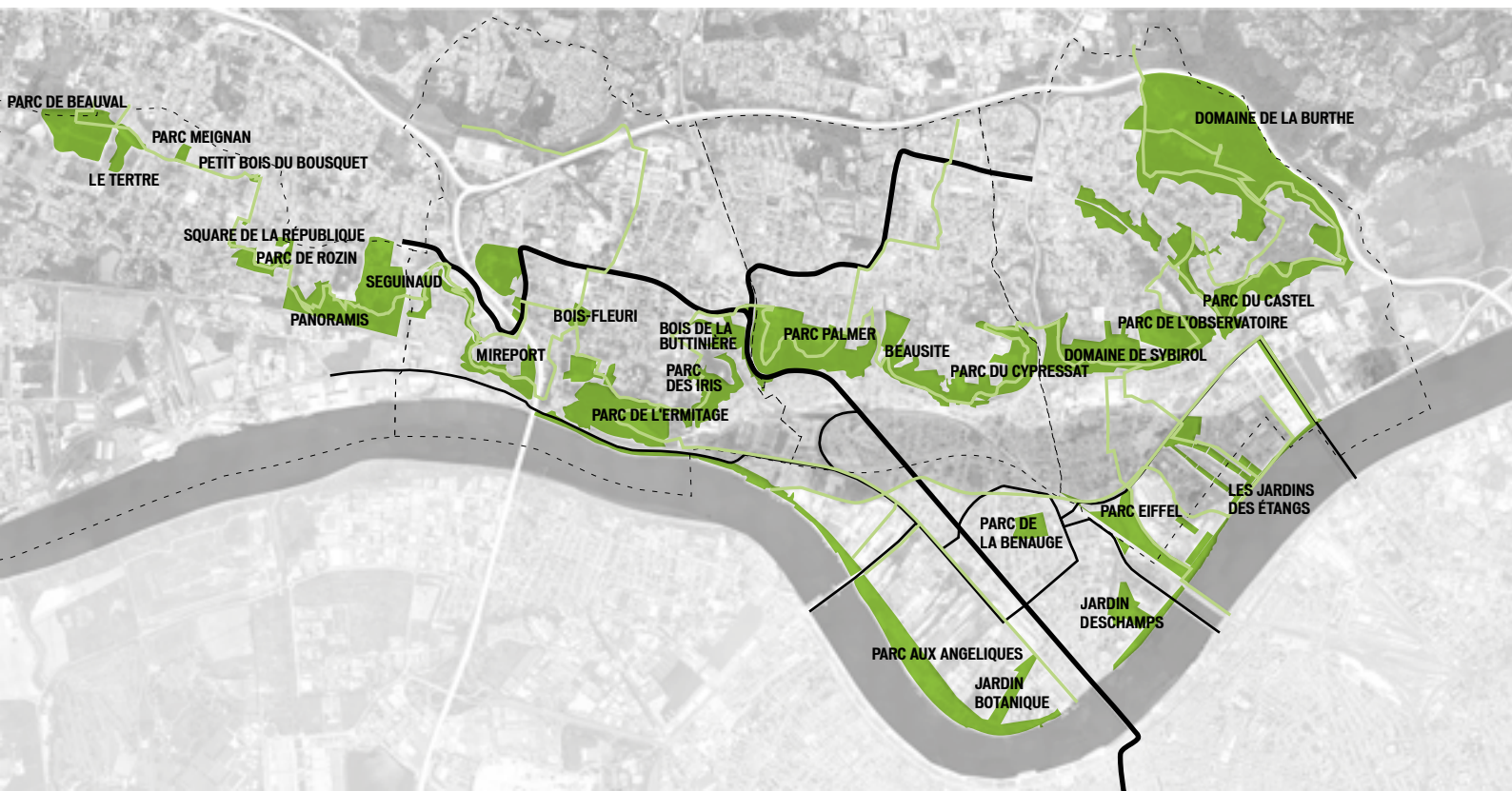


# GPV Rive Droite

Grand Projet des Villes

## VILLE NATURE

Bassens - Lormont - Cenon - Floirac



# PLAN DIRECTEUR

- |   |                      |   |                              |
|---|----------------------|---|------------------------------|
|  | CHEMINEMENTS PIÉTONS |  | LIMITES COMMUNALES           |
|  | PARCS                |  | TRAMWAY                      |
|  | ZONE INONDABLE       |  | BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE |
|  | ROCADE               |   |                              |

**GPV** Rive Droite

---

Grand Projet des Villes

---

**VILLE NATURE**

---

Bassens - Lormont - Cenon - Floirac

La nature est, d'une certaine manière, le substrat des projets d'urbanisation récents de la Rive Droite. Présence de marais et de berges partiellement endiguées sur la plaine, coteaux constituant le « fond de scène » du Bordeaux minéral de la rive gauche, présence résiduelle du bocage de l'Entre-deux-Mers sur le plateau. La nature, quelquefois vécue comme une contrainte (risques d'inondation), doit aujourd'hui, par une inversion radicale de logique, être pensée comme l'atout majeur du territoire.

Les efforts consentis dans ce domaine depuis 10 ans seront poursuivis et amplifiés.

On pense au parc des Coteaux bien sûr, avec ses « perles » à polir et aménager, son fil vert plus que jamais indispensable, ses belvédères, ses usages... On retiendra l'importance du chaînon floiracais formé des sites de Sybirol et de l'Observatoire. Ce dernier site fait l'objet d'un projet d'équipement de niveau régional, lieu d'innovation « nouvelle génération » mêlant recherche, création et diffusion, qui permettrait de développer un maillage de compétences entre recherche, filières culturelle, artistique et acteurs économiques.

Il faut également évoquer la poursuite, vers le nord et vers le sud, du parc aux Angéliques, initiative bordelaise prometteuse, au cœur du projet Garonne-Eiffel en particulier. Il s'agit de proposer un nouveau rapport au fleuve, un miroir inversé et naturel au projet des berges de la rive gauche.

Au-delà des parcs, il s'agit de préserver et de valoriser la nature très présente sur ce territoire.

- À partir d'un réseau de cheminements doux, à compléter, organisé selon une trame historique est-ouest qui réapparaît dans la plupart des projets de renouvellement urbain en chantier. Ces cheminements, éléments structurants de la ville « du quart d'heure », forment un maillage entre les grandes trames vertes. L'utilité de ce maillage trouve son aboutissement dans le plan Garonne-Eiffel (TVK mandataires).

- À partir d'îlots de calme, de respiration et de rencontre au cœur d'opérations qui montent en hauteur et en densité. L'exemple le plus abouti à ce jour est celui de l'éco-quartier des Akènes à Lormont. L'opération Bel-Sito à Floirac, en sera, demain, elle aussi une expression parfaite.

S'agissant des secteurs inondables de la plaine, à l'heure où ces pages sont imprimées, les communes et la Cub négocient le cofinancement des études et des travaux de renforcement des digues de protection. Il est permis de penser qu'une première tranche pourrait s'achever en juin 2016, une seconde l'année suivante.

<b>1. Les trames vertes et bleues</b>	<b>06 - 31</b>
<b>Le parc des Coteaux</b>	<b>08 - 21</b>
<b>1.1 Le parc des Coteaux</b>	<b>08</b>
1.2 Jalonnement routier	09
1.3 Charte intercommunale de gestion	10
1.4 Signalétique d'entrée des parcs	11
1.5 Passerelle Bassens-Lormont	12
1.6 Passerelle Lormont-Cenon	13
1.7 Passerelle Cenon-Floirac	14
1.8 Parc de l'Ermitage phase 2	15
1.9 Domaine de Sybirol	16
1.10 Le fil vert à Floirac	17
1.11 Parc de l'Observatoire	18
1.12 Parc du Bois-Fleuri	19
1.13 Bassens (Séguinaud, Rozin, Griffons, Beauval)	20
<b>Les zones humides et inondables</b>	<b>22 - 26</b>
<b>1.14 Aménagement des Berges de Garonne-nord</b>	<b>22</b>
1.15 Projet nature - secteur de la halte nautique	23
1.16 Aménagement des pontons des navettes fluviales	24
1.17 Renforcement des digues de protection	25
1.18 «Un démonstrateur urbain» pour construire en zone inondable et/ou polluée	26
<b>Îlots de calme, de respiration et de rencontre</b>	<b>27 - 31</b>
<b>1.19 Développer la biodiversité en ville</b>	<b>27</b>
1.20 Aménagement des jardins familiaux - projet urbain Joliot-Curie	28
1.21 De Valmont à la Buttinière : la ruralité en ville	29
1.22 Potager collectif de la Ramade	30
1.23 Jardins partagés à Carriet	31

<b>2. Les mobilités et la ville du 1/4 d'heure</b>	<b>32 - 54</b>
<b>Le réseau structurant</b>	<b>34 - 45</b>
<b>2.1 Développement des mobilités alternatives</b>	<b>34</b>
2.2 Pont Jean-Jacques Bosc	35
2.3 Un TCSP (Bus SPI) pour la liaison inter-ponts	36
2.4 UN TCSP (Bus SPI) sur les quais Rive Droite	37
2.5 Un TCSP entre Ravezies et la gare Cenon/Pont-Rouge	38
2.6 Améliorer le stationnement autour des stations de tramway	39
2.7 Pôle multimodal Cenon/Pont-Rouge	40
2.8 Gare TER de Bassens	42
2.9 Améliorer et développer les liaisons nord/sud entre Bassens et la presqu'île d'Ambès	44
<b>Les liens, circulations et cheminements doux</b>	<b>46 - 54</b>
<b>2.10 Plan directeur de la « logistique du quart d'heure »</b>	<b>46</b>
2.11 Cheminement piéton et cycliste sur le quartier Carriet	47
2.12 Améliorer et développer les liaisons est/ouest et haut/bas sur Bassens	48
2.13 Liens est/ouest : aménagements urbains du Haut-Lormont	50
2.14 Liens est/ouest : aménagements urbains du Haut-Cenon	51
2.15 Nouvelles mobilités, circulations douces et innovation	52
2.16 Accessibilité cheminements doux	53
2.17 Circulations douces le long de la voie Bordeaux-Eymet	54
<b>Remerciements et crédits</b>	<b>56</b>

# 1

## Les trames vertes et bleues

Le parc des Coteaux

Les zones humides et inondables

Îlots de calme, de respiration et de rencontre

## 1.1 Le parc des Coteaux

**Territoire d'intervention :** Bassens, Cenon, Floirac, Lormont

Le parc des Coteaux est pour la Rive Droite un marqueur de transversalité fort. Débordant les limites du quartier et de la ville, il est une action militante contre le morcellement du territoire et joue un rôle de régulation et de médiation dans les mutations urbaines, de vecteur d'échanges entre les villes pour tous les habitants. Initié en 2003, ce « grand projet » a fait l'objet d'un plan guide (cabinet Clarac) suivi d'une étude fine de tracé et d'aménagement du fil vert (Bouriette et Vaconsin) et de projets d'aménagements des divers parcs

### Enjeux identifiés

Le parc des Coteaux est un lieu emblématique, au même titre que les rives de Garonne. L'ambition est de faire valoir ses potentialités en articulation du plateau et de la ville basse. L'enjeu est triple :

- ▶ Offrir aux habitants un espace urbain naturel de grande qualité.
- ▶ Rendre ces espaces identifiables et accessibles à l'échelle de l'agglomération pour contribuer à la mise en œuvre de la Métropole durable.
- ▶ Faire coexister et développer des usages différents et complémentaires (culturels, nature, sportifs, loisirs).

### Objectifs poursuivis

Mise en œuvre :

- ▶ Des principes d'aménagement.
- ▶ D'une gestion réfléchie dans un objectif de développement durable.
- ▶ D'un outil d'expression et de diffusion culturelle majeur.

### Typologie d'opérations

- ▶ Dispositif de gestion partagée.
- ▶ Mise en continuité du fil vert.
- ▶ Aménagement des grandes propriétés.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Unité & continuité du parc des Coteaux.
- ▶ Identification des accès.
- ▶ Poursuite des aménagements.
- ▶ Intégration des sites dans la démarche « 55 000 hectares pour la nature ».

**Partenaires associés :** Cub, Villes, GPV Rive Droite

## 1.2 Jalonnement routier

**Portée :** métropolitaine

**Nature :** investissement / fonctionnement

**Maître d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :** Villes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac

**Territoire d'intervention :** Bassens, Cenon, Floirac, Lormont



### Objectifs poursuivis

- ▶ Faciliter les accès au parc des Coteaux.
- ▶ Valoriser l'unité du parc des Coteaux et relever la singularité des parcs qui le composent.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Identification de l'entité parc des Coteaux et de sa connexion à la Boucle Verte métropolitaine.

### État d'avancement

Démarrage 2014.

Les villes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac et le Grand Projet des Villes Rive Droite s'engagent depuis une dizaine d'années pour l'aménagement, la valorisation et la protection du parc des Coteaux. Ses 400 hectares constituent l'un des atouts majeurs du territoire et favorisent l'inscription des enjeux Nature dans le quotidien des habitants de la métropole. La révélation et la reconnaissance du parc des Coteaux sont portées par des opérations de communication et de médiation telles que :

- ▶ la biennale panOramas depuis 2010,
- ▶ la mise en œuvre de la Boucle Verte par la Cub en 2013,
- ▶ l'édition de topoguides ou de la carte du parc des Coteaux (2e édition en 2013).

Par ailleurs, le parc des Coteaux accueille régulièrement des opérations événementielles, sportives ou culturelles de portée métropolitaine dont il convient de faciliter le rayonnement. Pour ce faire, la mise en place d'un jalonnement routier, une signalisation directionnelle réglementaire, dans chacune des communes de la Rive Droite et dans ses accroches avec la ville-centre et la métropole est indispensable.

- ↳ Les trames vertes et bleues
- ↳ Le parc des Coteaux

## 1.3 Charte intercommunale de gestion

**Portée :** intercommunale

**Nature :** fonctionnement

**Maître d'ouvrage :**  
GPV Rive Droite

**Partenaires associés :**  
Villes de Bassens,  
Lormont, Cenon et Floirac

**Territoire d'intervention :** Bassens,  
Cenon, Floirac, Lormont



En 2010, l'entente intercommunale a été préférée à la création d'une structure intégrée. Animée par le GPV, l'entente sera formalisée par une charte établissant un socle commun en termes de gestion et d'usages. Sa construction associe l'ensemble des acteurs du parc : élus et techniciens des Villes, associations et professionnels qui seront soumis dans leurs actions et leurs usages du parc au respect de la charte. Accompagnés par le collectif Alpage, le GPV et les Villes mènent une réflexion sur la forme et le contenu de la charte. 4 rencontres thématiques ont été organisées en 2013, relevant des problématiques partagées par les 4 villes et de nature à enrichir la réflexion collective sur site : gestion différenciée et lisières forestières / biodiversité et prairies / patrimoine bâti et naturel / communication et biodiversité.

Les rencontres sont construites sur le processus suivant :

- Co-construction avec élus, responsables de services, jardiniers.
- Découverte des pratiques, usages et parcs des villes voisines.
- Analyse et restitution.

Les réflexions seront complétées par la rencontre des «usagers» des parcs : associations, professionnels, habitants. La méthodologie mise en œuvre pour la production de la charte de gestion produira un outil plus qu'un document réglementaire.

### Objectifs poursuivis

- Construire un socle commun en termes de gestion et d'usages.
- Apporter des réponses à la question du transfert de compétences.
- Proposer des cas de mutualisation.

### Résultats attendus (indicateurs)

- Poursuite du cycle de rencontres à l'initiative des villes elles-mêmes.
- Communication et médiation intercommunale sur les modes de gestion et usages du parc.

### État d'avancement

- 5 rencontres en 2013.
- Rencontres des usagers de janvier à juin 2014.
- Diffusion de la charte en juin 2014.

### Calendrier prévisionnel



- ↳ Les trames vertes et bleues
- ↳ Le parc des Coteaux

## 1.4 Signalétique d'entrée des parcs

**Portée :** intercommunale

**Nature :** investissement /  
fonctionnement

**Maître d'ouvrage :**  
GPV Rive Droite

**Partenaires associés :**  
Villes de Bassens,  
Lormont, Cenon et Floirac

**Territoire d'intervention :** Bassens,  
Cenon, Floirac, Lormont



En 2008, l'étude pré-opérationnelle de Bourriette et Vaconsin livrait un mode opératoire pour les aménagements futurs du parc des Coteaux, notamment sur le Fil Vert, identifiait l'homogénéité des 25 km de parcours et les singularités des paysages traversés. Pour concrétiser l'unité et la continuité du parc et accompagner ses transformations, il était essentiel de concevoir une signalétique spécifique pour marquer les entrées de parc et de doter le parc des Coteaux d'une identité propre. Le studio LA-project a produit en 2010-2011 l'identité graphique du parc des Coteaux ainsi qu'une étude sur les outils de signalétique d'entrées de parc. Testée grandeur nature à Bassens en 2011, la signalétique est complétée par l'édition d'une carte du parc des Coteaux, rééditée en 2013. Ces outils sont pensés comme des dispositifs autonomes, portés par le GPV ou les Villes, complémentaires et non-concurrentiels des aménagements du Fil Vert, de la Boucle Verte Métropolitaine et du jalonnement routier (fiche 1.2).

### Objectifs poursuivis

- Identifier le parc des Coteaux et valoriser ses richesses (parcours sportifs, paysages sonores, refuges, aire de pique-nique, patrimoine bâti et paysager...).
- Faciliter les accès de proximité aux parcs.

### Résultats attendus (indicateurs)

- Créer et renforcer les continuités (géographiques, identitaires, signalétiques...).

### État d'avancement

- Étude validée en 2011.
- GPV mandaté par les Villes pour la maîtrise d'ouvrage en 2013.

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

**Dépenses :**

Coût TTC : 172 588,88 €



## 1.5 Passerelle Bassens-Lormont

**Portée :** intercommunale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**

Villes de Bassens  
et Lormont

**Territoire**

**d'intervention :** Bassens, Lormont



Le projet du parc des Coteaux programme la mise en valeur et en lien des 400 hectares d'espaces verts et boisés des villes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac. La création d'une passerelle piétonne et cyclable, au-dessus de la côte de Garonne, est un maillon essentiel du projet de fil vert permettant de relier de manière « sécurisée » les différents parcs qui constituent le parc des Coteaux. Cette passerelle métallique, en forme de bow-string, recevra sur un même plateau les piétons et les cyclistes. Elle sera éclairée pour des raisons de sécurité et mise en lumière.

### Objectifs poursuivis

- ↳ Assurer la continuité du cheminement doux appelé Fil vert, reliant les différents parcs du parc des Coteaux.
- ↳ Révéler des espaces méconnus et en développer les usages.
- ↳ Permettre aux habitants de s'approprier la nature en ville.
- ↳ Valoriser les communes et quartiers prioritaires traversés.
- ↳ Valoriser l'identité paysagère et patrimoniale.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ↳ Attractivité touristique du territoire (nombre de personnes, diversité des publics fréquentant les manifestations organisées en lien avec le parc des Coteaux).

### État d'avancement

Étude pré-opérationnelle réalisée.

Travaux prévus en 2016.

### Maîtrise foncière

Ville de Lormont

### Calendrier prévisionnel

Année de démarrage de l'opération : 2016

### Synthèse financière

**Dépenses :**

Coût HT : 1 300 000 €

## 1.6 Passerelle Lormont-Cenon

**Portée :** intercommunale

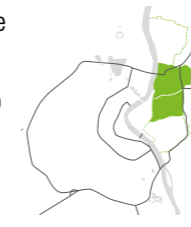
**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**

La Fab, les Villes  
de Lormont et Cenon,  
le Rocher de Palmer

**Territoire d'intervention :** Lormont -  
la Buttinière



Ce projet est le produit d'une double opportunité : celle de l'opération labellisée « 50 000 logements » à la Buttinière et celle de créer à cet endroit un pôle de référence Rive Droite pour l'innovation sociale et la création d'entreprises. On trouvera dans les livrets « ville active » et « ville habitée » une description plus détaillée de ces opérations. La passerelle permet un lien direct et un cheminement doux (piétons-cyclistes) entre le futur pôle Buttinière et le Rocher de Palmer tout en permettant de conforter la continuité du fil vert du parc des Coteaux reliant les espaces naturels de la Rive Droite, de Bassens à Floirac.

### Objectifs poursuivis

- ↳ Offrir un lien piétonnier direct entre deux pôles de création d'activités complémentaires.
- ↳ Conforter la continuité du fil vert du parc des Coteaux.
- ↳ Mettre en sécurité le franchissement piéton de l'avenue Carnot pour l'accès au Rocher à partir de la station de tramway.

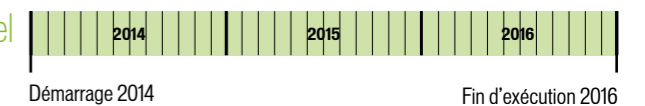
### Résultats attendus (indicateurs)

- ↳ Développement des déplacements doux à l'intérieur du parc des Coteaux.
- ↳ Réduction des risques d'accidents.
- ↳ Émergence d'un « bi-pôle » emblématique Buttinière-Rocher.

### État d'avancement

Projet lié à l'opération « 50 000 logements » de la Buttinière. Choix du projet retenu en novembre 2013. Permis de construire en 2014. Réalisation possible en 2015 ou 2016.

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

**Dépenses :**

Coût HT : 500 000 €

- ↳ Les trames vertes et bleues
- ↳ Le parc des Coteaux

## 1.7 Passerelle Cenon-Floirac

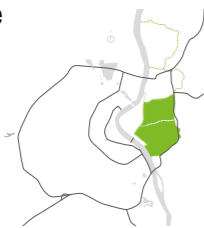
**Portée :** intercommunale

**Nature :** investissement

**Maitre d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :** Cub, Région, Département, Europe

**Territoire d'intervention :** Cenon, Floirac



Le projet s'inscrit dans l'aménagement du fil vert reliant les différents parcs qui constituent le parc des Coteaux. Deux options sont possibles :

- ↳ La création d'une passerelle piétonne et cycliste reliant Floirac et Cenon, entre le parc de Sybirol et le parc du Cypressat.
- ↳ La réhabilitation de la passerelle existante sur le boulevard de l'Entre-deux-Mers à Floirac.

L'étude pré-opérationnelle permettra de choisir la solution la mieux adaptée qualitativement et financièrement.

### Objectifs poursuivis

- ↳ Assurer une liaison continue et sécurisée en cheminement doux des parcs des deux communes, séparées par la pénétrante.
- ↳ Conforter la place du parc des Coteaux dans les espaces verts, les randonnées et le patrimoine naturel de la métropole et du département.
- ↳ Améliorer/Favoriser la biodiversité.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ↳ Continuité du fil vert du parc des Coteaux.
- ↳ Biodiversité.
- ↳ Fréquentation des parcs et du fil vert.

### État d'avancement

Les études préliminaires ont été réalisées.

- ↳ Les trames vertes et bleues
- ↳ Le parc des Coteaux

## 1.8 Parc de l'Ermitage phase 2

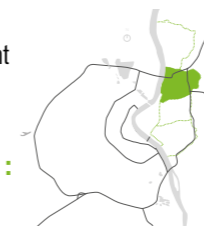
**Portée :** communale

**Nature :** investissement

**Maitre d'ouvrage :** Ville de Lormont

**Partenaires associés :** Cub, Département, Région, Europe

**Territoire d'intervention :** Lormont



Cette deuxième phase d'aménagement du parc de l'Ermitage permettra, entre autre, d'assurer un désenclavement du site, avec la création d'une entrée sur le vieux bourg et d'une entrée vers les quais en lien avec le projet des Cascades de Garonne. Par ailleurs, cette deuxième phase d'aménagement permettra également de créer de nouveaux cheminements piétons, assurant une meilleure accessibilité du site, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

### Objectifs poursuivis

L'objectif principal de cette deuxième phase est de finaliser l'aménagement du parc de l'Ermitage, lequel, partie prenante du parc des Coteaux, s'inscrit pleinement comme un des parcs urbains emblématiques de la Métropole.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ↳ Attractivité touristique du vieux-bourg de Lormont et de la métropole.
- ↳ Changement d'image de la Rive Droite.
- ↳ Développement des enjeux de la métropole liés à la nature.

### État d'avancement

AVP réalisé (à revoir pour partie en fonction du projet des Cascades de Garonne).

**Maîtrise foncière :** Ville de Lormont

### Calendrier prévisionnel

Durée : 8 mois.

### Synthèse financière

**Dépenses :**

Coût HT : 1 300 000 €

## 1.9 Domaine de Sybirol

**Portée :** communale  
**Nature :** investissement  
**Maître d'ouvrage :**  
 Ville de Floirac  
**Partenaires associés :**  
 Cub, GPV Rive Droite  
**Territoire d'intervention :** Floirac



Le domaine de Sybirol (26ha) vient d'être cédé par son propriétaire à la Ville de Floirac, à l'exception de la char- treuse et de ses abords. Le projet consiste à assurer la préservation du patrimoine naturel et bâti et à sécuriser le site avant son ouverture au public dans le cadre de son intégration au parc des Coteaux.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Développer un projet culturel et environnemental mettant en valeur aussi bien le site que le bâti en complémentarité avec le site de l'Observatoire.

La sauvegarde et la restauration du patrimoine bâti (rocailles, rafraichissoir) constituent l'engagement contractuel de la Ville.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Préservation du patrimoine naturel (biodiversité).
- ▶ Attractivité touristique (fréquentation).

### État d'avancement

- ▶ Processus d'acquisition en cours.
- ▶ Études préalables de préservation en cours.

**Maîtrise foncière** Validée sur le principe (DCM 07/05/12).

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

**Dépenses :**  
 Coût HT : 350 000 € (acquisition)

## 1.10 Le fil vert à Floirac

**Portée :** communale  
**Nature :** investissement  
**Maître d'ouvrage :**  
 Ville de Floirac  
**Partenaires associés :**  
 Cub, Région, Département, GPV Rive Droite, Europe (FEDER)



**Territoire d'intervention :** Floirac entre avenue F.Mitterrand et chemin de Beaufeu

L'aménagement du parc des Coteaux, défini par l'étude pré-opérationnelle de Bouriette et Vaconsin en 2008, s'articule autour de fil vert reliant les différents parcs et espaces naturels de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac par un cheminement généralement piétonnier de 25km. À Floirac, il s'agit à présent d'entrer dans la phase opérationnelle du projet d'aménagement du fil vert, décomposé en 3 phases:

- ▶ Phase 1 : avenue F. Mitterrand - chemin des Plateaux
- ▶ Phase 2 : chemin des Plateaux - chemin de Beaufeu
- ▶ Phase 3 : chemin de Beaufeu - domaine de la Burthe (entrée nord)

### Objectifs poursuivis

- ▶ Valoriser l'attractivité de la Rive Droite.
- ▶ Réaliser la continuité paysagère des coteaux par la mise en lien du patrimoine, des parcs et des espaces naturels.
- ▶ Ouvrir des espaces de nature et de loisirs aux habitants du territoire et de la métropole.
- ▶ Créer une continuité de biodiversité.
- ▶ Mettre en lien ce projet avec les autres aménagements pédestres ou cyclables du territoire de la Cub.

### Résultats attendus (indicateurs)

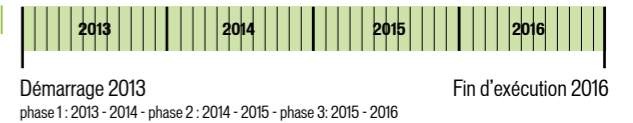
- ▶ Découverte des sites et belvédères.
- ▶ Fréquentation et usages.

### État d'avancement

- ▶ Phase 1 : étude de maîtrise d'œuvre stade DCE - lancement des travaux fin 2013.
- ▶ Phase 2 : étude de maîtrise d'œuvre stade AVP.
- ▶ Phase 3 : lancement.

**Maîtrise foncière** Ville de Floirac et conventions avec privés.

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

**Dépenses :**  
 Coût HT : 1 641 584 €

Ressources :	Taux d'intervention :
Conseil Général Gironde : .....	150 000 € 18%
Conseil Régional Aquitaine : .....	100 000 € 12%
Communauté Urbaine de Bordeaux : .....	130 000 € 16%
Commune : .....	421 941 € 26%
FEDER : .....	459 643 € 28%
<b>Total : .....</b>	<b>1 641 548 € 100%</b>

- ↳ Les trames vertes et bleues
- ↳ Le parc des Coteaux

## 1.11 Le parc de l'Observatoire

**Portée :** métropolitaine

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :**  
GPV Rive Droite

**Partenaires associés :**  
Université, Région,  
Département, Cub, État,  
GPV Rive Droite

**Territoire d'intervention :** Floirac

En 2015, l'Université de Bordeaux transférera son unité de recherche sur le campus de Talence. Se pose alors la question de l'usage du site à travers un projet orienté vers la création culturelle, la préservation du capital bâti et naturel, les modalités d'ouverture au public.



### Objectifs poursuivis

Après inventaire précis des qualités du site et des enjeux, il s'agit de réaliser d'une étude de programmation ayant pour objet de proposer un programme de réaffectation susceptible de mobiliser des partenaires publics et/ou privés, dans la durée.

La configuration du site suggère un scénario de reconversion mixte qui permettra d'en optimiser l'usage, son ouverture à des publics variés, le maintien d'activités scientifiques, l'implantation d'activités culturelles, le développement économique du territoire.

L'enjeu de ce projet de reconversion est :

- ▶ de conserver au site son histoire, son passé, sa singularité,
- ▶ de tourner cette spécificité vers des usages résolument innovants,
- ▶ d'intégrer sa vocation au projet de territoire et au réseau existant ou en projet,
- ▶ d'ouvrir le lieu à de nouveaux publics, réguliers et/ou ponctuels.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Préservation du patrimoine naturel (biodiversité).
- ▶ Attractivité (fréquentation).
- ▶ Diffusion de la connaissance/culture.

**État d'avancement :** Étude de programmation en cours.

**Maîtrise foncière :** État

**Calendrier prévisionnel :** Année de démarrage de l'opération : 2013.

- ↳ Les trames vertes et bleues
- ↳ Le parc des Coteaux

## 1.12 Parc du Bois-Fleuri

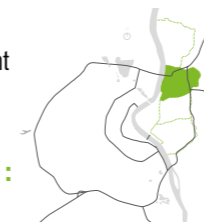
**Portée :** communale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :**  
Ville de Lormont

**Partenaires associés :**  
Investisseur privé

**Territoire  
d'intervention :** Lormont



### Objectifs poursuivis

- ▶ Valoriser les incursions du parc des Coteaux dans la ville.
- ▶ Renforcer l'attractivité des cheminements doux en favorisant la traversée de sites verdoyants.
- ▶ Favoriser les rencontres entre différents publics.

### Résultats attendus (indicateurs)

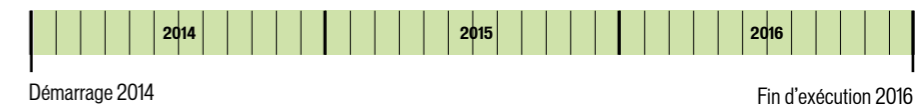
- ▶ Usages diversifiés du parc.
- ▶ Image renouvelée du secteur.

### État d'avancement

En cours d'élaboration.

**Maîtrise foncière :** Ville de Lormont

### Calendrier prévisionnel



Situé sur l'un des prolongements du parc des Coteaux, le parc du Bois-Fleuri est considéré comme une articulation verte entre le vieux-bourg et le quartier du Bois-Fleuri, reconfiguré par Aquitanis dans le cadre du projet de renouvellement urbain. Ce parc en cœur de ville accueille plusieurs équipements phares comme la médiathèque, la salle Léo Lagrange, l'espace culturel et le fameux château dit de « la belle au bois dormant » qui sera prochainement réhabilité dans le cadre d'un projet privé. Des aménagements paysagers sont envisagés afin de conforter la dimension écrin vert de ce parc, idéalement situé à la croisée de plusieurs cheminements emblématiques, dont celui de l'axe qui traverse le territoire d'est en ouest.

- ↳ Les trames vertes et bleues
- ↳ Le parc des Coteaux

## 1.13

## Bassens (Séguinaud, Rozin, Griffons, Beauval)

**Portée :** communale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :**  
Ville de Bassens

**Partenaires associés :**  
Cub, Département,  
Région, Europe (FEDER),  
GPV Rive Droite



**Territoire d'intervention :** Bassens

Le projet de parc des Coteaux programme la mise en valeur et en lien des 400 hectares d'espaces verts et boisés des villes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac. L'aménagement des maillons Séguinaud-rue de Rome, Séguinaud-Griffons, Beauval et enfin Rozin permettra de concrétiser pour l'essentiel le parc à Bassens, tant pour l'aménagement des parcs que pour celui du Fil Vert, lien entre ces parcs. Les travaux, importants, se font par phases successives et comprennent l'aménagement des accès, des belvédères, des cheminements et sentiers, des parcs, l'installation d'éclairage, de clôtures et de mobilier urbain. La protection et la mise en valeur de ces espaces urbains de nature sont essentielles pour la biodiversité (présence d'espèces rares), pour l'aménagement d'espaces de respiration, pour l'éducation et l'acculturation scientifique tout au long de la vie, pour le développement des usages.

### Objectifs poursuivis

- ↳ Réaliser à l'échelle intercommunale un parc urbain le long des coteaux de la Rive Droite.
- ↳ Révéler des espaces méconnus et en développer les usages, permettre aux habitants de s'approprier la nature en ville.
- ↳ Valoriser les communes et quartiers prioritaires traversés, valoriser l'identité paysagère et patrimoniale.
- ↳ Sensibiliser, participer au changement d'image de la Rive Droite.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ↳ Avancement des travaux (taux).
- ↳ Attractivité touristique du territoire (nombre de personnes, diversité des publics fréquentant les manifestations organisées en lien avec le parc des Coteaux).

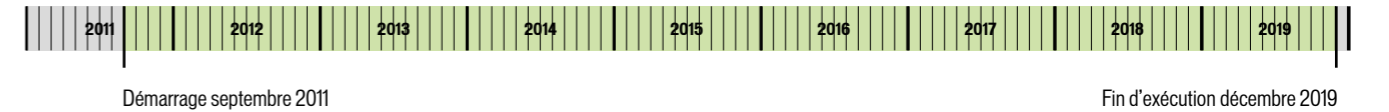
### État d'avancement

- ↳ Séguinaud-rue de Rome : accords de subvention obtenus, travaux en cours. Achèvement prévu fin 2013.
- ↳ Séguinaud-Griffons : demandes de subvention envoyées en avril 2013. MAPA maîtrise d'œuvre à l'automne 2013. Travaux du printemps 2014 à juin 2015.
- ↳ Beauval (1<sup>ère</sup> tranche) : demandes de subvention envoyées en avril 2013. MAPA maîtrise d'œuvre à l'automne 2013. Travaux du printemps 2014 à juin 2015.
- ↳ Beauval (2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> tranches) : travaux en 2016-2017.
- ↳ Rozin : travaux en 2016-2018.

**Maîtrise foncière** Ville de Bassens

- ↳ Les trames vertes et bleues
- ↳ Le parc des Coteaux

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

#### Dépenses :

Coût HT : **2 670 099,96 €**

#### Ressources :

Conseil Général Gironde .....	317 657,75 €
Conseil Régional Aquitaine .....	446 143,48 €
Communauté Urbaine de Bordeaux.....	628 464,56 €
Communes .....	678 720,90 €
Fonds Européens ( FEDER, FSE).....	599 113,27 €
<b>Total .....</b>	<b>2 670 099,96 €</b>

#### Taux d'intervention :

9,9%
14%
19,7%
21,3%
18,8%
<b>100%</b>

## 1.14 Aménagement des berges de Garonne-nord

Territoire d'intervention : Bordeaux-Bastide, Lormont, Bassens

### Enjeux identifiés

Dans le cadre de l'opération « 55 000 hectares pour la nature » menée par la Cub, le bureau Bas Smets est chargé de conduire une réflexion prospective sur l'aménagement de cet espace sensible. Ce projet doit prendre en compte la biodiversité, l'eau comme ressource ou comme risque, les autres risques naturels, l'accessibilité des espaces naturels, la production de l'espace public et le climat.

### Objectifs poursuivis

Assurer une continuité d'accès et de promenade sur les berges dans le prolongement du projet Garonne-Eiffel et du parc aux Angéliques.

- ▶ Mettre en valeur et préserver la ripisylve.
- ▶ Développer l'usage du fleuve.
- ▶ Affirmer la valeur nature du territoire.
- ▶ Aménager durablement les systèmes de protection contre les risques d'inondation.

### Objectifs opérationnels

- ▶ Développer l'usage des navettes fluviales.
- ▶ Assurer la continuité fonctionnelle des circulations douces en bord de Garonne.

- ▶ Garantir un meilleur fonctionnement des activités du pôle nautique autour du CNB.
- ▶ Préserver les potentiels de développement urbain de la Rive Droite au regard des risques d'inondation (innovation technique et sociale).

### Typologie d'opérations

- ▶ Aménagement d'accès sécurisés au fleuve.
- ▶ Renforcement des digues de protection.
- ▶ Articulation des modes de déplacements doux et mise en réseau avec ceux des opérations d'aménagement voisines.
- ▶ Mutualisation des usages professionnels, résidentiels et de loisirs.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Abaissement des taux de déplacements automobiles.
- ▶ Augmentation des déplacements doux.
- ▶ Densification raisonnée des opérations d'aménagement riveraines.
- ▶ Sécurisation vis-à-vis des risques d'inondation.

Partenaires associés : Villes de Bordeaux, Lormont, Bassens, Cub, GPMB, SMIDDEST, entreprises riveraines du fleuve, KEOLIS

## 1.15 opération Projet nature secteur de la halte nautique

Portée : métropolitaine

Nature : investissement

Maître d'ouvrage : Cub

Partenaires associés :  
Ville de Bassens, GPMB

Territoire  
d'intervention :  
Bassens Nord



Situé en bordure de Garonne, au nord de Bassens et de la zone industrialo-portuaire, ce secteur accueille une halte nautique. Ces espaces naturels font l'objet d'une étude dans le cadre de la démarche « 55 000 hectares pour la nature » menée par la Cub, sur la question d'une identité du territoire émergent de la définition des trames vertes et bleues, et plus spécifiquement, sur le thème de la mobilisation des zones d'activités denses pour faire une place à la nature. Ce projet d'aménagement de la halte nautique existante et de ses abords permettra de créer et de développer les liaisons environnementales et paysagères avec le parc des Coteaux, dont le domaine de Beauval proche. L'arrêt de l'utilisation de la péniche par le groupe Sofiprotéol fin 2014 permettra d'intégrer cet élément dans le projet pour créer un espace de convivialité, voire un lieu de restauration de type guinguette. Il importe également d'utiliser le ponton, actuellement privé, et de rendre son accès public, ainsi que la cale de mise à l'eau existante.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Préserver et aménager des espaces naturels en bord de Garonne.
- ▶ Favoriser les continuités paysagères.
- ▶ Développer les cheminements doux sur de grands axes de nature, liaison avec la presqu'île.
- ▶ Trame verte et bleue.
- ▶ Mise en valeur du patrimoine industriel.
- ▶ Création d'une fenêtre urbaine nature sur le fleuve.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Superficie d'espaces protégés et/ou mis en valeur.
- ▶ Espèces protégées.
- ▶ Linéaire de cheminements doux réalisé.

### État d'avancement

Diagnostic en cours depuis septembre 2013.

### Calendrier prévisionnel

Année de démarrage de l'opération : septembre 2013.

## 1.16 Aménagement des pontons des navettes fluviales

**Portée :** métropolitaine

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**  
Villes de Bassens  
et Lormont

**Territoire d'intervention :** Bassens



Depuis mars 2013, la Cub a mis en place un service de navettes fluviales sur la Garonne reliant 4 escales avec des connexions tram, bus et stations VCub : Lormont-Bas / Stalingrad-Parlier / Quinconces-Jean-Jaurès / Hangars. Deux bateaux spécialement conçus pour ce faire, les Batcub, assurent les rotations. Les départs sont assurés tous les quarts d'heure en heure de pointe et toutes les 45 mn le reste du temps. Le projet porte sur la création d'une escale supplémentaire à Bassens, au bas de la côte de Garonne, qui constitue un point d'étranglement pour tout le trafic en provenance de la Presqu'île, notamment à l'heure de pointe du matin.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Poursuivre et étendre le réseau de desserte en transports en commun par les navettes fluviales sur la Garonne.
- ▶ Développer la multimodalité et les connexions.
- ▶ Relier la presqu'île au centre de Bordeaux rapidement et sans rupture de charge.

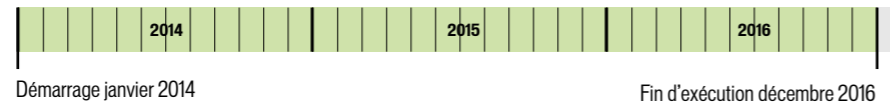
### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Augmentation du nombre de passagers des Batcub.
- ▶ Diminution des embouteillages.

### État d'avancement

En attente d'évaluation du réseau actuel (liaison Stalingrad-Quinconces-Lormont) avant d'engager une étude d'opportunité et de faisabilité pour le prolongement des navettes fluviales.

### Calendrier prévisionnel



## 1.17 Renforcement des digues de protection

**Portée :** métropolitaine

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :**  
Cub

**Partenaires associés :**  
SPIRD, SMIDDEST,  
Bordeaux-Euratlantique,  
Villes de Bordeaux et du GPV Rive Droite

**Territoire d'intervention :** Plaine Rive Droite



Suite à la tempête Xynthia, des mesures conservatoires ont été prises rendant caduque le PPRI actuel. Anticipant sur un transfert de compétence par les syndicats, la Cub a entrepris un travail d'élaboration d'une stratégie de renforcement des digues de protection contre les inondations fluvio-maritimes, stratégie qui vise à combiner développement urbain et protection des biens et des personnes. Il s'agit d'une stratégie d'intervention globale sur la plaine Rive Droite.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Différencier les modalités d'action par territoire de projet.
- ▶ Donner la priorité à une restauration des ouvrages qui permettent de lever les blocages sur les sites où les enjeux sont les plus importants.
- ▶ Lancer les maîtrises d'œuvre de travaux.
- ▶ Doter la Cub des moyens nécessaires à la gestion des projets.

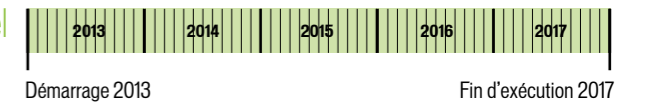
### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Dans l'immédiat, permettre de terminer les opérations de renouvellement urbain en cours à Floirac-Libération et de lancer l'ORU Joliot-Curie.
- ▶ Développer l'aménagement des terrains de Lissandre.

### État d'avancement

- ▶ Délibération de principe de la Cub en septembre 2013.
- ▶ Études préalables de danger terminées.
- ▶ Étude préliminaire de chiffrage des travaux conduite par l'EPA Bordeaux-Euratlantique terminée.

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

Dépenses :	Ressources :	Taux d'intervention :
Coût HT : 24 600 000 €	État ..... 9 700 000 €	<b>33,3%</b>
	Communauté Urbaine de Bordeaux ..... 5 950 000 €	<b>20,4%</b>
	Communes ..... 5 950 000 €	<b>20,4%</b>
	Organismes publics ..... 3 000 000 €	<b>10,3%</b>
	<b>Total ..... 24 600 000 €</b>	<b>100%</b>

## 1.18 Un “démonstrateur urbain” de construction en zone inondable et/ou polluée

**Portée :** métropolitaine

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :**  
à déterminer

**Partenaires associés :**

Villes du GPV et de Bordeaux, Cub, la Fab, bailleurs

**Territoire d'intervention :** Plaine Rive Droite



La plaine Rive Droite offre des opportunités foncières majeures pour développer la ville intense, durable et verte. Pour autant, elle est frappée par des risques d'inondation majeurs que les protections des digues ne supprimeront pas totalement. Il est nécessaire de faire la promotion de formes urbaines et architecturales novatrices qui vont rendre compatibles besoins résidentiels et contraintes.

### Objectifs poursuivis

La réalisation de « démonstrateurs » déjà évoquée dans le cadre du dispositif Ecocités prend ici un intérêt particulier, à l'instar de ce qui est conduit, avec d'autres objectifs, dans le cadre de l'opération des 50 000 logements. L'objectif est bien de construire avec une sécurité garantie tout en préservant la trame bleue sur la plaine.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Densification plurifonctionnelle des friches industrielles de la plaine.
- ▶ Tests architecturaux et financiers pour le développement d'une offre résidentielle en zone inondable.

### État d'avancement

L'opération la plus significative pourrait prendre place au sein des opérations Lissandre ou quai Carriet (voir Ville Habitée). Permis d'aménager : 2014.

### Maîtrise foncière Clairienne

### Calendrier prévisionnel



## 1 LES TRAMES VERTES ET BLEUES

Îlots de calme,  
de respiration  
et de rencontre

## 1.19 Développer la biodiversité en ville

**Territoire d'intervention :** Plateau et plaine Rive Droite

### Enjeux identifiés

La Rive Droite, largement paysagée, présente d'incontestables qualités de biodiversité. Le projet d'aménagement devra s'appuyer sur cet atout, le préserver et le développer. Depuis une dizaine d'années, les projets de renouvellement urbain se sont appuyés sur le concept de parc des Coteaux, sur les trames est/ouest de circulations douces dans les quartiers et sur la reconquête des berges du fleuve. Des plans de gestion intégrés et des modalités d'usage « prudents » s'imposent.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Reconnaissance collective et pratique respectueuse de la nature en ville par les habitants,
- ▶ Préservation, restauration des « traces de ruralité » sur le territoire,
- ▶ Repérage et mise en valeur des petits délaissés parsemant le territoire.

### Objectifs opérationnels

Les objectifs opérationnels s'inscrivent dans la continuité de ceux développés pour le parc des Coteaux.

On retiendra singulièrement les champs de la médiation, de l'éducation et du partage.

Sans faire des « jardins partagés » une exclusive, c'est dans ce cadre que se situe la priorité.

### Typologie d'opérations

- ▶ Aménagement d'espaces résiduels en lien avec les trames vertes du projet urbain : continuité et diversité.
- ▶ Développer des îlots d'agriculture urbaine.
- ▶ Développer un partenariat autour de l'éducation : classes nature, événements, projet HLM, répertoire de la biodiversité...

### Résultats attendus (indicateurs)

Le référentiel en la matière ne peut être purement local : l'opération des 55 000 hectares pour la nature constituera la base la plus adaptée.

**Partenaires associés :** Villes, Cub, Département, Région, bailleurs sociaux, associations d'habitants, RFF, Côté sciences



↳ Les trames vertes et bleues

↳ Îlots de calme, de respiration et de rencontre

## 1.20 Aménagement de jardins familiaux - projet urbain Joliot-Curie

**Portée :** communale**Nature :** investissement**Maître d'ouvrage :**  
Ville de Floirac**Partenaires associés :** État, Région, Département, Europe (FEDER), Cub**Territoire d'intervention :** Bas-Floirac

Dans le cadre du projet urbain Joliot-Curie, les cités concernées des HLM du Midi (ICF Atlantique, 453 logements ) et d'Alfred Giret-Muscaris (Mésolia, 52 logements) devront faire l'objet d'une rénovation urbaine, tant sur la question du logement (réhabilitation) que sur le maillage viaire et les espaces publics / privés. Ce site est particulièrement soumis au risque d'inondation et donc conditionné par le PPRI. L'aménagement de la nouvelle façade de ce quartier le long de la voie Bordeaux-Eymet répond à cet enjeu majeur par la mise en place d'un réseau de noues. Ces noues n'étant pas toujours en eau, des activités aux abords pourront être développées, notamment des jardins familiaux en continuité avec ceux qui existent déjà le long du site des Clairières de Flore. Ces jardins devront participer à la gestion de l'eau.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Au nord, développer 1500 m<sup>2</sup> de jardins familiaux en terrasse, 2500 m<sup>2</sup> de préservation de zones engazonnées, 1500 m<sup>2</sup> de prairies et créer des cheminements doux.
- ▶ Au sud, créer 2000 m<sup>2</sup> de jardins familiaux en terrasse, des cheminements doux.

### Résultats attendus (indicateurs)

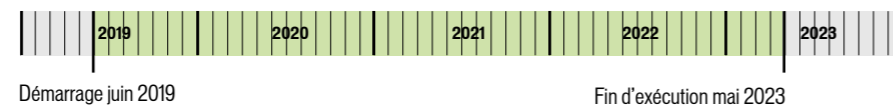
- ▶ Réalisation des jardins.
- ▶ Meilleure gestion de l'eau.
- ▶ Lien social.

### État d'avancement

- ▶ Étude préalable au renouvellement urbain terminée.
- ▶ Temporalité de la maîtrise foncière à prendre en compte.

**Maîtrise foncière** Cub, bailleurs, privé.

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

**Dépenses :**

Coût HT : 1 215 000 €

↳ Les trames vertes et bleues

↳ Îlots de calme, de respiration et de rencontre

## 1.21 De Valmont à la Buttinière : la ruralité en ville

**Portée :** communale**Nature :** investissement/  
fonctionnement**Maître d'ouvrage :**  
Ville de Lormont**Partenaires associés :**  
Cub**Territoire d'intervention :** Lormont

Ce projet, en cours depuis deux ans, se concrétise autour de plusieurs actions sur la ville :

- ▶ Le développement d'une ferme sur deux sites privilégiés : les Iris et Condorcet,
  - ▶ L'implication de cette ferme au sein des écoles,
  - ▶ La campagne des foins réalisée tous les ans dans le quartier du Grand Tressan,
  - ▶ Le développement des jardins et l'animation de ces derniers, tant dans les écoles que dans les sites au cœur de quartier comme Carriet ou la Ramade.
- L'autre axe de réflexion porte sur le devenir des grandes propriétés situées en enfilade sur le parcours du parc des Coteaux, entre la Buttinière et l'Ermitage, dont le foncier est maîtrisé par la Cub et sur lesquelles la Ville envisage des projets en lien avec la ruralité.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Contribuer à modifier l'image de la ville.
- ▶ Apporter un support pédagogique aux activités d'éveil portées par la communauté éducative.
- ▶ Offrir aux familles des moments de détente.
- ▶ Augmenter l'attractivité des sites verts de la ville.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Diversification des usages du parc.
- ▶ Respect de la nature et biodiversité.

### État d'avancement

En cours depuis 2011.

**Maîtrise foncière** Cub et Ville de Lormont.

## 1.22 Potager collectif de la Ramade

**Portée :** communale

**Nature :** investissement/ fonctionnement

**Maître d'ouvrage :** Ville de Lormont

**Partenaires associés :** En cours de réflexion

**Territoire d'intervention :** Haut-Lormont / La Ramade



Les premiers habitants du nouveau quartier de la Ramade à Lormont, arrivés en 2009 et qui représentent 300 logements sur les 1 300 que comptera le quartier à terme, subissent les inconvénients des travaux de construction des premiers logements de l'éco-quartier des Akènes. La Ville a offert la possibilité aux habitants de travailler avec les services municipaux à l'aménagement d'un terrain lui appartenant, situé au cœur des premières constructions. Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les habitants intéressés qui sont allés eux-mêmes, à la rencontre de leurs voisins pour recueillir leurs envies et idées. À l'issue du dépouillement des réponses au questionnaire, le groupe s'est mis d'accord sur trois propositions : des jeux pour enfants, un jardin de fleurs et un potager collectif. Les jeux pour enfants ont été installés dès la rentrée 2013. Le jardin de fleurs devrait éclore au printemps 2014. Reste le potager collectif, encore en phase de conception.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Créer du lien social en favorisant la rencontre entre habitants.
- ▶ Agrémenter le cadre de vie durant cette période intermédiaire.
- ▶ Encourager les habitants à profiter des espaces publics en famille.

### Résultats attendus (indicateurs)

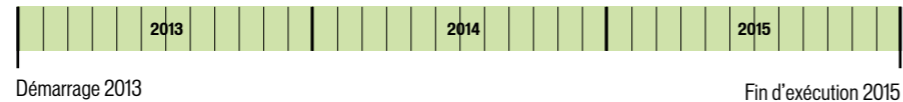
- ▶ Qualité et force du lien social et des échanges entre habitant.
- ▶ Qualité du cadre de vie.
- ▶ Fréquentation des espaces.

### État d'avancement

- ▶ Jeux pour enfants : réalisés en septembre 2013.
- ▶ Jardin de fleurs réalisé.
- ▶ Potager collectif en cours de conception.

**Maîtrise foncière** Ville de Lormont.

### Calendrier prévisionnel



## 1.23 Jardins partagés de Carriet

**Portée :** communale

**Nature :** investissement/ fonctionnement

**Maître d'ouvrage :** Domofrance, DIDEE et Ville de Lormont

**Partenaires associés :** État, Europe (FEDER), Région, Département, Cub, GPV Rive Droite

**Territoire d'intervention :** Haut-Lormont / Carriet



Le projet de jardins partagés de Carriet résulte de la volonté commune de Domofrance, qui souhaitait valoriser un site à l'abandon, et du centre social (DIDEE) qui, dans le cadre de l'élaboration de son projet sur le quartier, souhaitait mobiliser les habitants autour de la création de jardins. L'ensemble des partenaires ont été sollicités pour contribuer avec les habitants à la réflexion. De ces rencontres est née l'idée de créer trois espaces pour le jardin : un potager, une mini-ferme et une aire de pique-nique. Chacune de ces composantes reflète les projections que les habitants ont d'un jardin. Le potager commence à produire et les animaux sont arrivés en juin 2013. Reste à réaliser l'aire de pique-nique. La construction d'une cabane est également envisagée.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Mobiliser les habitants pour construire un projet commun de quartier.
- ▶ Développer des actions collectives pour des usages diversifiés (pépinière, alimentation, actions pédagogiques, animations culturelles).
- ▶ Permettre une meilleure appropriation du site par les habitants.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Adhésion au projet.
- ▶ Fréquentation et usages du site.
- ▶ Qualité des espaces du jardin.

**Maîtrise foncière** Domofrance

### Calendrier prévisionnel



# 2

## Les mobilités et la ville du 1/4 d'heure

Le réseau structurant

Les liens, circulations et cheminements doux

## 2.1 Développement des mobilités alternatives

Territoire d'intervention : Cub rive droite

### Enjeux identifiés

En 2012, les collectivités locales conduites par la Cub et l'État sollicitaient l'A'urba pour conduire un processus de concertation élargie: le Grenelle des Mobilités. Plus de 120 participants ont coproduit un programme de 18 mesures basé sur 20 principes d'action pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée. En juin 2012, le GPV Rive Droite organisait un séminaire portant contribution du territoire à cette démarche. Une idée forte émergeait : le concept de « métropole du quart d'heure ». L'enjeu étant d'aller plus vite et plus près.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Permettre l'accès en moins de 15 minutes de déplacements doux, à partir du domicile ou du lieu de travail, aux services du quotidien et à des lieux de convivialité.
- ▶ Réduire les temps d'attente dans les services.

### Objectifs opérationnels

- ▶ Favoriser l'intensification urbaine: lieux mutualisés, circuits courts de distribution, pôles multiservices... Identifier et traiter les besoins de proximité via la concertation.

- ▶ Stimuler l'expertise citoyenne.
- ▶ Organiser un maillage de circulations douces à moins de 400 mètres de distance.
- ▶ Réaliser un réseau complémentaire de TCSP sur la plaine rive droite.

### Typologie d'opérations

- ▶ Lignes TCSP sur la plaine en lien avec les nouveaux franchissements et l'opération Bordeaux-Euratlantique.
- ▶ Pôles intermodaux et de services.
- ▶ Nouveau franchissement (pont J.J.Bosc) et lien TCSP inter-ponts.
- ▶ Expérimentation de modes alternatifs : autolib, batcub, téléphériques urbains...

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Réduction des nuisances liées au trafic automobile.
- ▶ Développement des liens de socialité au sein des quartiers.
- ▶ Modes de comportement collectif privilégiant la « lenteur fluide et raisonnée ».

Partenaires associés : Villes, Cub, KEOLIS, Département, partenaires du Grenelle des mobilités, Bordeaux-Euratlantique.

## 2.2 Pont Jean-Jacques Bosc

Portée : métropolitaine  
Nature : investissement  
Maître d'ouvrage : Cub  
Partenaires associés : Villes - EPA Bordeaux-Euratlantique



Le projet métropolitain de bouclage des boulevards en rive droite implique, après réalisation du pont Chaban-Delmas au nord, de construire un nouveau pont au sud, au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc, en appui sur la rive floiracaise. Ce pont se raccordera à Floirac sur la ZAC des Quais où sera construite la grande salle de spectacle métropolitaine et sur l'espace réservé à un futur TCSP.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Bouclage TCSP des boulevards en rive droite via la ZAC des Quais et la voie Bordeaux/Eymet jusqu'au pont Jacques-Chaban-Delmas.
- ▶ Fluidification des circulations dans la métropole.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Augmentation de la part modale TC.
- ▶ Fluidité des circulations rive gauche-rive droite.

### État d'avancement

Phase de négociation en cours. Attribution prévue avant la fin 2013.

### Maîtrise foncière

Cub

### Calendrier prévisionnel



## 2.3 Un TCSP (bus SPI) pour la liaison inter-ponts

**Portée :** métropolitaine  
**Nature :** investissement  
**Maître d'ouvrage :** Cub  
**Partenaires associés :** Villes du GPV et de Bordeaux, Bordeaux-Euratlantique, RFF



**Territoire d'intervention :** Plaine Rive Droite

Le développement des mobilités sur la plaine rive droite implique de concevoir un système de déplacements compatible et cohérent avec les 4 franchissements urbains de la Garonne et plus particulièrement avec les deux nouveaux ponts Chaban-Delmas et J.J.Bosc. Le faisceau ferroviaire du secteur Brazza et la voie Bordeaux/Eymet constituent un support idéal au lien inter-ponts, le SDODM retient cette hypothèse qui fera l'objet d'une réalisation prioritaire selon un mode à déterminer, a priori un BHNS.

### Objectifs poursuivis

- ↳ Limiter l'usage de la voiture.
- ↳ Mettre en place un maillage efficace de desserte en transport collectif.
- ↳ Densifier le réseau de cheminements doux.
- ↳ Rendre attractifs des modes de déplacements alternatifs.
- ↳ Améliorer la logistique urbaine en conservant une accessibilité adaptée pour les activités.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ↳ Ne pas accentuer les problèmes de congestion et de desserte de la plaine du fait de son développement urbain quantitativement considérable.
- ↳ Développer les déplacements intermodaux.
- ↳ Alléger l'encombrement de la ligne A du tramway.

### État d'avancement

Cette ligne fait l'objet d'une prise en compte prioritaire dans le cadre des études liées au SDODM. Études en cours.

**Maîtrise foncière** Une négociation globale (plaine et Bordeaux-Euratlantique) est en cours avec RFF.

### Calendrier prévisionnel



## 2.4 Un TCSP (bus SPI) sur les quais rive droite

**Portée :** métropolitaine  
**Nature :** investissement  
**Maître d'ouvrage :** Cub  
**Partenaires associés :** Villes du GPV et de Bordeaux, Bordeaux-Euratlantique  
**Territoire d'intervention :** Plaine Rive Droite



Le développement des mobilités sur la plaine rive droite implique de concevoir un système de déplacements compatible et cohérent avec les 4 franchissements urbains de la Garonne et plus particulièrement avec un usage réformé du pont Saint-Jean. Par ailleurs, une ligne de desserte inter-campus est proposée par Bordeaux-Euratlantique, via la Benaugue, qui sera poursuivie sur le « parc des rails » en direction des quais de Lormont et de Bassens jusqu'à un terminus à la Baranquine.

### Objectifs poursuivis

- ↳ Limiter l'usage de la voiture sur la plaine rive droite.
- ↳ Mettre en place un maillage efficace de desserte en transport collectif.
- ↳ Densifier le réseau de cheminements doux.
- ↳ Rendre également attractifs d'autres modes de déplacements alternatifs.
- ↳ Améliorer la logistique urbaine en conservant une accessibilité adaptée pour les activités.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ↳ Ne pas accentuer les problèmes de congestion et de desserte de la plaine du fait de son développement urbain quantitativement considérable.
- ↳ Développer les déplacements intermodaux.
- ↳ Alléger l'encombrement de la ligne A du tramway.
- ↳ Assurer une desserte cadencée et plus efficace des quais de Lormont et de la ZIP pour les 4000 emplois qu'elle mobilise.

### État d'avancement

Cette ligne fait l'objet d'une prise en compte prioritaire dans le cadre des études liées au SDODM. Études en cours.

### Maîtrise foncière

Une négociation globale (plaine et Bordeaux-Euratlantique) est en cours avec RFF.

### Calendrier prévisionnel



## 2.5 Un TCSP entre Ravezies et la gare Cenon/ Pont-Rouge

**Portée :** métropolitaine

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**  
Villes du GPV  
et de Bordeaux, RFF

**Territoire d'intervention :** Plaine Rive  
Droite



### Objectifs poursuivis

- ▶ Limiter l'usage de la voiture sur la plaine rive droite.
- ▶ Mettre en place un maillage efficace de desserte en transport collectif.
- ▶ Densifier le réseau de cheminements doux.
- ▶ Rendre également attractifs d'autres modes de déplacements alternatifs.
- ▶ Améliorer la logistique urbaine en conservant une accessibilité adaptée pour les activités.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Ne pas accentuer les problèmes de congestion et de desserte de la plaine du fait de son développement urbain quantitativement considérable.
- ▶ Développer les déplacements intermodaux.
- ▶ Alléger l'encombrement de la ligne A du tramway.
- ▶ Assurer une desserte cadencée et plus efficace des quais de Lormont et de la ZIP pour les 4000 emplois qu'elle mobilise.

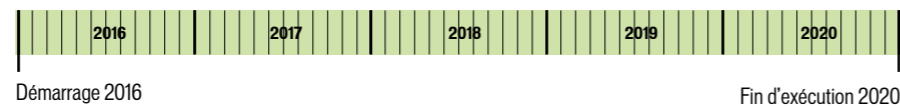
### État d'avancement

Cette ligne fait l'objet d'une prise en compte prioritaire dans le cadre des études liées au SDO DM. Études en cours.

### Maîtrise foncière

Une négociation globale (plaine et Bordeaux-Euratlantique) est en cours avec RFF.

### Calendrier prévisionnel



Le développement des mobilités sur la plaine rive droite implique de concevoir un système de déplacements compatible et cohérent avec les 4 franchissements urbains de la Garonne et plus particulièrement avec un usage renforcé du pont Chaban-Delmas. Dans un premier temps, le lien Ravezies / Pont-Rouge sera amélioré via l'utilisation du faisceau RFF en face du débouché du pont Chaban. Dans un second temps, il faudra envisager ce lien dans le cadre d'une prolongation du tram-train et du bouclage ferré de l'agglomération.

## 2.6 Améliorer le stationnement autour des stations de tramway

**Portée :** communale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**  
Cub, Ville de Cenon,  
associations de riverains,  
associations  
de commerçants, chambres consulaires

**Territoire d'intervention :** Cenon



Cette opération vise à améliorer l'offre de stationnements dans les quartiers et la desserte des commerces, pénalisés par les usagers du tramway.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Améliorer la vie de quartier, développer le lien social par une meilleure fréquentation des commerces.
- ▶ Séparation des aires de stationnement selon les types d'usagers.

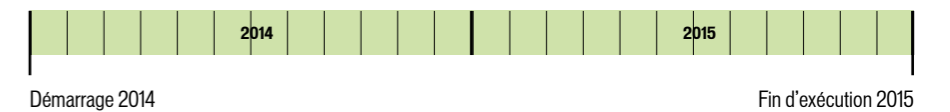
### Résultats attendus (indicateurs)

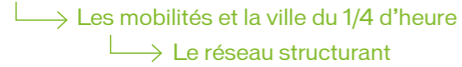
- ▶ Meilleure desserte des habitations et des commerces.

**État d'avancement** À l'étude.

**Maîtrise foncière** À acquérir.

### Calendrier prévisionnel





## 2.7 Pôle multimodal Cenon / Pont-Rouge

**Portée :** métropolitaine et régionale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub, RFF, SNCF, Ville de Cenon

**Partenaires associés :** Europe (FEDER), État, Région, RFF, SNCF, Chambres consulaires



**Territoire d'intervention :** Cenon

Il s'agit d'aménager un pôle multimodal à la gare Cenon / Pont-Rouge, complémentaire au doublement de la voie ferrée en cours de réalisation et à la création en cours, à l'est, d'une voie de desserte pour un terminus tramway opérationnel sur les heures de grande affluence.

À l'ouest, une place regroupant les différents modes de transports sera créée avec des aménagements paysagers le long des commerces en pied des immeubles de la ZAC Pont-Rouge.

À l'est, un parvis sera aménagé en prolongement de l'existant.

Au sud, un parking sera créé pour les usagers des différents transports présents sur le pôle multimodal.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Requalifier les espaces publics suite aux travaux de doublement de la voie ferrée.
- ▶ Améliorer la visibilité, l'attractivité du pôle multimodal.
- ▶ Faciliter et développer les échanges intermodaux : TER, TRAM, VCUB+BUS, Autopartage, autocool et bluecar, taxi.
- ▶ Amener de nouvelles activités économiques, notamment services de proximité, grâce à la conjonction de cette opération requalifiante avec l'aménagement urbain de la ZAC Pont-Rouge.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Développement de la multi modalité (mesure de fréquentation des différents modes de transport alternatif à la voiture).
- ▶ Augmentation de l'activité économique du secteur.

### État d'avancement

Les études d'avant-projet sont en cours à la Cub. Les travaux de la gare sont en cours.

### Maîtrise foncière

Publique ou parapublique : Cub, RFF, bailleur social. Modalités: rétrocession entre Aquitanis et la Cub et vente ou AOT entre RFF et la Cub.



### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

#### Dépenses :

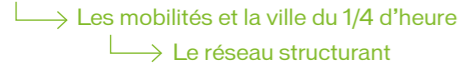
Coût HT : 201 700,00 €

#### Ressources :

État .....	20 170,00 €	10%
Conseil Régional Aquitaine .....	60 510,00 €	30%
Communauté Urbaine de Bordeaux .....	50 929,25 €	25,25%
Communes .....	9 580,75 €	4,75%
Fonds Européens ( FEDER, FSE).....	60 510,00 €	30%
<b>Total .....</b>	<b>201 700,00 €</b>	<b>100%</b>

#### Taux d'intervention :

État .....	10%
Conseil Régional Aquitaine .....	30%
Communauté Urbaine de Bordeaux .....	25,25%
Communes .....	4,75%
Fonds Européens ( FEDER, FSE).....	30%
<b>Total .....</b>	<b>100%</b>



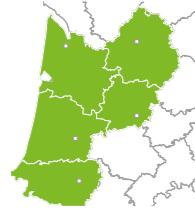
## 2.8 Gare TER de Bassens

**Portée :** régionale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub,

**Partenaires associés :**  
Ville de Bassens, RFF,  
Gares & connexions



**Territoire d'intervention :** Bassens

La voie ferrée desservant la gare de Bassens reçoit un trafic TGV (travaux de la LGV Paris-Bordeaux en cours), TER et de fret. La gare TER accueille actuellement 7 allers-retours quotidiens entre Bassens et la gare Bordeaux/Saint-Jean. Elle bénéficiera en 2014 d'un doublement de la fréquence des trains et d'un cadencement qui permettront de relier plus correctement la gare multimodale Cenon/Pont-Rouge et Bordeaux/Saint-Jean et de développer le train comme transport collectif urbain compétitif.

Cette augmentation de fréquence implique des aménagements pour sécuriser la gare et favoriser son utilisation :

- Aménagement de la gare et des voies, sécurisation par la création d'escaliers d'accès aux quais,

- Requalification de l'avenue du Général Leclerc,
- Restructuration du parvis de la gare : esplanade piétonne et arrêt minute planté,
- Restructuration de l'îlot au nord de la gare pour l'implantation d'activités tertiaires en R+2 ou liée à l'intermodalité (parkings silos).

L'élargissement et l'aménagement de la rue Meunier qui passe sous la voie ferrée va se concrétiser notamment par la création d'un pont-cadre et l'accès direct aux quais. En outre, une étude est actuellement en cours pour la réalisation d'un pôle d'échanges sur la ZIP, à proximité de la gare.

### Objectifs poursuivis

- Aménager la gare et ses abords afin de favoriser l'utilisation du TER pour rejoindre le centre de l'agglomération.
- Développer l'intermodalité.
- Repositionner la gare dans la ville : la rendre accessible en mobilité alternative (vélos, piétons) et la rendre lisible.
- Lutter contre l'engorgement des voies de circulation.
- Promouvoir les transports durables, lutter contre la pollution de l'air.

### Résultats attendus (indicateurs)

- Réalisation des aménagements de sécurité.
- Réalisation des autres aménagements.
- Effectivité de la multimodalité.
- Augmentation du nombre de passagers TER.



### État d'avancement

- Étude de faisabilité réalisée en 2011-2012.
- Négociations et études opérationnelles à lancer.

**Maîtrise foncière** RFF, Cub, Ville de Bassens

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

#### Dépenses :

Coût HT : 2 500 000 €

1 500 000 € pour îlot nord

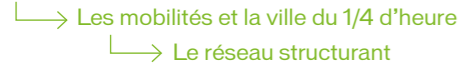
#### Ressources :

Conseil Régional Aquitaine .....	50 000 €	1,7%
Communauté Urbaine de Bordeaux .....	670 000 €	22,3%
Communes .....	190 700 €	6,4%
Organismes privés (.bailleurs sociaux, associations, etc) .....	1 589 300 €	4,75%
<b>Total .....</b>	<b>2 500 000 €</b>	<b>100%</b>

#### Taux d'intervention :

1,7%
22,3%
6,4%
4,75%
100%





## 2.9 Améliorer et développer les liaisons entre Bassens et la presqu'île d'Ambès

**Portée :** métropolitaine

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**

Ville de Bassens, autres communes de la Presqu'île

**Territoire d'intervention :** Bassens



Bassens fait charnière entre la presqu'île d'Ambès et le reste de l'agglomération, ce qui génère des trafics importants, notamment en termes de déplacements domicile-travail. Par ailleurs, la congestion régulière de l'A10 en provenance de Paris, de la rocade Est et du pont d'Aquitaine, encourage les automobilistes à prendre des « itinéraires malins » dans Bassens, entre autres.

Enfin, la présence du port sur le territoire génère un trafic de fret et de personnes (salariés) important.

Le projet consiste à :

- aménager l'avenue des Griffons avec voie TCSP et piste cyclable à double sens,
- aménager la place de l'Europe,
- aménager l'axe Bourdieu-République-Cailleau,
- créer des lignes de bus «Ambès-la Gorp-La Gardette puis Bordeaux RG ou Cenon» et «desserte de la ZIP» (halte Carbon-Blanc/Sainte-Eulalie-la Gardette-Bassens ZI jusqu'aux DPA),
- créer un pôle d'échanges dans la ZIP,
- réaliser des aménagements urbains en faveur des vélos (pistes cyclables et stations VCub) pour créer de bonnes conditions pour un rabattement doux vers la gare de Bassens, le pôle de la Gardette, le pôle industrialo-portuaire.

### Objectifs poursuivis

- Conforter et faciliter les relations entre la presqu'île d'Ambès et le reste de l'agglomération.
- Relier le terminus de tramway de la Gardette au sud de la commune de Bassens.
- Limiter les embouteillages aux heures de pointe sur la commune (trafic de transit).
- Aménager durablement le territoire communal.
- Promouvoir les transports durables, lutter contre la pollution atmosphérique.

### Résultats attendus (indicateurs)

- Création de nouvelles lignes de TC.
- Provenance/destination des usagers des lignes de TC, provenance/destination des utilisateurs de Vcub.
- Baisse des embouteillages.



### État d'avancement

- Schéma de déplacements multimodaux de la presqu'île d'Ambès approuvé en mai 2013.
- Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains en cours de formalisation.
- Autres aménagements pour vélos, VP et TC : de 2015 à 2025.

**Maîtrise foncière** À déterminer selon les cas.

### Calendrier prévisionnel



### Synthèse financière

#### Dépenses :

Coût HT : 13 636 120,40€

#### Ressources :

Communauté Urbaine de Bordeaux.....	13 336 120,40 €
Communes.....	300 000,00 €
<b>Total.....</b>	<b>13 636 120,40€</b>

#### Taux d'intervention :

Communauté Urbaine de Bordeaux.....	82,1%
Communes.....	1,8%
<b>Total.....</b>	<b>100%</b>

## 2.10 Plan directeur de la "logistique du quart d'heure"

Territoire d'intervention : Cub Rive Droite

### Enjeux identifiés

Ce projet interroge les relations entre les fonctions résidentielles, commerciales et d'entreprises dans la ville. Doit-on donner l'exclusivité à certaines, à tout le moins une priorité, ou rendre compatibles et apaisées les relations intermodales de proximité ? Le concept de circulations douces réfère en général aux déplacements piétons et vélos, mais il peut s'agir aussi d'un accès limité et temporaire des véhicules automobiles à des fins d'activités économiques : le partage de la rue est souvent nécessaire.

### Objectifs poursuivis

Plus que des transformations radicales, l'objectif est de faciliter les interfaces, le plus souvent ponctuellement, entre modes de déplacements intra-quartiers. L'objectif de fluidité raisonnée, central dans le Grenelle des mobilités, prend ici tout son sens.

### Objectifs opérationnels

- Organiser les flux de déplacements des matériaux des entreprises.

- Garantir la livraison des marchandises dans des conditions d'efficacité, de sécurité et de calme optimales.
- Minimiser l'accès des camions à l'intérieur des quartiers en développant les systèmes de dégroupage en périphérie.

### Typologie d'opérations

- Aménagements urbains ponctuels aux interfaces voies structurantes/voies de quartier.
- Aménagements urbains à proximité des pôles intermodaux.

### Résultats attendus (indicateurs)

- Réduction des nuisances liées au déplacement des véhicules automobiles lourds dans les quartiers.
- Augmentation de la sécurité des déplacements doux.
- Meilleure lisibilité des systèmes de desserte des entreprises.

Partenaires associés : Villes, Cub, entreprises via PDIE, transporteurs, crowdsourcing...

## 2.11 Cheminement piéton et cycliste sur le quartier Carriet

Portée : intercommunale

Nature : investissement

Maître d'ouvrage : Cub  
et Ville de Lormont

Partenaires associés :  
Ville de Lormont

Territoire d'intervention : Lormont



Dans le cadre du parc des Coteaux et de la boucle verte de la Cub, plusieurs cheminements piétons et cyclistes ont été identifiés qu'il s'agit aujourd'hui d'aménager en termes de revêtement, de balisage, de signalisation et de jalonnement. Ce projet concerne le cheminement piéton et cycliste sur le quartier Carriet. Il permettra non seulement de créer des belvédères sur la Garonne et le grand paysage aquitain, mais aussi de faire découvrir le patrimoine architectural du site (église Saint-Esprit).

### Objectifs poursuivis

- Réaliser à l'échelle intercommunale un parc urbain le long des coteaux de la Rive Droite.
- Révéler des espaces méconnus et en développer les usages, permettre aux habitants de s'approprier la nature en ville.
- Valoriser les communes et quartiers prioritaires traversés, valoriser l'identité paysagère et patrimoniale.
- Sensibiliser, participer au changement d'image de la Rive Droite.

### Résultats attendus (indicateurs)

- Avancement des travaux.
- Attractivité touristique du territoire (nombre de personnes, diversité des publics en balade de loisirs ou en déplacement pour le travail).

### État d'avancement

Étude pré-opérationnelle réalisée.

### Maîtrise foncière

Domofrance

### Calendrier prévisionnel



## 2.12 Améliorer et développer les liaisons est- ouest et haut-bas sur Bassens

**Portée :** métropolitaine

**Nature :** investissement

**Maitre d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**

Ville de Bassens, RFF,  
Département

**Territoire  
d'intervention :**

Bassens



Les liaisons est-ouest s'analysent à deux échelles complémentaires. Bassens fait charnière entre la presqu'île d'Ambès et le reste de l'agglomération, ce qui génère des trafics importants, notamment en termes de déplacements domicile-travail. Par ailleurs, la congestion régulière de l'A10 en provenance de Paris, de la rocade Est et du pont d'Aquitaine, incite les automobilistes à prendre des « itinéraires malins », dans Bassens notamment. Enfin, la présence du port sur le territoire génère un trafic de fret et de personnes (salariés) important et un report modal.

Le renforcement du centre-bourg actuellement à l'étude et la nécessité de soutenir le développement durable de la ZIP, nécessitent de développer et d'aménager les liaisons est-ouest inter-quartiers, notamment au niveau de la gare.

Le projet consiste à :

- Créer des lignes de bus «Ambès-la Gorp-La Gardette puis Bordeaux RG ou Cenon» et «desserte de la ZIP» (halte Carbon-Blanc/Sainte-Eulalie-la Gardette-Bassens ZI jusqu'aux DPA) pour une véritable desserte de la ZIP en connexion avec les réseaux structurants.
- Réaliser des aménagements urbains en faveur des vélos pour créer de bonnes conditions pour un rabattement doux vers la gare de Bassens, le pôle de la Gardette, le pôle industrialo-portuaire, le futur pôle d'échanges.
- Développer les liaisons VP inter-quartiers.
- Créer un cheminement doux souterrain en créant un second pont-cadre qui intègre l'accessibilité aux voies, à la gare, et l'aménagement des rues Goya et Meunier.

### Objectifs poursuivis

- Aménager et développer les liaisons entre haut et bas de la commune.
- Aménager la gare (voir fiche spécifique).
- Créer une véritable desserte de la zone industrialo-portuaire en connexion avec les réseaux structurants et notamment le fer.
- Conforter et faciliter les relations entre la presqu'île d'Ambès et le reste de l'agglomération.
- Limiter les embouteillages aux heures de pointe sur la commune (trafic de transit).
- Aménager durablement le territoire communal, stratégie de développement aux niveaux intercommunal et métropolitain.
- Promouvoir les transports durables, lutter contre la pollution atmosphérique.

### Résultats attendus (indicateurs)

- Création de stations Vcub et nombre de locations de vélos par jour (évolution).
- Création de nouvelles lignes de TC.
- Provenance/destination des usagers des lignes de TC, provenance/destination des utilisateurs de Vcub.
- Baisse des embouteillages.

## État d'avancement

- Schéma de déplacements multimodaux de la presqu'île d'Ambès approuvé en mai 2013.
- Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains en cours de formalisation.
- AVP pont-cadre et aménagements rue Goya et Meunier pour fin 2014.
- Travaux en 2015-2016.
- Autres aménagements pour vélos, VP et TC : de 2015 à 2025.

## Maîtrise foncière

À déterminer selon les cas.

## Calendrier prévisionnel



Démarrage janvier 2013

Fin d'exécution décembre 2025

## Synthèse financière

### Dépenses :

Coût HT : **1 000 000€**  
pont cadre et aménagements  
Goya/Meunier

### Ressources :

Communauté Urbaine de Bordeaux : 977 700 €  
Communes : 22 300 €  
**Total : 1 000 000 €**

### Taux d'intervention :

**81,5%**  
**1,9%**  
**100%**

## 2.13 Liens Est/Ouest : aménagements urbains du Haut-Lormont

**Portée :** communale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Multiples

**Partenaires associés :** Bailleurs sociaux, EPIC, collectivités locales

**Territoire d'intervention :** Haut-Lormont



Le chemin parcourant la ville d'ouest en est a été fondateur pour la constitution de la commune. Il s'étend aujourd'hui depuis les berges de Garonne jusque dans les Hauts de Lormont. Au terme de la rénovation urbaine, il sera possible d'arpenter cet axe, à pied ou à vélo, grâce à des cheminements dédiés et sécurisés. La ville a souhaité faire mieux connaître cet axe si important pour sa construction et sa reconstruction. Une signalétique est en cours d'installation afin de faciliter la découverte des richesses de la ville, accessibles tout le long du parcours.

### Objectifs poursuivis

- ▶ Sur un parcours allant d'ouest en est, comportant 12 étapes, permettre au promeneur de découvrir les équipements de la ville, des idées de visites ou balades, les marchés, les aires de jeux pour enfants, les parcs et jardins qui se trouvent à proximité.
- ▶ En retrouvant cet axe traversant stratégique et en le révélant par une continuité de cheminements doux, permettre une réappropriation du territoire par l'habitant en favorisant les liens entre les différents quartiers du territoire.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Développement des pratiques de déplacements piétons et cyclistes sur la commune.
- ▶ Sécurisation et réduction des accidents.
- ▶ Promotion de l'image d'une ville conviviale et apaisée.
- ▶ Promotion commerciale des quartiers en développement (Chaigneau-Bichon, Bois-Fleuri, la Ramade...).

### État d'avancement

Étude sur la signalétique terminée. La conception va démarrer.

### Calendrier prévisionnel



## 2.14 Liens Est/Ouest : aménagements urbains du Haut-Cenon

**Portée :** communale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub, Ville de Cenon

**Partenaires associés :** Cub, collectivités locales, État, Europe

**Territoire d'intervention :** Haut-Cenon



Le principe de continuité paysagère est inscrit dans le PLU. Reliant Palmer (trame verte) au ruisseau du Mulet (trame bleue), en passant par le parc du Loret, en traversant un secteur habité (logements collectifs, pavillonnaire) et un secteur équipé (lycée et complexe sportif de la Morlette), cette continuité est dans le prolongement des orientations du PAE Pelletan (voir ville habitée). Ce dernier vise à établir une porosité entre le quartier d'habitat social de Palmer à l'ouest de Pelletan et le secteur pavillonnaire à l'est. En effet l'axe Pelletan/Morlette, avec le corridor du tram, renforce le lien nord-sud, mais accentue la coupure est-ouest.

### Objectifs poursuivis

Traduire en continuité de déplacements le principe de continuité paysagère, avec la création de cheminements doux de Palmer au Loret, via la parcelle du lycée de la Morlette et en traversant les zones habitées.

### Résultats attendus (indicateurs)

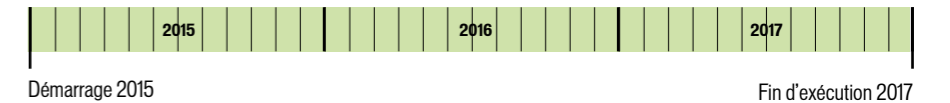
- ▶ Continuité piétonne.
- ▶ Accessibilité vélo.

### État d'avancement

- ▶ Plan guide PAE Pelletan en cours de révision.
- ▶ Réflexion à lancer sur la continuité paysagère.

**Maîtrise foncière** Privée et publique

### Calendrier prévisionnel



## 2.15 Nouvelles mobilités, circulations douces et innovation

**Portée :** communale

**Nature :** investissement

**Maitre d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**  
État, Région, Département,  
Europe (FEDER),  
Ville de Floirac



**Territoire d'intervention :** Floirac

Le manque d'efficacité des liaisons de transport en commun entre le bas et le haut Floirac est préjudiciable au confort de vie des habitants et oblige à la duplication d'équipements publics entre les deux territoires. Pour les équipements non dupliqués, la question de l'accessibilité des services publics correspondants se pose inexorablement. Il convient donc de s'interroger sur la mise en place d'un transport en commun qui pourrait être innovant en milieu urbain et devenir un lieu d'attractivité métropolitain. Il pourrait en effet s'agir d'un téléphérique reliant le secteur de la ZAC des Quais au chemin des Plateaux. Ce type de transport commence à se développer dans certaines agglomérations françaises.

Par ailleurs, la question de maillages doux est/ouest sur la plaine de Floirac se pose de manière à relier les différents projets urbains présents sur ce territoire (Garonne-Eiffel, ZAC des Quais, ORU Joliot-Curie et Libération).

### Objectifs poursuivis

- ▶ Créer des liaisons entre les deux entités majeures du paysage que sont la Garonne et les coteaux.
- ▶ Créer un transport en commun innovant et attractif à l'échelle métropolitaine pour rompre le manque de communication entre le Bas et le Haut-Floirac.
- ▶ Assurer la continuité des liaisons douces est / ouest.

### Résultats attendus (indicateurs)

- ▶ Communication améliorée entre Haut et Bas-Floirac.
- ▶ Innovation en termes de transport en commun au niveau de l'agglomération.
- ▶ Meilleures liaisons est / ouest entre Garonne et coteaux.

### État d'avancement

Les études liées aux projets urbains Garonne-Eiffel, Joliot-Curie et Libération ont mis en avant la nécessité de liaisons douces est / ouest. Concernant le téléphérique urbain, pas d'étude à ce jour.

**Maîtrise foncière** Cub, privée

## 2.16 Accessibilité cheminements doux

**Portée :** communale

**Nature :** investissement

**Maitre d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**  
Ville de Cenon  
et associations



**Territoire d'intervention :** Cenon

Le projet consiste à mettre à niveau les principaux cheminements doux piétonniers de la commune pour les personnes à mobilité réduite. Au programme :

- ▶ Fléchage des itinéraires desservant les principaux points de la commune.
- ▶ Participation des usagers au signalement des lieux accessibles ou des difficultés d'accès et de cheminement via un outil numérique.

### Objectifs poursuivis

Permettre aux piétons et personnes à mobilité réduite de parcourir les principaux points de la ville sans rupture du cheminement.

### Résultats attendus (indicateurs)

Desserte complète des bâtiments publics et commerces.

### État d'avancement

- ▶ À l'étude.

**Maîtrise foncière** À l'étude.

### Calendrier prévisionnel



### Calendrier prévisionnel

**Dépenses :**  
Coût HT : 300 000 €

## 2.17 Circulations douces le long de la voie Bordeaux-Eymet

**Portée :** intercommunale

**Nature :** investissement

**Maître d'ouvrage :** Cub

**Partenaires associés :**  
État, Région, Département,  
Europe (FEDER),  
Ville de Floirac



**Territoire d'intervention :** Bas-Floirac

L'aménagement de l'ancienne voie ferrée Bordeaux-Eymet en boulevard vert comportant un TCSP constitue un enjeu fort en termes de mobilité dans le cadre du projet métropolitain. Le parti-pris dans l'aménagement de cette voie est de préserver sa qualité paysagère et sa faune. L'aménagement tiendra compte de l'existant, à la fois pour des questions de développement durable et d'économie du projet : passage du TCSP sur l'espace dévolu anciennement aux trains, utilisation des noues paysagères, passage des liaisons douces le long des jardins familiaux, comme c'est le cas actuellement. Cette nouvelle voie accueillera essentiellement le futur TCSP et les circulations douces dont il s'agira d'assurer la continuité nord-sud (actuellement, des interruptions existent).

### Objectifs poursuivis

- ▶ Réaliser un boulevard vert s'inscrivant dans les enjeux de mobilité de l'agglomération et respectueux des questions environnementales.
- ▶ Assurer la continuité des liaisons douces nord-sud.

### Résultats attendus (indicateurs)

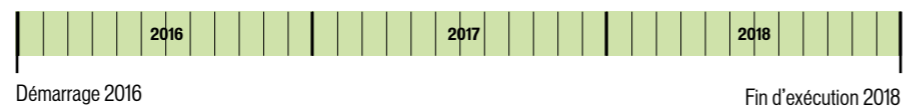
- ▶ Réalisation de cet aménagement et des liaisons douces.
- ▶ Persistance de la faune et de la flore après aménagement.

### État d'avancement

- ▶ Étude préalable liée à l'aménagement de la voie Bordeaux-Eymet confiée au cabinet TVK par l'EPA Bordeaux-Euratlantique.
- ▶ Étude de biodiversité réalisée également sur cet aménagement.

### Maîtrise foncière Cub

### Calendrier prévisionnel



# REMERCIEMENTS

L'équipe du GPV et son directeur tiennent à remercier particulièrement les personnels municipaux des villes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac, ainsi que tous les partenaires institutionnels et associatifs ayant apporté leur concours à la rédaction de cet ouvrage par la remise de fiches-actions. Leur participation témoigne de leur implication totale dans la mise en œuvre du projet de territoire aujourd'hui et demain comme hier.

## Crédits

Design graphique : Delphine Buis et Benjamin Destombes - [www.studiodb.fr/](http://www.studiodb.fr/) [contact@studiodb.fr](mailto:contact@studiodb.fr)

Cartographie : Omar Lakhdar, adaptée par Delphine Buis et Benjamin Destombes

Relectures : équipe du GPV Rive Droite

Impression : Korus édition, décembre 2013, 500 exemplaires

Une édition du Grand Projet des Villes Rive Droite

Bassens-Lormont-Cenon-Floirac

Résidence Beausite - bâtiment B.O

Rue Marcel Paul - 33150 Cenon

05 56 40 24 24 - [contact@surlarivedroite.fr](mailto:contact@surlarivedroite.fr)

[www.surlarivedroite.fr](http://www.surlarivedroite.fr/) / [www.blog-rivedroite.fr](http://www.blog-rivedroite.fr)

Tous droits de reproduction et de diffusion réservés.



