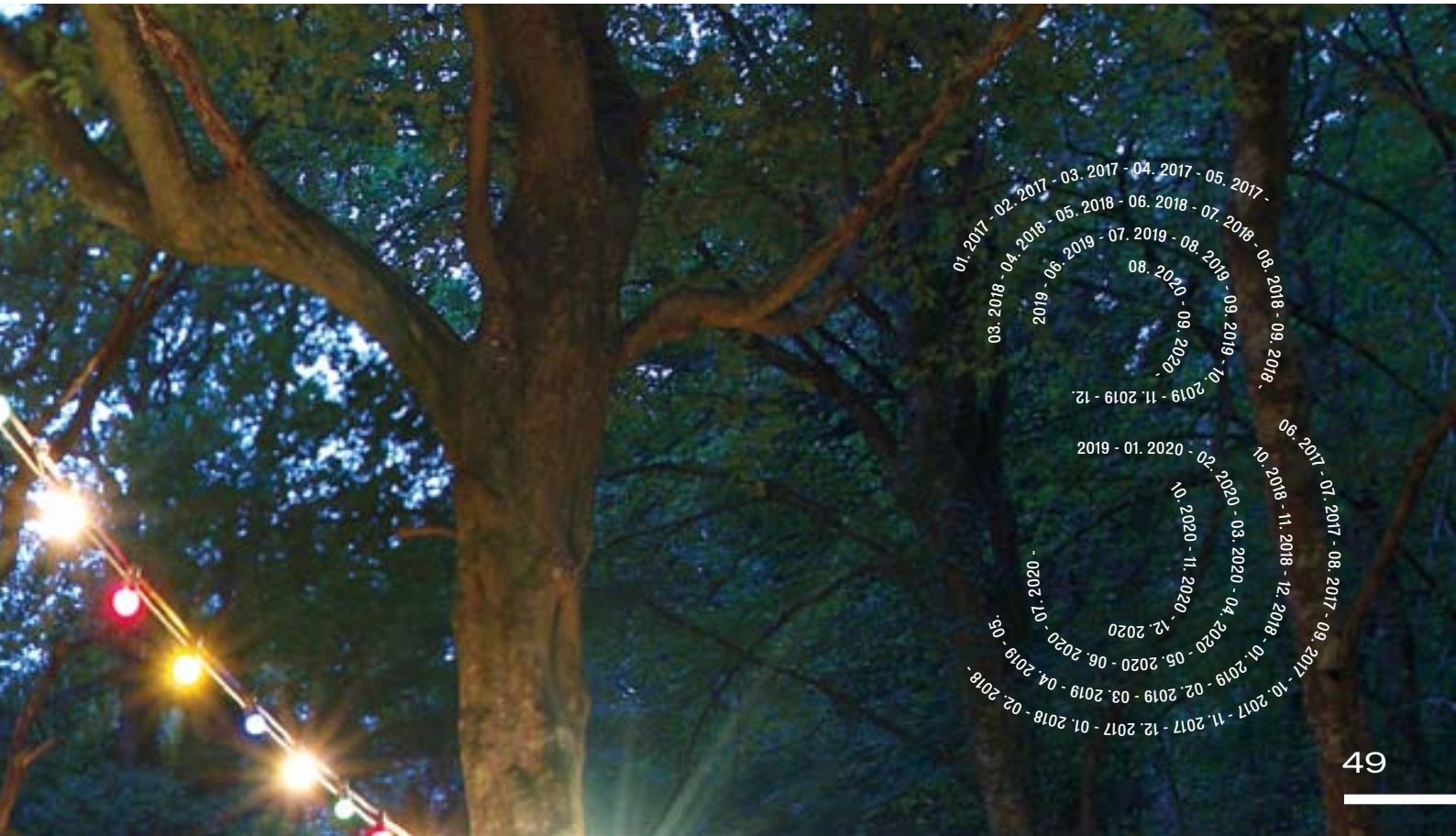
STRATEGIE ET ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

À L'ISSUE DES ATELIERS DE BILAN ET DE LA SÉANCE DE RESTITUTION LORS DU COMITÉ DE PILOTAGE, LES ACTEURS ET PARTENAIRES DU GRAND PROJET DES VILLES RIVE DROITE ONT POURSUIVI LEUR TRAVAIL COLLECTIF AFIN DE CONSTRUIRE LE PROJET DU TERRITOIRE POUR LA DÉCENNIE À VENIR. IL A ÉTÉ DÉCIDÉ D'ADOPTER UNE DÉMARCHE TRANSVERSALE POUR TENIR COMPTE DES INTERACTIONS DES « THÉMATIQUES » LES UNES SUR LES AUTRES, FACILITER LE DÉCLOISONNEMENT ET DONC LES COOPÉRATIONS ET LES SYNERGIES.



LA RIVE DROITE « INTELLIGENTE »

L'intelligence est la capacité de s'adapter aux évolutions de l'environnement au sens large, mais également la capacité d'agir sur l'environnement pour rendre ces évolutions socialement acceptables. Il s'agit aussi d'être « astucieux » et « audacieux » afin d'expérimenter des solutions inédites. Comment développer et conforter cette « intelligence » à l'échelle de la Rive Droite ?

D'abord en misant sur l'innovation, sous toutes ses formes, comme facteur de développement.

L'innovation dans toutes ses dimensions et, sur la rive droite, nous pouvons citer plusieurs **filières d'excellence** à dimension métropolitaine voire régionale :

_**Le nautisme** avec la dynamique impulsée par les Chantiers Navals de Bordeaux (CNB)

_Un domaine en essor autour de la **maintenance aéronautique** (pôle de l'Aérocampus) et l'industrie mécanique

_**Les filières en transition vers une « économie verte »** : la chimie, la santé, la gestion et valorisation des déchets (filière du réemploi), l'écologie industrielle...

_**Le tourisme** et les loisirs autour du fleuve et des équipements culturels...

D'autres **secteurs** d'activités **doivent être appuyés et confortés :**

_**L'économie créative et culturelle** en lien avec la filière du numérique,

_Le secteur du **bâtiment et travaux publics** et la promotion de l'éco-construction,

_La filière **logistique urbaine** et les transports.

L'innovation économique et sociale est tout aussi essentielle. En modifiant le rapport au travail (le salarié devenant coopérateur), en favorisant le décloisonnement des acteurs, en offrant des temps d'échanges et rencontres entre les entreprises, les universités, les artistes, les associations et les habitants et en testant sous cette forme des activités économiques, elle permet de faire obstacle aux délocalisations, de promouvoir l'emploi local et de s'engager dans une démarche de responsabilité sociale des entreprises, y compris celles recourant aux services de coopératives (SCOP ou SCIC) ou d'associations comme dans l'insertion par l'activité économique.

L'innovation organisationnelle, enfin, devra prospérer dans la gestion du projet à travers 4 composantes :

_**Une coordination souple** du travail collaboratif.

Le recours au numérique, sous forme d'une plateforme collaborative peut démultiplier l'efficacité des outils et assurer un suivi collectif en temps réel de l'évolution des opérations et des actions.

_Le projet de territoire se fera sur le mode de **la frugalité** plutôt que sur celui de l'économie. La capacité de travail partenarial et d'organisation de projet qui permet de réduire les aléas bureaucratiques étant en elle-même une composante de la frugalité.

_**Un pôle de veille, d'observation et d'ingénierie mutualisé** permettra d'améliorer les capacités collectives d'analyse et de connaissance des acteurs du territoire et de multiplier les possibilités d'échange.

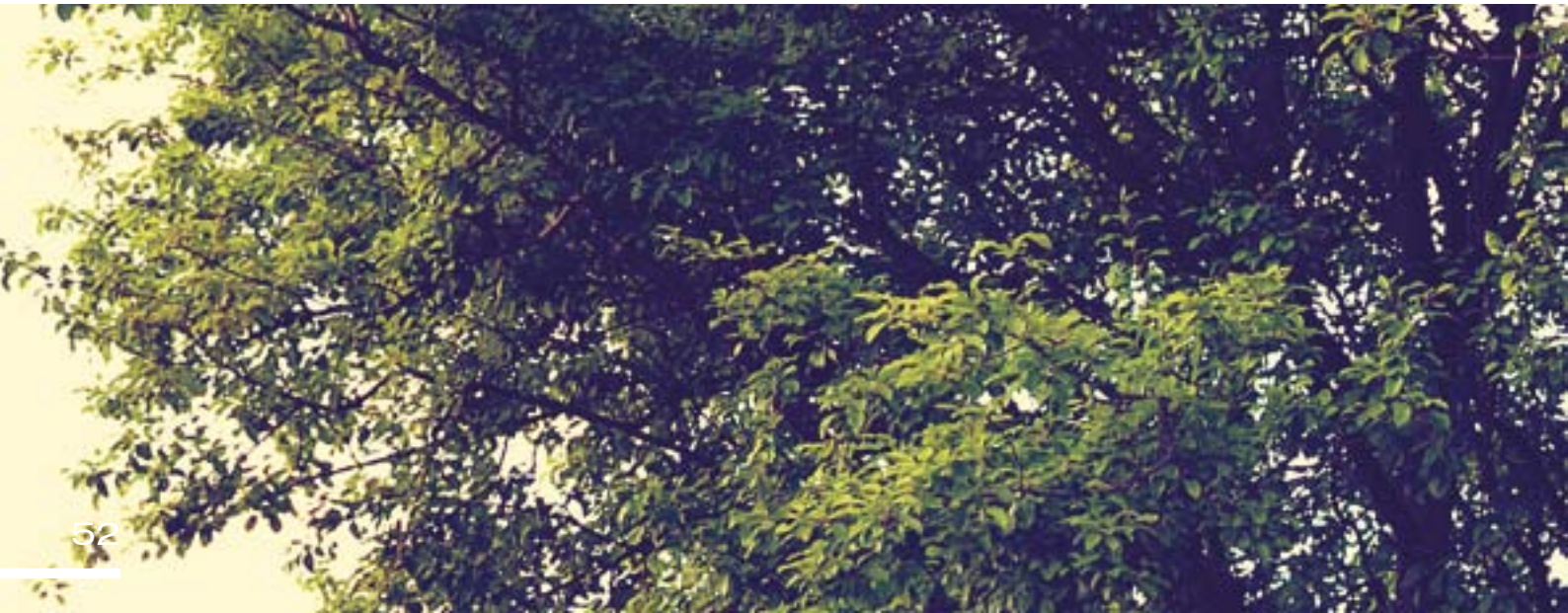
_**Une connaissance partagée des équipements** du territoire **permettant leur utilisation transversale, voire mutualisée**, par les villes, le réseau associatif et leurs multiples champs d'intervention (équipements culturels spécifiques, parc des Coteaux, équipements sportifs...)

LA RIVE DROITE DURABLE

Le développement durable intègre plusieurs dimensions liées à la lutte contre le changement climatique, à la préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources, à la cohésion sociale et à la solidarité entre les territoires et les générations, à l'épanouissement de tous les êtres humains. Il implique une dynamique de développement suivant des modes de production et de consommation responsables. Le projet, dans toutes ses dimensions, doit être pensé à l'aune de ces principes.

Dans le **champ urbain**, la question de la centralité du territoire dans l'agglomération induit celle de **l'articulation des échelles de territoire** entre l'agglomération, la rive droite, la ville et le quartier. Il s'agit de **garantir la cohérence des décisions** en matière de planification des fonctions urbaines, de politique d'aménagement, de déplacement et d'habitat.
La centralité porte aussi la question de la densité urbaine et de la croissance démographique par le renouvellement urbain, la manière de réutiliser les friches et les délaissés.

Par ailleurs, la Nature en ville et le patrimoine naturel exigent de trouver un bon équilibre entre préservation et animation. Il s'agit de **préserver les espaces emblématiques** et remarquables, garants de la biodiversité, et d'aménager des corridors publics à cette fin en plus d'espaces situés généralement sur le parc des Coteaux. En parallèle, sur d'autres parties du parc et sur le territoire plus urbanisé,



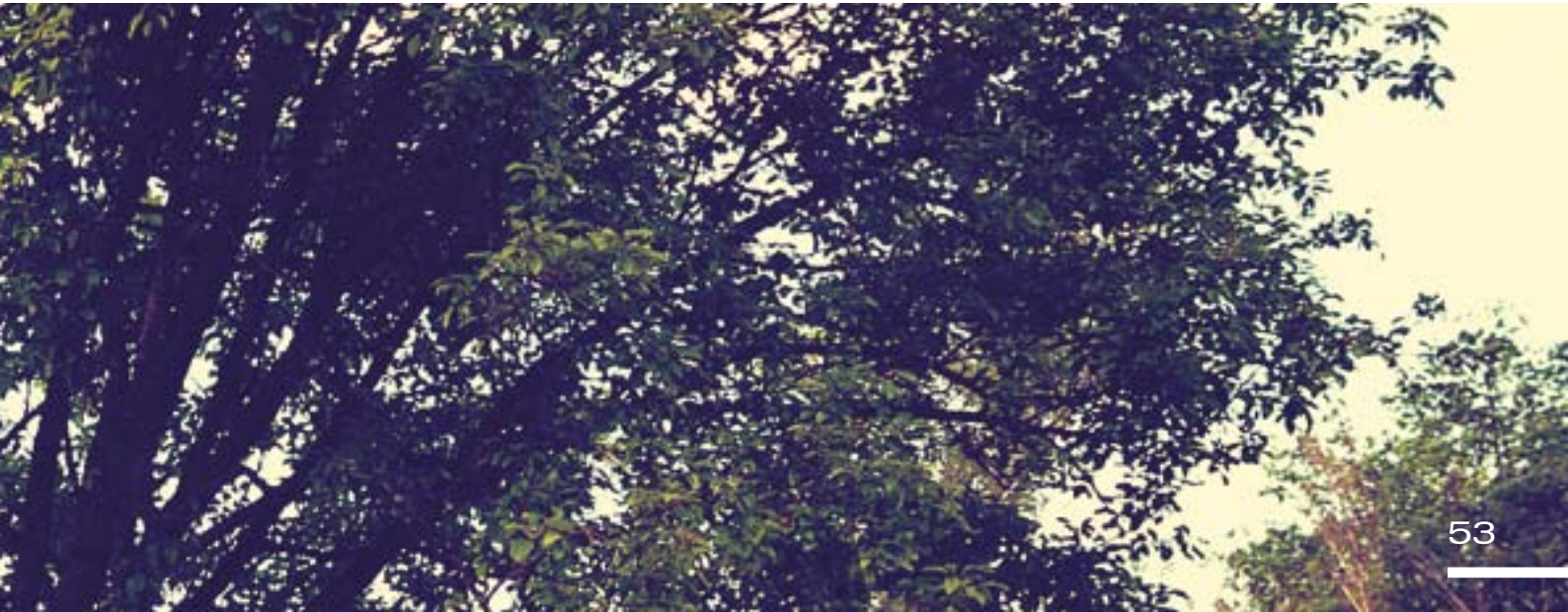
la valeur d'usage de la nature et du paysage comme facteur de qualité de vie, d'apprentissage et comme lieu de pratiques de loisirs, d'activités sportives ou d'événements artistiques et culturels **doit être affirmée et consolidée.**

Dans le **champ économique**, l'un des premiers gages d'un développement durable est la **préservation et l'essor de l'économie productive et industrielle**. Ce d'autant plus que les entreprises intègrent les préoccupations sociales, environnementales et économiques dans leurs activités et, pour beaucoup, s'engagent dans des démarches répondant aux enjeux du développement durable (Responsabilité Sociétale des Entreprises), à l'exemple du développement de la filière du réemploi et celle de l'écologie industrielle. Une Rive Droite qui développe l'économie et l'emploi sur son territoire offre des perspectives d'avenir à ses habitants, diminue l'ampleur des déplacements sur l'agglomération et permet un enracinement des entreprises.

Dans **le champ de l'humain**, 2 points stratégiques forts guideront les actions durables à mettre en œuvre pour l'épanouissement des habitants du territoire :

_Il s'agira de **combattre les effets pervers de l'hétérogénéité sociale**, notamment en permettant aux populations les plus précaires et en difficulté de se maintenir sur le territoire, d'accéder aux services et d'améliorer leur situation et leurs perspectives.

_**Les habitants** (et usagers du territoire) sont une ressource pour le territoire et seront **moteurs de développement durable** pour peu que leur autonomie soit facilitée et leurs initiatives soutenues.



LA RIVE DROITE INCLUSIVE

L'inclusion, entendue dans ses dimensions spatiale et urbaine, économique et sociale, sous-tendait déjà le projet de territoire conçu en 2000. Le bilan fait apparaître des éléments nouveaux de convergence de la Rive Droite avec le reste de l'agglomération, mais en souligne doublement les limites. D'une part, le rapprochement semble, à ce jour, encore limité en termes sociaux et résidentiels notamment. D'autre part, l'amélioration de la situation sur la Rive Droite s'accompagne d'une hétérogénéité sociale et spatiale nouvelle à l'intérieur du territoire. Ces éléments justifient la mise à jour des réflexions sur l'inclusion urbaine, économique et sociale ou humaine et la recherche de pistes d'actions.

Il convient de passer de **l'hétérogénéité constatée à la diversité organisée** qu'il s'agisse du territoire ou des habitants et usagers du territoire.

Dans le **domaine urbain**, il s'agit d'être capable de **« faire territoire »** à partir de projets et d'opérations harmonisant et reliant les quartiers, aménageant le territoire de manière à gommer les fractures, diversifier les produits immobiliers, organiser les liaisons et les déplacements.

En **matière économique**, il s'agit d'**initier et/ou de fortifier les réseaux d'acteurs économiques du territoire** à l'échelle globale ou sur des espaces plus restreints. Afin de faciliter l'intégration, l'entraide pour les nouveaux venus, et aider à la concrétisation d'initiatives conjointes sur des sujets intéressant l'ensemble des entreprises et leurs salariés, il est indispensable **de renforcer et développer une ingénierie entre les villes**, garante d'une proximité avec l'usager et les acteurs de la sphère économique.

C'est aussi la place des habitants et des usagers du territoire qu'il faut conforter. Etre habitant et usager

du territoire c'est être assuré de pouvoir y rester quand sa situation personnelle évolue. Il sera nécessaire de répondre à une pluralité de besoins en services publics et privés dont il faut assurer l'accès pour tous, et notamment les plus fragiles, en renforçant et pérennisant les médiations, en promouvant les parcours accompagnés vers le logement et la qualification, en diversifiant les réponses puisque la population se diversifie.

_QUELQUES QUESTIONS EN SUSPENS

Les participants des ateliers de production du projet de territoire ont relevé quelques questions qui, à l'échelle de l'agglomération et parfois du territoire, restent en suspens et dont la réponse peut influer sur le projet de territoire.

L'une concerne **la fonction sociale de la Rive Droite** à l'échelle de l'agglomération. Portera-t-elle l'essentiel du logement très social de l'agglomération ? Si l'offre résidentielle n'est pas assez large et diverse sur la Rive Droite, les habitants du logement très social dont la situation s'améliore seraient contraints de quitter le territoire, faute d'offre adaptée, et seraient alors remplacés par des ménages en grande difficulté.

Une autre porte sur la **qualité urbaine**. Quel niveau de qualité urbaine, de logement et d'aménagement doit être exigé connaissant la faiblesse des ressources des ménages sur ce territoire ? Peut-on procéder à des réhabilitations d'un certain standard de qualité afin que les locataires, y compris ceux qui ont les revenus les plus faibles, bénéficient d'une amélioration de la qualité de leur logement et plus encore de la diminution des charges escomptée du fait de l'amélioration thermique ?

Une dernière porte sur la **gestion et les fonctions urbaines**. À quelles échelles s'organise la mixité ou la diversité sur le territoire ? Faut-il, et à quels endroits, des polarités fonctionnelles et comment les préserve-t-on ?

À ces questions qui expriment en creux une volonté nouvelle, on trouvera des réponses dans les orientations programmatiques du projet.

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

Les orientations programmatiques, dans le respect de la stratégie, s'organisent autour des thèmes majeurs du projet de développement du territoire. Elles ne sont ici qu'esquissées et seront détaillées dans le 3e document, le guide programmatique, à paraître fin 2013.

_LE LOGEMENT

Le récolement des diverses opérations susceptibles de voir le jour au cours des 15 années à venir conduit à un total d'environ **13 500 logements nouveaux** sur le territoire dont 300 à Bassens, 4 600 à Lormont, 3 700 à Cenon et 4 900 à Floirac.

Au-delà de cet aspect quantitatif, au demeurant essentiel, une grille programmatique, relayée par le Plan Local pour l'Habitat de la Cub, permet d'esquisser les portraits des nouveaux habitants à travers la typologie des logements qui seront construits.

Les objectifs sont bien d'assurer une bonne fluidité des trajectoires résidentielles, de **diversifier l'offre** pour diversifier les profils sociaux des populations, de **développer une offre accessible et adaptée** à la demande des ménages, d'optimiser l'accueil des salariés des entreprises qui s'implantent, de **réguler les prix du foncier et de garantir les qualités d'usage**.

Par taille, les logements programmés seraient ainsi ventilés en 30% de petits logements (T2), 40% de logements type T3 et 30% de grands logements (T4 et plus). Par type d'usage, la ventilation proposée est de 15% de PLAI/PLUS (le territoire étant aujourd'hui plus que bien pourvu), 35% d'accession aidée et modérée et 50% d'accession libre. Le croisement de ces catégories sera utile par opération, de même que l'on conduit, en parallèle, des travaux de programmation pour développer le logement des jeunes et le logement adapté à une population globalement vieillissante.

Par-delà la question du logement neuf, se pose également celle des **logements existants**, logements sociaux singulièrement, dont la moitié a pu être réhabilitée dans le cadre des opérations ANRU. Un ensemble de dossiers pré-opérationnels a été constitué aux fins d'intervention sur quelques 2200 logements supplémentaires en attendant une seconde phase de renouvellement. La question posée, bien au delà de **l'amélioration thermique**, est celle de **l'accessibilité pour tous** et du **confinement de l'amiante**. On observe une explosion des coûts de traitement qui sont passés d'environ 20 000 € par logement il y a 10 ans à plus de 45 000 € aujourd'hui. La variable d'ajustement ne pouvant être le niveau des loyers, il convient de **repenser globalement le modèle économique de ces opérations**.

_L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET L'EMPLOI

Le **Grand Port Maritime de Bordeaux**, bénéficiant d'une gestion indépendante, ne sera pas directement évoqué ici autrement que pour rappeler que les questions de logistique qui lui sont liées restent pendantes, ainsi que celles relatives au foncier indispensable pour conforter et développer son activité. Des réflexions s'engagent autour de l'aménagement de ces emprises foncières soumises à de fortes contraintes (Natura 2000, PPRT, PPRI) mais présentant de réelles opportunités économiques (les Guerlandes, Sabarèges...). Il devient essentiel, ne serait ce que pour la pérennité des 3 500 emplois directs et 5 000 indirects, que des solutions soient trouvées rapidement.

S'agissant du **projet Garonne-Eiffel**, il fait également l'objet d'une gestion indépendante via l'EPA **Bordeaux-Euratlantique**. Son rôle dans le développement économique de la Rive Droite sera essentiel dans le champ du tertiaire supérieur et dans l'émergence d'une nouvelle polarité commerciale et de l'hôtellerie. Au total, y sont programmés 150 000 m² d'activités tertiaires, 50 000 m² d'activités diverses, 20 000 m² de commerces et services et 20 000 m² d'hôtellerie.

Pour le reste du territoire, **on distinguera les villes basses** bénéficiant du générateur fluvial, **des villes hautes** bénéficiant du générateur de la rocade et du système viaire d'accès à l'agglomération.
Les villes basses représentent une **capacité d'environ 100 000 m² de planchers d'activités**, **les villes hautes**, par réaffectation de sites et aménagement (secteur du Canon à Floirac), d'une **capacité quasi équivalente**. Outre l'objectif du **maintien des activités existantes**, on retiendra celui d'une **meilleure garantie des parcours d'accueil des entreprises**. Le concept de « **mini-clusters** », dédiés ou non, est à développer autour d'unités de taille assez modeste de l'ordre de 5 à 6 000 m² SHON

à répartir sur le territoire en fonction des valeurs d'accessibilité, en assurant une **offre locative** dont la demande devient largement majoritaire.

On s'attachera également à **promouvoir l'offre en direction de la sphère productive**, du champ de **l'économie créative** et de **l'économie sociale et solidaire** (domaine coopératif singulièrement).

L'émergence du secteur des loisirs et du tourisme local doit se traduire dans la programmation du site des **Cascades à Lormont** et de la **Grande Salle de spectacles bordelaise à Floirac**.

Enfin, des **actions de densification des zones d'activités issues du dispositif Zone Franche Urbaine** seront développées.
Concernant l'emploi, il s'agit de **permettre aux habitants de la Rive Droite de bénéficier des effets du développement économique** de leur territoire et de l'agglomération. Il faut œuvrer à la formation de tous, en **développant la formation initiale et continue** dans une logique de planification souple, concertée et déclinée à plusieurs échelles. En matière de formation continue, le développement de l'offre de formation à destination du personnel des TPE/PME et la formation en alternance sur le territoire sont des enjeux cruciaux. Ils n'auront de sens que si se construit, en parallèle, un **plan territorial renforcé pour l'acquisition de compétences-clés et des premiers modules de qualification** qui nécessitent souvent le recours à des pédagogies innovantes. Dans le **domaine éducatif**, il s'agit de **prévenir et de lutter contre le décrochage scolaire**, favoriser les projets d'établissement, ouvrir les horizons des élèves et des familles et l'accès aux formations d'excellence dans les filières générales comme techniques.

_LES DÉPLACEMENTS

Le scénario « plan climat ambitieux » de report du trafic automobile sur la part transports en commun à l'horizon 2030/2040, approuvé par les élus communautaires, est effectivement ambitieux. Il fixe pour objectif 24% de part modale consacrée aux transports en commun (contre 11 aujourd'hui).

Ce scénario implique de **renforcer l'offre de transports en commun en site propre (TCSP) sur la plaine Rive Droite (PRD)**. Les objectifs du maillage de desserte en transports en commun sur la PRD sont les suivants :

_1 station de TCSP dans un rayon de 500 mètres maximum.

_1 station de bus dans un rayon de 250 mètres maximum.

La question de la libération du foncier nécessaire à ce maillage est d'ores et déjà d'actualité. L'EPA Bordeaux-Euratlantique a mené des études de simulation de trafic dans le cadre de l'étude d'impact de son projet. Les résultats, si les transports en commun sont réalisés à temps (concomitamment aux premières livraisons d'opérations) sont plutôt optimistes en termes de limitation des déplacements en véhicule personnel.

Si le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) ne permet pas de déterminer des tracés précis pour de futurs TCSP, ni de préjuger du mode de TCSP choisi, **un axe est aujourd'hui identifié comme structurant à l'échelle de la plaine Rive Droite** et validé par les 5 maires. Il s'appuie sur les emprises suivantes :

_Le faisceau ferroviaire du secteur Bastide-Brazza

Sur cette voie circulent encore 2 trains par semaine à destination des Grands Moulins de Paris ainsi que sur l'embranchement Axial-Vallon jusqu'en 2015. Il est donc envisagé de maintenir, à court terme, une partie du faisceau ferré permettant d'assurer ce trafic minimum. A moyen terme, la question de la pertinence du maintien des voies ferrées sur ce secteur se posera.

_La voie Bordeaux-Eymet

Ancienne voie de chemin de fer désaffectée autour de laquelle viennent s'articuler différents projets urbains, identifiée comme voie de bouclage des boulevards via le pont Jean-Jacques Bosc avec un passage sur la ZAC des quais.

Il s'agit également de **promouvoir les mobilités durables pour les entreprises et leurs salariés** en engageant une démarche pour aborder de manière globale et mutualisée les déplacements liés aux entreprises implantées sur le territoire et la problématique de la logistique urbaine (approvisionnement, livraison...).La mise en œuvre d'un Plan de Déplacement Inter Entreprises (PDIE) à l'échelle intercommunale, avec un pilotage partenarial impliquant les salariés et les entreprises.

Enfin, dans l'approche intégrée sur les déplacements, la singularité de la Rive Droite, partagée entre ville haute sur les coteaux et ville basse ouverte sur le fleuve, oblige à **s'interroger sur les solutions de franchissement de ces obstacles naturels**, d'imaginer des modes de déplacement non polluants innovants : des passerelles d'une ville à l'autre (Bassens et Lormont, Floirac et Cenon) et des solutions aériennes de transports, à l'instar d'un téléphérique urbain, véritable trait d'union entre les coteaux et la plaine de Garonne.

_LES ÉQUIPEMENTS ET LES SERVICES PUBLICS

Par simple application de ratios, le nombre de logements nouveaux programmés implique la réalisation d'équipements et de services. Toutefois, la génération passée de renouvellement urbain a permis une remise à niveau quantitative et qualitative des constructions issues de la programmation originelle des grands ensembles, programmation assez « généreuse » au regard des standards actuels.

Dans le domaine de **l'éducation**, une marge existe aujourd'hui, tant pour ce qui concerne les pôles éducatifs du primaire que pour les collèges. La ville de Bassens n'a pas de besoins nouveaux importants ; la ville haute de Lormont est bien dotée tandis que sa partie basse sera considérée sous l'angle des transports scolaires avant d'anticiper de nouveaux besoins. S'agissant de Cenon, il en va de même alors que **Floirac devra être attentive aux besoins sur le secteur du plateau et s'appuyer sur la programmation de Garonne-Eiffel pour envisager, en lien avec Bordeaux, de nouveaux équipements.**

De manière générale, on s'attachera à **mutualiser les équipements publics, d'une ville à l'autre, dans les domaines du sport, de la culture et des loisirs**. A l'exemple de la mutualisation des équipements projetés dans le projet urbain de Joliot Curie entre les villes de Cenon, Bordeaux et Floirac.

S'agissant des fonctions support : gestion des déchets, de l'énergie, des eaux usées ou pluviales, c'est à l'échelle de l'ensemble de la plaine Rive Droite que la programmation sera envisagée, en lien avec les services de la Cub. Des démonstrateurs d'innovation sont à l'étude dans le cadre de la démarche « éco-cités » dans laquelle se retrouvent les villes de Bègles, Bordeaux-ville, Floirac, Cenon et l'OIN.

PLAN DIRECTEUR

Le plan directeur, qui sera lui aussi détaillé dans le volume 3 et n'est ici qu'ébauché, présente les principales opérations devant entrer en phase opérationnelles dans les années 2014/2025. Elles ont été organisées par souci de clarté en 4 groupes : « la ville habitée / la ville active / la ville nature / la ville incarnée ».

_LA VILLE HABITÉE

RÉHABILITER

Le projet initial, en 2000, visait à traiter, en priorité, les quartiers les plus en difficulté. Cet objectif est en passe d'être atteint. Pour autant, il est indispensable de poursuivre l'effort de renouvellement au sein des quartiers qui n'ont pas été concernés par cette première phase, et qui, faute d'une intervention rapide, pourraient connaître le même destin que ceux qui apparaissaient il y a 10 ans comme prioritaires. Les effets de « vases communicants » des difficultés économiques et sociales sont aujourd'hui bien connus et d'ores et déjà des dérives inquiétantes apparaissent. C'est tout le bénéfice territorial de 10 années d'efforts partagés qui est en jeu.

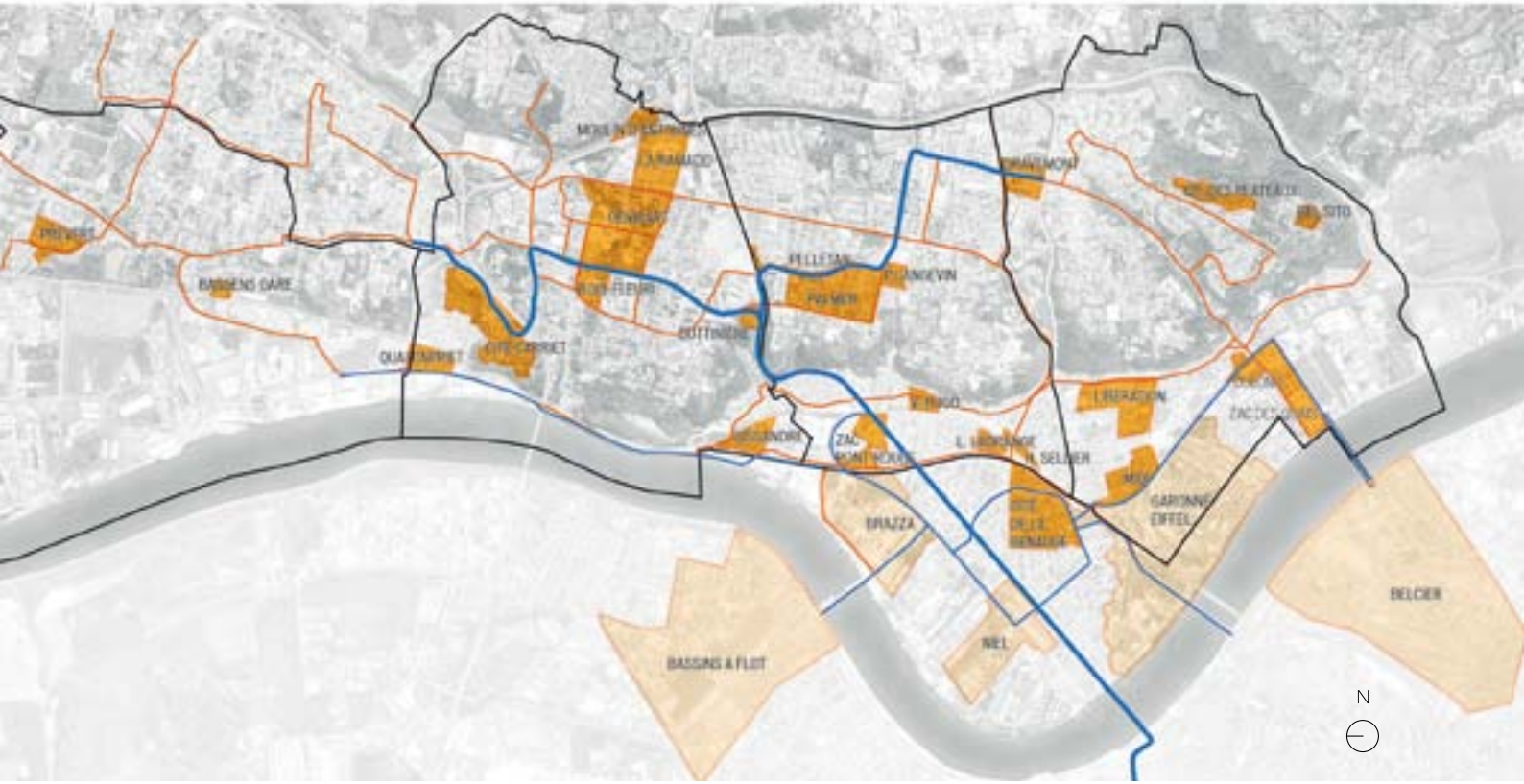
3 catégories d'opérations sont proposées pour les années à venir :

_L'opération intercommunale **Joliot-Curie**, qui associe les Villes de **Bordeaux, Cenon et Floirac**, a d'ores et déjà fait l'objet d'une étude pré-opérationnelle. Son calendrier de réalisation s'étend de 2014 à 2020.

_Les opérations de **Bassens/Prévert**, de **Lormont/Carriet secteur intermédiaire** et de **Floirac/Dravemont** ont fait l'objet d'études sociales et urbaines. Elles entreraient en phase opérationnelle dès l'année 2014.

_Les opérations de **Cenon/Palmer** et **Cenon/la Saraillère** feront l'objet d'études ultérieures pour une mise en mouvement opérationnelle à partir de 2015.

_OPÉRATIONS À DOMINANTE HABITAT



VOIES STRUCTURANTES

PROJETS D'HABITAT

GRANDS PROJETS MIXTES

LIMITES COMMUNALES

TRAMWAY

BHNS

CONSTRUIRE

Le territoire possède une **grande capacité d'évolution et d'importants fonciers en mutation**. S'agissant des vocations résidentielles dominantes, on retiendra les sites suivants :

_**Bassens** : Le **site de Prévôt**, récemment préempté par la Cub, dont la vocation est mixte afin de permettre au nord une articulation d'habitat avec le quartier Prévert. Une étude pré-opérationnelle est initiée en mai 2013 par la Cub.

_**Lormont** : le site de **la Ramade** présente une capacité de réalisation de plus de 900 logements nouveaux. Le site est en phase opérationnelle autour de l'éco-quartier « les Akènes » sous maîtrise d'ouvrage de la SA Clairsienne. A **la Buttinière**, une opération relevant du label 50 000 logements est à l'étude pour une jauge de 250 logements. Sur le bas Lormont, un chapelet d'opérations comprend le **quai Carriet** d'une capacité de 630 logements, le site des **Cascades** d'une capacité de 200 logements, le site **W. Pitters I** d'une capacité de 630 logements, **le site W. Pitters II** dont l'étude conjointe avec Cenon et Bordeaux débute à l'été 2013. La **contrainte des inondations** s'impose à ces sites, à divers degrés.

_**Cenon** : la ville a mobilisé de **nombreux espaces fonciers diffus** qui représentent une capacité de construction de plusieurs centaines de logements. En outre, la **ZAC Pont-Rouge** se poursuit (570 logements) et **autour d'elle, divers fonciers** sont mobilisés pour réaliser à minima 700 logements. Ces fonciers sont en grande partie contraints également par les **risques d'inondation**.

_**Floirac** : sur le haut Floirac, l'opération **Bel Sito** accueillera environ 300 équivalent-logements sous maîtrise d'ouvrage de Domofrance et le chemin des Plateaux possède un potentiel d'environ 300 logements supplémentaires. L'opération de renouvellement urbain de **Dravemont** pourra accueillir, un nombre plus limité, de nouveaux logements. Sur le bas Floirac, outre la **ZAC des quais** qui représente une capacité globale de 1400 logements, on recense **divers fonciers mutables** (Dulong, Bely, P. Gros, mairie...) que la proximité de la future voie structurante de TCSP Bordeaux-Eymet rend particulièrement attractifs. L'opération **Garonne-Eiffel**, commune à Bordeaux et Floirac, ambitionne la réalisation de 6700 logements.

_LA VILLE ACTIVE

CONSOLIDER L'EXISTANT ET MAINTENIR LES EMPLOIS DE PRODUCTION EN VILLE

_Pour le **chapelet des zones d'activités économiques** situées en bordure de rocade et le long des axes de circulation de l'A10 vers la presqu'île, de la RN89 en direction de Libourne via Beychac-et-Caillau et de la D936 vers Tresses et Bergerac, l'enjeu consiste à conforter ces zones économiques structurantes qui concentrent la majorité des emplois. Il est essentiel d'agir sur la qualité de ces espaces (labellisation), leur desserte et le développement de services, commerces et équipements, en s'engageant dans **une requalification urbaine, environnementale, sociale et économique en réponse aux nouveaux besoins des entreprises**. Certaines situations vont nécessiter une densification interne, voire une diversification fonctionnelle, on peut citer la zone de la Gardette à Lormont (35 ha), le site Jean-Zay à Cenon (16 ha), les Mondaults à Floirac (16 ha).

_Concernant la **Zone Industrialo-Portuaire** et sa centaine d'entreprises générant 4000 emplois directs, la ville de Bassens et le Grand Port Maritime de Bordeaux se battent afin d'améliorer la desserte en camions de la zone et de créer une base logistique indispensable. Un projet est d'ores et déjà initié par le GPMB autour d'un centre routier.

DÉVELOPPER DE NOUVELLES POLARITÉS ÉCONOMIQUES

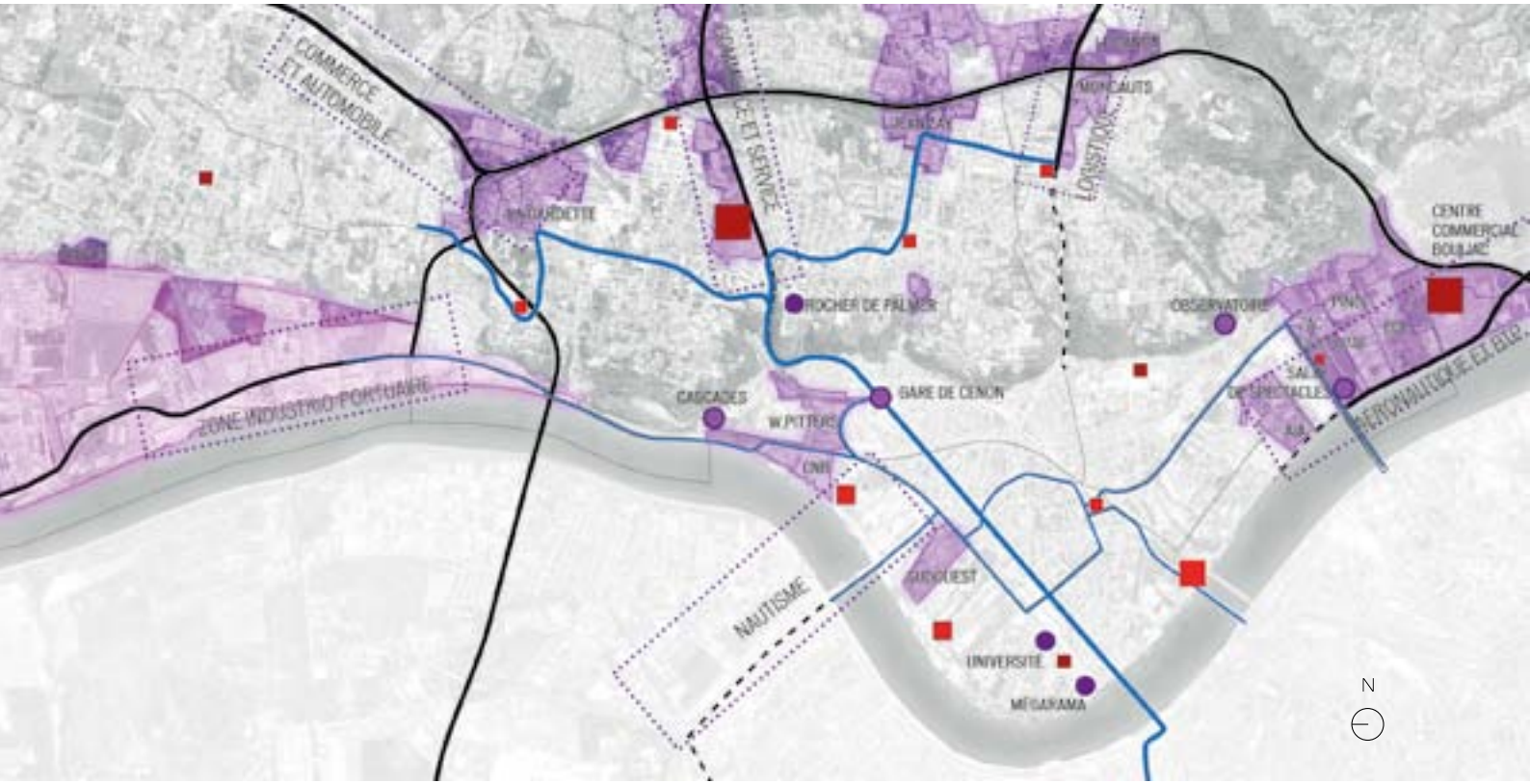
_Créer **un parc d'activités exemplaire** de 4 ha sur le **secteur Prévôt à Bassens** en lien avec un incubateur (château Grillon) pour favoriser l'émergence de projets en lien avec les entreprises de la zone industrialo portuaire (ZIP).

_Poursuivre la réflexion engagée autour du site **Lissandre/le Marais** à Cenon et Lormont et avec Bordeaux, secteur urbain majeur de mutation en lien avec le pont Chaban-Delmas, pour offrir de meilleures possibilités d'assise aux **domaines du nautisme et à d'autres activités économiques liées au fleuve et au tourisme**. 15% du secteur, soit 6 ha environ, pourrait faire l'objet d'une programmation économique.

_Sur le **site du Canon à Floirac**, un foncier disponible de 5 ha aux portes de la métropole fait l'objet d'une étude. On évoque un projet de parc d'activités innovant où la **logistique urbaine** pourrait tenir une place utile.

_Enfin il faut mentionner la **ZAC des Quais à Floirac** sur laquelle plusieurs îlots sont réservés à vocation d'activités de production et de service. Une réflexion autour d'un **cluster dédié à la formation et à l'innovation dans le champ des activités de sous-traitances aéronautiques** pourrait être initiée en complémentarité et en lien avec le pôle de formation à la maintenance aéronautique de l'Aérocampus à Lastresne et le centre d'innovation et formation (CIF) à Floirac.

_ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



ROCADE
ENTRÉES DE VILLE
ÉQUIPEMENTS NEUFS
ÉQUIPEMENTS EXISTANTS
ZONE INDUSTRIELLE
ZONE TERTIAIRE
CENTRES COMMERCIAUX NEUFS
CENTRES COMMERCIAUX EXISTANTS
LIMITES COMMUNALES
TRAMWAY
BHNS

Développer une filière immobilière garantissant des parcours pour de jeunes entreprises

Cet objectif constitue un fil rouge pour l'aménagement de nouveaux secteurs comme pour l'optimisation foncière de zones existantes. Un modèle économique est à l'étude ainsi que la recherche d'opérateurs.

Accompagner l'innovation dans toutes ses dimensions

On pense tout d'abord à l'innovation technologique, mais aussi sociétale, urbaine (mobilités et formes architecturales), de gouvernance, etc.

Il s'agit de mettre en œuvre des actions visant à réduire les déséquilibres qui existent aujourd'hui entre les emplois à pourvoir et les compétences des habitants via **la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriale qui représente une réelle innovation organisationnelle**. Cette démarche permet de dépasser la dimension de l'entreprise et d'accompagner le développement des activités économiques d'un bassin d'emploi sur le long terme.

Il s'agit également de promouvoir un **pôle inter-coopératif sur la Rive Droite** en constituant, sur un même site, un lieu hybride permettant des pratiques innovantes de travail, de création d'activités, de formation et d'emploi autour du mode de la coopération. **Un lieu support pour l'émergence de projets** et la structuration d'acteurs du champ de l'économie sociale et solidaire, définit comme une économie de proximité, insérée dans un territoire et créatrice d'emplois.

Par ailleurs, le volet économique de **l'opération Garonne-Eiffel** : siège social de Fayat, activités de commandement avec une nouvelle caserne du SDIS, pôles artisanaux dédiés, avec une forte ambition tertiaire (150 000 m² de bureaux) marquera fortement la volonté métropolitaine d'un **rééquilibrage économique en faveur de la Rive Droite**.

_LA VILLE NATURE

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

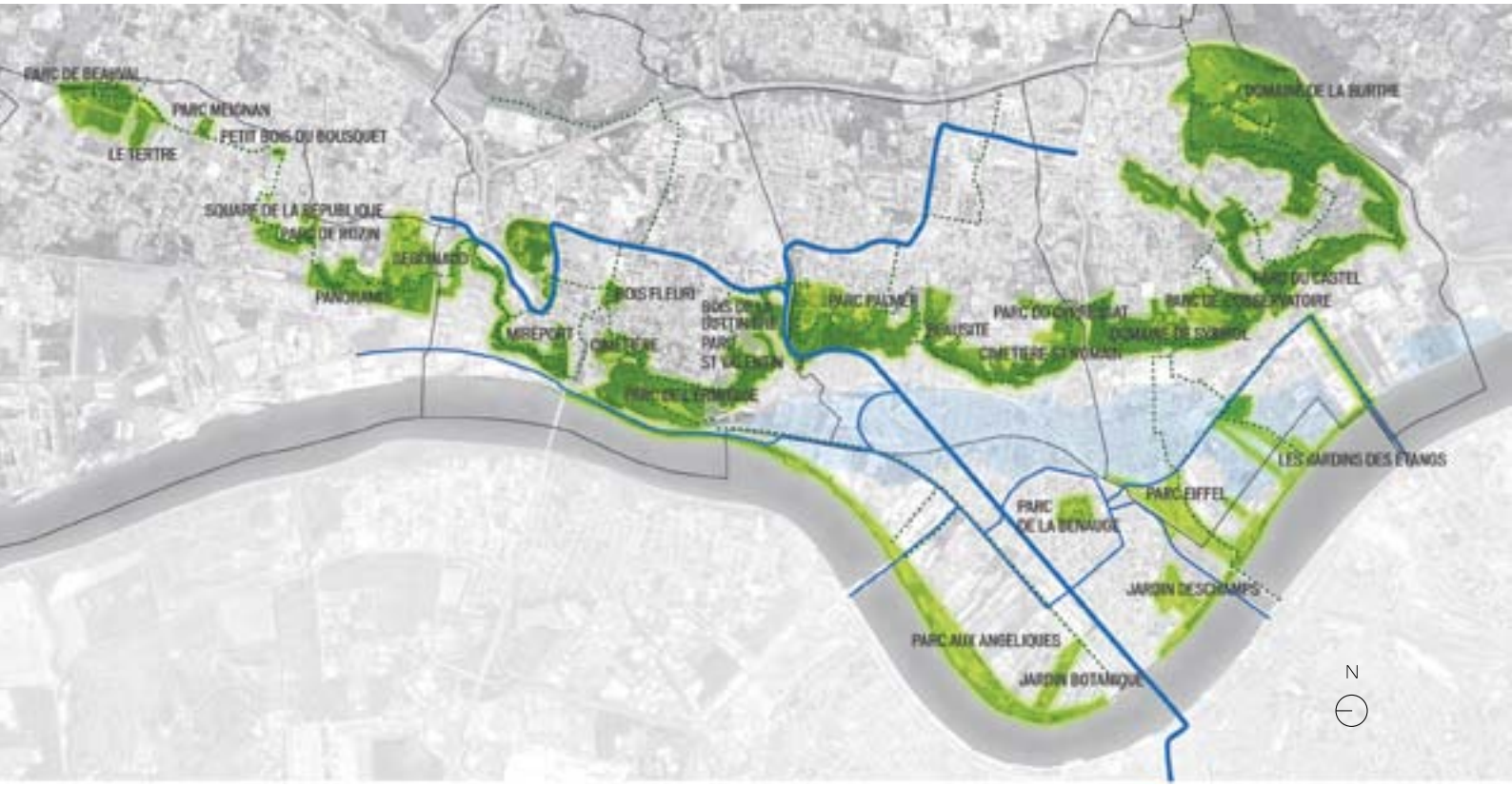
On pense au parc des Coteaux bien sûr, avec ses « perles » à polir et aménager, son fil vert plus que jamais indispensable, ses belvédères, ses usages... On retiendra l'importance du chaînon floiracais formé du site de Sybirol et de celui de l'Observatoire, équipement de niveau régional sur un site d'exception : un lieu d'innovation « nouvelle génération » mêlant recherche, création et diffusion pourrait voir le jour permettant de développer un maillage de compétences entre recherche, filière 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, à compléter, de cheminements doux** organisés 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.

_LA VILLE DANS LA NATURE



- CHEMINEMENTS PIÉTONS
- PARCS
- ZONE INDONDABLE
- LIMITES COMMUNALES
- TRAMWAY
- BHNS

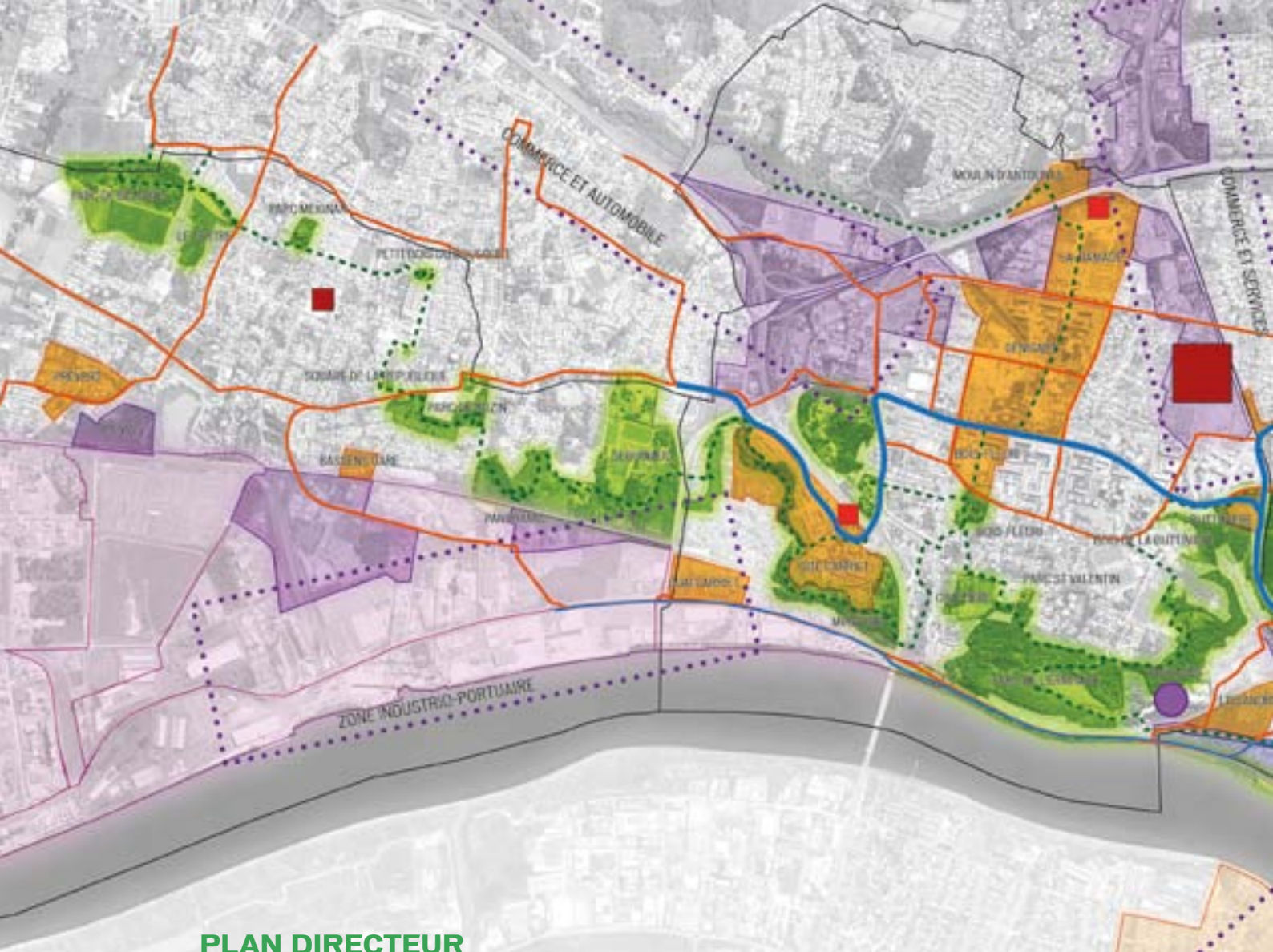
_LA VILLE INCARNÉE

Agir en direction et avec les habitants et les usagers du territoire implique de les « outiller » et de miser sur leur capacité d'initiative.

Faire vivre ensemble des habitants d'âges, de conditions et d'origines différents se fera dans le partage des usages, des espaces et des équipements. **Cette question essentielle engage le développement culturel**, la solidarité active à travers la médiation, l'animation, le parrainage et le développement de services adaptés et de dispositifs de coordination des politiques en direction des diverses strates sociales.

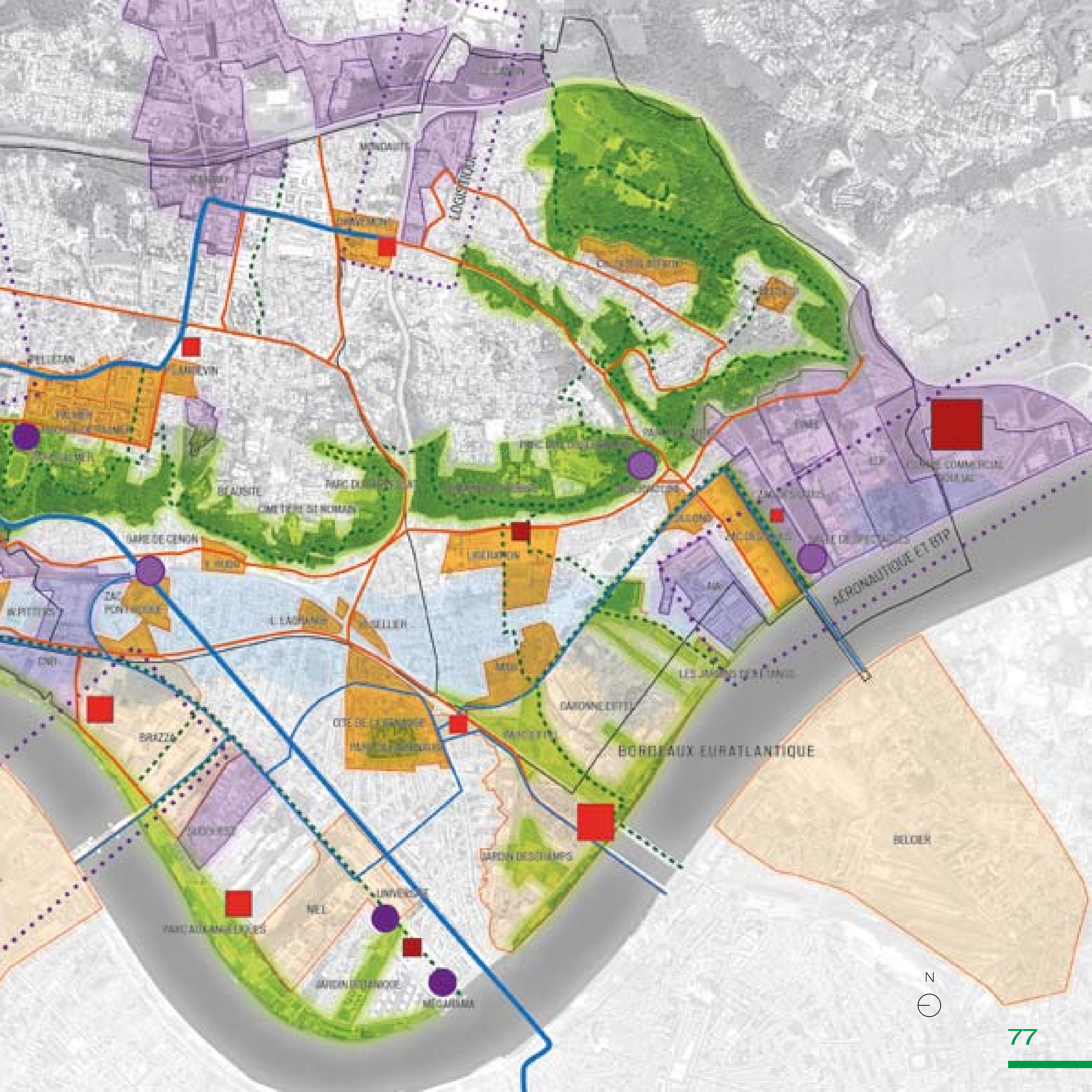
Prévenir et lutter contre les exclusions et les discriminations restent une priorité sur ce territoire du fait de sa composition sociale. Il s'agit de poursuivre notre engagement pour l'égalité à travers une organisation coordonnée des volontés et des partenariats. Le plan territorial allant de la prévention à l'accès aux droits pour les victimes, en passant par la valorisation des bonnes pratiques, devra être renforcé pour assurer l'égalité de traitement et l'égalité des chances.

Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs, la Rive Droite peut faire confiance aux habitants et aux forces vives, aux associations et aux réseaux d'entreprises du territoire pour s'organiser collectivement, échanger des services et s'entraider, créer et faire vivre des initiatives, prendre la parole et développer des évènements citoyens, fortifier les démarches de l'éducation populaire. Toutes choses qui nécessitent un renforcement des réseaux et des relations sociales.



_PLAN DIRECTEUR

- VOIES STRUCTURANTES
- PROJETS D'HABITAT
- GRANDS PROJETS MIXTES
- CHEMINEMENTS PIÉTONS
- PARCS
- ZONE INDONDABLE
- ROCADE
- ENTRÉES DE VILLE
- ÉQUIPEMENTS NEUFS
- ÉQUIPEMENTS EXISTANTS
- CENTRES COMMERCIAUX NEUFS
- CENTRES COMMERCIAUX EXISTANTS
- LIMITES COMMUNALES
- TRAMWAY
- BHNS
- ZONE INDUSTRIELLE
- ZONE TERTIAIRE


LOGISTIQUE
BEAUSITE
LIBERATION
BRAZZA
NIEL
JARDIN DESCHAMPS
BORDEAUX EURATLANTIQUE
AERONAUTIQUE ET BTP
BELCIER
N

QUESTIONS AUTOUR DU PILOTAGE

UN PROJET DE TERRITOIRE NE PEUT ÊTRE CONDUIT PAR UN PILOTAGE EN VASE CLOS. IL EST NÉCESSAIRE DE GÉRER LES INTERFACES AVEC LES TERRITOIRES VOISINS, ICI CELUI DE LA VILLE DE BORDEAUX SUR LA PLAINE ET CELUI DE LA 2E COURONNE SUR LE PLATEAU. IL FAUT AUSSI TRAITER À LEUR ÉCHELLE DE PERTINENCE LES ACTIONS ENTREPRISES, L'ÉCHELLE DE L'EMPLOI, PAR EXEMPLE, N'ÉTANT PAS LA MÊME QUE L'ÉCHELLE DE L'ÉDUCATION PRIMAIRE. PAR AILLEURS, LE FACTEUR TEMPS EST ESSENTIEL ET LES GRANDES ÉTAPES CALENDAIRES VONT CONDITIONNER LA COHÉRENCE DU PROJET. ENFIN, D'IMPORTANTES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES ET LÉGISLATIVES QUI INFLUERONT SUR LA GOUVERNANCE, SONT ANNONCÉES.

ÉCHELLES ET PERIMETRES DE PERTINENCE

Il semble que nous puissions retenir le principe des échelles et territoires « emboîtés » : le quartier s'inscrit dans une logique de développement communal, la commune dans une logique intercommunale (le GPV) qui lui-même s'inscrit dans une logique rive droite puis dans une logique d'agglomération.

Le bilan des 10 dernières années fait bien apparaître les **savoir-faire acquis en matière d'articulation quartier-commune-GPV**. Il est vrai que le moteur de ces succès est en grande partie alimenté par les conventions pluriannuelles signées entre partenaires qui « obligent » à faire vite, à faire ensemble, sans remises en causes permanentes.

Qu'en sera-t-il demain ? Il est permis d'espérer que la cohésion territoriale saura trouver ses nouveaux moteurs, nous y reviendrons.

S'agissant de l'articulation entre le territoire du GPV et l'agglomération via des interfaces opérationnelles elles-mêmes en mouvement, une grande partie du chemin a été parcourue **sur la plaine : une dynamique partenariale existe** dont on ne peut que souhaiter qu'elle subsiste au cours des prochaines années. **Les interfaces avec la 2e couronne devront faire l'objet de réflexions**, certains domaines posant encore question : le domaine des déplacements et de l'accès au centre d'agglomération, celui du développement économique et de la logistique, celui de l'étalement urbain. Les séminaires organisés par le GPV sur ces questions sont riches de constats lucides et d'ambitions partagées.

Il sera particulièrement intéressant de **suivre les modalités de mise en œuvre du projet métropolitain,** singulièrement, au chapitre des grands travaux, celui d'une **Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Rive Droite**.

OBSERVER ET CONNAITRE LE TERRITOIRE

Les principes posés et l'expérience ont donc permis de repérer l'apport d'une coordination de projet organisée sur le mode de la subsidiarité et du partenariat. Les termes de gouvernance partagée, travail collaboratif, coordination non hiérarchique, tracent la voie à des modalités nouvelles sous réserve que puissent être maintenus et développés les outils, supports techniques et moyens de gestion existants.

Il apparaît cependant un certain besoin de qualification, de mise en réseau sur des éléments utiles à un projet collectif, mais aussi aux actions de chaque partenaire (expertise/mutualisation sur les circuits de financement, observation du territoire). Par ailleurs, l'accord est général sur la **nécessité de coupler des techniques de suivi quantitatif et statistique à des modalités d'observation/évaluation qualitatives**. Enfin, outre le principe des échelles emboîtées évoqué plus haut, il convient ici de s'inscrire dans celui d'une mutualisation renforcée des moyens des acteurs.

L'idée de renforcer des coopérations avec le milieu de la recherche bordelaise (des universités et des écoles) et la possibilité de recourir, avec ces équipes ou avec des prestataires, à des recherches-actions, ou des études en réponse à des besoins émanant des partenaires en cours de mise en oeuvre du projet, est une idée qui peut être retenue (peut-être sous forme de fond étude/recherche activable en fonction des besoins).

LE PASSAGE EN MODE PROJET

La maîtrise du pilotage opérationnel d'un projet complexe passe par la mise en place d'outils partagés. Le premier de ces outils est un **référentiel de développement du territoire**. Il s'agit de mettre en perspective l'ensemble des actions, les étapes de leur mise en œuvre, les calendriers de réalisation, les chemins critiques permettant le respect des chaînes opérationnelles et les moyens techniques, contractuels et financiers à mobiliser. L'ambition est de **suivre l'évolution du processus**, mais surtout, par le biais de tableaux de bord, de poser les alertes en temps utiles et de mettre en œuvre les moyens de résolution des problèmes.

Ces techniques ont été largement utilisées au cours de la période qui s'achève, elles le sont également sur le projet de la plaine Rive Droite.

Pour autant, nous n'en sommes pas encore là : **le présent document, à valeur d'orientation stratégique**, **constitue le PROJET du territoire**, il sera logiquement complété par un document PROGRAMME dans lequel les actions et conditions de réalisation seront développées (édition fin 2013).

Quelques échéances majeures connues vont toutefois conditionner une partie du processus. Il est intéressant de les rappeler dès à présent :

_Au plan opérationnel

2017 année-clé avec l'ouverture de la LGV Paris/Bordeaux, du pont J.J. Bosc (en 2018), de la Grande Salle de spectacle, des Cascades dans leur configuration complète.

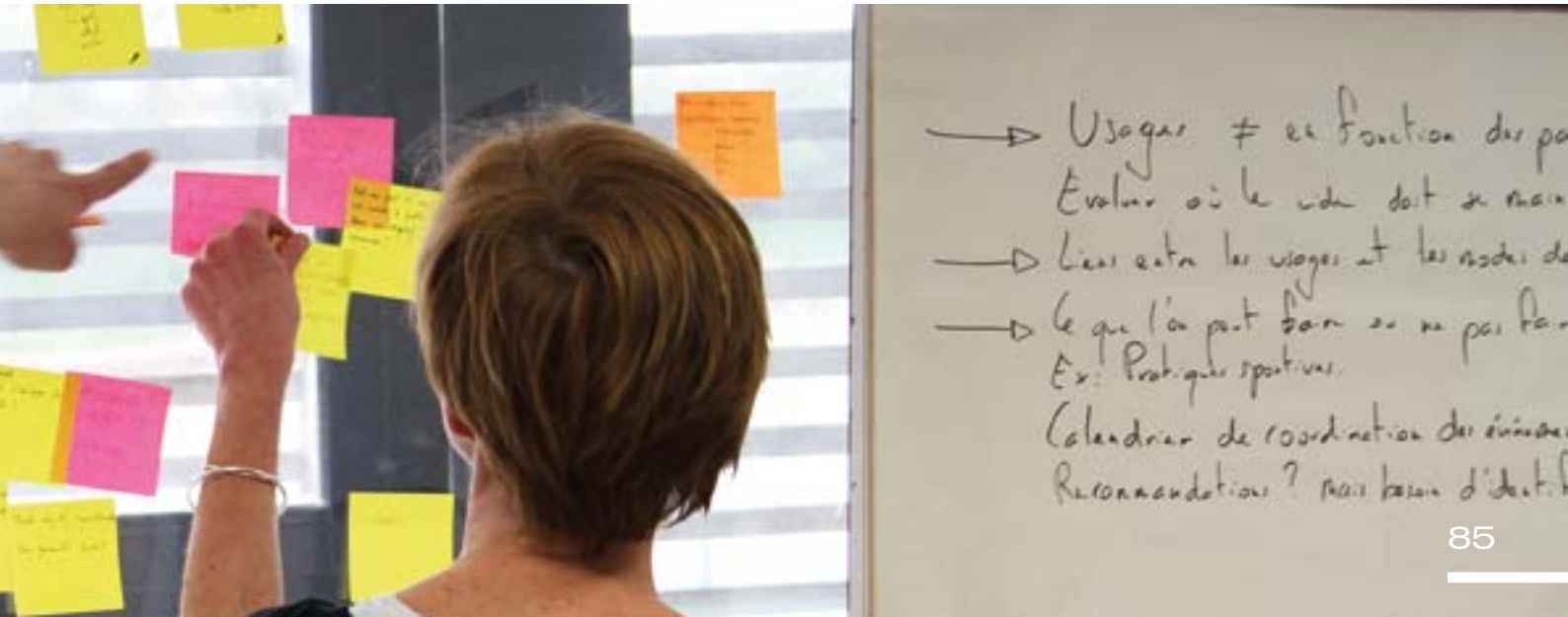
2020 bouclage des « boulevards » sur la plaine Rive Droite et montée en puissance des grandes opérations d'urbanisme.

_Aux plans administratif et financier

2014 signature du programme EU 2020 appliqué à la Rive Droite et de conventions opérationnelles de renouvellement urbain (sous réserve).

2015 mise en application du PLU 3.1 révisé.

2016 mise en application du nouveau PPRI de la plaine de Garonne.



LES POINTS EN SUSPENS

Au moment de l'édition de ce document, d'importantes évolutions administratives et législatives sont à l'étude au niveau national. Elles pourraient conditionner le processus de mise en œuvre du projet.

Le premier chantier législatif important est celui de **la métropolisation comme moteur du développement local intégré**. Il y va de l'acquisition d'une légitimité nouvelle, il y va de la redistribution des rôles entre collectivités, il y va des moyens financiers et d'ingénierie mobilisables, il y va, à Bordeaux, des modalités de mise en œuvre du projet métropolitain. Car, au-delà de toute opinion sur cette évolution législative, c'est bien du projet et de la capacité à le mettre en œuvre dont il s'agit. Les moteurs de développement de la dernière décennie sont en partie à revoir, mais une chose est certaine, **c'est par un partenariat élargi, des conventions pluriannuelles et l'intégration territoriale que le projet pourra évoluer positivement**. La Cub a d'ores et déjà anticipé certains points, le financier en particulier, en délibérant sur un Plan Prévisionnel d'Investissements à 6 ans pour la période à venir : s'agissant de la Rive Droite, l'essentiel est préservé.

Le deuxième chantier est celui de l**a « politique de la ville », sa géographie prioritaire, ses principes de mise en œuvre**, ses modalités administratives et surtout financières, son calendrier de mise en mouvement, la poursuite des efforts antérieurs (tuilage financier), les complémentarités avec les partenariats locaux, etc. Il est clairement posé ici que **la poursuite de certaines opérations de renouvellement urbain**, d'une manière ou d'une autre, **est indispensable**.

Le troisième chantier est celui de l'**Europe (EU 2020)** et de **la capacité du territoire à s'inscrire dans un processus qui va débuter en 2014**. Les communes membres du GPV, en lien avec la ville de Bordeaux et la Cub, proposent leur candidature à l'élaboration d'une stratégie territoriale intégrée « Arc Garonne » mise en œuvre via un instrument intitulé ITI (Investissement Territorial Intégré) qui pourrait garantir, sous réserve de l'obtention de contreparties financières locales, le bon déroulement d'une grande part du projet développé ici.

CONCLUSION

Au terme de cet ouvrage, nous espérons vous avoir éclairé sur le projet de territoire de la Rive Droite qui entend tenir en toute légitimité son rôle au cœur de l'agglomération bordelaise et participer à son ambition métropolitaine. Les équipes du GPV et des 4 villes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac travaillent dès à présent à l'écriture du PLAN-PROGRAMME qui fera l'objet d'une troisième publication fin 2013.

Nous restons à l'écoute, vigilants et attentifs, au service du développement de ce territoire qui nous est cher et de ses habitants actuels... et futurs !

CRÉDITS

Grand Projet des Villes Rive Droite
Bassens-Lormont-Cenon-Floirac
Résidence Beausite – bâtiment B.0
Rue Marcel Paul – 33150 CENON
05 56 40 24 24 – contact@surlarivedroite.fr

www.surlarivedroite.fr www.blog-rivedroite.fr

Directeur de la publication : Etienne Parin, directeur du GPV Rive Droite

Textes : équipe du GPV Rive Droite

Iconographie : Charlotte Hüni, Hugues de Domingo

Crédits images : Toutes photos Grand Projet des Villes sauf
Pages 22 à 25, 60, 61: Rodolphe Escher
Pages 42,43 : David Bross
Pages 44, 45 : Anne Laure Boyer
Pages 46 à 51 : Garry Lafitte
Pages 70, 71 : Grégoire Grange
Pages 76, 77 : Ville de Bassens
Pages 78, 79 : Ville de Cenon
Pages 80, 81 : Thomas St Upery

Architectes & Maîtres d'ouvrage
Page 7 : Résidence les Cyprés – Schurdi-Levraud & Poole architectes- Aquitanis
Page 76, 77 : Ecole François Villon – Paul Zaruba architecte – Ville de Bassens
(Seules les opérations figurant en pleine page et identifiables ont été créditées à leurs architectes et maîtres d'ouvrage. Les opérations figurant dans des vues plus générales ne le sont pas)

Cartographie : Omar Lakhdar, architecte-urbaniste

Graphisme : Delphine Buis et Benjamin Destombes / www.studiodb.fr / contact@studiodb.fr

Impression : Korus édition, juin 2013, 500 exemplaires

La meilleure façon de prédire l'avenir, c'est de le créer _ Peter Drucker

RIVE
DROITE