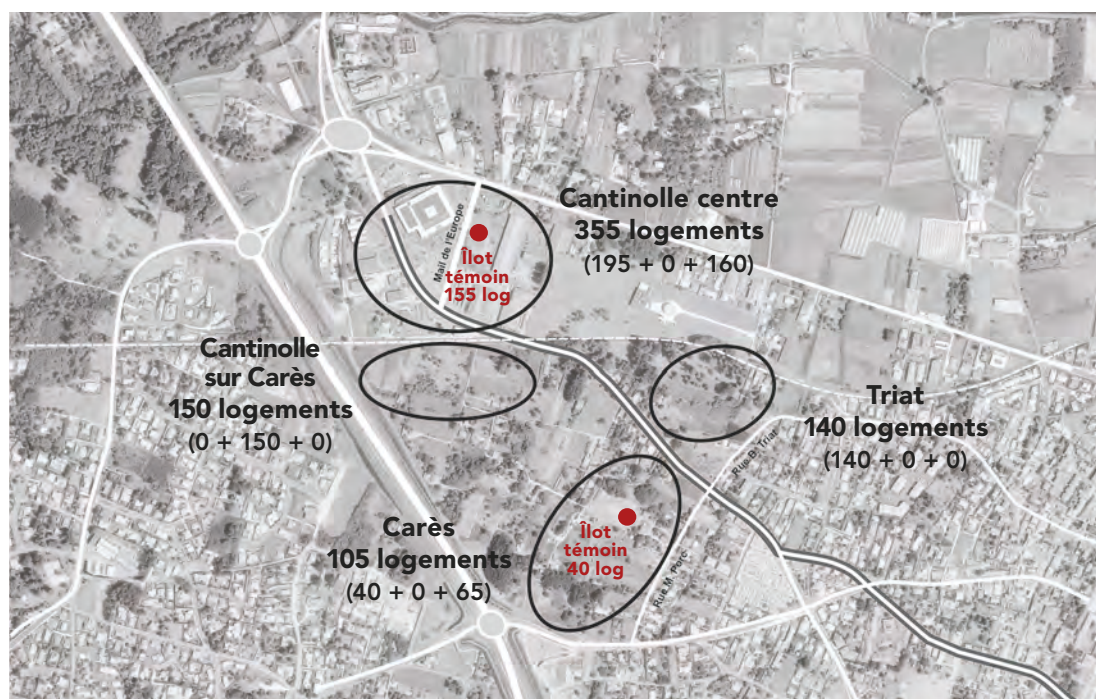
¹ Extrait « Eysines Carès / Cantinolle, pour un faubourg moderne » - ADH - janvier 2014

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

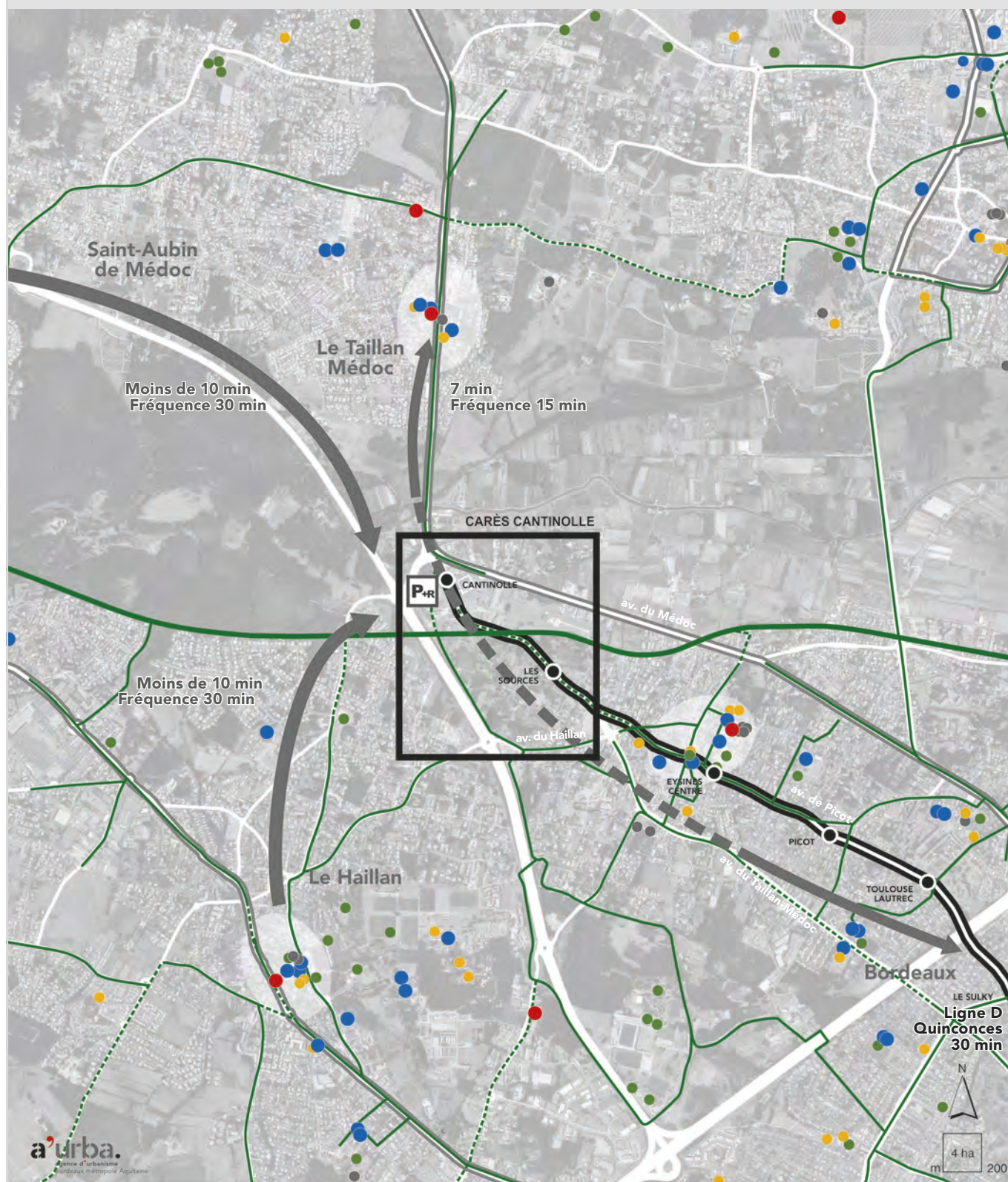
Bilan de la programmation

La réalisation du projet Carès-Cantinolle, sous maîtrise d'ouvrage Bordeaux Métropole / La Fab, est prévue sur quinze ans environ à compter de fin 2015, date de création de la ZAC.

750 logements sont ainsi programmés sur 4 grands sites en trois grandes phases (Phase 1 + Phase 2 + Phase 3) :



Le site de Cantinolle dans le schéma de déplacement futur (selon les hypothèses de travail retenues)



Réseau de transport collectif à horizon 2019

- Réseau de tramway (ligne D)
- P+R** Parc relais associé
- Réseau urbain programmé (bus)
- == Réseau interurbain existant (Trans-Gironde)

Réseau cyclable programmé

- Réseau express vélo (REVE)
- - - Réseau structurant
- Pôle urbain**
- Centre-bourg

Équipement existant

- Enseignement et formation
- Administration
- Santé et action sociale
- Sport, loisir et socio-éducatif
- Culture et patrimoine

Sources : données topographiques en provenance du FTN. © IGN SIG «SIGMA» Bordeaux Métropole - Traitement a'urba © octobre 2015

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

2.2 | La place de la mobilité dans le projet actuel

L'intégration du site dans le schéma de déplacement futur

Les hypothèses d'évolution du réseau de transport collectif à l'horizon 2019 retenues à ce jour sont les suivantes :

- La création de la ligne D de tramway en terminus sur la station de Cantinolle, passant avenue de Picot et avenue du Taillan-Médoc, associée à la programmation d'un parc relais de 530 places sur un emplacement réservé dédié à 25 min de la place des Quinconces;
- Le rabattement en terminus vers la station Cantinolle d'une ligne du réseau urbain venant de Saint-Aubin-de-Médoc, potentiellement via Saint-Médard-en-Jalles centre (évolution de la ligne actuelle n°83 : accès au site de Cantinolle en moins de 10 min avec fréquence à 30 min¹);
- Le rabattement en terminus vers la station Cantinolle d'une ligne du réseau urbain provenant du Haillan centre via le parc Saint-Christine (évolution de la ligne actuelle n°30 : accès au site de Cantinolle en moins de 10 min avec fréquence à 30 min¹);
- Le passage d'une ligne du réseau urbain depuis Bordeaux et en direction du Taillan-Médoc par l'avenue du même nom (évolution de la ligne actuelle n°5 : accès au site de Cantinolle en 5 à 7 min avec fréquence à 15 min¹);
- Le maintien des lignes interurbaines actuelles.

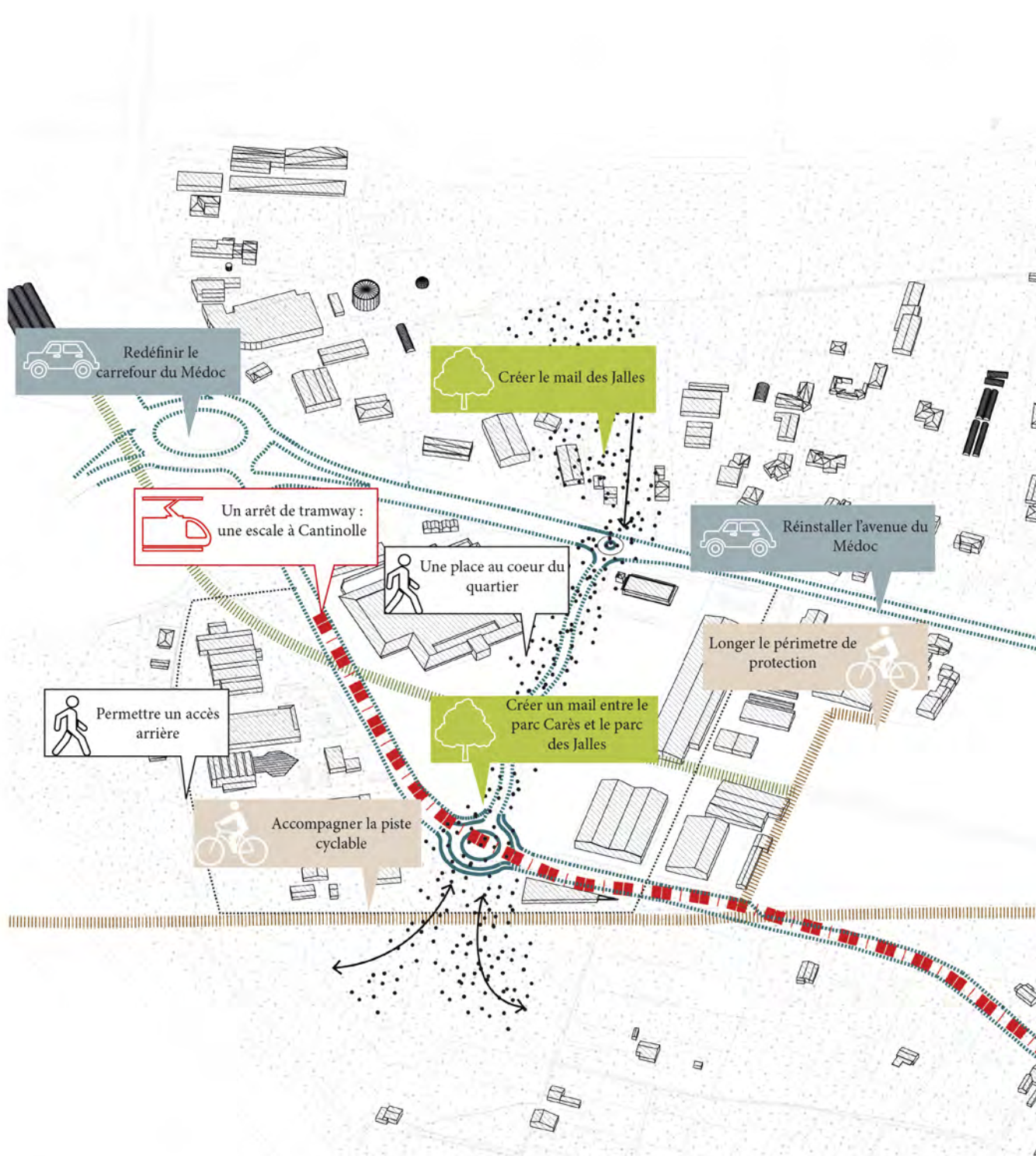
D'une part, même si les recours engagés concernant la ligne D du tramway ne remettent pas en question la desserte future par un TCSP, ils reposent la question de son échéance, de son mode et d'un prolongement éventuel vers Saint-Médard-en-Jalles.

D'autre part, les hypothèses d'évolution des lignes du réseau urbain devant être soumises aux communes, elles peuvent de fait évoluer. Sur cette base, le besoin serait *a minima* de quatre emplacements en terminus et d'un arrêt de passage dans chaque sens de circulation.

Enfin, de la même façon, la position du Département de la Gironde devra également être explicitée le moment venu, les hypothèses actuelles reposant sur leur politique actuelle qui consiste plutôt à rabattre les usagers au plus près du cœur de l'agglomération.

Parallèlement, le site s'intègre déjà, par la présence de la piste Bordeaux-Lacanau, dans le réseau express vélo à haut niveau de service de la métropole (REVE) qui déploiera à terme 137 km à l'horizon 2017. Mais il sera également relié au réseau intercommunal et intermodal structurant de 247 km dont 70 % seront réalisés d'ici 2017.

1 source : données tbc aux heures de pointe



2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Les dispositions particulières du projet en matière de mobilité

Comme le précise l'étude ADH, « plus que dans d'autres territoires, la question des flux et des mobilités est ici cruciale. Pourquoi ? D'une part, l'héritage et les usages actuels d'un territoire dessiné pour des déplacements essentiellement motorisés créent une situation insolite. (...) L'avenir, ensuite, avec le tramway qui va révolutionner ce territoire, justifiant la construction de logements, modifiant le profil de l'avenue du Taillan, transformant durablement les usages des lieux.

Ce qui est en jeu, ce n'est plus seulement l'espace qu'on dessine, ses lignes, son harmonie, son expression. Ce qui est en jeu, et en cela « l'identité fonctionnelle » du quartier est tenue et maintenue, c'est la capacité du projet, de l'espace public notamment, à accueillir des outils de déplacements différents, des vitesses et des rythmes distincts : aller vers le Parc des Jalles à vélo et en famille, faire ses courses à pied, partir au travail au centre de Bordeaux en tram, livrer une grande surface en camion.

L'impact premier de cette question est celle du partage et des hiérarchies. Est-ce une zone d'activités dans laquelle on habite ou un quartier de logements dans lequel on commerce et on travaille ? Le défi à relever, c'est celui de l'équilibre entre ces deux identités et c'est sans doute dans la résolution des questions de déplacements que cet équilibre peut s'établir. » ¹

Dans le projet, des orientations sont ainsi avancées qui sont autant d'appuis potentiels à une véritable ambition en matière de mobilité dans le quartier pour des « usages multi-modaux » :

- D'un point de vue fonctionnel et paysager : créer un mail entre le parc Carès et le parc des Jalles ;
- D'un point de vue routier : redéfinir le carrefour du Médoc et réinstaller l'avenue du Médoc ;
- D'un point de vue des transports collectifs : faire de l'arrêt de tramway une escale à Cantinolle ;
- D'un point de vue des déplacements piétons : constituer une place au cœur du quartier et permettre un accès arrière au quartier ;
- D'un point de vue des déplacements cyclables : longer le périmètre de protection et accompagner la piste cyclable.

À ce stade, ces différents axes de projet méritent néanmoins d'être précisés pour être mis en œuvre, voire prolongés dans leurs intentions, mais aussi complétés par des propositions nouvelles.

Dans ce contexte, trois types d'interventions peuvent être différenciés tant par leur échelle d'appréhension que par leurs modalités de mise en œuvre :

- **Les points d'appui structurants à garantir qui dépendent moins du projet en lui-même que de son accompagnement ou de son environnement (projet de tramway, traitement des grandes voies d'agglomération, etc.) mais qui ont néanmoins un impact direct sur la réussite du projet**
- **Les fondements du projet à consolider qui touchent directement les intentions du projet à renforcer**
- **Les actions complémentaires à mobiliser qui relèvent d'actions plus ponctuelles en termes de programmation de services à la mobilité et d'accompagnement vers de nouvelles pratiques**

¹ Extrait « Eysines Carès / Cantinolle, pour un faubourg moderne » - ADH - janvier 2014

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

2.3 | Garantir les points d'appui structurants du projet

La desserte du nouveau quartier par le tramway

De façon générale, le déménagement et l'emménagement dans un nouveau quartier sont des moments favorables au changement de comportement en matière de déplacements. En effet, ces ruptures dans les cycles de vie amènent nécessairement à requestionner ses modes de fonctionnement. De ce fait, il est préférable de pouvoir disposer, dès l'arrivée dans le quartier des premiers habitants, d'une desserte en transports collectifs de bon niveau, voire de l'ensemble de l'offre en matière de mobilité, afin que ces derniers les intègrent au mieux dans les choix qui s'offrent à eux et donc dans leurs habitudes de déplacements. Ainsi, au-delà de la nécessité de mener une réflexion programmatique préalable en matière de mobilité qui s'articule avec les orientations urbaines prises, il est opportun pour la bonne réussite du projet, de faire coïncider le calendrier de l'opération d'aménagement à celui de l'offre mobilité proposée.

Dans le cas du projet de Carès - Cantinolle, l'arrivée future de la ligne D du tramway est un élément fondateur du projet urbain dans sa forme actuelle. Justifiant une diversification des fonctions, légitimant une densification des tissus, cette nouvelle desserte constitue un point d'appui essentiel pour constituer une programmation en matière de mobilité qui se veut ambitieuse, voire audacieuse.

Au départ, la concomitance entre la création du quartier et la mise en service du tramway en 2017 était acquise, reportant plutôt la problématique sur la concomitance avec l'offre mobilité complémentaire : modes doux, services, etc. Or, avec l'annulation de la DUP dans un premier temps et les procédures qui ont suivi, la concomitance des calendriers entre les premières opérations et la desserte est compromise et fait de cette problématique une question centrale dans l'efficacité du dispositif à déployer en matière de mobilité, en particulier quant au lancement des deux îlots témoins. L'hypothèse de faire coïncider le calendrier de l'opération d'aménagement à celui de l'offre mobilité proposée en retardant le calendrier de l'opération serait dans l'absolu la meilleure solution mais n'est pas envisageable d'un point de vue opérationnel compte tenu des engagements pris et des impacts financiers.

>> Assurer une gestion transitoire des déplacements

Des solutions transitoires doivent être proposées pour satisfaire les besoins de déplacements des premiers arrivants dans le quartier en 2018, d'autant plus que le projet est, dès le départ, ambitieux en matière de report modal et de baisse de la motorisation.

PROPOSITION 1

Optimiser la desserte en transports collectifs dans l'attente de la mise en service du tramway

La prise en compte du projet dans une éventuelle évolution du plan de circulation du réseau actuel de bus pendant les travaux de réalisation du tramway doit être étudiée afin de maintenir une desserte performante au plus près du cœur du quartier.

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Indéniablement, l'absence de tramway à l'arrivée des premiers habitants risque de susciter des pratiques de déplacements difficiles à modifier par la suite et, malgré la recherche du maintien de la desserte en bus, il est peu probable que le taux de motorisation moyen diminue de suite sachant qu'il est aujourd'hui supérieur à 2 véhicules dans ce type d'environnement urbain.

De plus, d'un point de vue réglementaire, l'intention de réduire le stationnement dans le quartier est d'ores et déjà affichée avec des objectifs peu élevés en matière de stationnement pour un tel secteur : 1 place / logement dans le PLU en vigueur (7° modif). Le premier îlot témoin de Cantinolle est d'ailleurs parti sur ce ratio en programmant 150 places de stationnement pour les 150 logements à venir.

Dans la pratique, les besoins réels ne seront pas totalement satisfaits dans un premier temps sur le domaine privé et risquent avoir des impacts importants sur l'occupation du domaine public et des aires de stationnement rattachées au centre commercial, ce qui remet fortement en question la volonté d'offrir un espace apaisé autour de la plaque Cantinolle.

Il est donc impératif, pour limiter la place de la voiture qui irait à l'encontre des ambitions du projet, de réfléchir à une stratégie de gestion du stationnement transitoire sur les premiers îlots.

Concrètement, il s'agirait de proposer une offre de stationnement complémentaire pour la première opération importante (îlot témoin Cantinolle centre) qui soit à même de répondre au besoin immédiat sans s'inscrire durablement dans le temps. Dans l'absolu, cette offre de stationnement serait dans le cas général une offre locative conçue comme évolutive, voire réversible, pour être à terme réduite (et dédiée à d'autres usages : commerces, bureaux, logements, etc.) ou réaffectée à d'autres usagers (nouveaux habitants notamment).

PROPOSITION 2

Anticiper les conditions de déplacements futures par une politique de stationnement évolutive

Dans ce cadre, plusieurs options sont imaginables :

1/ Développer une offre supplémentaire au sein de l'îlot témoin de Cantinolle centre qui devienne à terme une offre mutualisée avec une opération future par le biais d'un partenariat ou réaffectée à d'autres usages : commerces, services, etc. ;

Aujourd'hui, cette option n'est pas réalisable au vu de la programmation déjà engagée sur l'îlot témoin en question et de l'absence d'espaces résiduels.

2/ Rechercher une offre mutualisée temporaire en dehors de l'îlot témoin de Cantinolle centre qui peut :

- soit bénéficier à une autre opération à terme,
- soit bénéficier à un autre usage à terme,
- soit mobiliser des places de stationnement existantes sur des plages horaires différentes, comme le centre commercial (foisonnement).

Parmi les opérations programmées dans le projet, Cantinolle sur Carès est sans doute la seule qui permettrait d'envisager une mutualisation à terme : taille d'opération comparable permettant d'absorber une offre de stationnement supplémentaire, localisation relativement proche et calendrier moins défavorable (2020/2025).

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Néanmoins, d'un point de vue opérationnel, l'anticipation du programme de Cantinolle sur Carès par la réalisation du parking silo pour 2018 au lieu de 2020/2025 reste difficile à mettre en œuvre au vu des délais de réalisation et du montage juridique et financier nécessaire : maîtrise d'ouvrage, délais de portage, modalités de financement, etc.

La deuxième alternative - développer une offre mutualisée bénéficiant à terme à un autre usage - pourrait être envisagée dans le cadre de la réalisation du parc relais. Ainsi, les places programmées pourraient être réalisées (en totalité ou en partie) par anticipation et louées temporairement. L'intérêt de cette solution réside principalement dans le portage public de cet ouvrage mais la nécessité d'une mise en service dès 2018 reste sans doute une contrainte difficile à surmonter.

Enfin, la mobilisation des places de stationnement existantes liées au centre commercial semble pour sa part plus aisée à mettre en œuvre mais elle nécessite préalablement une négociation avec l'opérateur commercial. Cette solution de foisonnement mériterait donc d'être étudiée et discutée à court terme pour préciser notamment les modalités de mise en œuvre. Cette réflexion pourra également intégrer l'hypothèse de réalisation d'un ouvrage en superstructure nécessaire pour assurer les ambitions sur la plaque Cantinolle, telle qu'évoquée en proposition 4.

3/ Utiliser temporairement des espaces « libres » à des fins de stationnement

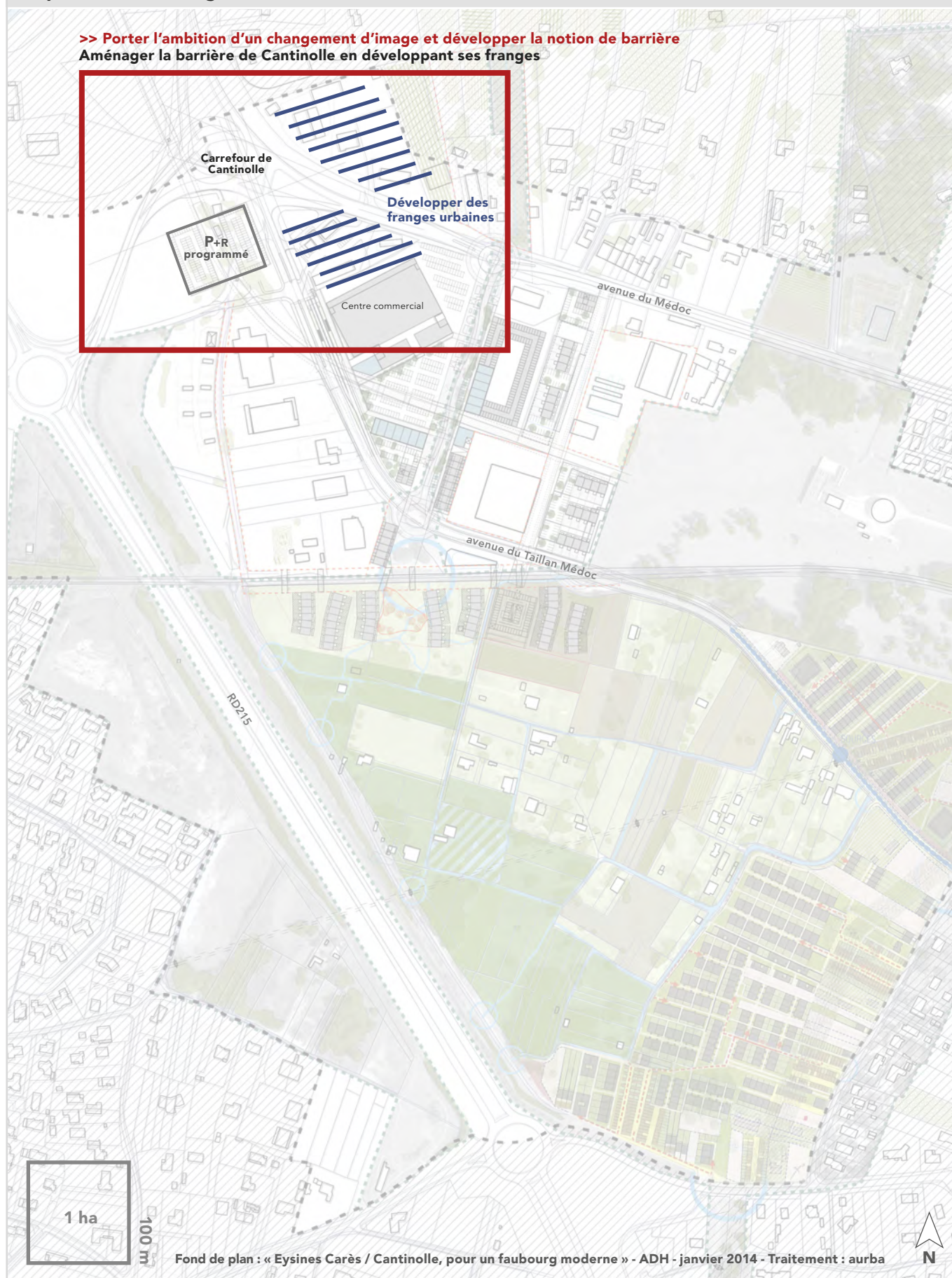
L'utilisation provisoire des espaces maîtrisés, dans le cadre de la ZAC notamment, peut être étudiée, comme le site réservé au parc relais ou le site de la future opération de Cantinolle sur Carès par exemple tout en tenant compte des contraintes liées aux travaux de réalisation du tramway.

Ces dispositions devront nécessairement s'accompagner d'actions complémentaires relevant de la mise à disposition de services à la mobilité et d'un accompagnement des pratiques, actions développées dans la partie 3.4 à venir.

L'aménagement du pôle d'échanges de Cantinolle comme porte d'entrée du quartier

Proposition 3 : aménager la barrière de Cantinolle

>> Porter l'ambition d'un changement d'image et développer la notion de barrière
Aménager la barrière de Cantinolle en développant ses franges



2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

L'aménagement du pôle d'échanges de Cantinolle comme porte d'entrée du quartier

Le carrefour de Cantinolle joue déjà aujourd'hui un rôle fondamental d'un point de vue fonctionnel et constitue une véritable porte d'entrée du secteur de projet. Mais il offre aussi une image très marquée par la place de l'automobile qui s'avère peu compatible, à terme, avec les options proposées dans le projet, qui plus est dans l'idée de compléter la programmation mobilité. Il nécessite donc une attention particulière qui doit dépasser la problématique fonctionnelle et devenir une des priorités d'aménagement du secteur, tant en matière de qualité de conception que de calendrier.

Mais au-delà du réaménagement du carrefour en tant que tel qui est déjà programmé (contrat de co-développement), il s'agit de dépasser le simple projet d'infrastructures pour aboutir à un projet urbain qui requestionne les franges, en particulier l'arrière du supermarché et l'amorce des avenues du Médoc et du Taillan-Médoc, dans un but d'articulation et d'intégration de nouvelles fonctions.

À ce titre, la notion de barrière proposée dans le projet ADH, à l'image des boulevards bordelais, est tout à fait opportune et pertinente à plusieurs égards. D'une part, elle porte l'idée d'entrée de ville qui s'ajuste bien à la situation urbaine du site, donnant à la fois un signal de porte d'entrée dans le site de Cantinolle mais aussi un effet de seuil vers un autre système de mobilité moins propice à la voiture dans le quartier. D'autre part, elle intègre également le principe d'échanges et donc de polarisation d'une offre de services et de commerces associée. Dans ce cadre, cette notion nécessite d'être déclinée en matière de stratégie et d'actions.

>> Porter l'ambition d'un changement d'image dans le projet de réaménagement du carrefour articulé avec le pôle d'échange

PROPOSITION 3

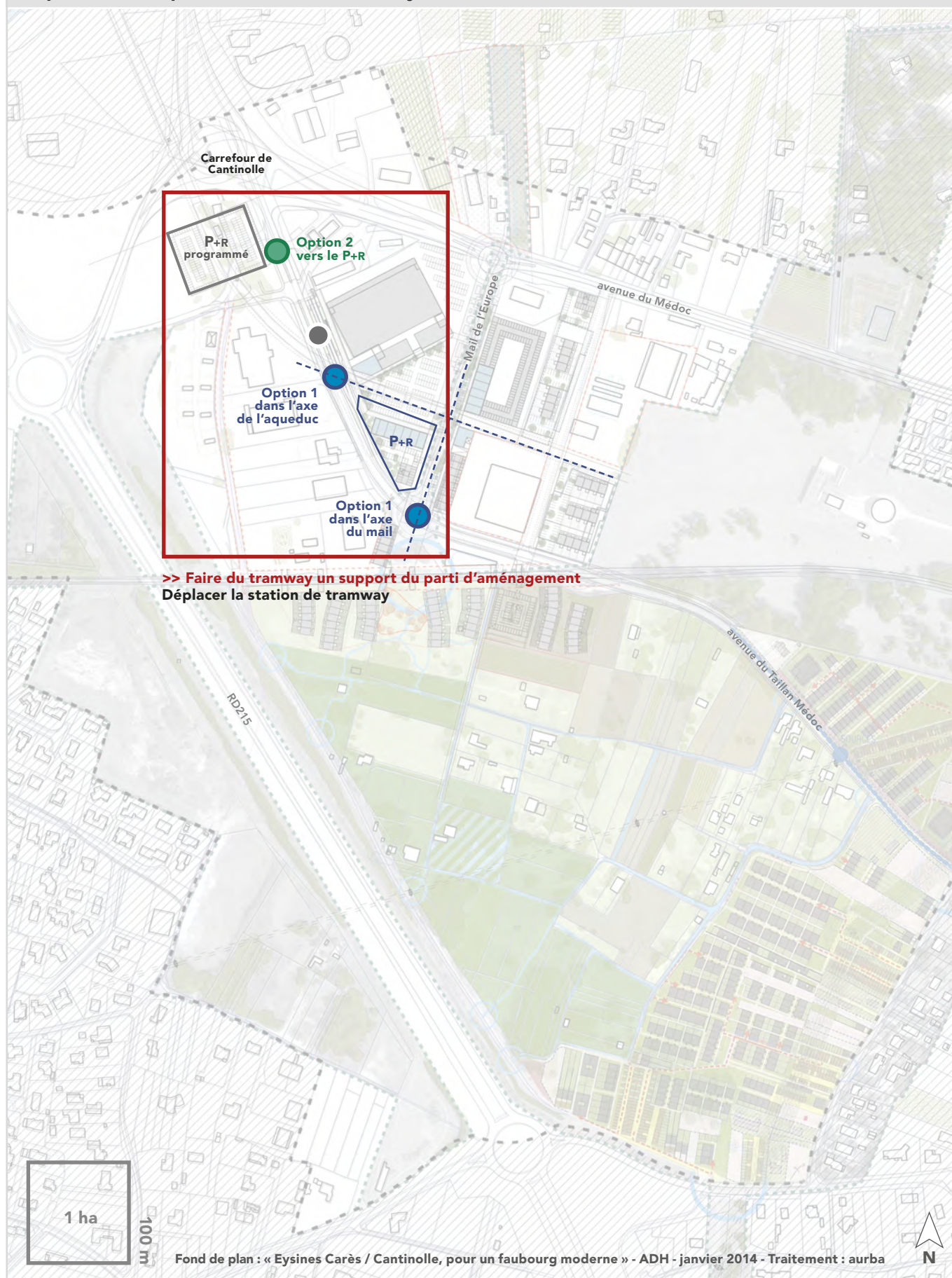
Aménager à court terme la « barrière de Cantinolle »

Le carrefour de Cantinolle doit être traité et réaménagé en lien avec ses franges bâties et le futur pôle d'échanges. Il s'agit donc d'étendre la réflexion autour du carrefour, d'interroger en particulier la constructibilité à l'arrière du supermarché dans un calendrier proche et d'organiser l'articulation de l'ensemble du réseau de transport collectif proposé. Les capacités d'évolution du site permettent en effet d'imaginer aisément une programmation économique ou commerciale complémentaire sans totalement remettre en question les occupations actuelles.

Parallèlement, la question de la position choisie pour la station de tramway doit être réinterrogée. En effet, sa position d'entre-deux, c'est-à-dire ni totalement quai à quai avec le parc relais, ni totalement au cœur du futur quartier d'habitat, semble avoir été déterminée par défaut. Elle reste certes à des distances acceptables (une centaine de mètres à parcourir), répondant ainsi aux objectifs fonctionnels définis, mais elle offre peu de visibilité et ne sert véritablement aucun parti d'aménagement.

L'aménagement du pôle d'échanges de Cantinolle comme porte d'entrée du quartier

Proposition 4 : déplacer la station de tramway



2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

>> Faire de la station de tramway un support du parti d'aménagement choisi

PROPOSITION 4

Déplacer la station de tramway

Plusieurs options peuvent être défendues, répondant chacune à des logiques particulières, soit purement fonctionnelle, soit plus urbaine.

Option 1 - Déplacer la station de tramway vers le cœur du quartier de Cantinolle

Le déplacement de la station de tramway vers le cœur du quartier mériterait d'être envisagé avec deux possibilités :

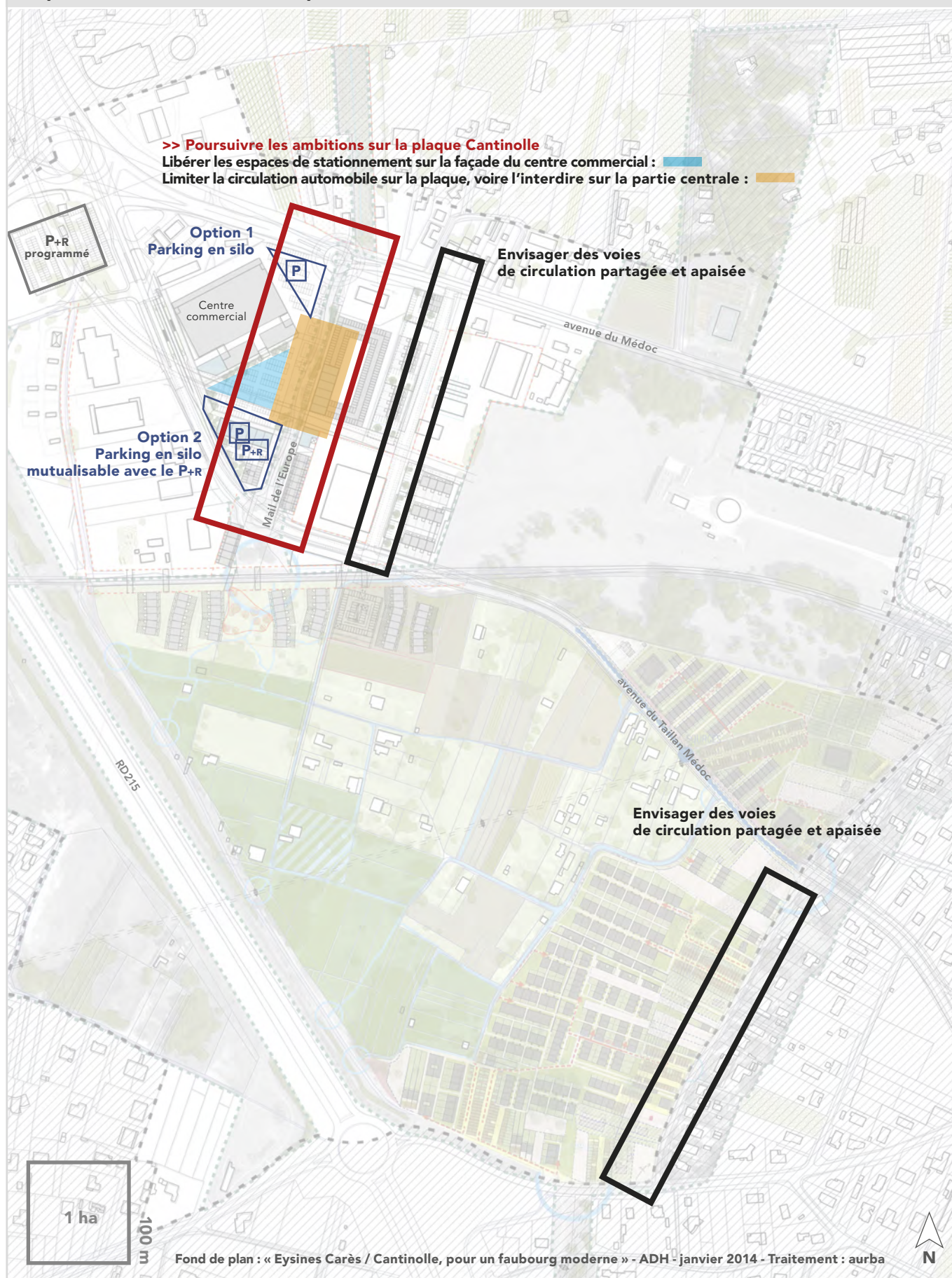
- décaler la station de quelques dizaines de mètres dans l'axe de l'aqueduc (sous réserve de faisabilité technique) afin de rendre plus lisible la station depuis le cœur du quartier et les logements et s'inscrire dans l'axe de composition de l'aqueduc ;
- décaler la station plus au sud dans l'axe du mail de l'Europe avec un déplacement du parc relais dans le quartier (îlot triangulaire) pouvant être intégré à une programmation plus large de type résidentielle ou économique.

Option 2 - Déplacer la station de tramway vers le parc relais

Un déplacement de la station vers le nord pourrait également être étudié dans le cadre des réflexions élargies autour du carrefour de Cantinolle. Cette option permettrait d'organiser l'articulation des flux en marge du site de projet et d'assurer davantage d'échanges quai à quai. Cette proposition peut éventuellement être combinée avec l'option précédente par la création d'une station supplémentaire permettant d'irriguer davantage le cœur de l'opération. Néanmoins, l'impact financier de cette solution ainsi que sa compatibilité avec les conditions d'exploitation du tramway doivent être préalablement évalués.

Quelle que soit l'option retenue, le lien entre la station de tramway, le carrefour, le parc relais et l'arrière du supermarché doit être organisé par le traitement de l'avenue du Taillan-Médoc et la construction des franges urbaines afin de conforter la barrière de Cantinolle.

La volonté d'apaisement de certains espaces publics
Propositions 5 et 6 : libérer les espaces de stationnement et limiter la circulation



2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

2.4 | Consolider les fondements du projet

La volonté d'apaisement de certains espaces publics

Par le concept de « plaque de Cantinolle » et l'aménagement des abords du tramway, le projet porte une certaine volonté d'apaisement des grands espaces publics, propice à leur réappropriation et au développement de l'usage des modes doux. Mais si les concepts proposés aujourd'hui restent intéressants, ils ne peuvent que difficilement s'accommoder d'une certaine prégnance de l'automobile. Même s'il ne s'agit pas aujourd'hui de réaliser à Cantinolle un quartier où la voiture serait totalement bannie - le contexte rendant cette option peu réaliste - il est important de réduire plus largement la place de la voiture au sein du quartier au travers de deux objectifs complémentaires : rendre la voiture moins visible et en raisonner l'usage. En effet, ces secteurs résidentiels présentent généralement des taux de motorisation relativement importants et une part modale de l'automobile de l'ordre de 80%, contre 63% en moyenne sur l'agglomération (source : EMD 2009).

>> Poursuivre les ambitions sur la « plaque » Cantinolle

Au-delà de l'intérêt de mener une réflexion sur la limitation de la circulation routière pour donner une image singulière au quartier et favoriser une pratique accrue des modes doux, il serait important de pouvoir développer davantage le concept de « plaque » en apaisant la circulation sur le mail de l'Europe et en effaçant la présence des espaces de stationnement du centre commercial.

PROPOSITION 5

Libérer les espaces de stationnement sur la façade du centre commercial

La visibilité des aires de stationnement en surface du centre commercial ne donne pas un signal très fort sur « l'identité mobilité » que l'on souhaite développer pour le quartier, les entrées et sorties des commerces s'effectuant inévitablement par l'intermédiaire de la plaque. Il s'agirait donc de libérer les espaces de stationnement sur la façade du centre commercial par la réalisation d'un parking en superstructure qui intègre plusieurs fonctions : parking du centre commercial, véhicules de location, drive, etc. Cette hypothèse dissuaderait également le stationnement longue durée lié au rabattement sur le tramway susceptible de se développer sans gestion réglementée des accès.

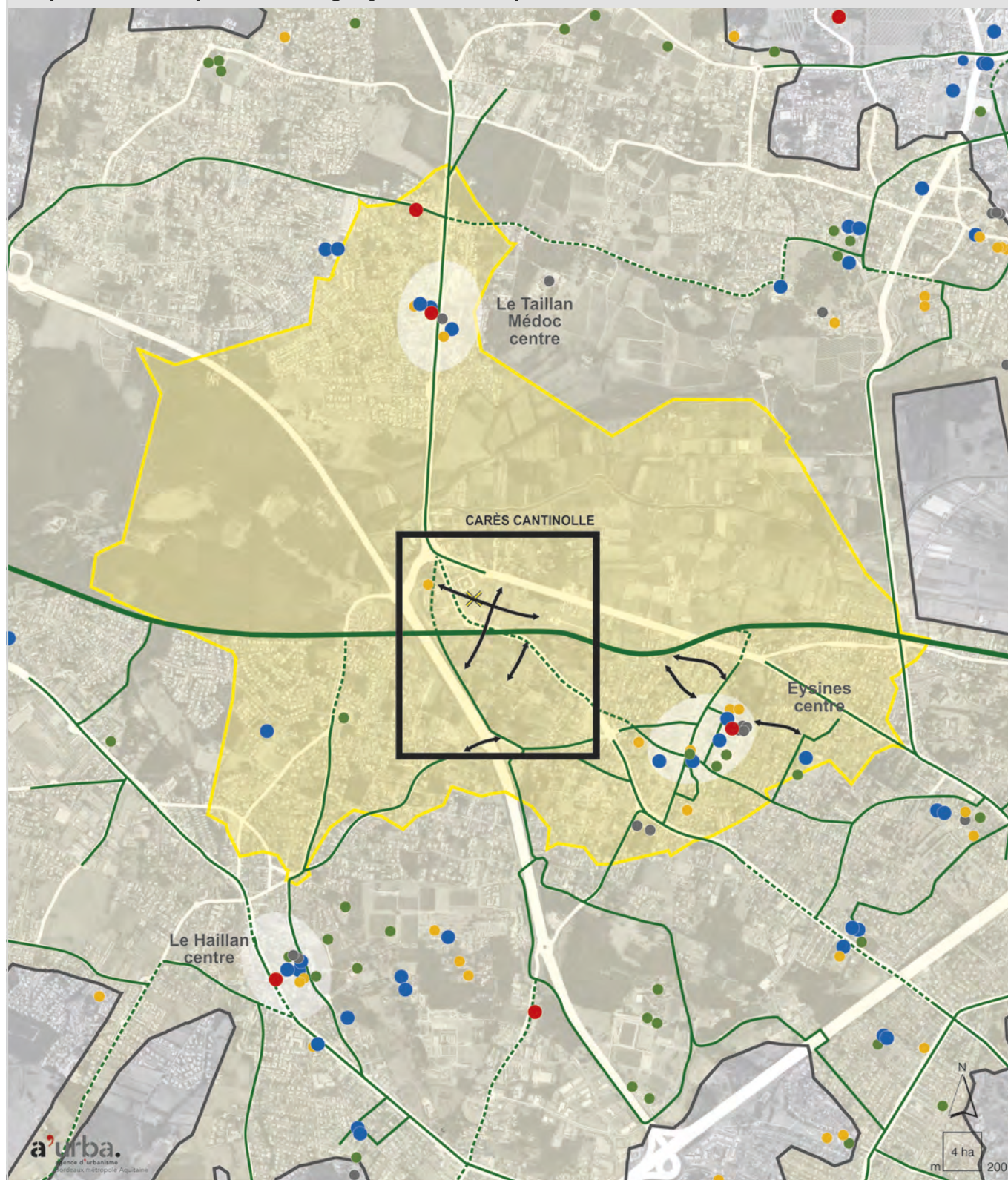
Ce parking pourrait être :

- soit localisé le long de l'avenue du Médoc au droit du centre commercial de manière à traiter du même coup l'entrée du centre commercial sur l'avenue du Médoc (faisabilité du projet à tester) ;
- soit regroupé sur l'îlot triangulaire avec l'opération de 40 logements programmée ou le futur parc relais s'il s'avère être déplacé.

RÉFÉRENCES ASSOCIÉES

- > À Nantes, l'exploitant des transports urbains a négocié le rachat d'une parcelle (à proximité de la station Orvault Morlière) à une enseigne commerciale afin d'y implanter un parc relais en superstructure et a restitué le rez-de-chaussée de cet ouvrage pour qu'il soit utilisé pour le stationnement de la clientèle.

La volonté d'apaisement de certains espaces publics
Proposition 7 : compléter le maillage cyclable vers les pôles structurants du secteur



Réseau cyclable

- Réseau express vélo (REVE)
- Réseau structurant existant
- - - Aménagement programmé

Espace accessible en vélo

- 5 minutes
- 10 minutes

depuis la plaque Cantinolle (x)

Réseau cyclable potentiel

Maillon complémentaire à étudier

Equipement existant

- Enseignement et formation
- Administration
- Santé et action sociale
- Sport, loisir et socio-éducatif
- Culture et patrimoine

Sources : données topographiques en provenance du FTN. © IGN SIG «SIGMA» Bordeaux Métropole - Traitement a'urba © octobre 2015

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

PROPOSITION 6

Limiter la circulation automobile sur la « plaque Cantinolle », voire l'interdire totalement sur la partie centrale

Dans la mesure où l'espace de stationnement en surface devant le centre commercial est libéré grâce à la réalisation d'un parking en superstructure, il devient possible de réaliser une véritable place comme espace de rencontre du quartier et d'envisager une limitation de la circulation sur tout ou partie du mail de l'Europe.

Mais au-delà de ces aménagements, c'est tout l'espace réservé à la circulation automobile qui peut être requestionné à l'échelle du quartier. Il convient de donner toute leur place aux modes doux grâce à la mise en place d'espaces partagés – où les vitesses sont réduites – qui peuvent être plus aisément mis en œuvre que des espaces dédiés à chacun des modes.

RÉFÉRENCES ASSOCIÉES

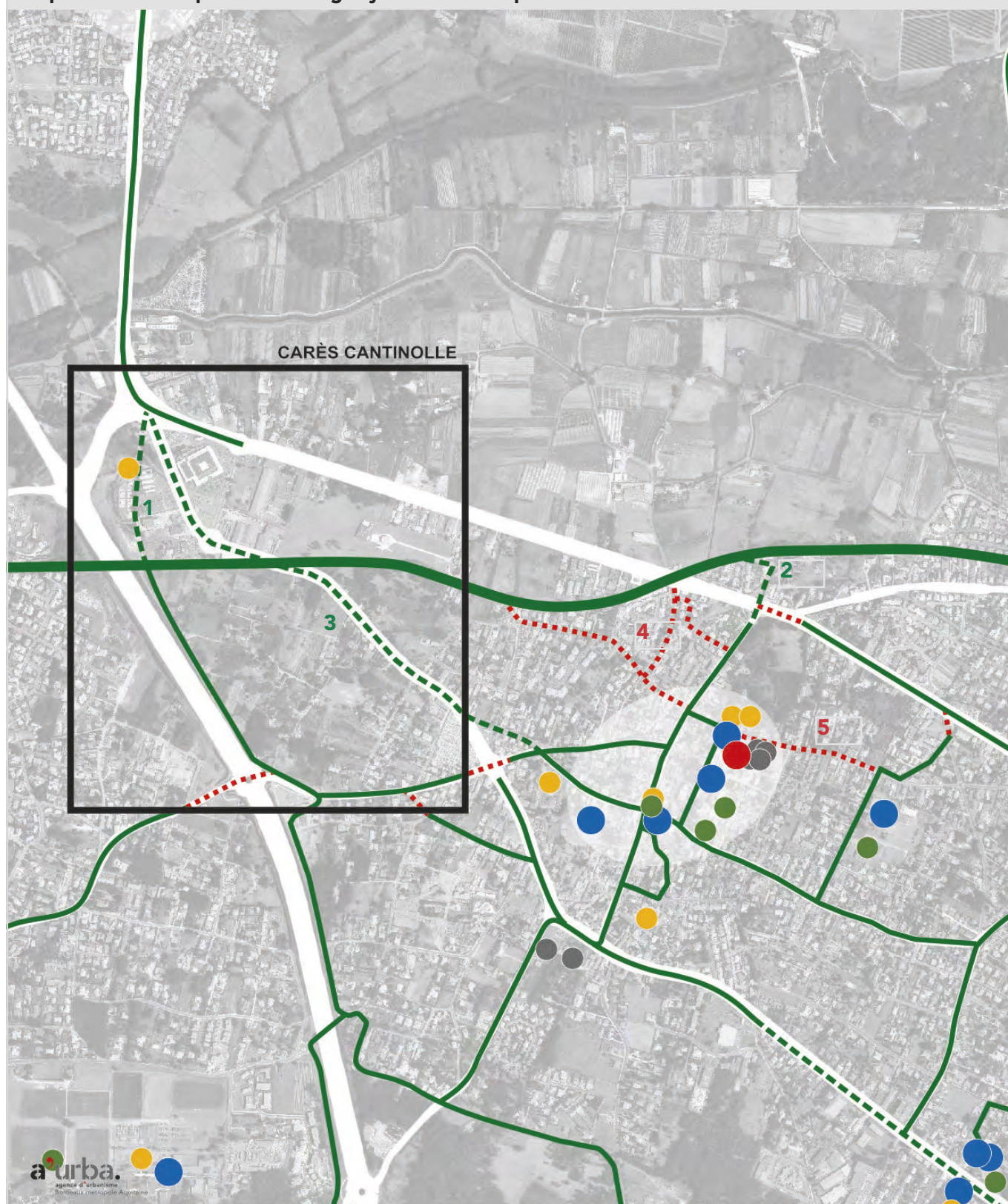
- > À Strasbourg - quartier Danube - toutes les voies sont aménagées en zone de rencontre.
- > Dans la ZAC centre 2 à Echirolles, la rue centrale a fait l'objet d'un réaménagement pour y apaiser la circulation et l'ensemble des autres voies est traité en zone 30.
- > Au sein de l'opération « les rives de la Haute Deûle » à Lille, le parti d'aménagement des espaces publics repose sur l'objectif de dédier deux fois plus de surface aux piétons et vélos qu'aux voitures. Cet objectif quantitatif est également accompagné d'objectifs d'aménagement qualitatifs.
- > L'axe structurant de l'écoquartier Castellane à Sathonay-Camp est le mail militaire (400 mètres de long et 75 mètres de large). Il constitue exclusivement un espace dédié à la promenade et à la détente. Autour, les voies accessibles aux voitures sont peu nombreuses. L'accessibilité aux logements est gérée à l'îlot et non au bâtiment ce qui permet l'aménagement d'espaces dédiés aux modes doux par une limitation des entrées/sorties de véhicules.
- > Au sein de l'éco-quartier Vauban, à Fribourg-en-Brisgau en Allemagne, la circulation en voiture n'est autorisée que pour prendre en charge ou déposer des personnes ou marchandises. La vitesse est limitée à 30 km/h sur la voie principale et 5 km/h sur les autres pour réserver ces espaces aux jeux des enfants.

>> Inscrire le site dans un maillage vélo à double échelle

L'objectif étant de tendre vers un quartier apaisé, il est nécessaire de veiller au développement de la pratique du vélo et de la marche par la mise en œuvre d'itinéraires sécurisés, lisibles et fluides pour les modes doux.

De plus, la future opération bénéficie de la présence du réseau express vélo (REVE) par la piste cyclable Bordeaux - Lacanau et de la proximité du réseau cyclable structurant d'agglomération mis en œuvre dans le cadre de la politique vélo de Bordeaux Métropole. Ces réseaux peuvent être ponctuellement complétés par des itinéraires à l'échelle locale améliorant ainsi l'accès aux principaux équipements, services de proximité et commerces communaux ainsi qu'à ceux présents sur les communes voisines. Les isochrones ci-contre montrent en effet que nombre d'entre eux sont « à portée de vélo » (accessibles en moins de 10 minutes à vélo à une vitesse de 14km/h)

La volonté d'apaisement de certains espaces publics
Proposition 7 : compléter le maillage cyclable vers les pôles structurants du secteur



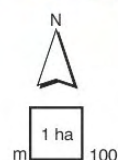
Réseau cyclable

- Réseau existant
- - - Réseau programmé
- . - . - Discontinuité cyclable à résorber

Équipement existant

- Enseignement et formation
- Administration
- Santé et action sociale
- Sport, loisir et socio-éducatif
- Culture et patrimoine

Sources : données topographiques en provenance du FT.N. © IGN SIG «SIGMA» Bordeaux Métropole - Traitement a'urba © octobre 2015



2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Néanmoins, certaines améliorations peuvent être apportées pour faciliter en particulier l'accès aux pôles structurants existants, aux équipements et services du quotidien : centres-villes, groupes scolaires, pôles d'équipements, collège, etc.

PROPOSITION 7

Compléter le maillage cyclable

1/ Assurer un maillage interne à l'opération adapté et connecté

Les aménagements cyclables qui seront programmés dans le cadre de l'opération devront permettre une pratique aisée et apaisée du vélo par la création d'itinéraires connectés au réseau cyclable d'agglomération et au réseau expresse vélo (Reve), en particulier à la piste Bordeaux - Lacanau, à la piste le long de la déviation d'Eysines et à la future piste le long de la ligne D du tramway.

La création d'une zone 30 peut également être envisagée sur l'ensemble du périmètre de l'opération avec en partie centrale une zone de rencontre et des connexions aux réseaux cyclables d'agglomération.

2/ Assurer les liaisons avec les équipements et services du centre-ville

Des aménagements cyclables sont programmés pour compléter à terme ces deux réseaux :

- la rue de la Jallepont (1) à l'ouest du quartier, et la rue de la Gare (2) à l'est, doivent faire l'objet d'aménagements ponctuels pour résorber les discontinuités cyclables existantes sur le réseau cyclable structurant,
- un itinéraire cyclable sécurisé (3) sera réalisé dans le cadre de la mise en œuvre de la ligne D du tramway (avenue du Taillan-Médoc / rue du Déès...).

Les aménagements cyclables existants et programmés permettront d'assurer les déplacements sécurisés des enfants vers le pôle éducatif et le collège ainsi que les déplacements du quotidien vers les équipements et services du centre-ville.

Toutefois, dans l'attente des réalisations de ces aménagements, en particulier ceux attenants à la ligne D du tramway, des améliorations peuvent être apportées par des mesures simples et rapides permettant de raccourcir les déplacements et d'éviter le franchissement de grands axes (avenue du Médoc notamment). Cela peut passer par une réduction de la vitesse à 30km/h et un marquage au sol sur les rues Aladin Miqueau, Parmentier (4), Moulin à vent et De la pompe au Breteil (5) pour assurer la continuité cyclable vers le centre-ville.

L'offre de stationnement vélo sécurisée est à ce jour insuffisante et doit être développée sur l'espace public, aux pôles générateurs de déplacements vélos ainsi que l'offre de vélos en libre service.

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Les prémices d'une réduction de l'offre de stationnement

Pour les logements, le règlement envisagé dans le cadre de la révision du PLU pour le quartier de Cantinolle prévoit une réduction de la norme à une seule place de stationnement exigée par logement. Cette norme est souvent rencontrée dans les écoquartiers et paraît déjà aller dans le bon sens, même si certaines opérations affichent des normes encore plus ambitieuses.

Parallèlement, le projet propose également de façon ponctuelle un découplage logement / espace de stationnement :

- à Cantinolle sur Carès via la construction d'un parking silo, en raison des contraintes d'accessibilité liées au passage du tramway sur l'avenue du Taillan-Médoc ;
- à Carès via des espaces de stationnement en surface regroupés à l'entrée du quartier pour limiter la circulation en son sein et ainsi amorcer le réseau de cheminements doux qui doit irriguer et permettre l'accès au parc.

Au-delà de ces deux premières actions qui préfigurent une certaine ambition en termes de réduction de l'offre de stationnement, il convient de s'interroger sur les modalités de mise en œuvre des espaces de stationnement privés ainsi développés mais aussi sur la place réservée au stationnement public sur voirie.

>> Promouvoir le stationnement mutualisé

PROPOSITION 8

Généraliser le principe de mutualisation par le découplage logement / stationnement dans tous les programmes de logements, voire entre plusieurs opérations

Le découplage constitue un levier en faveur d'une limitation de l'usage de la voiture pour les déplacements courts. Pour ce type de besoins, il amène les habitants à s'interroger sur le mode de déplacement pertinent en rendant les temps de déplacement à pied ou à vélo concurrentiels.

Dans la mesure où le PLU préconiserait 1 place / logement et à défaut d'être systématique, ce découplage devrait *a minima* être mis en œuvre pour la part de stationnement programmée au-delà de la norme réglementaire exigée de manière à envisager à terme une certaine réversibilité.

Ce type d'action reste délicat à mettre en œuvre du fait du décalage des calendriers et de la question du portage financier du premier parking, qui pourrait de fait nécessiter une intervention publique.

Proposer, dans les cas possibles, un foisonnement du stationnement entre différentes fonctions compatibles (logements / centre commercial en particulier)

Le foisonnement permettrait ainsi de diminuer le nombre de places de stationnement à mettre en œuvre, et donc leur impact sur l'espace public et sur les coûts, sans obérer les capacités de stationnement, en comptant sur le fait que tous les usagers ne sont pas présents au même moment (ex : besoins du centre commercial en journée et des logements davantage le soir).

RÉFÉRENCES ASSOCIÉES

- > Dans le quartier des Docks, à Saint-Ouen, le stationnement privé et public a été regroupé sur quelques sites afin de limiter l'offre à l'îlot.

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

- > A Fribourg-en-Brisgau (Allemagne), au sein du quartier Vauban, le stationnement des habitants mais aussi des visiteurs ou des personnes travaillant sur le site, s'effectue principalement dans des parkings en ouvrage.
- > A Grenoble, le quartier de Bonne a développé une mutualisation du stationnement en construisant un parc de stationnement souterrain par îlot avec une entrée et une sortie pour l'ensemble des programmes le composant. Par ailleurs, un parc de stationnement (400 places) a été réalisé en sous-sol d'un espace commercial et permet le foisonnement du stationnement entre la clientèle des commerces, les personnes travaillant sur le site et les résidents.
- > De la même manière à Lille, dans le quartier des rives de la Haute Deûle, la voiture est mise à distance des logements ou des immeubles de bureaux par la réalisation de parkings en silos.

>> Limiter la place de la voiture sur l'espace public

PROPOSITION 9

Limiter le stationnement public sur voirie

Que ce soit pour des questions d'image du quartier ou de fonctionnement, la place du stationnement sur voirie doit être en cohérence avec les objectifs poursuivis en matière d'offre de stationnement privée.

Il s'agit donc de pouvoir diminuer largement l'offre de stationnement sur voirie et de la réserver prioritairement, par des dispositifs de type réglementaire notamment, aux personnes à mobilité réduite, visiteurs, usagers du covoiturage et de l'autopartage.

RÉFÉRENCES ASSOCIÉES

- > Dans le quartier des Docks, à Saint-Ouen, le stationnement privé et public a été regroupé sur quelques sites afin de limiter l'offre à l'îlot. L'offre de stationnement automobile sur voirie a été calibrée sur les seuls besoins des visiteurs, personnes à mobilité réduite et livraisons. Elle a également été accompagnée de la mise en place d'une réglementation stricte.
- > A Limeil-Brévannes, au sein du quartier « les temps durables », le stationnement automobile est interdit sur les voies intérieures et donc limité aux places commerciales et voies périphériques.
- > Au sein de l'écoquartier d'Adamswiller, situé en milieu rural en Alsace, la voirie est dépourvue de stationnement, seules quelques places étant aménagées pour les visiteurs et regroupées à l'entrée du site.

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

2.5 | Mobiliser des actions complémentaires

Pour aller plus loin dans les actions, le quartier de Carès - Cantinolle devrait par ailleurs faire l'objet à la fois :

- d'une programmation de services à la mobilité relativement complète et intégrée dans le système global de déplacements du quartier pour offrir un large choix aux usagers ;
- d'une politique d'accompagnement de sa population vers des changements de pratiques.

La programmation de services à la mobilité

Si l'extension des services déjà présents au sein de l'agglomération comme les vélos en libre service (VCub), les véhicules en libre service (Blue Cub) ou l'autopartage (Citiz) est envisageable, il importe de veiller à leur maillage.

Mais d'autres services peuvent être envisagés, en particulier autour du vélo qui constitue sans doute le mode de déplacement le plus approprié aux distances et au contexte du secteur (présence d'un premier maillage de qualité, d'espaces de nature et de services à proximité immédiate) ainsi que le développement de nouvelles formes de partage.

>> Développer des services à la mobilité en faveur du vélo

PROPOSITION 10

Proposer une offre de services dédiés au vélo

Plusieurs services peuvent être envisagés :

- une offre de services de locations de moyenne et longue durée et d'entretiens des vélos ;
- la mise à disposition et / ou le prêt de vélos, notamment des vélos à assistance électriques (VAE) ;
- la mise en place de circuits de vélobus et de pédibus pour permettre l'accompagnement en modes doux des enfants vers les établissements scolaires de la commune, comme préconisé par la mesure « à l'école sans voiture » de la charte du Grenelle des mobilités ;
- le jalonnement piétons/vélos indiquant des temps de parcours vers les pôles générateurs de déplacements (équipements, services, commerces, nature, etc.);
- le développement de l'offre de stationnement vélo sécurisé sur l'espace public et dans les bâtiments d'habitation au sein du quartier en lien avec les commerces, les éventuels équipements et le parc Carès en particulier mais également au sein du périmètre à « portée de vélos ».

RÉFÉRENCES ASSOCIÉES

- > Services de locations et d'entretiens des vélos : Tourcoing (quartier Union), Strasbourg (Danube) ou Cognin (Villeneuve).
- > Mises à disposition de vélos à assistance électrique (VAE) pour chaque ménage : Cognin (Villeneuve).

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

>> Promouvoir des services à la mobilité en faveur d'une moindre possession individuelle de la voiture

PROPOSITION 11

Proposer des services de partage de véhicules particuliers

Plusieurs autres formes de partage peuvent être étudiées, comme :

- la location de voitures entre particuliers ;
- le partage de véhicules en lien avec l'enseigne commerciale présente sur Cantinolle qui développe déjà une activité de location de véhicules.
- le covoiturage entre particuliers en réservant des espaces de stationnement dédiés sur voirie dans le cadre des études de conception des espaces publics en cours

RÉFÉRENCES ASSOCIÉES

- > Bègles : expérimentation par Koolicar de la location de véhicules entre particuliers.

Un accompagnement vers de nouvelles pratiques

Des opérations de management de la mobilité et de marketing individualisé seraient utiles afin qu'une « identité mobilité » de ce quartier émerge, que les usagers s'approprient l'ensemble du système de mobilité mis à leur disposition et qu'ils identifient les niveaux de pertinence de chaque mode/service. Un effort important d'information et de sensibilisation est en effet nécessaire dès l'arrivée des nouveaux habitants, mais aussi de manière régulière.

>> Proposer des dispositifs d'accompagnement vers de nouvelles pratiques

PROPOSITION 12

Communiquer

- Production d'un guide/plan d'accès multimodal au quartier ;
- Programmes pédagogiques sur l'utilisation des transports collectifs ;
- Fiche pédagogique d'accompagnement des nouveaux habitants avec des conseils en matière de mobilité.

Développer des opérations marketing

- Organisation de moments de convivialité permettant l'information, la sensibilisation des usagers du quartier ;
- Conseil individualisé auprès des futurs habitants mais aussi auprès des usagers (usagers du parc relais, personnes travaillant au sein du quartier, personnes fréquentant l'espace commercial).

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Amener à l'expérimentation

- Formations à la pratique du vélo, remise en selle, ateliers de réparation et entretien vélos
- Mobilisation des ambassadeurs du vélo de la métropole pour organiser des actions de promotion;
- Découvertes / test / challenges : itinéraires cyclables, vélo à assistance électrique, livraisons à domicile.
- Distribution de « kits de bienvenue » aux nouveaux habitants : plan d'accès au quartier, plan du réseau de transport collectif, accès à des tickets de transport collectif à tarif préférentiel, « bon » pour tester une voiture en libre service ou autopartage, pinces pantalons, gilets jaunes, etc. ;
- Implantation d'un centre de formation à l'éco-conduite, etc.

RÉFÉRENCES ASSOCIÉES

- > Villeneuve (Cognin) :
 - distribution gratuite de tickets de transport collectif pour favoriser l'essai ;
 - conseils personnalisés par le biais d'entretiens d'accueil afin de proposer des parcours « à la carte ».
- > Ecoquartier d'Adamswiller : fiche pédagogique d'accompagnement des nouveaux habitants avec des conseils en matière de mobilité.
- > Besançon : organisation de petits déjeuners pour sensibiliser les parents d'élèves aux enjeux du pédibus.

Au-delà de ces propositions, il reste sans doute de nombreux dispositifs d'accompagnement à inventer.

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

2.6 | Synthèse des actions à mener à court terme

Les différentes propositions faites peuvent se traduire à court terme par un certain nombre d'actions à mettre en œuvre et des réflexions à engager qui nécessitent de mobiliser certains acteurs.

Traduire les ambitions du projet dans la définition des espaces publics (étude de maîtrise d'œuvre à venir)

- Les modalités d'aménagements nécessaires pour réduire la place de l'automobile sur le site par la limitation de l'offre en stationnement sur l'espace public et l'apaisement de la circulation, en particulier sur la plaque Cantinolle
- La mise en place de maillages piétons et vélo au sein de l'opération avec l'aménagement d'espaces de stationnement dédiés sur l'espace public et de jalonnements.

S'assurer d'une meilleure articulation du projet urbain et de la future desserte en tramway

Les procédures juridiques en cours liées à la ligne D et les nouveaux délais qui en résultent peuvent être l'occasion de requestionner certains éléments de la programmation transports et en particulier la position de la station et du parc relais associé.

Acteurs à mobiliser : La Fab / Bordeaux Métropole Direction des Grands Travaux et des Investissements de Déplacements / Ville d'Eysines

Assurer une gestion transitoire du stationnement

Le foisonnement avec le parc de stationnement existant du centre commercial (ou mutualisation si création d'un ouvrage spécifique) est sans doute la solution la plus adaptée à ce stade. Des discussions en ce sens doivent donc être rapidement engagées afin de répondre aux contraintes de calendrier.

Dans ce cadre, devront également être évoquées :

- la gestion des conflits d'usages potentiels en matière de stationnement
- l'éventualité de réaliser un parc de stationnement en superstructure
- la place de l'activité de location de véhicules
- la possibilité d'un contrat de location de véhicules légers particulier à destination des futurs habitants

Acteurs à mobiliser : La Fab / opérateur commercial (M. Houdayer) / opérateur de l'îlot témoin / a'urba

À défaut, l'anticipation de la réalisation du parc relais ou l'utilisation provisoire d'espaces libres et maîtrisés (site réservé au parc relais, site de la future opération de Cantinolle sur Carès, etc.) doivent être discutées avec les services concernés (La Fab / Bordeaux Métropole Direction des Grands Travaux et des Investissements de Déplacements)

Mettre en œuvre un plan d'actions mobilité

La définition en amont d'un plan d'actions mobilité permettant de fixer le niveau d'ambition, les moyens à mettre en œuvre, voire les dispositifs d'évaluation associés, est d'autant plus nécessaire que les premiers habitants s'installeront avant la mise en service de la ligne D du tramway. Au-delà de l'intérêt intrinsèque des actions portées, le plan constitue également un moyen de contribuer à la gestion transitoire des déplacements.

2 | L'exemple de Carès - Cantinolle à Eysines

Ce plan s'appuie à la fois sur la programmation de services à la mobilité et sur l'accompagnement vers de nouvelles pratiques. Ces dispositifs pourraient ici être éprouvés rapidement, à petite échelle, et demeurent peu coûteux et relativement efficaces.

Parmi eux, il s'agit par exemple à court terme de :

- rendre lisibles et compléter les itinéraires vélo vers les équipements et services du centre ville : aménagements ponctuels, balisage, jalonnement etc.
- mettre en place la mesure du Grenelle des mobilités « à l'école sans voiture » avec par exemple un dispositif de vélo bus pouvant être encadré par du personnel municipal
- mettre à disposition des vélos électriques dans le cadre de l'îlot témoin de Cantinolle
- mobiliser les ambassadeurs du vélo pour des actions de promotion, de découverte, remise en selle, etc.
- éditer un plan spécifique au quartier autour de la mobilité,
- fournir des conseils individualisés à travers différents supports (rencontres, etc.)

Une réflexion spécifique autour de conditions particulières, notamment tarifaires, d'accès au réseau de transport collectif pourrait également être initiée à l'échelle de l'ensemble des opérations 50000 logements.

Acteurs à mobiliser : La Fab / Ville d'Eysines / Bordeaux Métropole Direction des transports et de la mobilité durable / a'urba

Les études ou projets complémentaires à engager

Parmi les propositions, deux d'entre elles n'appellent pas d'actions à court terme mais doivent être étudiées dès à présent :

- le réaménagement du carrefour de Cantinolle pour porter l'ambition d'un changement d'image du secteur (Proposition n°2)
- les capacités de découplage logement/stationnement, voire de mutualisation de l'offre stationnement (Proposition n°7) à l'échelle de l'opération d'aménagement



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