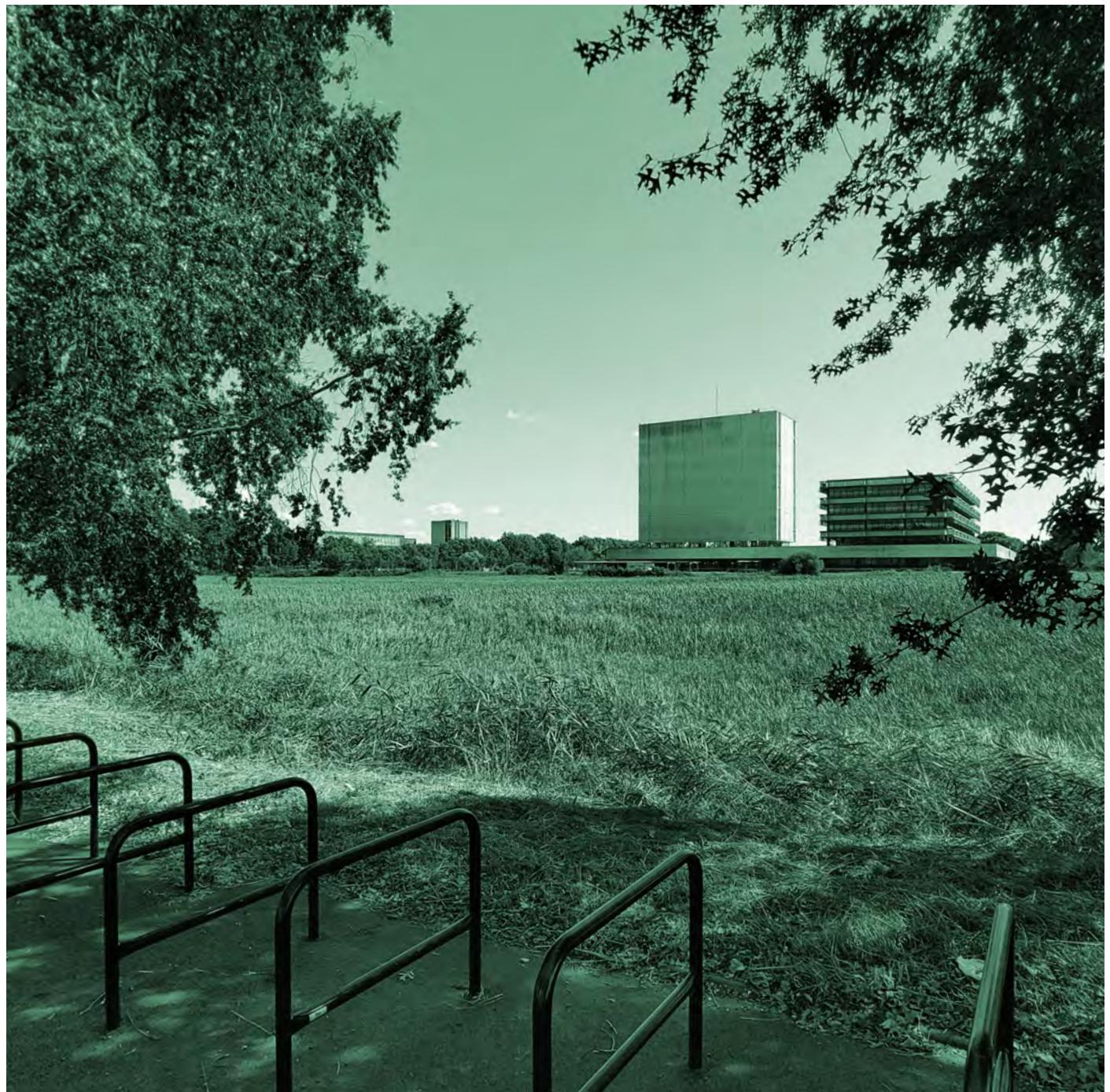


QUARTIER DU STADE

SCHÉMA DIRECTEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT
URBAIN DU SITE DE LA JALLÈRE

FÉVRIER 2023



CoBe



PRÉAMBULE

"Le secteur de la Jallère se situe en cœur de la Métropole, au Nord de la Ville de Bordeaux, entre le lac de Bordeaux et les berges de la Garonne.

Ce secteur économique a fait l'objet de plusieurs études ces dernières années, et une étude urbaine confiée à l'Agence Nicolas Michelin & Associés en 2014 a notamment permis de produire un plan guide introduisant de la mixité fonctionnelle sur le périmètre de la Jallère.

A la suite de plusieurs évolutions de ce projet urbain, ainsi qu'une concertation menée entre 2016 et 2018, le projet tel que proposé par l'ANMA a finalement été abandonné en 2020, privilégiant le développement d'une ferme urbaine sur ce quartier et limitant l'imperméabilisation des fonciers.

Outre les propriétés métropolitaines sur lesquelles le projet de ferme urbaine est engagé, le site de la Jallère est aujourd'hui occupé par plusieurs propriétaires privés détenant des parcelles aux superficies variables. De nombreux sièges d'entreprises et bureaux sont implantés sur place, certains propriétaires ont confirmé vouloir pérenniser leur installation alors que d'autres ont manifesté leur souhait de faire muter leur foncier, parfois pour répondre à leurs propres besoins.

Dans ce cadre, la Métropole souhaite encadrer et maîtriser les mutations susceptibles d'intervenir sur les parcelles dont les propriétaires ont engagé une réflexion, soit pour leur redéploiement sur site, soit dans une logique de cession pour le développement d'un nouveau programme immobilier."*

Dans ce contexte, et au titre de l'accord cadre mixte multi-attributaires relatif aux études préalables de faisabilité et de capacité urbaine, une mission d'élaboration d'un plan d'aménagement - appelé "Schéma directeur" - a été confiée à l'agence CoBe, accompagnée de l'agence Ingérop, de juillet 2022 à janvier 2023.

* extrait du CCTP - Bordeaux - Site la Jallère.





DIAGNOSTIC

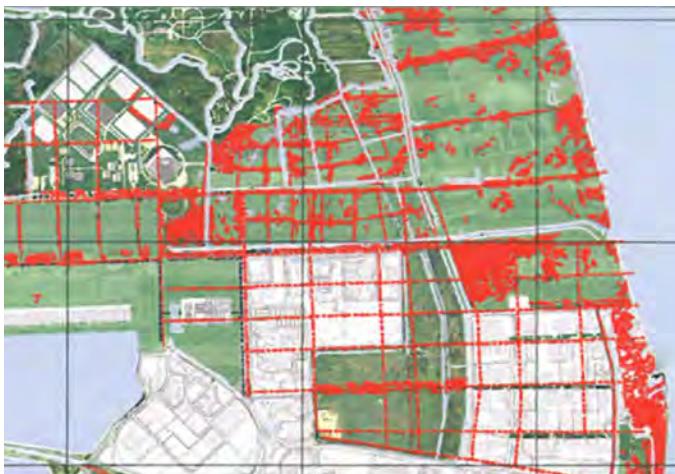
SYNTHÈSE DES ÉTUDES PRÉCÉDENTES

Bordeaux Nord, territoire palimpseste, a fait l'objet de nombreuses études urbaines depuis les années 1990. En cause : l'héritage d'un site construit dans une logique moderne, fonctionnaliste et ex *nihilo* qui façonna un urbanisme de "zones" peu dense, monofonctionnelles et déconnectées les unes des autres.

Les enjeux identifiés dans les études successives y sont souvent similaires : **densifier le secteur, le relier au centre-ville et préserver ses trames paysagères et hydrauliques.**

En 2002, dans la continuité des précédents travaux, **Alexandre Chemetoff** propose un projet renforçant la trame d'espaces publics d'est en ouest pour obtenir un "étalement urbain vertueux qui formerait une ville accessible à tous". **En plus du paysage, l'enjeu est également la connexion des flux et des personnes.**

Avec **Michel Desvignes**, ils réalisent, dans cette même vision, une charte des paysages afin de créer une cohérence entre les espaces verts existants, de qualité inégale.



Charte des paysages de la ville de Bordeaux - M. Desvignes

En 2010 **l'OMA, avec le collectif de paysagistes COLOCO**, dans la démarche des "**50 000 logements**", imagine Bordeaux-Nord comme un secteur à densifier jusqu'à 13 000 logements autour des axes de circulation et notamment **autour lignes de tram B et C** avec la définition de zones programmatiques précises. Leur travail avait pour but d'atteindre une densité soutenable pour suivre l'augmentation démographique de la ville ainsi que les enjeux de développement durable.

En 2015, **l'A'Urba** étudie **3 scénarios** différents pour la valorisation paysagère et urbaine du secteur de Bordeaux-Nord.

Le scénario 3 favorise la poursuite de la ville résidentielle le long du lac et du tramway jusqu'au stade et la poursuite de la ville économique sur un site de production renforcé et structuré le long d'un axe de nature.

C'est finalement ce dernier scénario qui sera retenu.



Etude 50 000 logements - OMA



Les scénarios programmatiques envisageables - A'urba



Plan guide septembre 2019 - ANMA

Dès 2014, l'ANMA propose un plan guide pour le site de la Jallière, inspiré des études précédentes notamment dans **la constitution d'une lanière Est-Ouest active** (cette fois centrale à la différence de l'OMA) et dans la structuration de l'ensemble des voiries et des «limites» par des haies reconstituées, **mettant en valeur le patrimoine végétal et les continuités écologiques**.

Malgré ses évolutions tendant à limiter l'imperméabilisation d'une partie des sols, **le projet sera finalement abandonné en 2020**, du fait d'une trop importante densification notamment dans sa partie sud-est, aujourd'hui envisagée pour accueillir un projet agro-environnemental constitué entre autres d'une vaste ferme urbaine.

L'ensemble de ces études réalisées constitue un corpus précieux permettant d'appréhender les problématiques urbaines, économiques, politiques et paysagères du site afin de proposer un projet vertueux et économiquement viable.

DIAGNOSTIC

ÉTUDE RÉGLEMENTAIRE

Le périmètre de projet est concerné par 2 familles de zones héritées des études urbaines précédentes :

- **la zone UM13**, à vocation mixte, qui constitue une bande d'environ 300 mètres de profondeur le long du cours Charles Bricaud et de l'Avenue de la Jallière.
- **les zones US4 et US5**, à vocation d'activité, sur le reste du périmètre.

• ZONE UM13-4L35 HT 40 IP

- UM13:** Tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes ;
- : Interdiction de créer des «bandes d'accès» : portion de terrain permettant l'accès à un ou des terrains en second rang, qui ne sont pas desservis directement par une voie ou une emprise publique ;
4: Secteur de stationnement. Site hors périmètre de modération (PM) ;
L35: 35% de logement locatif social minimum imposé ;
HT 40 : Hauteur total fixée au plan de zonage : 40m ;
IP: Tout ou partie du site potentiellement inondable.

• ZONE US4-4 HT 30 IP & US5-4 HT 30 IP

- US4 :** Artisanat et Industrie légère > **programmation de logement, de bureau et d'hébergement hôtelier contrainte** ;
US5 : Zone Economique généraliste > **programmation de logement contrainte** ;
- : Interdiction de créer des «bandes d'accès» : portion de terrain permettant l'accès à un ou des terrains en second rang, qui ne sont pas desservis directement par une voie ou une emprise publique ;
4: Secteur de stationnement. Site hors périmètre de modération (PM) ;
HT 30 : Hauteur total fixée au plan de zonage : 30 m ;
IP: Tout ou partie du site potentiellement inondable.

• DISPOSITION RELATIVE À L'ENVIRONNEMENT ET AUX CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES, AUX PAYSAGES ET AU PATRIMOINE :

Trame Verte Bordeaux Nord: C 1018

Le projet devra proposer un volet paysager de qualité et qui aura du sens avec le contexte écologique et paysager global du secteur de Bordeaux Nord. Il devra également :

- Permettre la conservation de la trame bocagère existante et proposer le développement et l'extension de celle-ci. Les végétaux constituants ce bocage seront à dominante indigènes, afin de leur assurer la meilleure pérennité, une bonne intégration paysagère et écologique, ainsi que le développement de la biodiversité, en lien avec les milieux et espèces présentes sur site.
- Privilégier la préservation des arbres remarquables présents sur le site ;
- Limiter l'imperméabilisation au strict nécessaire ;
- Favoriser la récupération des eaux de ruissellement et/ou, leur rejet dans les surfaces en pleine terre ;
- Les zones humides et les chambres de biodiversité identifiées sont protégées et non accessibles, des corridors seront mis en place pour les relier entre elles.

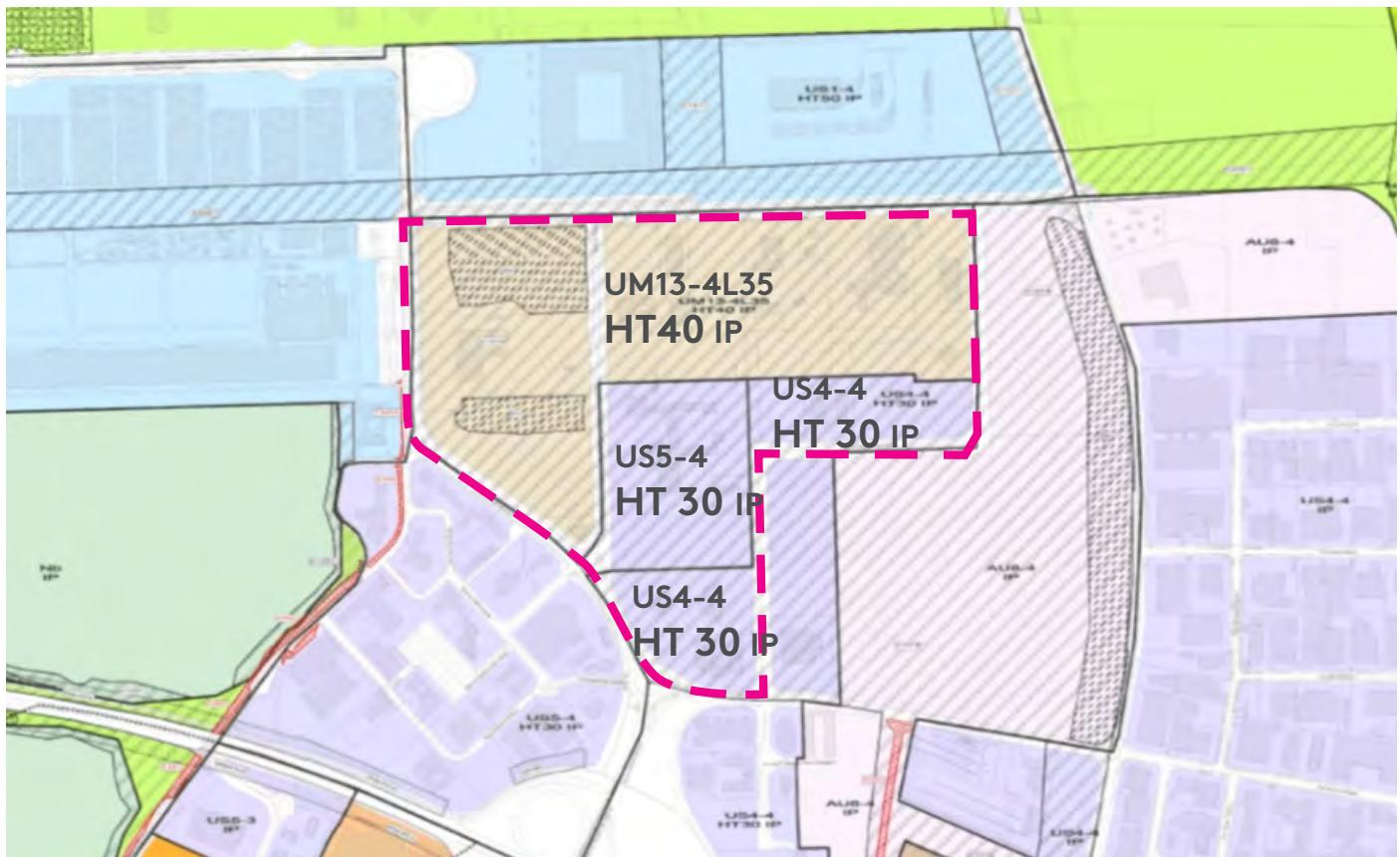
• PPRI :

Le périmètre d'étude **est en partie couvert par la zone jaune du PPRI** qui réglemente notamment l'implantation d'équipements «sensibles» (accueillant des personnes vulnérables). Ceux-ci devront proposer des planchers situés au dessus de la côte de crue exceptionnelle ; soit 2.87m au dessus du terrain naturel.

La zone jaune correspond aux niveaux d'aléas "modérés" à "forts" sur le site. Elles correspondent également principalement aux zones humides identifiées sur le site.

• STATIONNEMENT :

La réglementation en terme de stationnement est en cours de modification. Le nombre de places de stationnement véhicule minimum imposé devrait être de 0.2 places par logement dans l'ensemble de la ville de Bordeaux.



extrait du règlement graphique du PLUi de Bordeaux Métropole

UM13

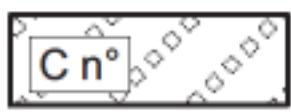
Seule la zone UM autorise la destination «habitation» sur le secteur.



Zones humides

US4 - US5

la zone US5 autorise les destinations «hébergement hôtelier» et «bureaux» à l'inverse de la zone US4

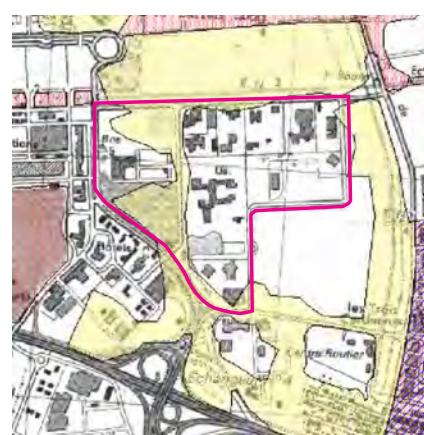


La disposition relative à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine :

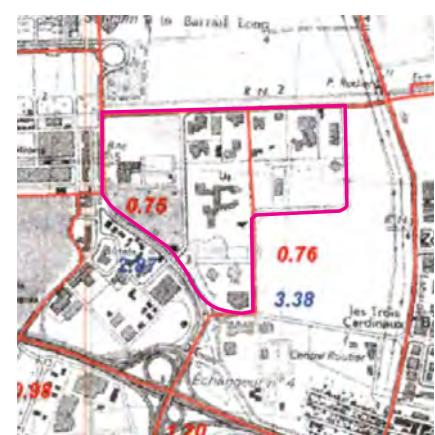
Trame Verte Bordeaux Nord: C 1018



carte du PPRI - plan des aléas



carte du PPRI - zone réglementaire



carte du PPRI - côtes d'inondation

DIAGNOSTIC

ÉTAT DES LIEUX

Le site d'étude est longé au nord par l'avenue de la Jallère, axe majeur et adresse de grands équipements métropolitains tels que le parc des expositions, le stade Matmut Atlantique, le vélodrome et la Plaine des Sports Colette Besson. L'avenue tire son nom de la "Jalle noire" (ou "Jallère") qui la borde et **témoigne du passé agricole et du paysage de marais du secteur**.

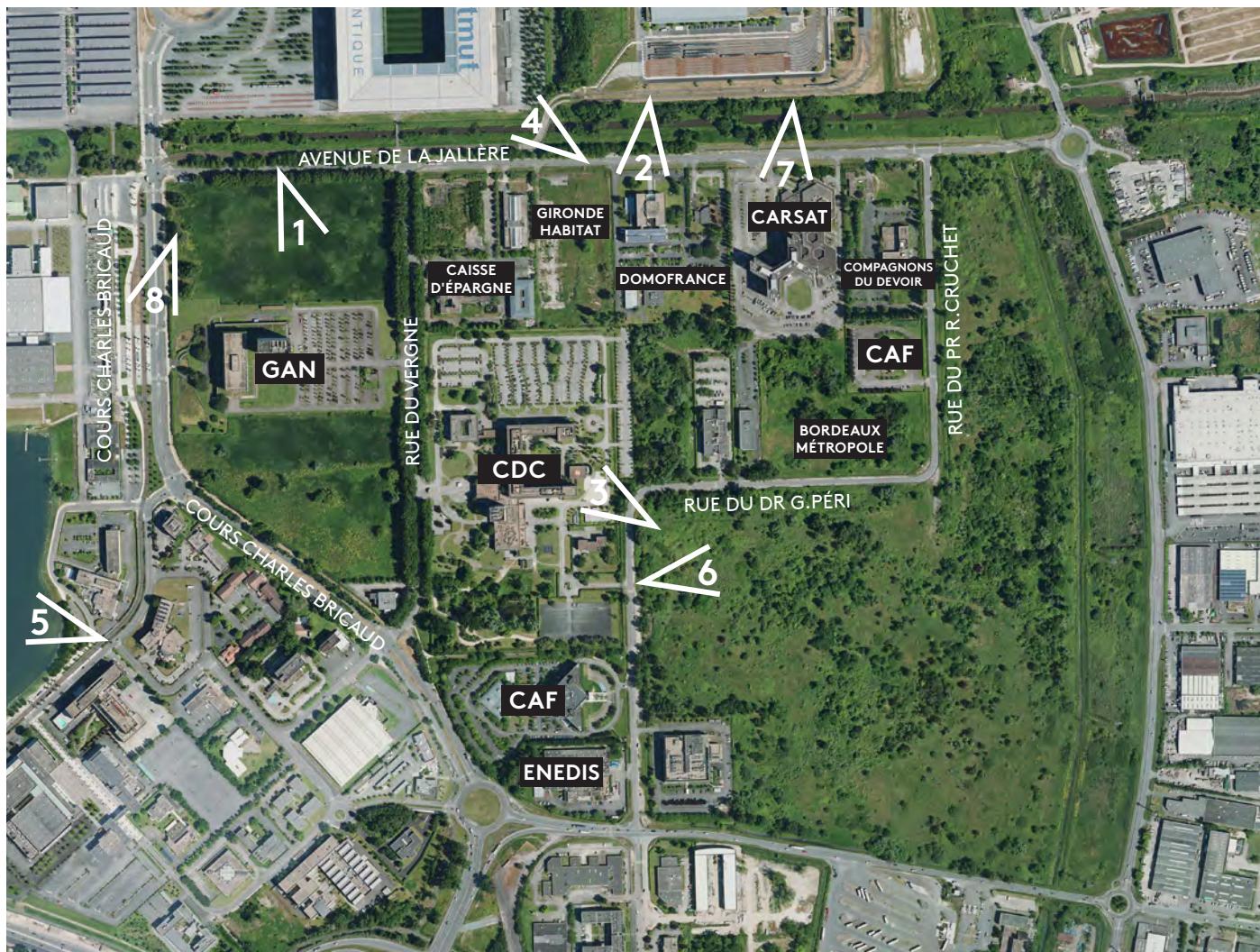
A l'est, la rue du Dr Gabriel Péri / Pr René Cruchet délimite le périmètre d'étude en vis-à-vis de la friche de la Jallère, dont les enjeux écologiques et les qualités du sol sont en cours d'étude. Cet espace a vocation à rester libre de toute construction, et éventuellement accueillir des bâtiments relatifs à une éventuelle activité maraîchère ou agricole.

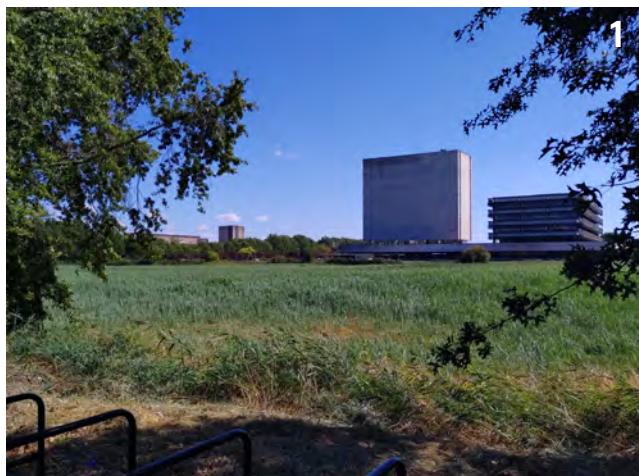
A l'ouest et au sud-ouest, le cours Charles Bricaud borde le périmètre d'étude. Il s'agit de l'axe principal d'accès au secteur, directement connecté à la rocade (sortie n°4), et support du tramway (ligne C), ayant pour terminus l'arrêt "Parc des expositions/stade Matmut". Il longe également le Lac de Bordeaux, dont le projet de promenade périphérique a été récemment engagé.

En son sein, **le site n'est traversé du nord au sud que par la rue de Vergne**, qui bénéficie, malgré un traitement très routier de sa voirie, d'un triple alignement de grands chênes des marais.

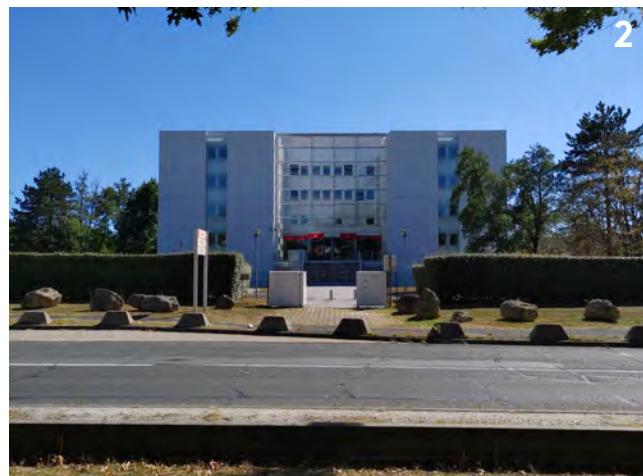
Le périmètre est composé de plusieurs grandes parcelles occupées ou ayant été occupées par les sièges locaux d'organismes ou d'institutions historiques (CARSAT, CDC, CAF, GAN etc.). La majorité de ces emprises sont aujourd'hui libres de tout usage. C'est le cas notamment des parcelles de la CDC et du GAN, dont les bureaux construits dans les années 70 présentent des **qualités architecturales en terme de mise en œuvre, de spatialité et donc de réversibilité**. Souvent imposants dans leurs dimensions, ils forment des *landmarks* à l'échelle du territoire proche et lointain.

Concernant les espaces libres de ces emprises, la qualité des sols et l'absence d'entretien ont permis **le développement d'une végétation spontanée parfois très dense**, notamment dans les zones humides qui ponctuent le périmètre.





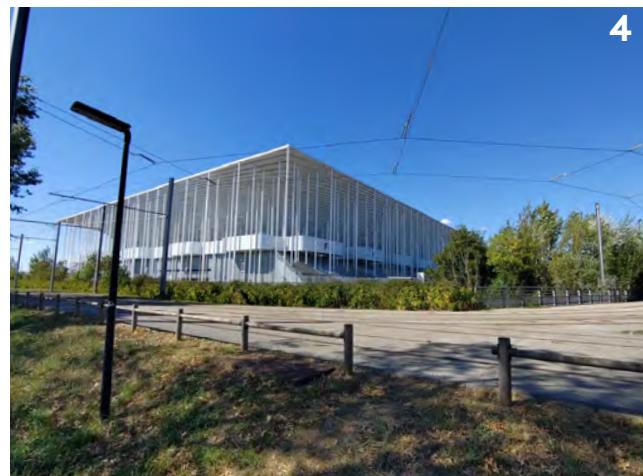
Zone humide au nord du site "GAN"



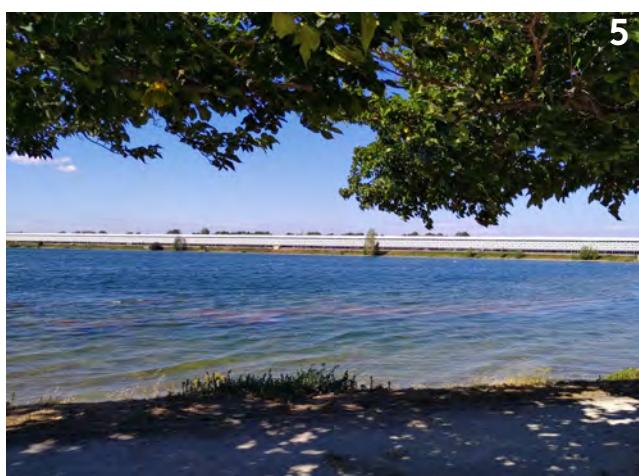
Bureaux Domofrance, en activité



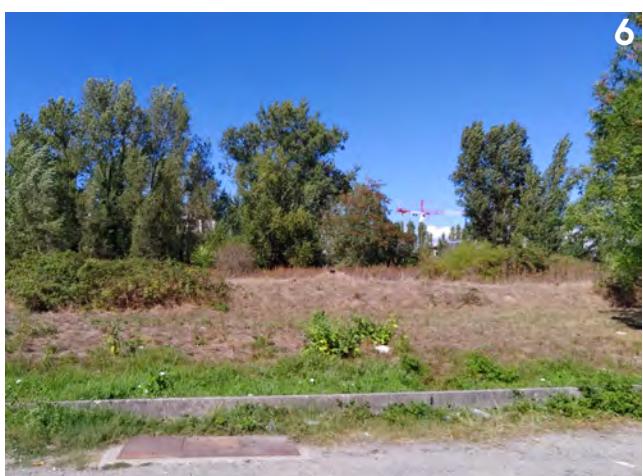
Bureaux vacants de la CDC



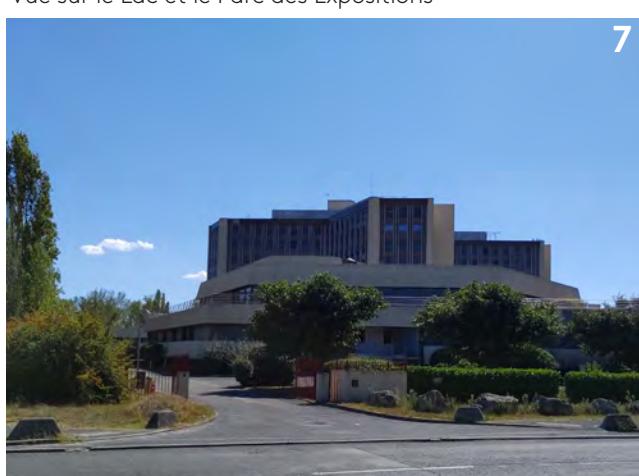
Stade Matmut Atlantique et ligne de dépôt du tram



Vue sur le Lac et le Parc des Expositions



Friche de la Jallière



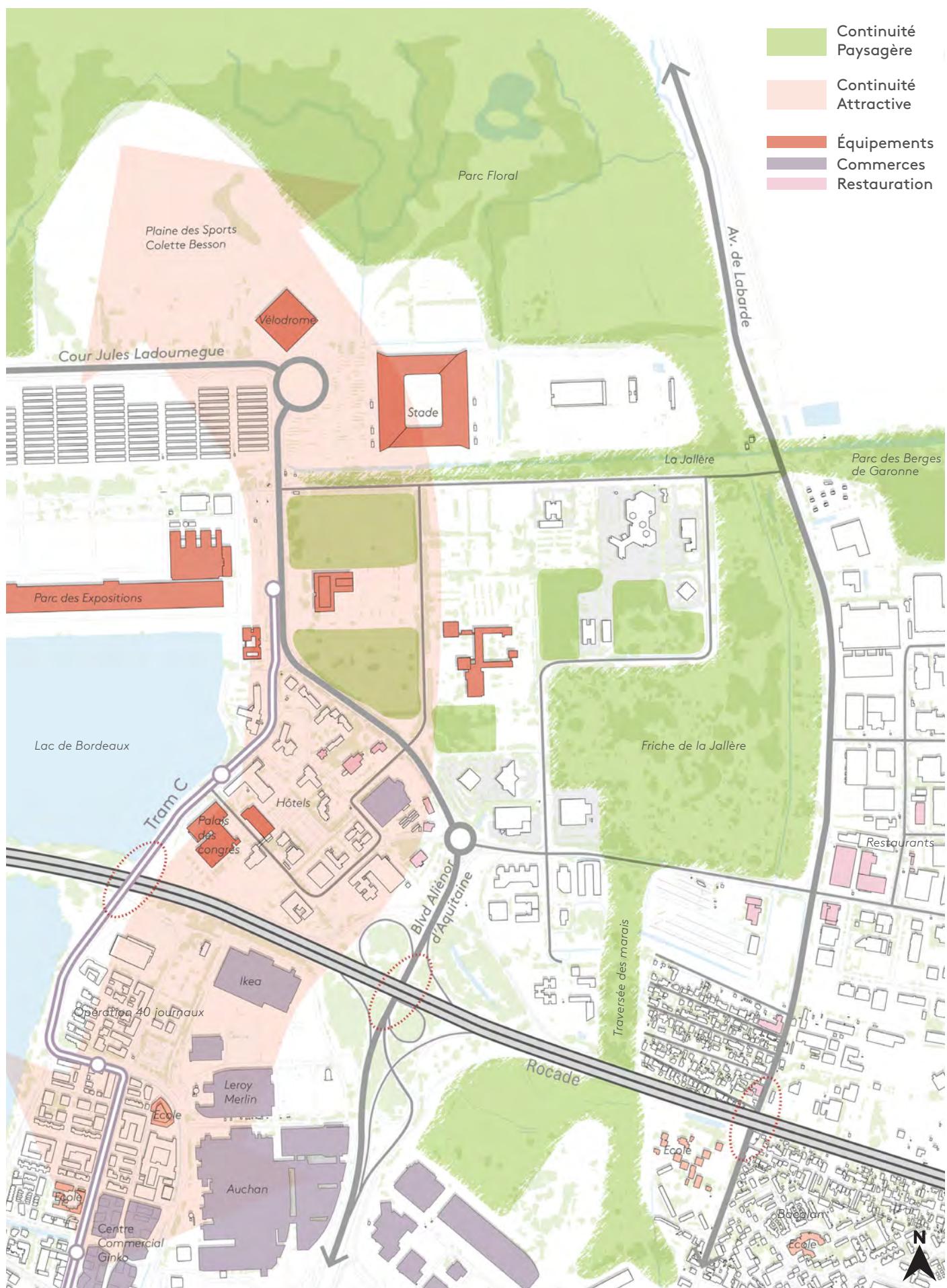
Bureaux de la Carsat, en activité



Voie principale d'accès au site : le cour Charles Bricaud

DIAGNOSTIC

TISSER DES LIENS ET PRÉSERVER L'IDENTITÉ DU SITE





Parc Floral



Stade Matmut Atlantique, jour de match



Terrasses des Planches Éphémères à Bordeaux Lac



Zone humide à l'est du site

Du fait de son statut extra-rocade et de sa proximité avec la Garonne et le parc des Jalles, le site de la Jallière revêt un caractère hybride, de seuil entre ville et nature.

Si l'enjeu de tisser des liens avec le reste de la ville de Bordeaux (notamment les Berges du Lac, Bacalan et plus largement les Bassins à flot) est déterminant, il est néanmoins primordial pour assurer un développement urbain du site maîtrisé et vertueux, de valoriser et préserver ses qualités intrinsèques d'**un quartier tout autant urbain et animé qu'apaisé et paysager**.

D'une part à l'ouest, le tram C, développé pour desservir les grands équipements mitoyens, la zone des hôtels et du palais des congrès a participé au **développement des berges du Lac et à son attractivité**.

L'installation estivale de la guinguette des "Planches Éphémères" sur l'emprise du Parc des Expositions en est un récent exemple.

Ponctuellement et au gré des événements, notamment organisés au sein du Stade Matmut Atlantique, le

quartier peut accueillir des milliers d'usagers cherchant à bénéficier des commerces et services alentour.

Il s'agira donc de profiter de cette dynamique pour positionner **les programmes les plus attractifs du futur quartier en relation avec cette rive active**, notamment au sein des bâtiments aujourd'hui vacants et destinés à la réhabilitation (bâtiments GAN et CDC).

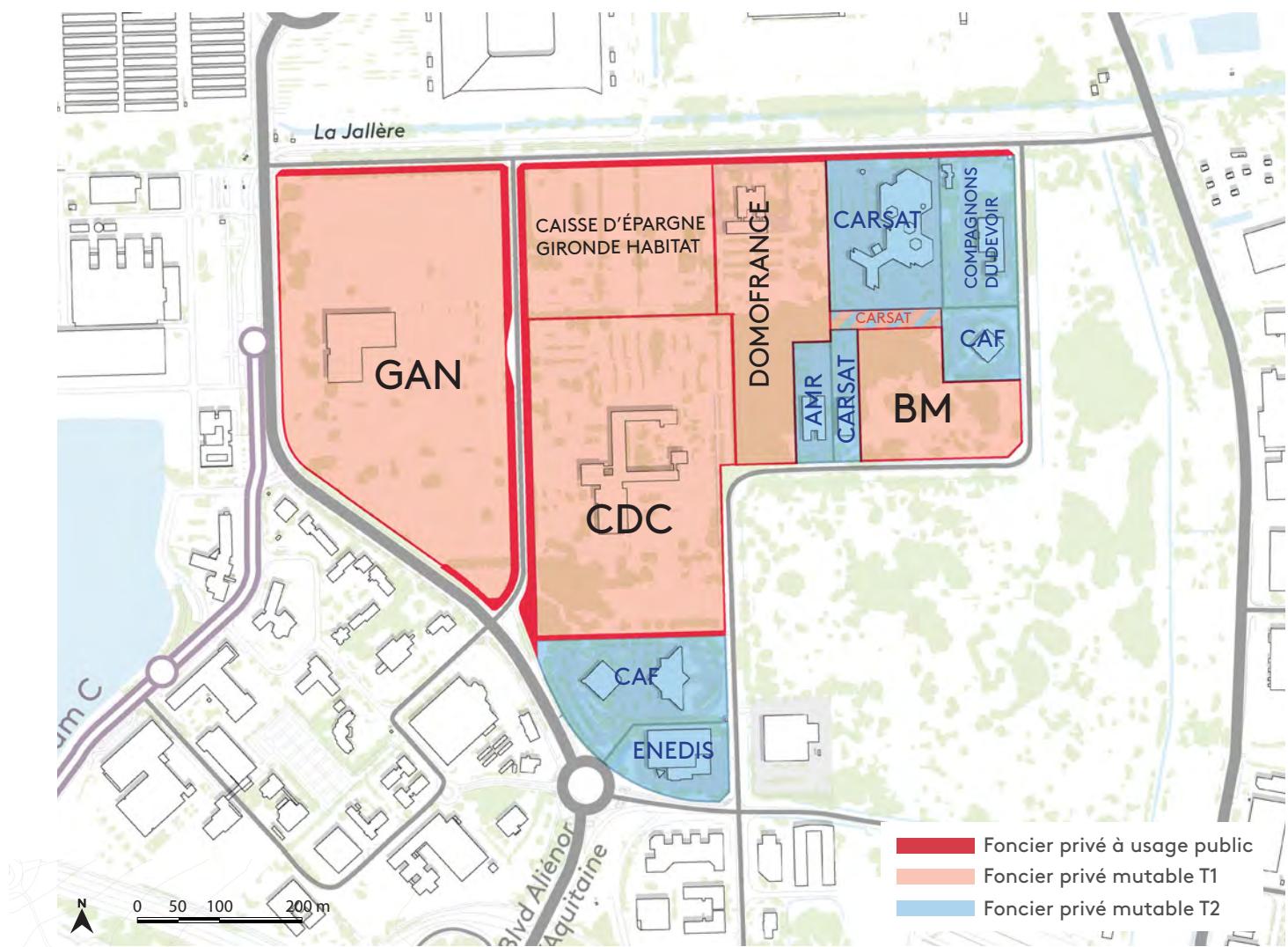
D'autre part à l'est, la qualité des sols, le risque inondabilité avéré et la rupture engendrée par la présence de la Rocade ont maintenu **un cadre largement végétalisé** (parc Floral, Friche de la Jallière, Berges de la Garonne).

La multiplicité de ces espaces verts pourrait être mise en réseau pour créer une continuité écologique et dédiée aux mobilités douces, à l'image de la "Traversée des marais" imaginée par l'ANMA, jusqu'aux bassins à flot.

Il s'agira donc, au sein du site de **préserver l'identité paysagère du secteur, tout en y associant des fonctions** qui pourront bénéficier aux habitants et aux usagers du site.

SCHÉMA DIRECTEUR

PHASER LE PROJET DANS LE TEMPS



Le site est aujourd'hui découpé en 11 tènements fonciers principaux, adressés sur des espaces publics et/ou des parcelles privées à usage public.

Après différents entretiens avec les représentants ou les porteurs de projets de la majorité de ces emprises, il a été déterminé que **cinq propriétaires avaient entrepris, ou envisagé, la mutation de leurs fonciers** à des niveaux d'avancement variés :

- **L'emprise GAN/Groupama** pour laquelle un protocole d'aménagement a été conclu avec le promoteur **Demathieu Bard Immobilier**.

- **L'emprise Caisse des Dépôts et Consignations (CDC)** pour laquelle un protocole d'aménagement a été conclu avec le promoteur **Urbain des Bois**.

- **Les emprises Caisse d'Epargne et Gironde Habitat** développées conjointement. La première ayant conclu un protocole d'aménagement avec les promoteurs **Kaufman & Broad et Pichet**.

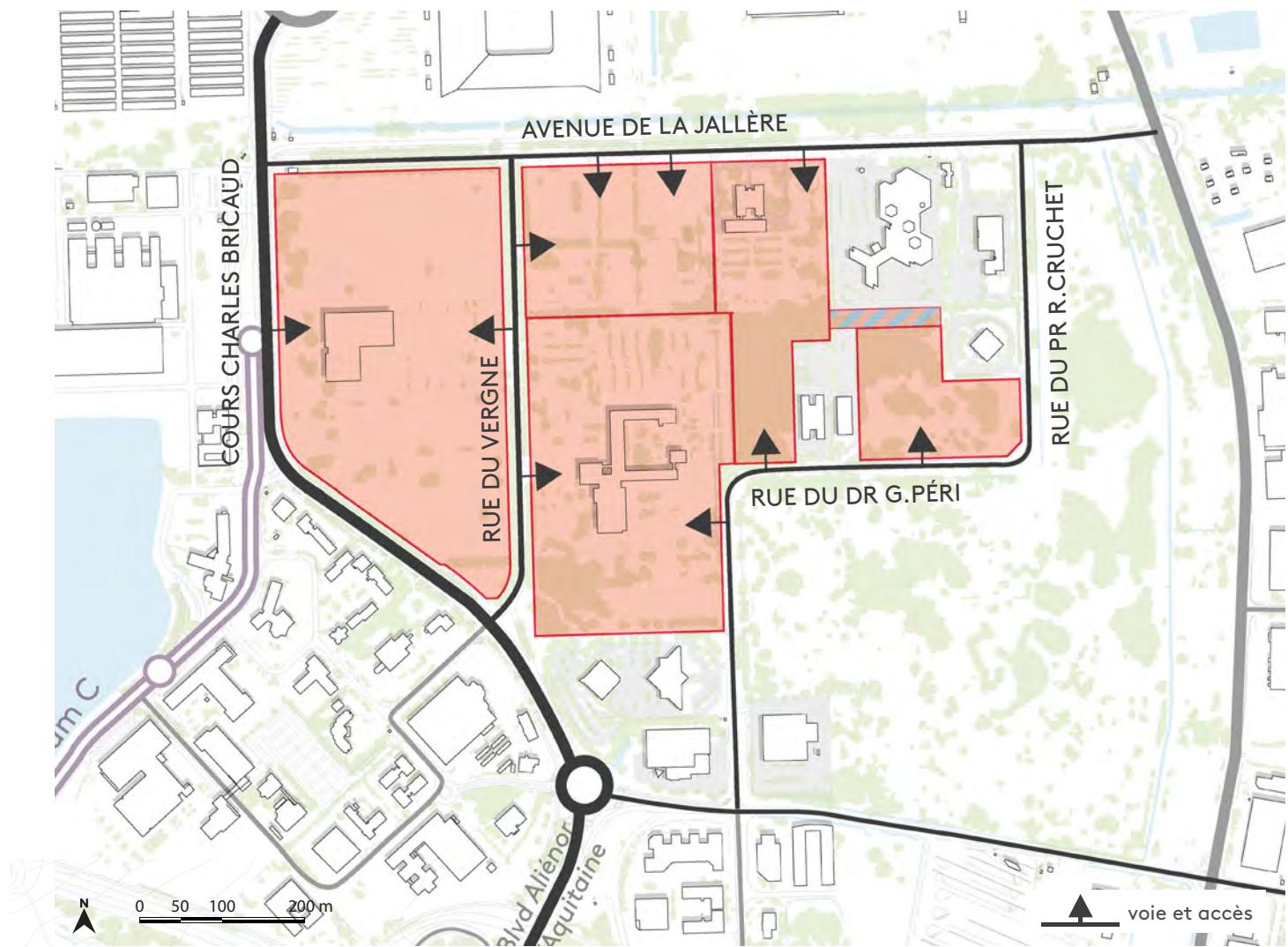
- **L'emprise Domofrance** pour laquelle un protocole d'aménagement a été conclu avec le promoteur **Urbain des Bois**.

- **L'emprise Bordeaux Métropole (BM)**, détenue et portée par la Métropole.

Pour la suite de l'étude, il a été considéré que ces 5 emprises étaient mutables à court terme (T1) à la différence des autres, mutables à plus long terme (T2). Ces dernières ont formulé leur souhait de maintenir leur activité sur le secteur ou ont récemment entrepris des travaux de restructuration sur leurs sites (livraison du nouveau bâtiment des compagnons du devoir en septembre 2023).

Afin de pouvoir **mettre en réseau l'ensemble des parcelles du "T1" et de proposer un maillage est-ouest** sur l'ensemble du futur quartier, une partie de l'emprise CARSAT a été considérée comme mutable (hachure rouge et bleue sur le plan). Cette emprise est aujourd'hui occupée par du stationnement qui pourrait être retrouvé sur le reste de la parcelle ou supprimé (le parc de stationnement étant nettement sous-utilisé).

FAIRE AVEC LE DÉJA-LÀ



Bien qu'elle soit limitée, **le site bénéficie d'une trame routière suffisante pour adresser et desservir l'ensemble des îlots actuels et projetés.**

Cette trame est composée de l'Avenue de la Jallère en périphérie Nord, du cours Charles Bricaud en périphérie ouest et sud et de la rue du Dr Gabriel Péri/Pr René Cruchet à l'est. Le périmètre est également traversé du nord au sud par la rue du Vergne.

L'un des objectifs du développement urbain du site est de **limiter strictement la circulation routière sur ces axes existants, sans créer de nouvelles voiries pour les véhicules**. Outre l'ambition de réduire la circulation routière pour assurer le développement d'un quartier apaisé, l'objectif est également de proposer une trame viaire la plus économique en imperméabilisation, en reprenant au maximum les profils existants.

Il sera néanmoins important de prendre en compte les caractéristiques particulières du site et sa proximité avec de grands équipements métropolitains. Lorsque ces derniers accueillent des rassemblements importants regroupant plusieurs milliers de personnes, la rue du

Vergne, le cours Charles Bricaud et la partie ouest de l'avenue de la Jallère sont fermés pour des raisons de sécurité.

Des solutions de stationnement et d'accessibilité en lien avec les îlots projetés devront ainsi être étudiées pour ne pas pénaliser les usagers/habitants du futur quartier pendant ces événements.



Rue du Vergne

SCHÉMA DIRECTEUR

REMAILLER POUR LES MOBILITÉS DOUCES



Si la création d'axes routiers complémentaires à l'existant n'est pas nécessaire, **il est indispensable de compléter le maillage piéton et dédié aux mobilités douces du site.**

Ces cheminements sont aujourd'hui sous dimensionnés voire absents de l'ensemble du périmètre de projet. Associée à sa programmation monofonctionnelle et à son environnement peu enclin à inviter à la promenade, **la zone est ainsi délaissée par le piéton.**

Pour lui redonner sa place, il est proposé une trame qui, dans ses dimensions, vise à redonner au site sa "marchabilité". Ce terme renvoie à l'échelle de maillage d'un tissu et à sa capacité à être emprunté et perméable, sur de courtes distances. **La limite de 250 mètres / 250 mètres** (représentant 4 minutes de marche avant de pouvoir changer d'itinéraire) semble être une **bonne échelle pour remailler ce site** et susciter la pratique de la marche.

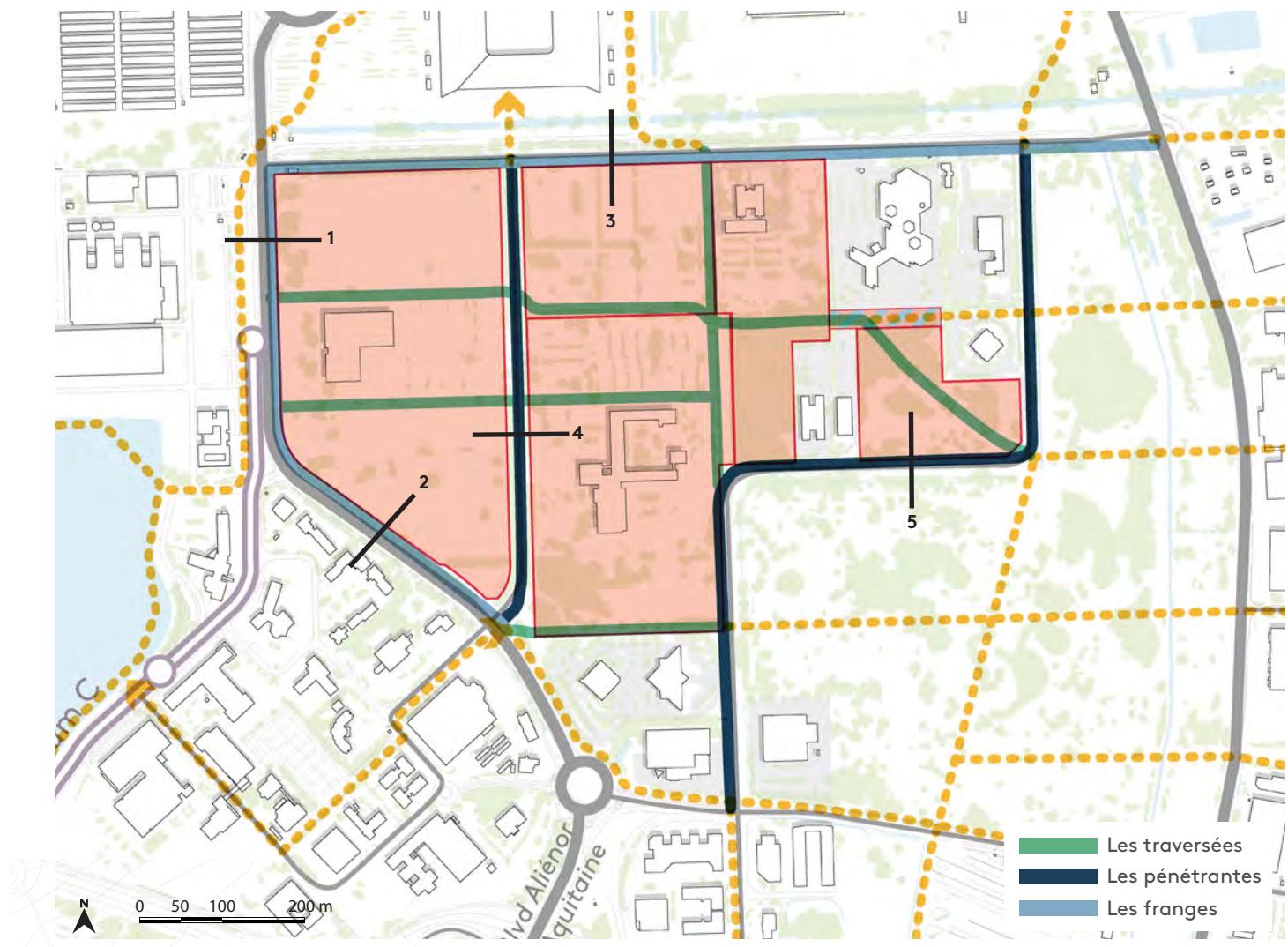
En complément de ces dimensions maximum, la trame proposée s'appuie sur : les voies existantes, les limites parcellaires des emprises mutables à court terme, et en

continuité avec le maillage viaire périphérique à la zone. **Elle est ainsi réalisable en T1** et forme un quadrillage qui rappelle l'ancienne trame des marais, révélée par Michel Desvignes, et qui maillait autrefois le secteur.

Cette nouvelle trame permettra de mettre en réseau les lieux de destination périphériques au site avec les locaux d'activités présents ou les futures habitations.

L'importance de la qualité des parcours a été évoquée plusieurs fois lors de nos entretiens ; comment aller de l'arrêt de tram jusqu'à son lieu de travail ? Du bureau jusqu'aux restaurants de la zone d'activité de Bordeaux Nord ? Ce sujet sera d'autant plus prégnant avec un développement mixte de la zone, et l'arrivée de nouveaux habitants.

C'est l'utilisation régulière de cette trame d'espaces publics par le piéton et les modes doux qui participera à **transformer la "zone" de la Jallière en "quartier"**. La qualité et la multiplicité de ces connexions avec les trames des quartiers environnants favorisera également son désenclavement.



Le projet de trame viaire du site est divisé en 3 familles de voiries :

- **Les "franges"**, matérialisées par des interventions sur l'avenue de la Jallière et le cours Charles Bricaud ;
- **Les "pénétrantes"**, matérialisées par des interventions sur la rue du Vergne et la rue du Dr Gabriel Péri/Pr René Cruchet ;
- **Les "traversées"**, qui sont des voies créées (hormis celle existante au sud de la parcelle de la CDC).

Sur les **franges** il est préconisé de tirer parti du profil très généreux des voiries pour intégrer, **en rive du périmètre d'intervention, des aménagements favorisant la promenade et les parcours en cycles** : pistes cyclables bi ou unidirectionnelles et trottoirs généreux.

Le long des zones humides qui bordent ces espaces publics, il est proposé de **ponctuer les parcours de mobiliers urbains** (assises, pontons, etc.) pour profiter de ces ensembles paysagers remarquables et identitaires du site.

Les pénétrantes sont les voiries de desserte interne au site, à vocation plus locale que les "franges". Elles

sont aujourd'hui le support de la ligne 25 de bus TBM. Leur profil est très routier : absence partielle de trottoir et de piste cyclable, traitement des bordures de voies en glissière béton.

Si le gabarit de la chaussée est à conserver, il est préconisé de reprendre l'ensemble du profil pour **intégrer des trottoirs confortables et des pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la voie**. Un scénario de sens unique voiture avec une voie bus unidirectionnelle ou une piste cyclable bidirectionnelle pourra être étudié sur l'emprise actuelle de la voirie pour optimiser l'imperméabilisation des sols.

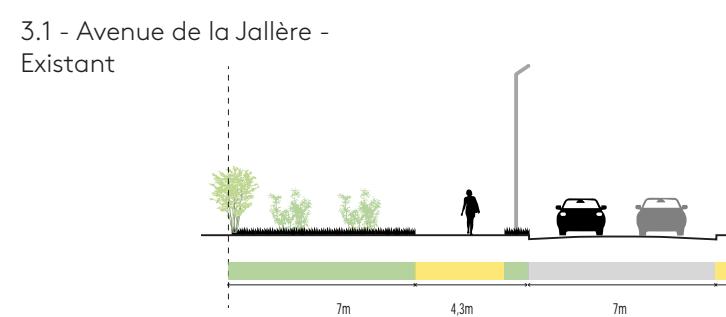
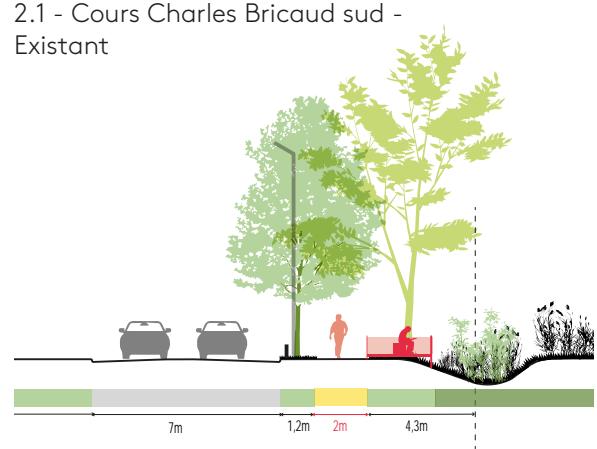
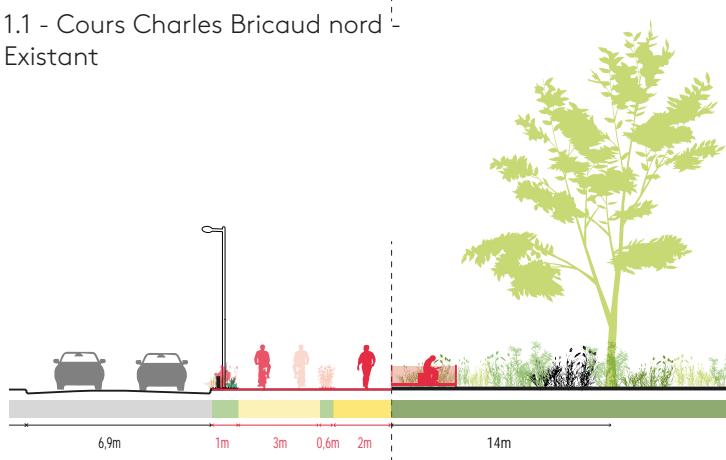
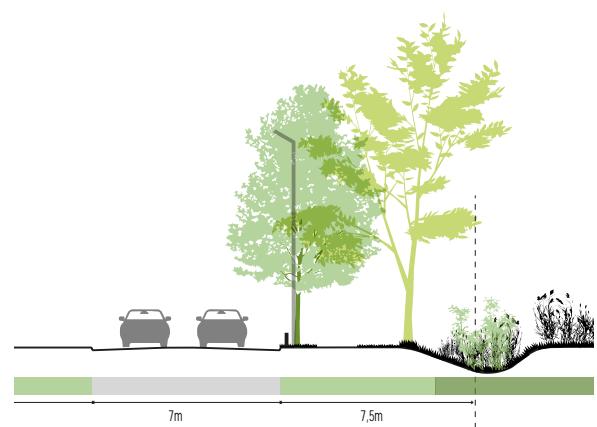
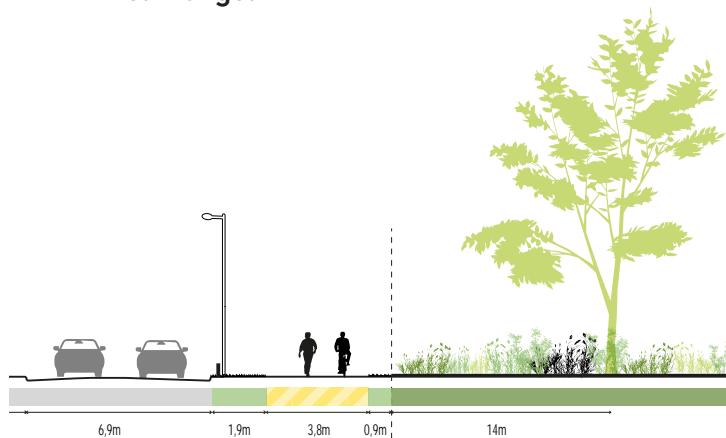
Les traversées, créées dans le cadre de l'opération sont proposées comme **exclusivement dédiées aux mobilités douces et à la défense incendie des futurs îlots**. Elles s'inscrivent en majorité sur des emprises déjà imperméabilisées et seront composées d'une voie de 4 mètres de large bordée de part et d'autre par environ 6 mètres de végétation en pleine terre.

Sur l'ensemble des espaces publics, la totalité des arbres existants seront conservés.

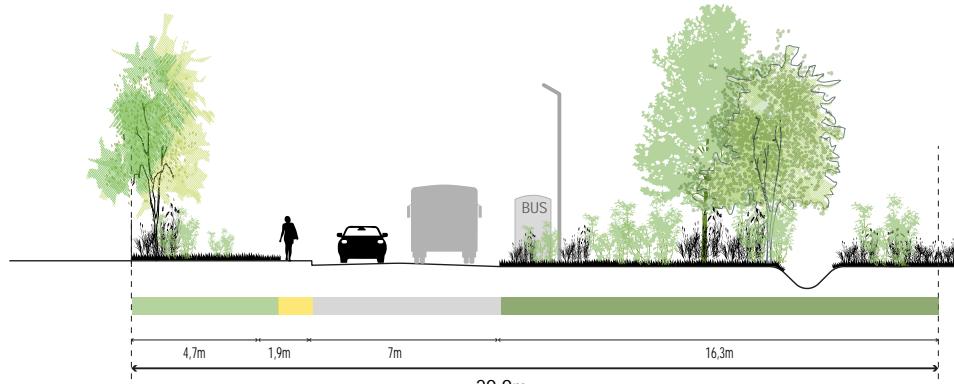
SCHÉMA DIRECTEUR

REMAILLER POUR LES MOBILITÉS DOUCES

Les franges

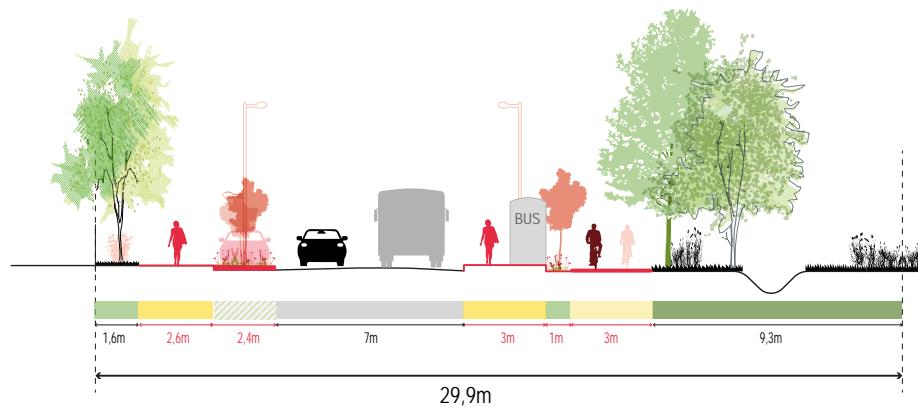


Les pénétrantes



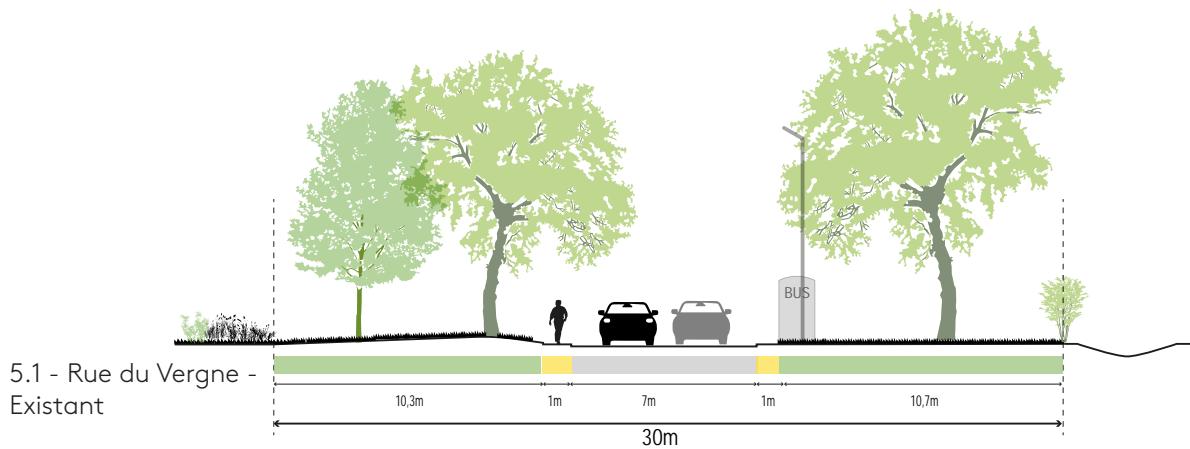
4.1 - Rue du Dr René Cruchet/du Pr Gabriel Péri - 29,9m

Existant



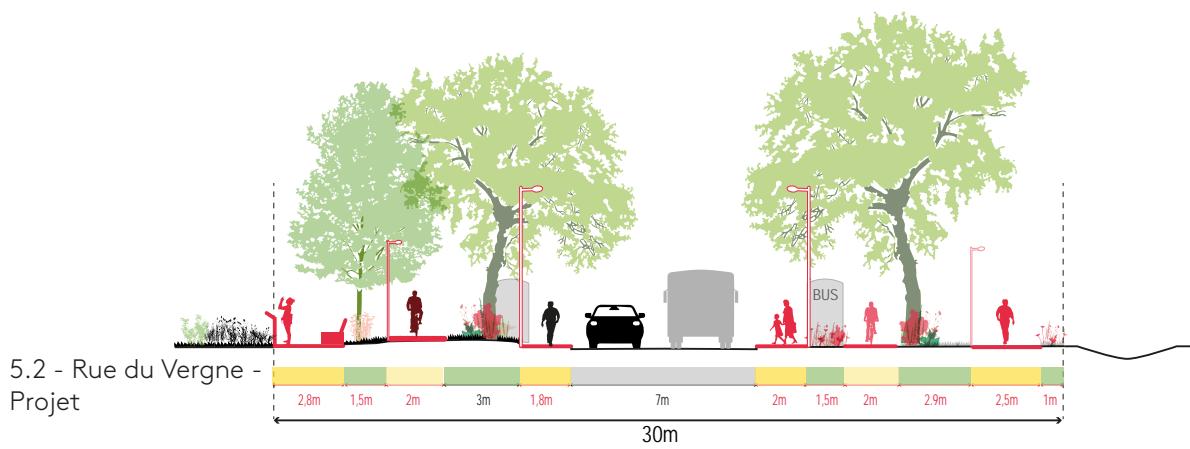
4.2 - Rue du Dr René Cruchet/du Pr Gabriel Péri -

Projet



5.1 - Rue du Vergne -

Existant

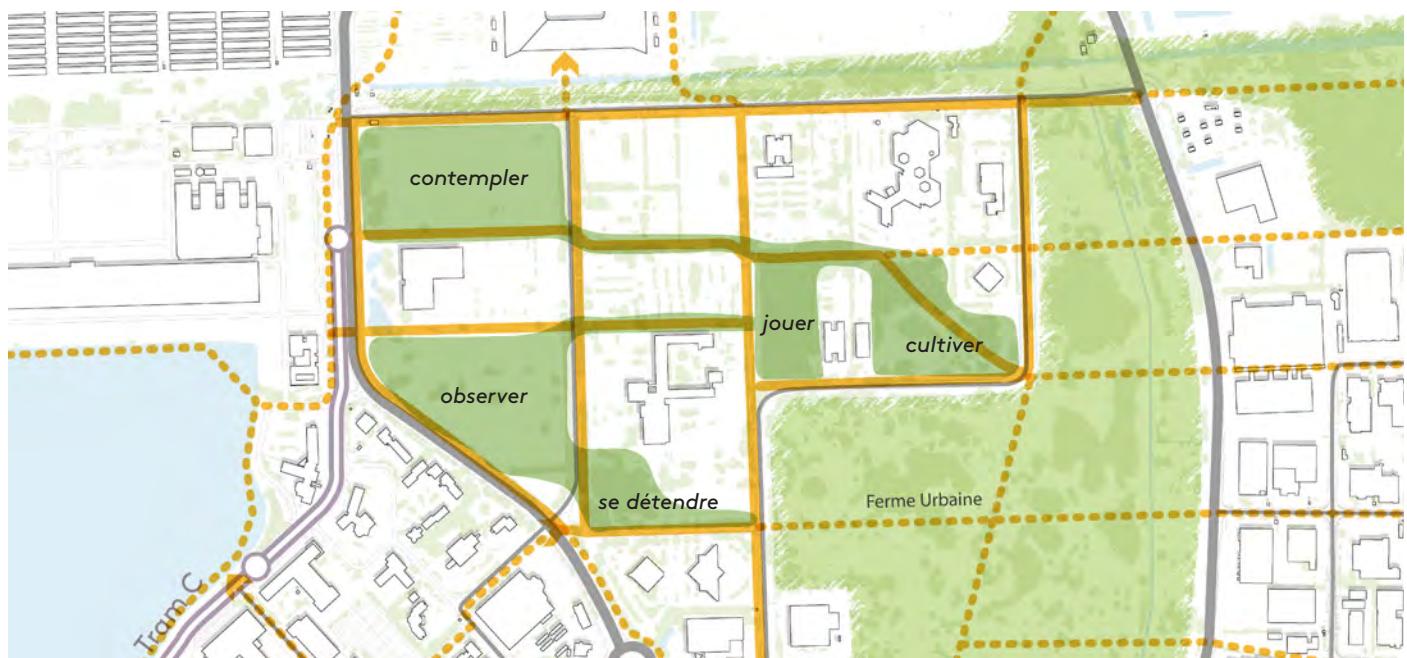


5.2 - Rue du Vergne -

Projet

SCHÉMA DIRECTEUR

VALORISER LE PAYSAGE EXISTANT



La richesse du paysage de la Jallère est constitutive de son identité. Son ancien statut de "marais" transparaît encore à travers la flore qui s'y développe et dans la qualité de ses espaces libres, marquée notamment par la forte présence de zones humides.

Dans un souci de respect de cette identité, et d'adéquation avec les enjeux climatiques actuels, **il est déterminant de préserver ce paysage.**

Le PLUi a d'ores et déjà identifié deux zones humides inconstructibles au nord et au sud de la parcelle du GAN. Le projet propose d'ajouter à celles-ci les zones humides potentielles ou les zones à forts enjeux écologiques identifiées à l'occasion d'étude portées sur le secteur.

Il s'agit en l'occurrence du secteur sud de la parcelle Domofrance, de la frange sud-ouest de la parcelle de la CDC et de la parcelle Bordeaux Métropole, dans sa quasi-totalité.

Sans aller jusqu'à sanctuariser l'ensemble de ces emprises, il est préconisé d'y associer des usages, lorsque la sensibilité de la faune et de la flore en place le permet.

L'enjeu est de les valoriser en y associant une plus-value pour les usagers et les habitants du quartier ; qu'elles s'inscrivent dans le domaine public ou restent dans le domaine privé.

Ces usages peuvent prendre plusieurs formes :

- **"contempler" ou "observer"** via des systèmes de pontons ou d'estrades, complétés par des panneaux explicatifs sur les caractéristiques de la faune et de la flore locale ;

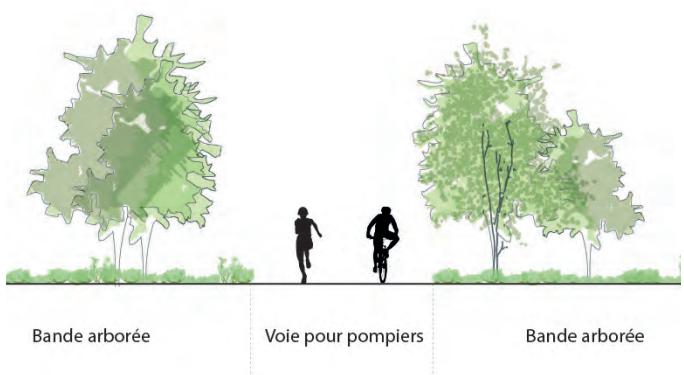
- **"cultiver"** au sein de jardins partagés ou de pépinières lorsque la qualité des sols le permet ;

- **"jouer" ou "se détendre"** dans un parc ou un square.

Lorsque ces espaces seront traversés, **les caractéristiques des cheminements mis en place peuvent varier en fonction de la sensibilité du paysage** : cheminements terrassés ou surélevés (pontons) pour minimiser l'impact sur les continuités écologiques et l'imperméabilisation des sols .

Les espaces publics type "traversées", dont les emprises sont pensées comme étant généreusement végétalisées ont également pour **objectif de mettre en réseaux l'ensemble des espaces paysagers du quartier. Ils participeront à créer des corridors écologiques est-ouest** entre la Garonne et le Lac de Bordeaux.

Les traversées



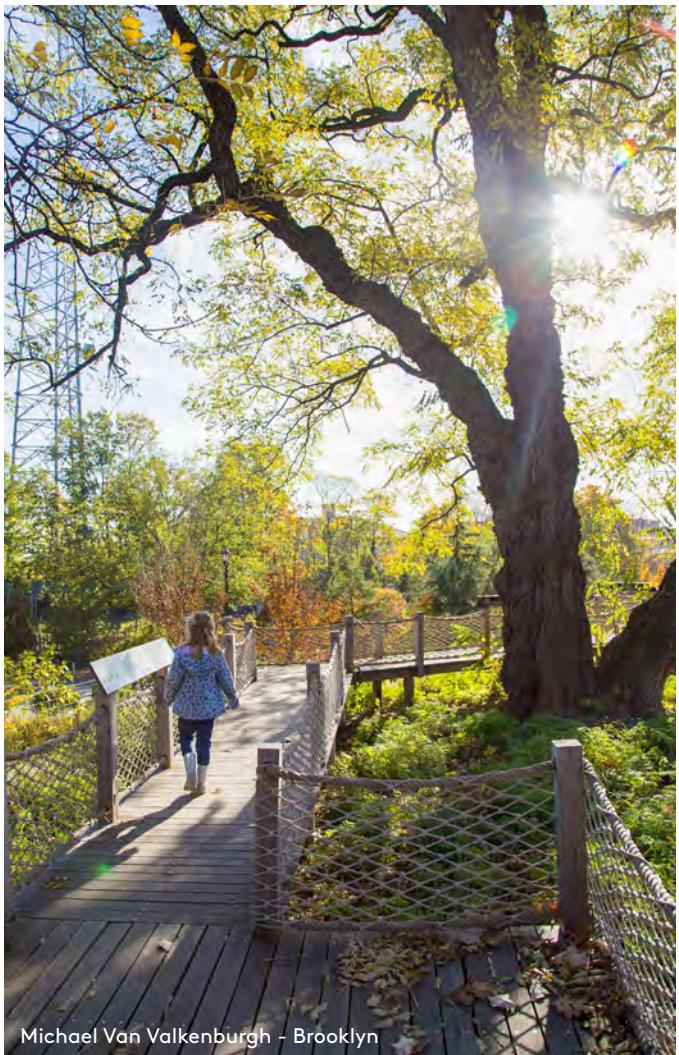


SCHÉMA DIRECTEUR

ANIMER LES REZ-DE-CHAUSSÉE



En complément de la qualité du maillage viaire et des espaces paysagers sur le site, **l'ambition d'animer l'espace public doit également se matérialiser à travers la programmation des rez-de-chaussée.**

Les emplacements les plus favorables au développement de rez-de-chaussée "actifs" (commerces, services ou activités) sont de plusieurs natures.

D'une part dans une organisation linéaire de part et d'autre de la rue du Vergne. A terme, celle-ci adressera des constructions nouvelles dont les socles animeront les parcours entre le Stade Matmut Atlantique et la zone des hôtels (ainsi que les restaurants qui y sont associés).

D'autre part ponctuellement, autour de places publiques. Ce type d'espace de rassemblement est nécessaire à générer une véritable "vie de quartier".

Celles-ci sont imaginées comme des parvis mis en relation avec les bâtiments réhabilités du GAN et de la CDC, ayant vocation à accueillir des équipements. Ils profiteront des flux générés par la rue du Vergne et la station terminus du tram C.

Du fait de la mixité programmatique recherchée dans le

quartier (activités, logements familiaux et spécifiques) et donc de la diversité des publics fréquentant le quartier, ces espaces pourront devenir supports d'usages variés, à tout moment de la journée et de la semaine.

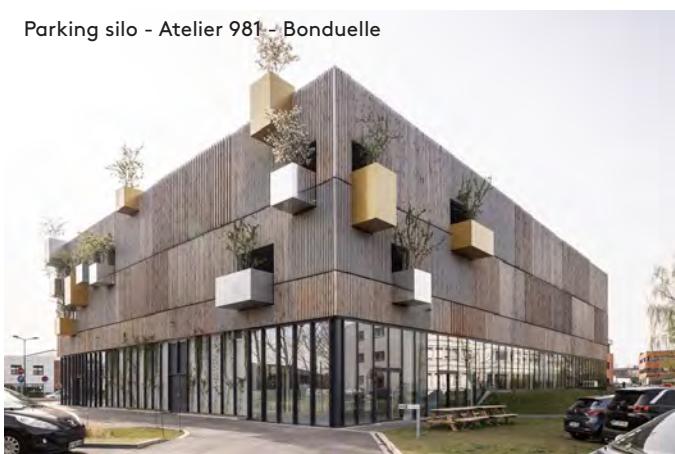
Enfin, les rez-de-chaussée actifs pourront également prendre place en socle de parkings silos proposés pour gérer le stationnement des îlots privés du futur quartier.

Cette solution de stationnement à plusieurs vertus :

- assurer une meilleure gestion des affluences pendant les grands événements occasionnés par le stade ou le parc des expositions (foisonnement) ;
- accueillir à RDC des programmes actifs ou des locaux vélos pour créer de petits "hubs de mobilité"
- optimiser l'imperméabilisation des sols en développant le stationnement en superstructure étagée.
- anticiper l'évolution des pratiques en terme de mobilité grâce à un fort potentiel de réversibilité.

Pour renforcer l'identité programmatique du secteur, **la thématique du sport, de la santé et/ou de l'alimentation pourrait devenir un fil conducteur** de l'occupation des rez-de-chaussée et de l'aménagement des espaces publics.

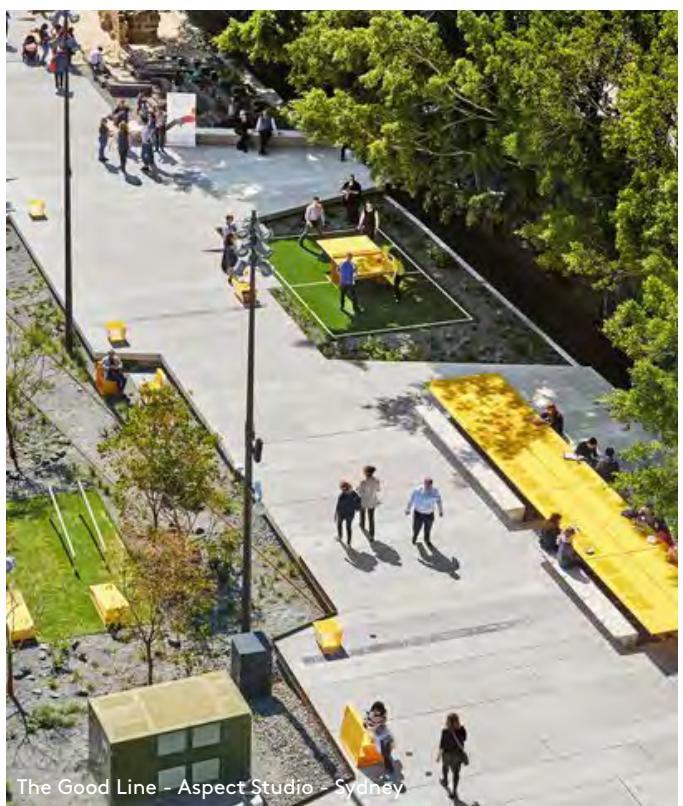
Parking silo - Atelier 981 - Bonduelle



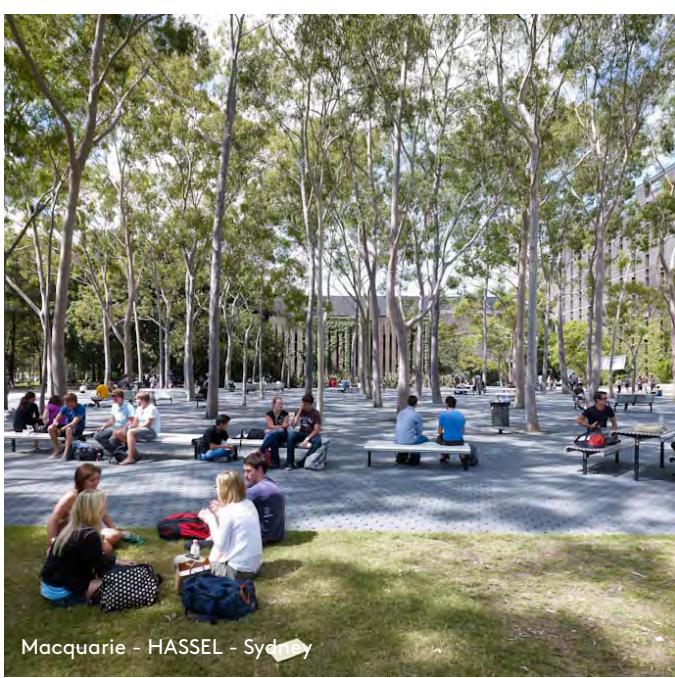
BO Landscape - Israel



Parking silo réhabilité - mhjv - Bordeaux



The Good Line - Aspect Studio - Sydney



Macquarie - HASSEL - Sydney



Parking silo - MORE Architect - Bordeaux

SCHÉMA DIRECTEUR

PARTIR DE LA QUALITÉ DES SOLS



Afin de cadrer la densification des îlots du projet, il a été mis en place un outil de "**fiche de constructibilité**", à destination des porteurs de projet et de leurs équipes de maîtrise d'œuvre.

Cet outil a vocation à classifier les qualités du sol sur chacun des îlots afin de déterminer, via ce prisme, les emprises pouvant être bâties. Les catégories de sols sont inspirées de celles de la démarche ZAN (Zéro Artificialisation Nette) et sont :

D'une part, les surfaces arborées, les zones à enjeux écologiques forts et les zones humides (avérées ou potentielles) qui sont considérées comme non-constructibles.

D'autre part, les emprises artificialisées, imperméabilisées et bâties qui sont considérées comme constructibles

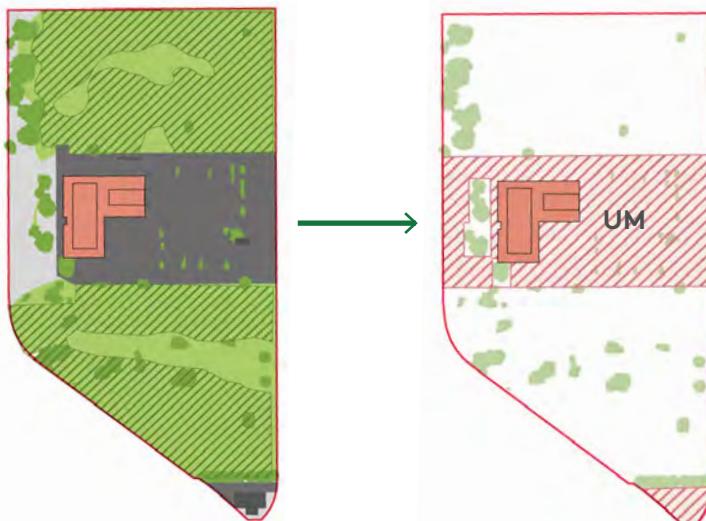
Les emprises constructibles sont ensuite rationalisées pour permettre des emprises bâties avec des dimensions réalistes.

Des cheminements pourront être créés dans les zones non-constructibles, à condition de minimiser l'impact sur l'imperméabilisation des sols et conserver les arbres existants.



Carte des zones à enjeux écologiques - source Bordeaux Métropole

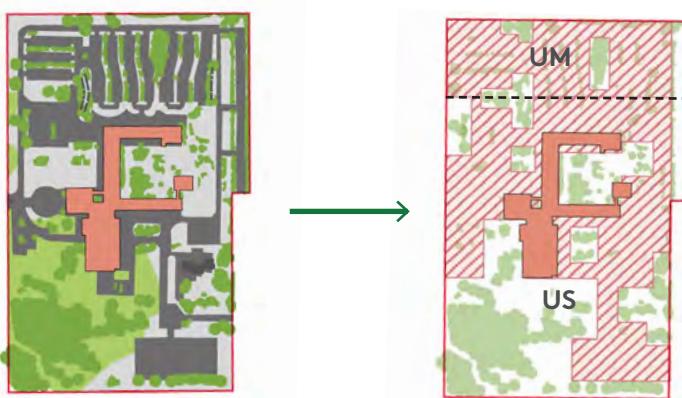
GAN



ZONE UM

141 900 m² d'emprise totale
dont 45 000 m² de zones humides
63 855 m² d'emprise bâtie possible PLU (45%)
42 800 m² d'emprise constructible (30%)

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS



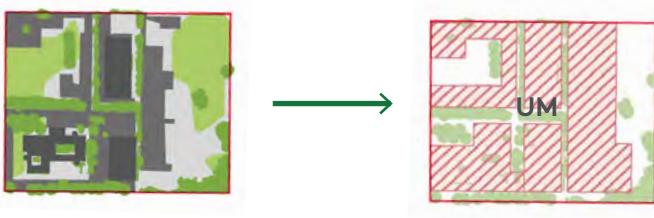
ZONE UM

23 100 m² d'emprise totale
10 395 m² d'emprise bâtie possible PLU (45%)
18 600 m² d'emprise constructible (80%)

ZONE US

85 800 m² d'emprise totale
85 800 m² d'emprise bâtie possible PLU (100%)
43 700 m² d'emprise constructible (51%)

CAISSE D'ÉPARGNE - GIRONDE HABITAT



ZONE UM

50 000 m² d'emprise totale
22 500 m² d'emprise bâtie possible PLU (45%)
29 000 m² d'emprise constructible (58%)

BORDEAUX MÉTROPOLE



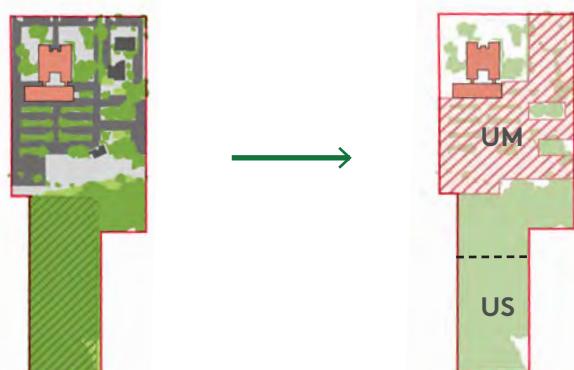
ZONE UM

10 410 m² d'emprise totale
4 685 m² d'emprise bâtie possible PLU (45%)
0 m² d'emprise constructible (0%)

ZONE US

23 060 m² d'emprise totale
23 060 m² d'emprise bâtie possible PLU (100%)
0 m² d'emprise bâtie disponible (0%)

DOMOFRANCE



ZONE UM

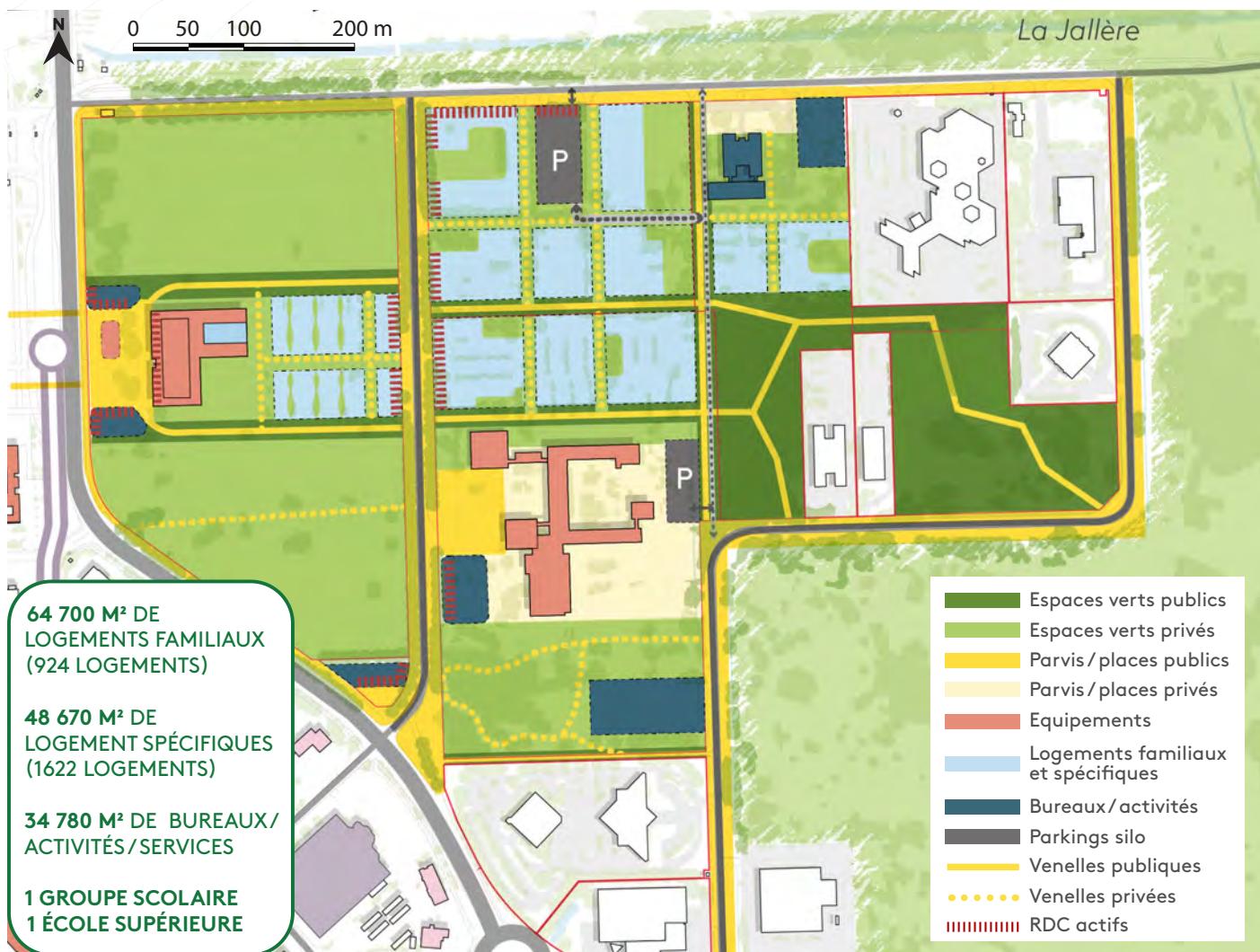
38 800 m² d'emprise totale
17 460 m² d'emprise bâtie possible PLU (45%)
18 400 m² d'emprise constructible (47%)

ZONE US

9 100 m² d'emprise totale
9 100 m² d'emprise bâtie possible PLU (100%)
0 m² d'emprise constructible (0%)

SCHÉMA DIRECTEUR

OAP PROGRAMMATIQUE



En synthèse de cette étude, **un plan d'orientation d'aménagement et de programmation (OAP)** est proposé, prenant en compte :

- la trame viaire envisagée sur le périmètre ;
- le potentiel de constructibilité des îlots ;
- l'ambition programmatique d'un quartier mixte, regroupant : logements familiaux, logements spécifiques, activités, équipements, commerces et services ;

La programmation de logements familiaux a été définie par la Métropole pour **atteindre le seuil minimal nécessaire à la création d'un groupe scolaire** (environ 1000 logements). Il a en effet été identifié que les groupes scolaires existants à proximité étaient d'ores et déjà saturés et ne pouvaient pas accueillir de nouveaux élèves.

Des logements spécifiques, notamment étudiants, sont également envisagés pour répondre aux besoins recensés par la Métropole. Pour l'ensemble des programmes de logement, une hauteur de 5 étages moyens a été retenue.

Des programmes d'activités (tertiaires ou industrielles/

artisanales) sont proposés en entrée de quartier ou adressés directement sur les voies. Leurs programmations précises restent à définir. Cependant, il est attendu que les programmes d'activités industrielles/artisanales soient compatibles avec les programmes de logements à proximité (gestion des nuisances). Leurs emprises au sol devront également être optimisées (privilégier la superposition).

L'hypothèse de deux parkings silos (R+4), repartis sur les emprises de la Caisse d'Épargne et de la CDC a été retenue pour couvrir l'ensemble des besoins en stationnement du projet (hors activité). Chaque programme se trouve à 300 mètres maximum de l'un des silos. Une jauge de 0.5 places par logement familial et 0.2 places par logement spécifique a été retenue.

Concernant les équipements, **une école supérieure** privée est envisagée dans le bâtiment réhabilité du GAN. L'hypothèse de l'implantation du **groupe scolaire au sein des bureaux de la CDC** a été retenue. Vu sa capacité, il pourra également accueillir d'autres programmes qui restent à définir (équipements, activités, commerces, etc.).

RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES

