

DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE LA PRESQU'ILE D'AMBES



ELEMENTS D'ORIENTATION POUR UN SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



MICHEL BERGERON
ADJOINT AU DIRECTEUR GENERAL
DU POLE AMENAGEMENT URBAIN ET HABITAT

Rapport établi le 28 février 2006

PREAMBULE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la Communauté Urbaine de Bordeaux distingue 7 territoires organisés en 6 grands pétales autour du cœur historique de Bordeaux.

Cette distinction territoriale est le fruit des grands traits géographiques qui façonnent l'agglomération :

- ✱ Une centralité unique d'agglomération,
- ✱ Une organisation radioconcentrique des infrastructures d'accès terrestre,
- ✱ La présence du fleuve, à la fois coupure et accès maritime,
- ✱ L'existence d'un aéroport international au contact même de la zone agglomérée.

Les développements urbains récents sont marqués par un double mouvement :

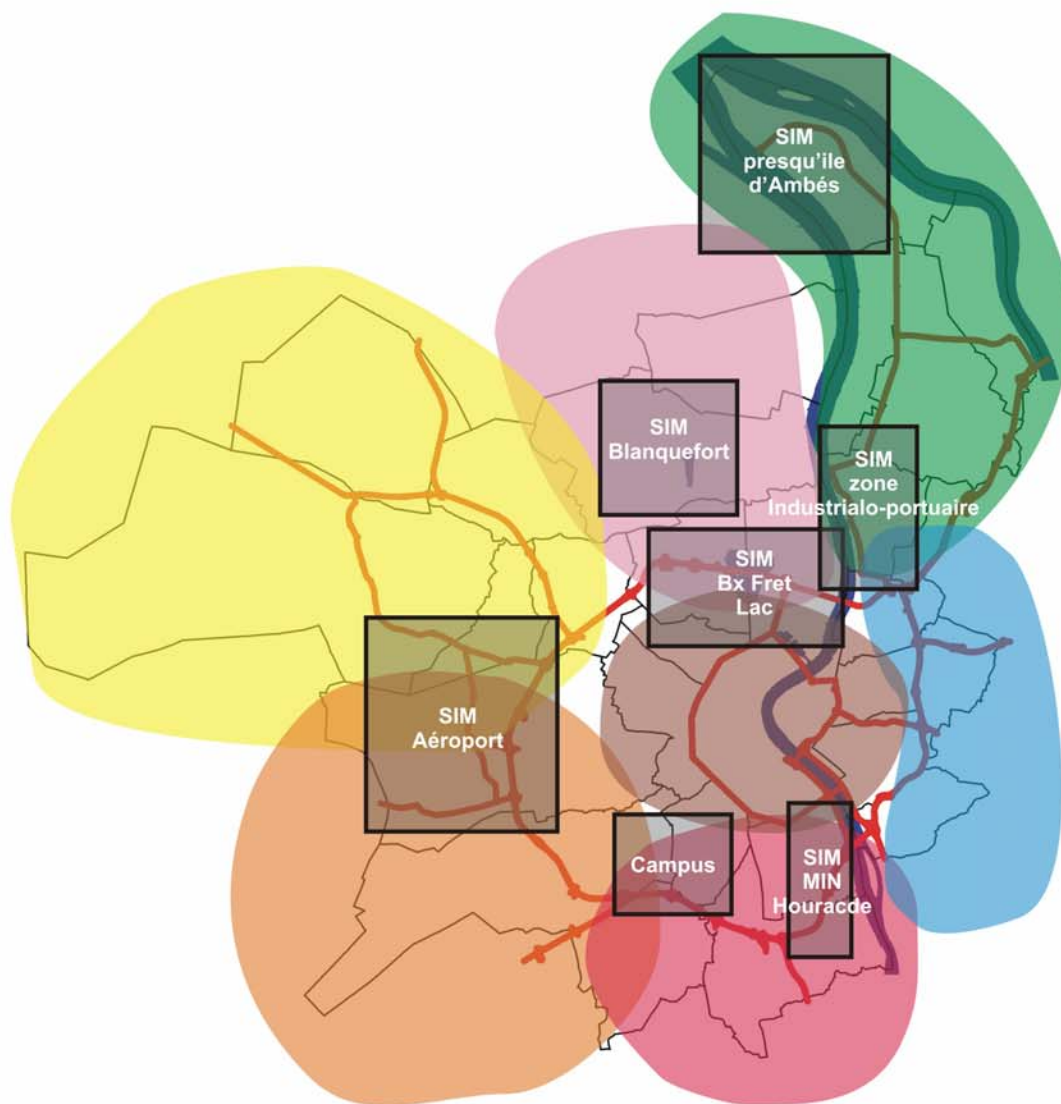
- ✱ Une croissance extensive de l'habitat tous azimuts mais particulièrement forte vers l'Ouest et le Sud Ouest,
- ✱ Un développement économique et industriel autour de la rocade et de l'aéroport mais aussi et surtout vers le Nord dans les zones d'expansion des crues du fleuve (Bordeaux, Bruges, Blanquefort, Bassens, Ambès),

Chaque territoire ainsi distingué dispose de traits caractéristiques où peuvent s'enraciner des vocations particulières.

Parmi ces 7 territoires celui de la Presqu'île d'Ambès possède une personnalité propre fortement marquée :

- ✱ Un tissu industriel important, notamment dans les domaines de la chimie, de l'énergie, et des carburants,
- ✱ Un environnement remarquable lié au site estuarien mais assujetti à des risques d'inondations,
- ✱ Un port de fond d'estuaire aux accès routiers contraints mais présentant des disponibilités foncières importantes,
- ✱ Une accessibilité ferroviaire très présente et qui peut être améliorée.

Les 7 territoires d'agglomération et les Sites d'Intérêt Métropolitain



0 1000 2000 Mètres

LACUB

Traitement : © DDUPIDPU
proposé le février 2006
source : cadastre © DCI 2006
source : FTN © IGN 1999 / BD CARTO 2001
Presqu'île / projet / vue 16 mp 30

Compte tenu de ces enjeux, le Bureau de la Communauté Urbaine a souhaité que soit élaboré un plan d'action pour la Presqu'île d'Ambès en partenariat avec les services extérieurs de l'Etat, les collectivités et les acteurs de ce territoire.

Deux axes de pensée doivent retenir l'attention pour procéder à l'élaboration d'un plan d'action territorial :

- ✱ Les liens à entretenir entre le territoire considéré et son environnement proche ou lointain,
- ✱ Les conditions d'équilibre à sauvegarder entre les différentes fonctions qui animent son territoire pour assurer son développement.

L'enjeu principal du "plan Presqu'île" pour la Communauté Urbaine et les collectivités régionale et départementale est **la sauvegarde et le développement de l'activité économique industrielle et des emplois** qui y sont attachés. Il s'agit d'examiner les conditions et les moyens les plus appropriés pour assurer ce développement.

On s'efforcera donc de trouver la meilleure préservation des équilibres dynamiques entre le développement industriel, la mise en valeur du paysage, la protection de l'environnement et la nécessaire solidarité à entretenir avec les populations de ce territoire (habitat, cadre de vie, déplacements).

Le plan d'action pour la Presqu'île doit ainsi s'inscrire dans une vision d'aménagement et de transformation répondant aux préoccupations contemporaines du développement durable en proposant aux décideurs une approche stratégique de ce territoire.

L'ambition de ce rapport d'étape est en conséquence de poser un diagnostic sur les forces et faiblesses présentes sur la Presqu'île d'Ambès et de proposer des éléments d'orientation pour une stratégie de développement et d'aménagement de la Presqu'île.



LISTE DES PERSONNES RENCONTREES	P. 7
INTRODUCTION	P. 8
I- LE CADRE GEOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE DE LA PRESQU'ILE D'AMBES	P. 9
I-1 Le cadre naturel <i>Le bord des fleuves</i> <i>Le marais</i> <i>Les espaces agricoles</i> <i>Les espaces de loisirs</i> <i>Les hauteurs de la Presqu'île</i> <i>Les mesures de protection du cadre naturel</i> <i>Le caractère inondable de la Presqu'île</i>	P. 11
I-2 Eléments de diagnostic économique de la Presqu'île <i>La zone Industrialo Portuaire</i> <i>Les secteurs d'activité de Carbon-Blanc et Ambarès</i>	P. 19
I-3 L'urbanisme des communes de la Presqu'île d'Ambès <i>Un continuum aggloméré et trois bourg séparés</i> <i>Une attractivité à mettre en valeur</i>	P. 28
I-4 L'accessibilité du territoire de la Presqu'île <i>Le fonctionnement du réseau routier</i> <i>Les grandes caractéristiques des flux</i> <i>Le réseau et le trafic ferroviaire</i> <i>Les dessertes voyageurs</i> <i>Le fret ferroviaire</i> <i>Les transports collectifs urbains</i>	P. 31
II- ELEMENTS D'ORIENTATION POUR LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE LA PRESQU'ILE	P. 36
II-1 Un parc naturel intercommunal pour la Presqu'île	P. 40
II-2 Quel projet de développement industriel <i>Les axes de construction d'une stratégie de développement Industrialo-portuaire de la presqu'île</i>	P. 43
II-3 Un développement urbain équilibré	P. 49
II-4 Développement et accessibilité de la Presqu'île <i>Les pistes à retenir pour l'amélioration de l'accessibilité de la Presqu'île d'ici à 2020</i>	P. 50
III- RESUME DES PROPOSITIONS D'ORIENTATION	P. 55
Sauvegarder et mettre en valeur le patrimoine naturel et paysager Bâtir une stratégie partenariale de développement industrialo-portuaire Développer une politique d'urbanisme et d'infrastructures de transport	

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

Pierre GARMENDIA Henri HOUDEBERT	Président de Hauts de Garonne Développement Vice Président du Conseil Régional, Vice Président de la CUB
Michel HERITIE Franck MAURRAS Maurice PIERRE Pierre SOUBABERE Claude SOUBIRAN Jean TOUZEAU Jean-Pierre TURON	Maire d'Ambarès Maire de Carbon-Blanc Maire d'Ambès Maire de Saint Louis de Montferrand Maire de Saint Vincent de Paul Maire de Lormont Maire de Bassens
Julien BAS Robert GHILARDI DE BENEDETTI Pascal BLEHS Jacques BLOUIN François BUTTET A. de CAMBOURG Martine CHAILLAT Gérard CRIQUI Didier DARES Pierre DELFAUD Philippe DEISS Bruno FLOURENS Guy GALAY Hervé JOULIA Pierre JUNQUET	Directeur de l'Exploitation du Port Autonome de Bordeaux Directeur du BRA Directeur de l'Industrie au Conseil Régional Directeur Général de Hauts de Garonne Développement Directeur Régional EDF Directeur de l'Aménagement du Port Autonome de Bordeaux Chargée de Mission au Conseil Economique et Social Régional Adjoint au Directeur Régional de l'Equipement Directeur des Projets Industriels au Conseil Régional Professeur à l'Université de Bordeaux IV Directeur Général du Port Autonome de Bordeaux Directeur des infrastructures RFF Secrétaire Général du Conseil Economique et Social Régional Chargé de Mission au Conseil Régional Chef du service d'Aménagement du Territoire de l'Agglomération Bordelaise à la Direction Départementale de l'Equipement
Michel MATHEUS Etienne PARIN Jacques PASSEMARD Jean-Marc PINCEMY	Direction Régionale de l'Industrie Chef du projet GPV des Hauts de Garonne Directeur de 2 ADI Directeur Général des Services techniques du Conseil Général de la Gironde
M. C. PLESSIET Jean-Pierre TORRES	Directrice du Développement Economique du Conseil Général Président de l'Union des Industries Chimiques d'Aquitaine

INTRODUCTION

La Presqu'île d'Ambès dispose d'un espace très contrasté représentant moins de 10.000 hectares soit 1/6^{ème} du territoire communautaire.

Ses 32.000 habitants ne constituent par contre que 1/20^{ème} de la population installée sur la Communauté urbaine de Bordeaux, mais le produit annuel de taxe professionnelle par tête d'habitant (1.100 €) y est 2,5 plus élevé que la moyenne communautaire (440 €).

La densité résidentielle de la Presqu'île est donc faible en raison d'un environnement estuarien marqué par de vastes secteurs inondables par la Garonne et la Dordogne mais la production économique y est relativement forte.

La présence du port autonome de Bordeaux à Bassens et à Ambes est indissociable des installations industrielles qui offrent 3.300 emplois (non liés à l'économie résidentielle) sur un nombre d'emplois total de 5.000.

Parmi ces installations, dix d'entre elles sont classées SEVESO. La Presqu'île d'Ambès rassemble la quasi-totalité des industries chimiques du Département.

La présence d'importantes réserves foncières (plusieurs centaines d'hectares) constitue un enjeu de développement très fort dans un contexte où le troisième côté du triangle fermant la Presqu'île entre les bras des deux fleuves est le corridor autoroutier de l'A 10.

Les voies ferrées Bordeaux – Nantes, et Bordeaux – Paris traversent ou longent la Presqu'île tandis qu'Ambes et Bassens disposent de voies d'embranchement desservant les appontements.

L'atout de la tri modalité (présence des trois modes maritime, ferré, routier) justifie des ambitions qui n'ont pas été jusqu'à ce jour totalement couronnées de succès.

En introduction d'un rapport de synthèse de juillet 1996 intitulé "Vocation économique de la Presqu'île d'Ambès", l'A'urba décrivait déjà les fortes potentialités de la Presqu'île en constatant que l'évolution de son tissu économique n'avait pas été basée sur des choix de développement et d'aménagement clairement définis ce qui expliquait la situation complexe et hétérogène de son territoire et la faiblesse de sa dynamique d'ensemble.

- * Dix ans après qu'est-il advenu du contexte géographique et économique de la Presqu'île ?
- * Une stratégie publique claire et forte est-elle concevable et quels en sont les principaux facteurs ?

**LE CADRE
GEOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE
DE LA
PRESQU'ILE D'AMBES**



I- 1 – LE CADRE NATUREL

La plus grande partie du sous-sol de la Presqu'île est de nature alluviale.

Ces dépôts apportés par la Garonne et la Dordogne ont donné lieu à la création de bourrelets alluviaux, érigés par les crues successives, et qui sont le plus préservés des inondations car les plus élevés en altimétrie. Le cœur de la Presqu'île présente une vaste dépression favorable aux marais d'une altitude souvent inférieure à 2,5 m NGF. 60% de la superficie de la Presqu'île est en dessous des plus hautes eaux des fleuves.

En partie Sud les terrasses alluviales d'altitude croissante se succèdent pour s'adosser aux formations calcaires des coteaux qui s'élèvent nettement au dessus des fleuves (45 m NGF).

Le Bord des Fleuves

La viticulture très prospère et omniprésente sur l'ensemble des rives aux 18° et 19° siècles est à l'origine de la réalisation de demeures de maître et d'un paysage de bord de fleuve remarquable.

Trois types de séquences sont aujourd'hui présents :

- * Des berges avec une végétation arborescente relativement régulière donnant sur des espaces agricoles plus ou moins étendus,
- * Des berges appartenant au paysage industriel et portuaire équipées d'appontements,
- * Des berges appartenant au paysage urbain des bourgs adossés au front de fleuve (Ambes, Saint Louis de Montferrand).

Autant de séquences, autant d'enjeux différents pour les 36 kilomètres de linéaire de ce bourrelet alluvial rehaussé de digues au travers desquelles des canaux équipés de clapets ont pour fonction de réguler l'invasion ou le retrait de l'eau en fonction des marées.

Le Marais

Les marais marquent le paysage central naturel inhabité de la Presqu'île. Issu du don de la Baronne de Montferrand à ses habitants, les marais sont gérés de manière collective et indivise par un syndicat intercommunal. Le réseau de Jalles, Esteys et fossés qui le traversent est hérité d'un aménagement entrepris dès le 17° siècle.

Les Espaces Agricoles

Les grands espaces agricoles au Nord et au Sud du bourg de Saint Louis de Montferrand font partie des paysages les plus récents de la Presqu'île (maïsiculture, vignes ou jachère en attente d'industrialisation).

Certains d'entre eux (Sabarèges) constituent une réserve foncière d'importance pour le développement industriel portuaire.

D'autres appartiennent durablement au caractère naturel de pâturages.

Des espaces bocagers de taille plus variable offrent une plus grande intimité paysagère autour du bourg d'Ambès et vers Saint Vincent de Paul.

Les Espaces de Loisirs

Ce maillage bocager entoure la plupart des plans d'eaux provenant de gravières réaménagées en pôle de loisirs qui ont un rôle récréatif de plus en plus attractif auprès des habitants.

Les Hauteurs de la Presqu'île

Les terrasses alluviales adossées aux formations calcaires des coteaux de la rive droite sont sous l'emprise d'un développement urbain aggloméré qui laisse encore place à du vignoble et à une coulée verte (vallée du Guâ) à protéger.

Les Mesures de Protection du Cadre Naturel

Les principaux éléments décrits ci-dessus sont soumis à des mesures de protection

a) Faunistiques et floristiques :

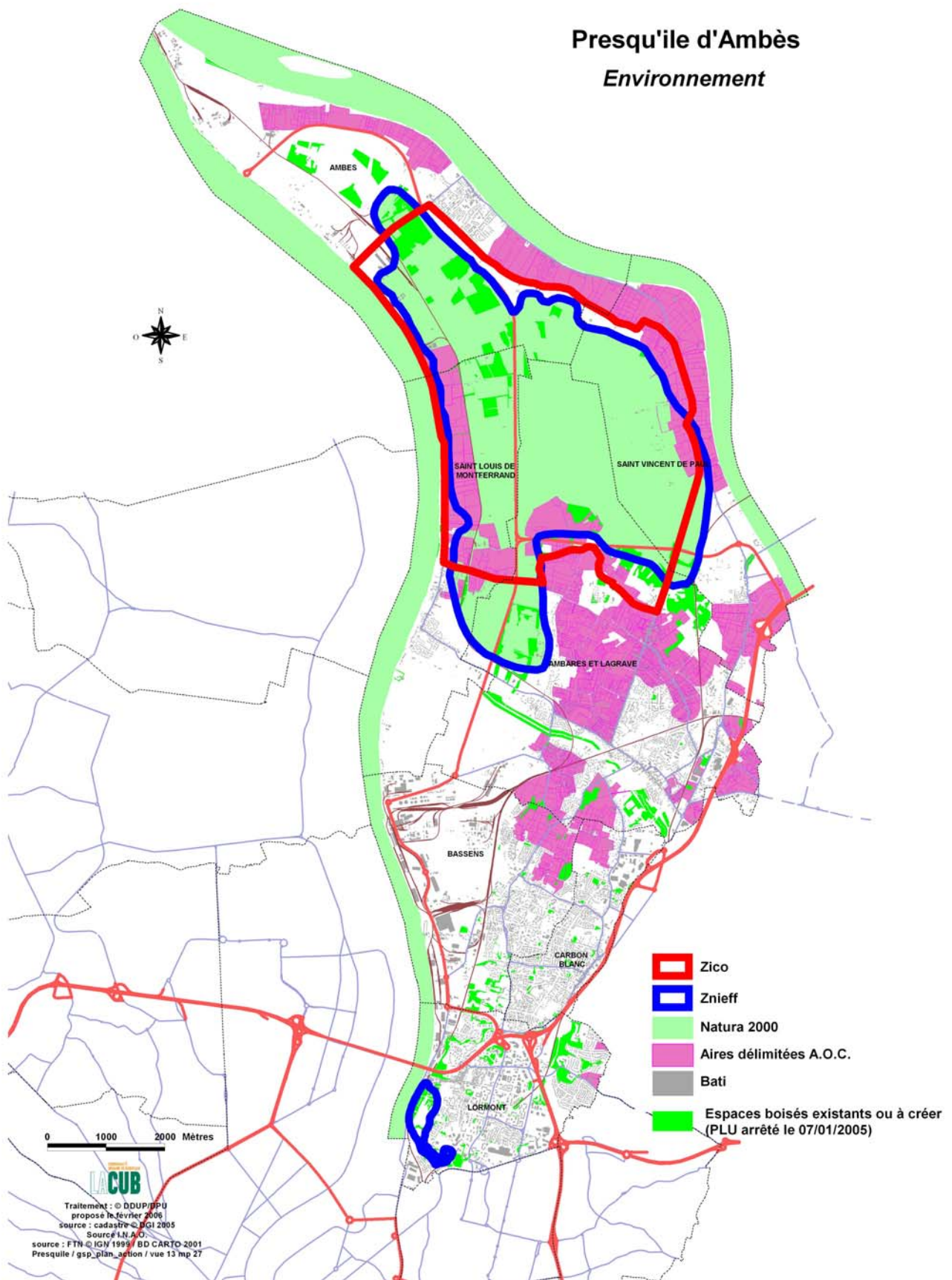
- * ZNIEFF de type 1 du grand Marais de Montferrand,
- * ZNIEFF de type 2 et projet de zonage Natura 2000 de la zone des Marais et de l'estuaire,
- * ZICO des Marais de Bordeaux

b) Patrimoniaux et viticoles :

- * Monuments historiques,
- * Ouvrages d'art remarquables,
- * Espaces boisés à conserver,
- * Zones d'appellation d'origine contrôlée.



Presqu'île d'Ambès Environnement



La publication récente des Plans de prévention des Risques d'Inondation et consécutive aux événements de décembre 1999 appelle un commentaire particulier sur l'inondabilité de la Presqu'île.

Le Caractère Inondable de la Presqu'île

L'estuaire de la Gironde et la partie aval des cours de la Garonne et de la Dordogne sont largement soumis à l'influence maritime. En cas d'événements tempétueux et dépressionnaires qui peuvent être en outre conjugués à des forts coefficients de marée, la remontée des eaux maritimes dans l'estuaire peut entraîner des niveaux d'eau exceptionnels conduisant à l'inondation de surfaces importantes de l'agglomération dont certaines largement urbanisées.

La Presqu'île d'Ambes a été ainsi touchée sévèrement au cours de la marée tempête du 27 décembre 1999 qui a provoqué les plus hauts niveaux d'eau connus dans l'estuaire et dans la Garonne à l'aval de Bordeaux.

Le système de défense contre les inondations présente des fragilités de structure, de niveau et d'hétérogénéité qui ne met pas la Presqu'île (et d'une manière générale les secteurs inondables de l'agglomération) à l'abri d'un déversement du lit mineur durant la marée haute, vers l'intérieur des terres.

Le renforcement des protections collectives en bordure de lit mineur par relèvement de l'endiguement est envisageable pour les zones urbaines directement au contact du fleuve mais doit être strictement limité à celles-ci car le relèvement de l'endiguement a un impact sur la ligne d'eau en lit mineur, impact qui doit être réduit par des mesures compensatoires.

A contrario les phénomènes de surverse en lit majeur tendent à écrêter la montée des eaux et à atténuer la propagation de la marée haute vers l'amont.

La Presqu'île, par l'effet d'échelle de ses zones submersibles les plus basses participe ainsi à la défense des zones relativement plus hautes du lit majeur des deux fleuves.

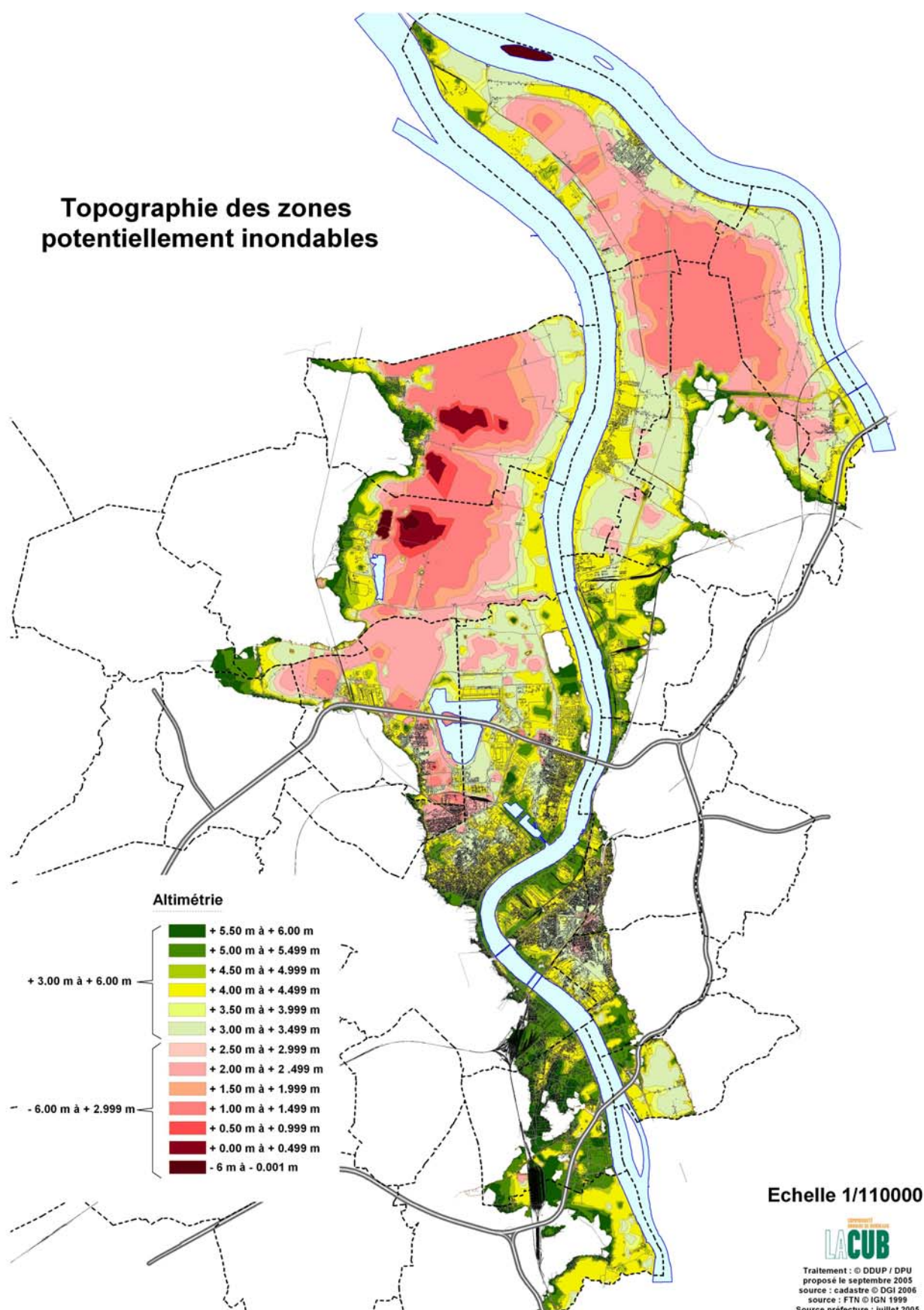
Les études d'inondabilité menées dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur ont montré l'importance et la fragilité de cet équilibre et permis d'adopter un plan général permettant :

- 1) d'assurer la sauvegarde des grands champs d'expansion des crues indispensables aux équilibres estuariens et à la maîtrise des risques.
- 2) de préconiser un système de protection renforcé des secteurs à enjeu.

L'Etat vient de proposer aux collectivités territoriales de réaliser une étude de définition appelée "référentiel de protection" destinée à décrire les conditions de réalisation par phases successives des protections prévues au Schéma Directeur.

La Presqu'île d'Ambes est fortement concernée par le dispositif dont la mise en œuvre devra s'étaler sur une longue durée.

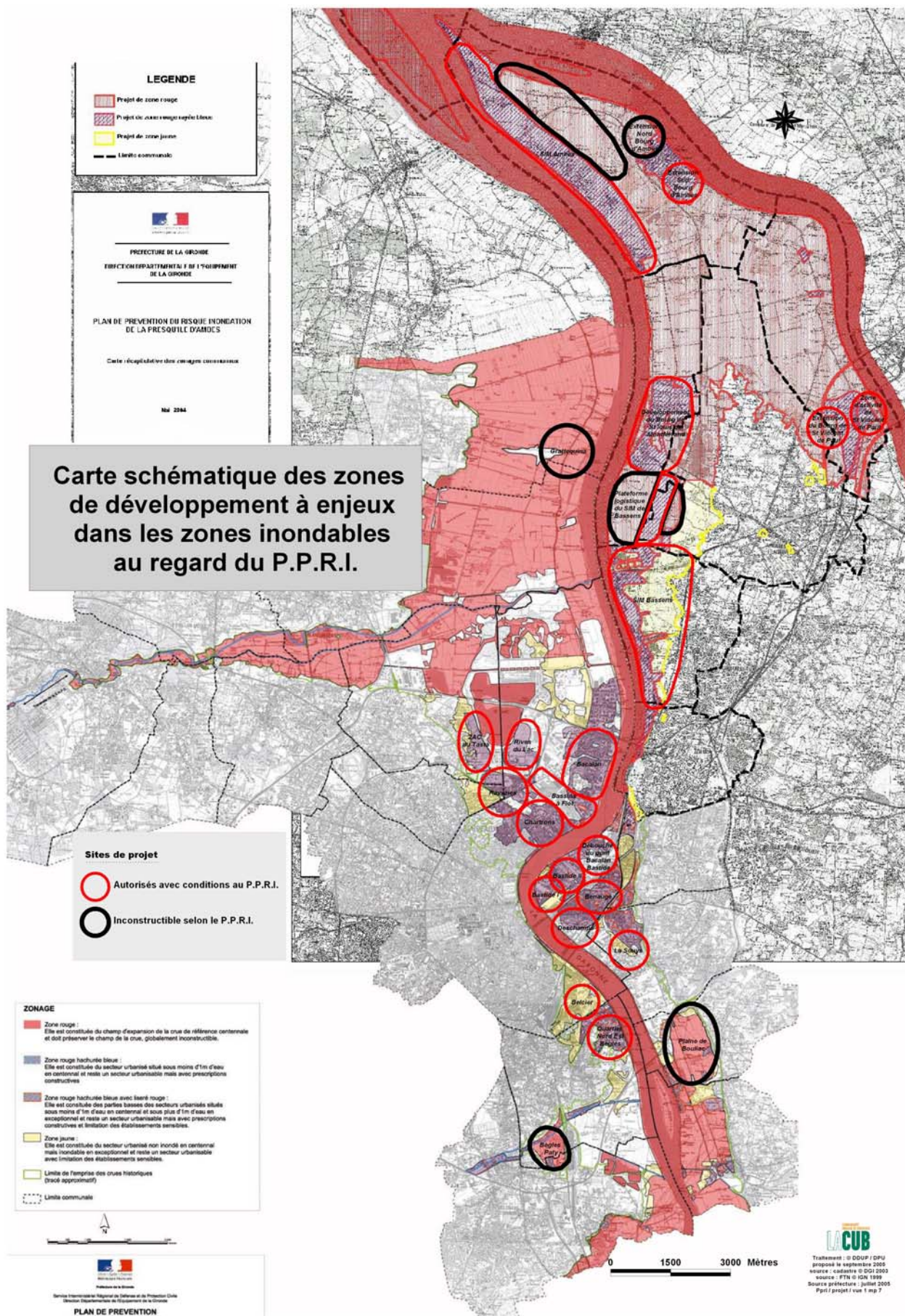
Topographie des zones potentiellement inondables



Echelle 1/110000

LACUB

Traitement : © DDUP / DPU
proposé le septembre 2005
source : cadastre © DGI 2006
source : FTN © IGN 1999
Source préfecture : juillet 2005
Ppri / projet / vue 10 mp 31



Le Plan de prévention du Risque Inondation des communes de secteur de la Presqu'île d'Ambès (Ambarès et Lagrave, Ambes, Bassens, Bayon sur Gironde, Lormont, Saint Louis de Montferrand, Saint Vincent de Paul) délimite les zones exposées aux risques d'inondations. Il prescrit des mesures d'interdiction ou des conditions de réalisation d'ouvrage, d'aménagements ou de construction en fonction de la connaissance générale des éléments historiques connus à ce jour des aléas susceptible de survenir et des enjeux d'exposition aux risques d'inondations.

La contrainte de constructibilité ou même l'inconstructibilité (zone rouge) que le PPRI apporte, vise à préserver les champs d'expansion des crues et à prévenir les effets des crues.

Toutefois, les conditions d'établissement des PPRI n'ont pas permis d'exploiter toutes les données topographiques ou physiques du territoire inondable disponibles ou maîtrisables à ce jour à l'échelle des objectifs d'aménagement prévus dans les documents d'urbanisme (Schéma Directeur et PLU).

C'est la raison pour laquelle il existe des décalages importants entre les souhaits de développement urbain et les conditions réglementaires des PPRI.

Le PPRI est un document révisable en fonction des connaissances nouvelles ou des transformations du territoire permettant de démontrer la réduction des risques (ou à contrario son aggravation).

Il est donc souhaitable d'engager une approche plus fine de l'aménagement des zones à enjeu :

- ✱ Site d'intérêt métropolitain d'Ambès,
- ✱ Site d'intérêt métropolitain de Bassens, Ambarès, Saint Louis de Montferrand (projet de plateforme logistique),
- ✱ Extension Nord et Sud du bourg d'Ambes,
- ✱ Développement urbain des bourgs de Saint Louis de Montferrand et Saint Vincent de Paul.

Les éléments de cahier des charges de cette approche sont les suivants :

- ✱ Exploiter la connaissance topographique disponible (banque de données topographiques de la CUB) et l'état des lieux des digues réalisé par le SPIPA,
- ✱ Poser un diagnostic localisé et détaillé sur les aléas et les phénomènes d'écoulement dans les différents "casiers" du lit majeur,
- ✱ Proposer des dispositifs d'aménagement permettant de réduire la vulnérabilité des territoires à projet et apporter les éléments techniques permettant de faire évoluer le PPRI.

I- 2 – ELEMENTS DE DIAGNOSTIC ECONOMIQUE DE LA PRESQU'ILE

Le tissu économique et industriel de la Presqu'île d'Ambès se répartit en trois grands secteurs dont les deux premiers sont très directement liés au Port Autonome de Bordeaux :

- * La zone d'activité industrialo portuaire d'Ambès,
- * La zone d'activité industrialo portuaire de Bassens,
- * Les secteurs d'activité de Carbon-Blanc et Ambarès (ZAC de la Mouline, zone de Sanofi, projet de zone de Beausejour).

Il convient de mentionner en frange du secteur étudié :

- * D'une part la présence de l'appareil de grande distribution de Sainte-Eulalie autour de l'enseigne Leclerc et dont l'influence s'étend largement sur les communes de la Presqu'île,
- * Et d'autre part la présence de la zone industrielle de Saint Loubès proche des échangeurs de l'A 10 sur Ambarès et Saint Vincent de Paul et dont le poids économique n'est pas négligeable.

I-2-1 – LA ZONE INDUSTRIALO PORTUAIRE

Avec près de 3.300 emplois la zone industrialo portuaire constitue la principale zone d'activité de la Presqu'île.

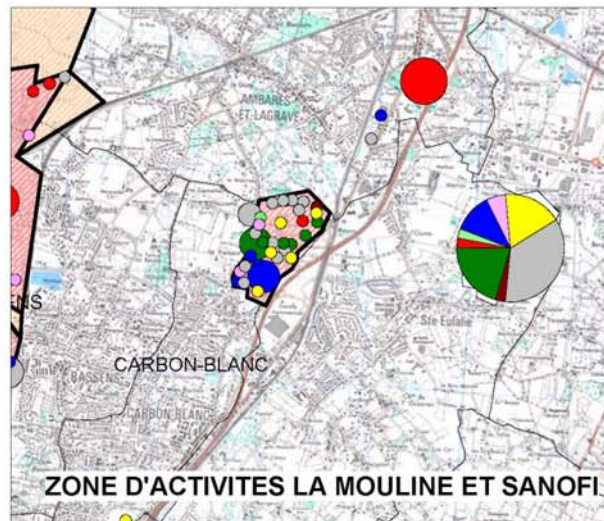
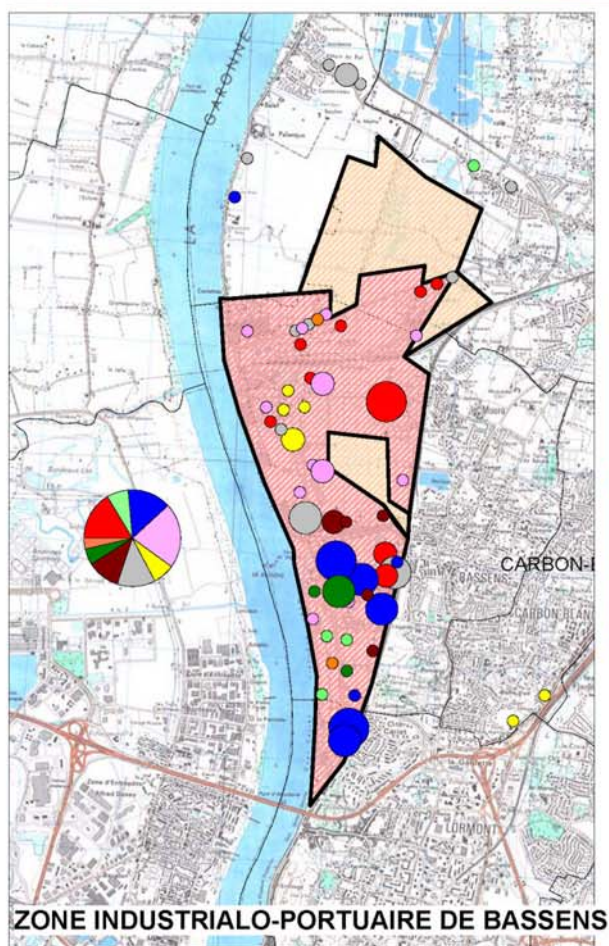
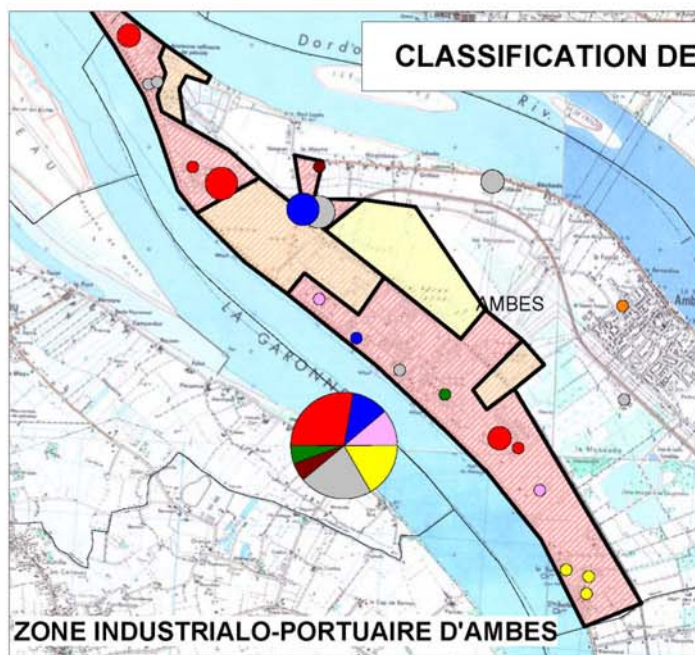
On y trouve la plus grosse base européenne logistique d'hydrocarbures (4,5 M tonnes/an) dont l'essentiel est constitué de produits raffinés importés par bateaux.

C'est aussi la plus grosse base de camionnage d'Europe (600 camions/jour) qui distribue le carburant dans toute l'Aquitaine et même au-delà (Brive, Toulouse).

Port céréalier majeur avec 1,2 M tonnes/an, Bassens exporte une grande partie du maïs d'Aquitaine mais développe aussi son activité autour du vrac industriel et du commerce du bois et des produits forestiers.

La zone d'Ambès est centrée sur les hydrocarbures et la chimie avec des entreprises comme Cobogal (gaz de pétrole liquéfié), les Entrepôts Pétroliers de la Gironde (EPG), les Docks des Pétroles d'Ambes (DPA) (stockage d'hydrocarbures), la Compagnie Française du Carbon Black (producteur du noir de carbone), Yara Ambès (engrais) et EKA Chimie (colles à base de résine pour papeterie).

Le site dispose également d'une centrale thermique dont l'exploitation est aujourd'hui arrêtée.



Mais le site d'Ambès n'est pas le seul site "Chimique" de la Presqu'île avec à Bassens SIMOREP (Michelin), Cérexagri (Total), à Ambarès Casco Nobel Industrie.

Les Efforts de Compétitivité du Port

Le port de Bordeaux se modernise en investissant dans de nouveaux matériels de manutention permettant de diminuer les durées et les coûts d'escale (grues plus puissantes et plus performantes) et poursuit les efforts d'amélioration de l'accessibilité des appontements (approfondissement du chenal d'accès et des souilles).

L'investissement privé prend une part croissante dans l'activité logistique (Hangars de stockage) et participe ainsi à une évolution radicale de l'outil portuaire (SEA INVEST) et de ses performances.

Face à la concurrence très forte des deux grands ports français (Le Havre, Marseille) qui couvrent la totalité de l'hinterland national à moins d'un jour de camion, le port de Bordeaux ne capte pas plus de 25 à 30% du trafic de conteneurs généré par la Région.

La Disponibilité Foncière et le Manque d'Espace Bord à Quai

La zone industrialo portuaire dispose de très importantes emprises foncières (plus de 500 hectares pour Bassens, 120 hectares pour Ambès) auxquelles on peut ajouter les disponibilités foncières conséquentes d'EDF.

Pour autant une grande partie des emprises linéairement disposées en arrière des quais est aujourd'hui occupée. La RD 10, très proche des appontements réduit en outre les espaces propres à l'enceinte portuaire.

Le port est ainsi conduit à une politique d'attribution très sélective des espaces bord à quai et cherche à améliorer l'accès aux navires en multipliant les moyens de franchissement de la RD 10 par bandes transporteuses.

Les disponibilités foncières situées au Nord de Bassens sont grevées des servitudes du PPRI et nécessitent une étude globale d'aménagement pour en valoriser les atouts : plus de 100 hectares d'un seul tenant, desserte par la RD 10, possibilité d'embranchement ferroviaire.

Les disponibilités foncières sont également importantes à Ambès qui dispose aussi d'un embranchement ferroviaire.



Le Risque Industriel

Deux installations sur Bassens (DPA et Michelin) huit installations sur Ambès (DPA, EPG, TPB, La Centrale Thermique EDF, EKA NOBEL, YARA, COBOGAL) ont chacune leurs périmètre de risques Z1 et Z2.

La zone Z1, zone de risque mortel interdit toute implantation.

La zone Z2, zone de risque de blessures irréversibles, permet des installations classées en relation avec l'activité.

Les entreprises à risque SEVESO sont tenues de réviser leurs études de danger tous les 5 ans.

Les récents décrets concernant les Plans de Préventions des Risques Technologiques conduisent à revoir toutes les études de danger et tous les périmètres dans un délai de trois ans.

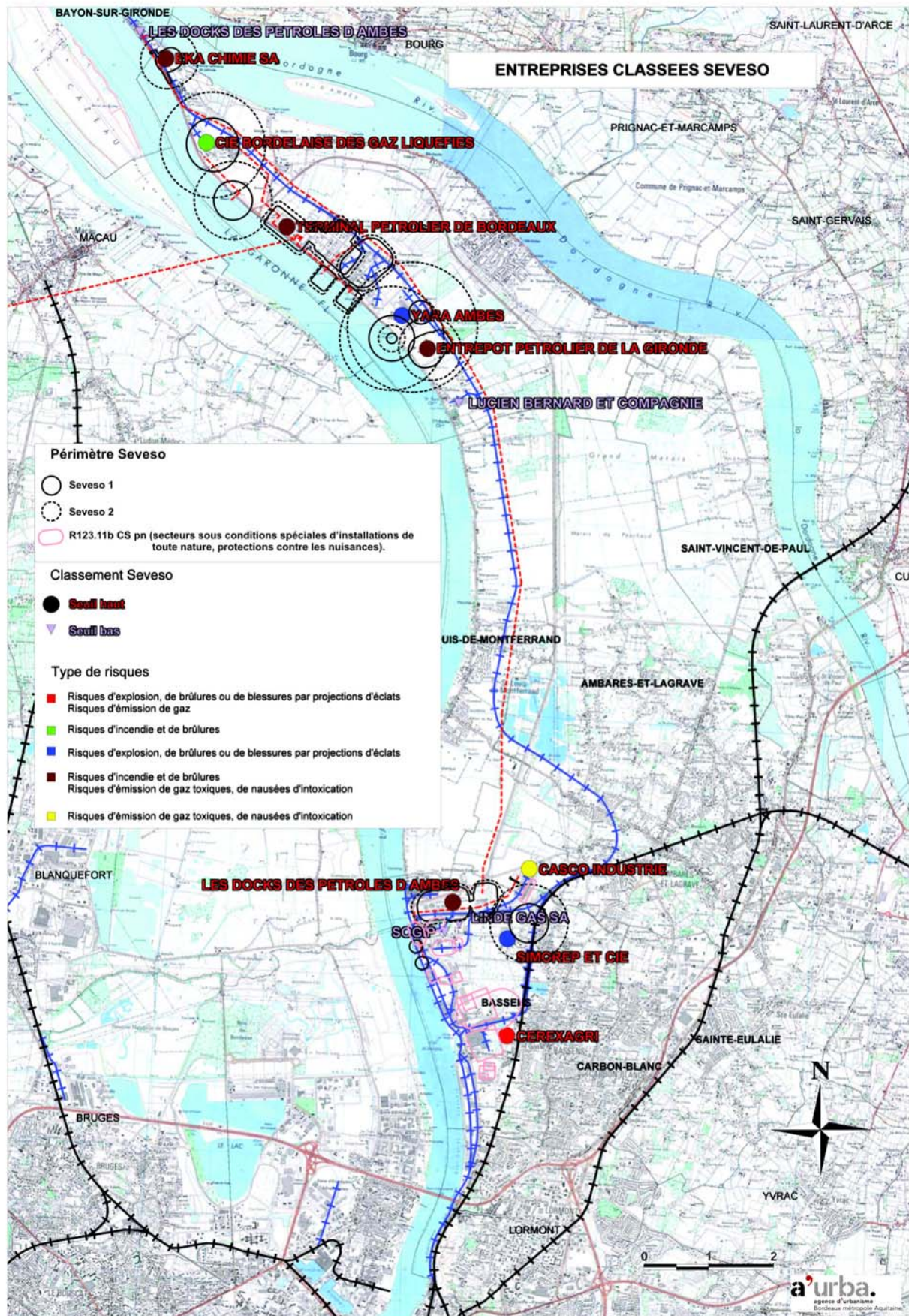
Les services de l'Etat considèrent le territoire de la Presqu'île comme prioritaire.

Cette situation présente l'opportunité de mieux gérer la vocation des sols (interdiction de l'urbanisation, possibilité d'expropriation), de maîtriser la vulnérabilité dans les zones de danger, et d'actualiser les périmètres en fonction de l'amélioration de la connaissance des risques et des investissements réalisés par les entreprises (ex : réduction des périmètres Michelin après confinement du stockage de butadiène).









I-2-2 – LES SECTEURS D’ACTIVITE DE CARBON-BLANC ET AMBARES

La zone de la Mouline à Carbon-Blanc installée autour d’un échangeur de l’A10 compte plus de 700 emplois sur 44 hectares liés principalement aux secteurs des transports, des travaux publics, des entreprises de service Lahaye Transports et Transports Distribution Produits frais, La Poste, VM Matériaux de Construction, Messer Air Liquide, Cheval Quancard).

La zone d’Ambarès accueille une usine de fabrication pharmaceutique de 850 employés appartenant au premier groupe de l’industrie pharmaceutique européenne (SANOFI Aventis).

On y note par ailleurs quelques entreprises du secteur des transports (Leroy Logistique) du négoce des vins ou des entreprises de service.

Ces secteurs sont attractifs en raison notamment de l’accessibilité procurée par l’A10 qui a permis de même des développements importants au plan commercial sur Sainte Eulalie et au plan des activités industrielles sur Saint Loubès.

I- 3 - L'URBANISME DES COMMUNES DE LA PRESQU'ILE D'AMBES

La Presqu'île d'Ambès, territoire de “fin de terre” par nature, est relativement peu urbanisée dans sa partie Nord.

Le caractère à la fois marécageux et inondable de l'espace et les implantations industrielles sont à l'origine d'une répartition inégale et éclatée de l'urbanisation.

I-3-1 – UN CONTINUUM AGGLOMERE ET TROIS BOURGS SEPARES

Les secteurs à densité résidentielle forte se situent dans les quartiers de Lormont (Carriet), les zones centrales de Carbon Blanc (Favols), ou les quartiers à habitat collectif de Bassens.

La densité de population, hors ces secteurs est dans l'ensemble faible (35 à 50 habitants/hectare) dans les tissus relativement lâches de Bassens, Carbon-Blanc ou très faible (moins de 20 habitants/hectare) dans les zones d'habitat individuels qui marquent l'essentiel de l'habitat “aggloméré” de la Presqu'île.

Les bourgs de Saint Louis de Montferrand et Ambès regroupent respectivement 1900 et 2800 habitants. Saint Vincent de Paul avec 1055 habitants est caractérisé par un plus grand éclatement territorial.

La répartition des équipements reste relativement homogène en ce qui concerne les services et commerces de proximité dans les centres historiques des bourgs.

Par contre on note la dépendance du Nord de la Presqu'île vis à vis des équipements d'enseignement secondaire très regroupés sur la zone agglomérée de Lormont, Bassens, Carbon-Blanc.

La commune d'Ambarès souffre d'une organisation linéaire et tentaculaire avec toutefois un rassemblement d'équipements en tout genre autour du centre ville.

L'offre commerciale du Centre Commercial Grand Tour focalise une grande partie des déplacements domicile – achat.

L'évolution de la population des communes de la Presqu'île prévue au Schéma Directeur 2000- 2020 représente près de 8.000 habitants supplémentaires par rapport aux 30.000 habitants comptabilisés en 1999 (soit un taux d'accroissement annuel moyen de peu inférieur à 1%).

Le contexte actuel de rareté du foncier et de montée des prix de l'immobilier place la Presqu'île en position favorable en raison d'une offre potentielle à des prix relativement modérés dans des secteurs urbains équipés et encore proches du centre de l'agglomération.

Cette attractivité du territoire est ressentie par les maires qui disposent de projets de développement urbain relativement importants à la faveur d'un PLU qui ouvre à l'urbanisation des capacités foncières significatives.

Ce bilan prévisionnel doit être plus nuancé à l'examen détaillé commune par commune.

I-3-2 – UNE ATTRACTIVITE A METTRE EN VALEUR

A Ambès, les PPRI limitent fortement le développement urbain et seuls des travaux de protection contre les risques d'inondation peuvent permettre d'utiliser les secteurs ouverts à l'urbanisation au PLU.

A Saint Louis de Montferrand et Saint Vincent de Paul, les capacités d'extension urbaine autour des Centres-Bourgs sont deux à trois fois supérieures aux besoins de logement à 10 ans.

Là encore les PPRI, limitent ces capacités, alors que l'approbation du PLU accroît la pression foncière sur les propriétés agricoles en déprise.

Ces situations méritent une intervention publique aux plans de la maîtrise foncière et de l'urbanisme opérationnel, intervention qui est à l'étude entre les services de la CUB et des communes.

A Bassens et Carbon-Blanc, les capacités d'accueil sont encore significatives mais il s'agit des dernières ressources foncières qu'il convient de gérer et de valoriser en utilisant la totalité des droits à construire. Les prochaines étapes de l'urbanisme de ces communes devront se tourner vers la densification des espaces interstitiels.

A Ambarès, les disponibilités foncières en zones urbaines offrent un potentiel important là encore de 3 à 4 fois supérieur aux besoins à 10 ans.

La ZAC du centre ville va permettre de valoriser les disponibilités interstitielles du cœur de la commune, de développer une offre de logement permettant à la commune de s'inscrire dans les objectifs du PLH et de renforcer les commerces et services d'un centre qui peut ambitionner de jouer un rôle de polarité d'équilibre pour la Presqu'île.

D'une manière générale le cadre attractif de la Presqu'île mérite, en raison de l'étendue et de la sensibilité de ses espaces naturels, en effort tout particulier de maîtrise des franges urbaines et de contention du risque de mitage des terrains neufs ouverts à l'urbanisation au profit d'une recherche de densification des tissus constitués.

Cette nécessité sera d'autant plus forte avec la mise en place de la branche Nord de la ligne A du tram qui va accélérer le caractère d'appartenance du secteur agglomérée de la Presqu'île au noyau urbain de la CUB et estomper le caractère "petit village aux portes de la grande ville" qui pouvait prévaloir il y a encore dix ans.



© Denys Carrère - a'urba



© Denys Carrère - a'urba

I-4 – L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE DE LA PRESQU'ILE

L'A'URBA et le CETE de Bordeaux viennent de réaliser une étude diagnostic de l'accessibilité du territoire de la Presqu'île pour les différents modes de transport de personnes et de marchandises.

Le présent chapitre synthétise ce diagnostic et suggère quelques pistes en faveur du désenclavement de la Presqu'île.

I-4-1 – LE FONCTIONNEMENT DU RESEAU ROUTIER

Le corridor autoroutier de l'A 10 longe et délimite le territoire de la Presqu'île constituant ainsi une coupure forte, les échangeurs et les franchissements devenant des points de passage obligés.

Cet effet est renforcé par la présence de la voie ferrée Bordeaux Nantes qui entrelace l'A 10.

Le territoire est irrigué par un réseau de routes départementales connectées à l'A 10 au Nord à l'échangeur de Saint Vincent de Paul, au Sud à l'échangeur de la Croix Rouge et dont la fonction première est d'assurer l'accessibilité aux zones industrialo-portuaires de Bassens et d'Ambès.

Les autres échangeurs sont directement au contact des zones d'habitat d'Ambarès et de Carbon-Blanc et l'urbanisation de ces secteurs ne permet pas d'envisager d'accéder à la zone industrialo-portuaire par leur intermédiaire.

Cette configuration place la Presqu'île en situation de véritable entonnoir à la conjonction de l'A 10 avec la rocade et le pont d'Aquitaine.

La saturation régulière du corridor de l'A 10 provoque des reports sur le réseau local saturant à leur tour la traversée du centre bourg de Carbon-Blanc et les voies locales d'accès à "l'entonnoir" de la Croix Rouge où se superposent les difficultés.

La raison fondamentale de cette situation tient à l'insuffisance de capacité de franchissement du fleuve offerte par le pont d'Aquitaine.

Sa récente mise à 2 × 3 voies permet d'atténuer ce phénomène de déficit qui présente cependant un caractère structurel en raison de la superposition des fonctions de rocade et de pénétrante qui affectent le tronçon compris entre les échangeurs de la Gardette et de Labarde.

Cette situation est extrêmement pénalisante pour l'activité de la zone industrialo-portuaire et l'activité de la Presqu'île en général qui génère 10.000 poids lourds/jour dont 95% transportent des matières dangereuses.

I-4-2 – LES GRANDS CARACTERISTIQUES DES FLUX

La congestion de la partie Sud du réseau routier de la Presqu'île (côte de la Générale Traction, échangeur Croix Rouge) est caractérisée par des flux structurellement centrés sur l'agglomération et la traversée de la Garonne.

✱ Les voitures particulières assurent 76,4% des déplacements générés par la Presqu'île, les transports collectifs 6,5%.

La moitié des déplacements domicile-travail concernant la Presqu'île est liée au territoire rive gauche de la CUB dont bien sûr Bordeaux.

Seuls 20% des déplacements domicile-travail sont internes à la Presqu'île.

✱ Les poids lourds sont fortement présents sur le réseau de la zone industrialo-portuaire (environ 10.000 poids lourds/jour) 4.500 d'entre eux empruntent le "côte de la Générale Traction".

Notons qu'un poids lourd sur deux se destine à l'intérieur de l'agglomération et près d'un sur trois à l'intérieur du Département.

Parmi ceux-ci plus de la moitié sont concernés par la traversée de la Garonne.

La rupture géographique constitué par les coteaux de Lormont et leur urbanisation limitera les effets favorables du pont Bacalan Bastide sur le délestage du pont d'Aquitaine qui profitera surtout au corridor de l'A 10.

La seule réponse sérieuse à la situation d'enclavement de la Presqu'île pourrait bien être la création d'un nouveau franchissement à l'aval du pont d'Aquitaine.

I-4-3 – LE RESEAU ET LE TRAFIC FERROVIAIRE

Le réseau ferroviaire qui irrigue la Presqu'île est configuré par les deux lignes Bordeaux Paris et Bordeaux Nantes qui se rejoignent au Sud de Lormont et se croisent au Nord à Ambarès.

Ce croisement d'Ambarès est le point d'aboutissement de la future LGV.

Ces deux lignes offrent une capacité d'écoulement importante aujourd'hui inexploitable en raison du goulet d'étranglement dit du "bouchon Nord" constitué par la ligne unique d'accès à la gare Saint Jean depuis la limite de Lormont-Cenon.

Les faisceaux de Bassens amont et de Sabarèges et la branche de desserte d'Ambès sont dépendants de la ligne Bordeaux Paris actuellement saturée.

La mise à 2 × 2 voies du tronçon Cenon-gare Saint Jean, qui va permettre de faire sauter le "bouchon Nord" de Bordeaux à l'horizon 2012 en même temps que l'arrivée de la LGV Bordeaux Angoulême-Nord, aura de nombreux impacts positifs pour les voyageurs et pour le fret.

I-4-4 – LES DESSERTES VOYAGEURS

La fréquentation des quatre gares de la Presqu'île (la gare d'Ambarès, Saint Eulalie Carbon-Blanc, Bassens, la Gorp) reste faible avec 220 montées/descentes au total sur les deux aller-retour matin et soir de la ligne de Nantes et les cinq aller-retour matin et soir de la ligne Paris malgré un temps de trajet très bref pour rallier la gare Saint Jean (entre 10 et 20 minutes selon les gares).

Ce potentiel, insuffisamment exploité, va connaître en outre de nouvelles opportunités de développement avec la future halte tram/train de Cenon Pont Rouge mettant la voie ferrée en correspondance avec la ligne A du tram.

L'augmentation de l'offre de TER prévue par le Conseil Régional constitue une opportunité importante pour la desserte de la Presqu'île pourvu qu'un effort soit fait en faveur de l'accessibilité des gares et de l'usage de la multimodalité (parking VL, deux roues, bus, balisage, accès piétons, accueil, confort).

Cette augmentation de l'offre TER aura son plein effet en 2012 lorsque la mise à 2 × 2 voies du tronc commun Saint Jean Cenon sera totalement réalisée.

Le programme de suppression du bouchon ferroviaire prévoit le déplacement de la gare Saint Eulalie Carbon-Blanc au niveau du secteur des Ruaults La Mouline en même temps que la suppression des passages à niveau de la ligne Bordeaux Nantes.

Ce déplacement devrait permettre une meilleure accessibilité générale à cette nouvelle gare.

I-4-5 – LE FRET FERROVIAIRE

Les données RFF 2000 indiquent un trafic ferroviaire total de six trains entiers et cinquante wagons isolés par jour pour un trafic total annuel de 750 trains entiers et 5.360 wagons isolés.

Les tonnages (1.123.000 tonnes) se répartissent en 766.000 tonnes pour Bassens et 357.000 tonnes pour la pointe d'Ambès.

Les céréales représentent près du tiers du fret ferroviaire total.

Les engrais représentent un quart du fret ferroviaire sur Bassens.

L'implantation et le renforcement de certaines entreprises sur la zone industrialo-portuaire peuvent faire sensiblement évoluer le trafic ferroviaire sur la Presqu'île :

- ✱ AXIAL WALON pour les automobiles,
- ✱ Lafarge (200.000 tonnes/an),
- ✱ La Compagnie Française des Ferrailles (60.000 tonnes/an).

Trois facteurs demeurent cependant essentiels pour l'élargissement du fret ferroviaire :

- Les travaux de suppression du bouchon Nord et de la LGV qui conditionnent la libération de sillons nouveaux pour le fret à partir de la ligne Bordeaux Paris,
- L'ouverture des services de fret ferroviaire à la concurrence qui va être effective dès 2006 et le plan fret de la SNCF,
- Le Schéma Directeur du fret ferroviaire pour l'agglomération qui vient d'être approuvé, fixe pour les quinze ans à venir les sites de développement.

Sur les sept sites majeurs de l'agglomération trois sont sur la Presqu'île :

- * Le bec d'Ambès,
- * Ambarès Nord – Sabarèges,
- * Bassens appontements.

Par rapport aux marchés du fret ferroviaire, ces sites sont bien positionnés pour le transport de voitures neuves (100.000 véhicules/an) et pour le transport des matériaux de construction et de travaux publics qui est en fort développement dans notre région déficitaire en granulats.

On peut douter par contre de l'aptitude des sites de la Presqu'île à capter le marché de la logistique de distribution en raison des difficultés d'accès routier de la presqu'île et en raison des positions déjà prises par la grande distribution, la plateforme logistique de Cestas et le projet de plateforme de Hourcade.

Le marché dit de "captage" lié au trafic de transit qui génère de nouvelles activités de transbordement ou de logistique est susceptible de se développer fortement lorsque des sillons nouveaux se développeront vers le Sud avec les LGV Bordeaux Irun et Bordeaux Toulouse.

Les atouts de "la trimodalité" et les espaces des sites de la Presqu'île peuvent se révéler ainsi favorables à l'horizon 2015-2020.

I-4-1 – LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

On dénombre onze lignes desservant la Presqu'île d'Ambes. A l'image des dimensions du territoire et de son organisation, le réseau de bus présente essentiellement un faisceau de lignes Nord-Sud dont le niveau de service décroît avec la densité de population.

- * Le secteur de Lormont peut être considéré comme le véritable point d'échange et de relais entre la Presqu'île et le reste du territoire communautaire et notamment la rive gauche avec une offre de plus de 100 passages par jour.

* La desserte des communes de Bassens et Carbon Blanc est également assez dense. Selon les tronçons, la fréquence de passage oscille entre 50 et 100 passages par jour.

* Malgré une couverture géographique correcte la desserte d'Ambarès ne peut bénéficier d'une offre performante en fréquence compte tenu d'un contexte urbain étalé hormis certains tronçons du centre de la commune.

* Les dessertes des communes d'Ambès, Saint Louis de Montferrand ou Saint Vincent de Paul ne peuvent s'envisager avec un niveau d'offre significatif compte tenu de la dispersion et de l'étroitesse de la demande.

D'une manière générale seuls les secteurs de Lormont, Bassens et Carbon-Blanc peuvent fournir des usagers potentiels pour les transports collectifs. L'accès direct ou indirect à l'offre urbaine forte du secteur de Lormont est l'un des principaux enjeux de l'amélioration de l'accessibilité de la Presqu'île aux transports collectifs urbains.

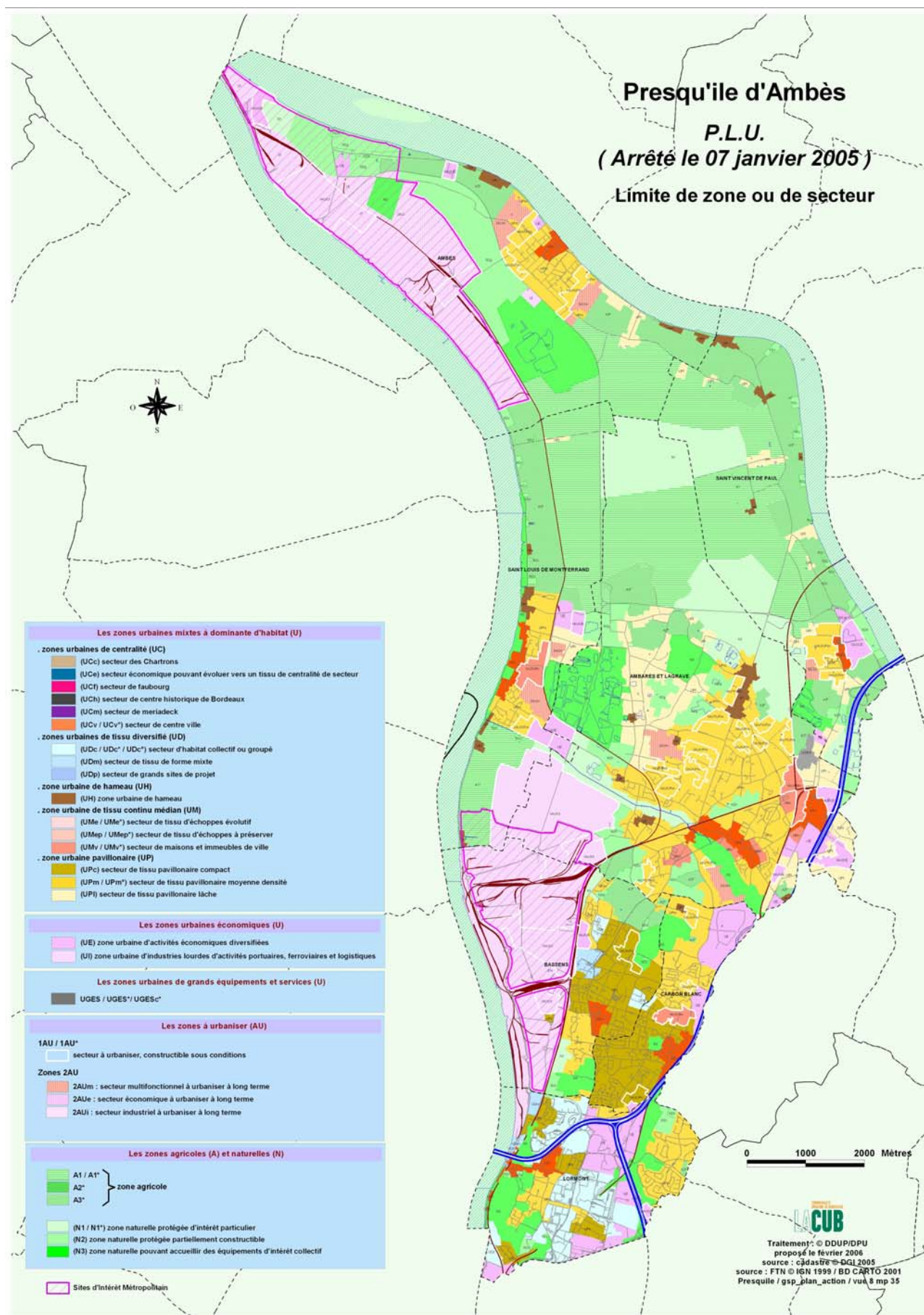
L'extension de la ligne A du tram en phase 2 doit y répondre avec l'amélioration du carrefour de la Croix Rouge qui est prévue concomitamment au passage du tram en viaduc.

Le terminus du tram va renforcer le rôle de ce secteur comme véritable clef d'accès de la Presqu'île à l'articulation des trois communes de Lormont, Bassens et Carbon-Blanc.

Les opportunités de renforcement de polarité urbaine de ce secteur de frange des trois communes semblent ne pas avoir été totalement appréhendées alors que la pourtour Nord de l'échangeur de la Croix Rouge présente encore une forte malléabilité et des disponibilités foncières à valoriser.

Au terme de cette présentation des grands traits caractéristiques du territoire que peut-on retenir pour orienter les stratégies de développement envisageables pour l'avenir de la Presqu'île ?

**ELEMENTS D'ORIENTATION
POUR LE
DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE
DE LA PRESQU'ILE**



Trois grandes vocations spatiales sont présentes de façon très marquées sur la Presqu'île d'Ambès :

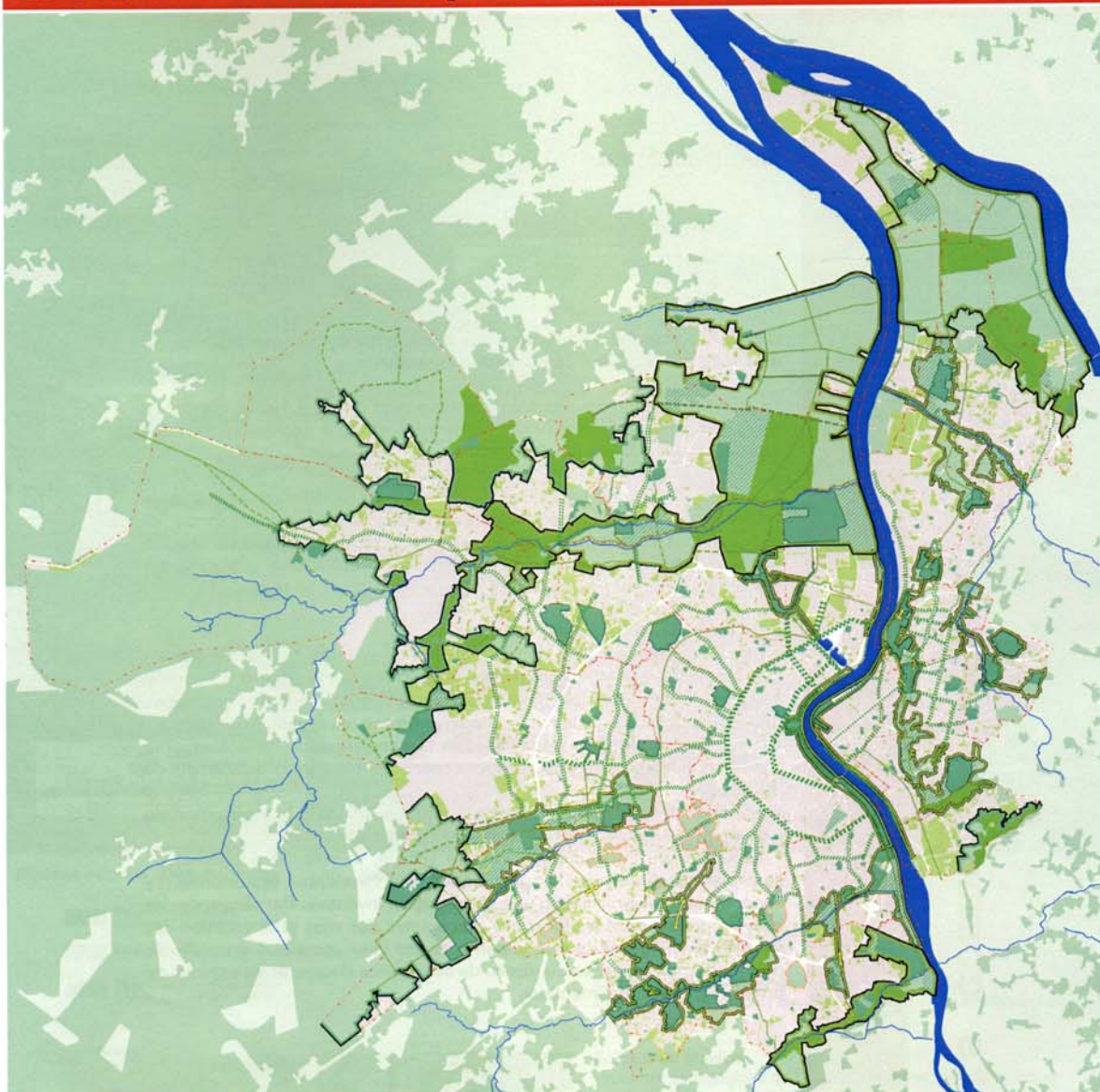
- ↳ L'espace industriel et portuaire,
- ↳ L'espace du développement urbain,
- ↳ L'espace naturel et sa relation au fleuve.

Ces trois espaces ne sont pas encore trop interpénétrés et révèlent en tout premier lieu **l'enjeu exceptionnel de mise en valeur et de protection des espaces naturels inondables de la Presqu'île, comme cadre de vie et espace d'équilibre pour l'agglomération.**

Les deux autres espaces dessinent deux scénarios contrastés possibles à partir desquels les politiques d'aménagement et d'accessibilité vont devoir se définir :

- 1- Le scénario du **déclin industriel et de l'obsolescence du site portuaire,**
- 2- Le scénario d'une stratégie de **développement industriel assise sur les ressources présentes et sur son site portuaire.**

Les orientations pour le développement urbain doivent découler ensuite de ces choix fondamentaux sachant que la Presqu'île dispose dans tous les cas **d'un potentiel d'accueil urbain très conséquent à valoriser** aux portes même du centre de l'agglomération.



Les ceintures périphériques

- Reserves agricoles et sylvicoles
- Lisières forestières et marges agricoles

Les grandes continuités d'espaces naturels

- Grands espaces suburbains d'agglomération
- Grands parcs urbains d'agglomération

Les emprises stratégiques

- Les parcs et équipements de plein air existants majeurs
- Les espaces naturels à haute valeur environnementale
- Les vignes urbaines
- Les secteurs d'intervention prioritaires

Le maillage

- Parcs et jardins importants dans les quartiers
- Principales promenades urbaines existantes / en projet
- Grandes promenades d'agglomération
- Franchissements à créer

Le gisement des emprises végétales courantes

- Emprises végétales significatives

II- 1 – UN PARC NATUREL INTERCOMMUNAL POUR LA PRESQU'ÎLE

La plaine alluviale de la Presqu'île d'Ambes est identifiée au Plan Local d'Urbanisme comme faisant partie des “grands espaces naturels d'agglomération fixant les limites de la ville” et des “grandes continuités paysagères à valoriser”.

Préserver, mettre en valeur et gérer cette exceptionnelle partie de la charpente paysagère qui entoure l'agglomération fait partie du tronc commun incontournable de toute stratégie d'aménagement et de développement de la Presqu'île.

Le parc naturel intercommunal de la Presqu'île doit jouer un rôle majeur dans les rapports d'équilibre entre ville et nature en valorisant tous les rapports à l'eau et en apportant une réponse à la gestion des risques d'inondation venant du fleuve.

Tous les liens identitaires fleuve-territoire doivent ici être retrouvés et permettre de bâtir un projet d'aménagement qui soit un véritable contrat d'éco-développement entre l'homme et la nature :

- Gestion des digues,
- Gestion des marais et de l'étalement des crues,
- Développement d'une agriculture compatible avec la gestion de l'eau,
- Sentiers de randonnées,
- Découverte de la faune et de la flore,
- Mise en valeur du patrimoine des chartreuses du bord de fleuve,
- Cheminement et points de vue du bord de fleuve,
- Développement de capacités d'accueil pour le tourisme et les loisirs,
- Tourisme fluvial,
- Développement de la culture locale issue des produits du fleuve (alose, lamproie, esturgeon, maigre, etc...) et du terroir,

Cet espace doit s'inscrire dans les orientations qui se dessinent d'un projet global de mise en valeur des espaces naturels d'agglomération et de développement du tourisme d'agglomération sous-jacent à l'esprit du plan Garonne (parc des coteaux, parc intercommunal des Jalles, les deux rives de Garonne de Bordeaux : les quais et le parc des berges, le parc de l'Hermitage de l'ancienne carrière de Lormont, les rives d'Arcins, les belvédères, les navettes fluviales, etc...).

Ce volet aura tout naturellement le soutien des Maires et du Département qui s'est déjà engagé dans une politique de réalisation de sentiers de randonnées sur la base des études paysagères du Cabinet BKM commanditées par l'association Hauts de Garonne Développement.

PLAN DE PAYSAGE 1997



Source BKM

Il semble donc souhaitable de promouvoir un projet d'ensemble en mobilisant un partenariat CUB/Communes/Département pour la mise en œuvre des outils de mise en valeur foncière et d'aménagement (ZAD, classement en espace naturel sensible, maîtrise foncière) non seulement pour traiter l'espace mais aussi et surtout tenir et mettre en valeur les lisières et les espaces "tampon" entre les zones urbaines et les zones industrialo-portuaires.

Les industriels, le port autonome, doivent être partenaire de ce projet en participant à l'exigence d'une industrie "propre", d'une architecture industrielle de qualité, capable d'ouverture vers le public pour concourir à une meilleure connaissance du milieu économique et pour rompre avec l'image négative dont sont victimes les industries chimiques notamment.

Le programme européen «Reach» et les PPRT vont être des occasions importantes de développer une nouvelle forme de communication avec le public.

La recherche d'une "réconciliation" des populations de la Presqu'île avec les industries à risque est au centre du projet de développement industriel de la Presqu'île.



II-2 - QUEL PROJET DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL POUR LA PRESQU'ILE ?

A ce jour il n'y a pas véritablement de culture d'un projet industriel partagé sur la Presqu'île.

Malgré une connaissance très précise des Maires des entreprises présentes sur le territoire de leur commune il y a globalement une relative méconnaissance réciproque du tissu industriel de la Presqu'île et, à l'évidence une très grande insuffisance des relations entre la CUB et les industriels.

Les risques de délocalisation toujours possibles :

- ✓ Sont-ils anticipés et prévenus ?
- ✓ De quelle manière ?
- ✓ Quel dialogue entretient-on avec les industriels présents pour appréhender leurs besoins ?
- ✓ Quelle lisibilité a-t-on des sites que l'on qualifie de sites d'intérêt métropolitain ?

Il existe une tendance communale, sans doute en partie portée par la perte du lien financier direct occasionné par le passage à la taxe professionnelle unique, à considérer que le déclin industriel du territoire est inscrit dans l'avenir pour de nombreuses raisons :

- * Inadaptation des appontements de fond d'estuaire à l'évolution de la navigation maritime et à l'accroissement de la dimension des navires,
- * Absence de perspective de grands investissements industriels nouveaux (chimiques) en Europe,
- * Trop grande accumulation déjà présente en industries à risques,
- * Refus des populations de tout ce qui est susceptible de créer des nuisances réelles ou supposées,
- * Refus des Maires de laisser identifier le territoire comme le territoire "poubelle" de l'agglomération,
- * Difficultés à trouver les itinéraires pour les trafics poids lourds, invasion de la zone industrielle par les véhicules particuliers en migration alternante vers Bordeaux,
- * Image d'abandon laissée par certains immeubles ou terrains industriels en friche,
- * Absence d'entretien de l'espace public, environnement poussiéreux, chaussées boueuses, signalétique inexistante, accotements et chaussées dégradés, stationnement anarchique des poids lourds, etc....

Les efforts pour contrebattre cette tendance sont actuellement insuffisants et cela nuit considérablement à l'accueil et l'installation de candidats investisseurs à qui l'on présente des terrains non aménagés et soumis aux contraintes des PPRI sinon un simple refus considérant que leur activité peut apporter des nuisances.

Dans cette spirale peut s'inscrire l'accroissement des réglementations en matière de protection de l'environnement et le renchérissement consécutif des coûts de production. L'exemple du réseau de distribution d'eau industrielle destiné à protéger les nappes profondes en est une illustration qui appelle vraisemblablement un approfondissement et une correction des modalités d'intervention publiques en direction des entreprises.

Il faut se féliciter cependant de l'existence d'atouts réels du territoire et de raisons objectives de croire à son développement industriel.

L'analyse faite par l'union des industries chimiques pour l'Aquitaine est propre à fournir un regain d'optimisme: malgré un ralentissement du volume des investissements, l'industrie chimique française poursuit sa progression en créant des emplois (+6% par an) de haute qualification (ingénieurs, cadres et techniciens).

50 % des investissements sont réalisés dans le domaine de la sécurité et de la protection de l'environnement. L'industrie chimique française reste compétitive grâce à une très bonne recherche et des productions très sophistiquées. La présence locale d'une main-d'œuvre et d'une matière grise compétente en chimie doit conforter l'idée que le site de la Presqu'île d'Ambès (à l'instar de celui de Lacq mais avec d'autres atouts) dispose d'un potentiel de développement important.

Trois exemples récents illustrent cette assertion :

- La pérennisation du site de Michelin par un investissement important concernant le stockage du butadiène.
- L'implantation de Lafarge,
- Le projet présenté par SOFRIPROTEOL de construction d'une unité d'estérification permettant de produire 200 000 tonnes de carburants verts (50 M€ d'investissements) et le projet semblable de la «Compagnie du Vent » tous deux candidats à une implantation sur la zone industrialo-portuaire.

Face au renchérissement des coûts de l'énergie et à la situation de crise des transports terrestres, la disponibilité d'espace accessible aux transports fluviaux ou maritimes s'affirme comme un bien rare et attractif pour les activités de traitement des produits et matières pondéreuses ou dangereuses.

La Direction Régionale de l'Équipement, le PAB et les professionnels des matériaux de construction soulignent le déficit croissant de la Région en granulats estimé à 3 M de tonnes/an.

Plusieurs projets d'importation par mer ou par fer sont à l'étude.

Les besoins et les possibilités de recyclage des déchets industriels (matériaux de démolition, valorisation des mâchefers, récupération de produits et matériaux en fin de vie) progressent rapidement.

Il existe ainsi une opportunité de créer une plateforme dédiée à des activités d'outillage et de traitement des matériaux dont le positionnement sur la Presqu'île semble favorable au plan de l'économie des transports.

Ces quelques exemples montrent que le scénario d'un développement industrialo-portuaire dans un cadre relativement isolé et préservé est un scénario qui apparaît crédible sous réserve de construire une stratégie et un programme d'action mobilisateur.

LES AXES DE CONSTRUCTION D'UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE LA PRESQU'ILE

Le constat précédent incite à rechercher la construction d'un pôle spécialisé en s'appuyant sur les forces économiques présentes sur le territoire (chimie, énergie, accessibilité fluviale maritime et ferroviaire).

Les axes de cette construction pourraient être les suivants :

① Lancer un travail prospectif à partir du contexte actuel

- auditer les industriels sur leurs difficultés, préoccupations ou projets,
- analyser les risques de délocalisation,
- détecter les pistes de développement endogène,
- rechercher les besoins de mutualisation ou de synergie entre les activités existantes :
 - ⇒ valorisation des sous-produit *
 - ⇒ traitement des déchets,
 - ⇒ mutualisation de productions.

**** NB : le Conseil Général a financé une étude de valorisation énergétique des rejets qui conclut à l'intérêt de rechercher une utilisation des 35 millions de M3 d'hydrogène annuels dissipés par Eka CHIMIE et de l'excédent de vapeur produit par COFRABLACK***

Un tel travail suppose le concours d'un consultant spécialisé en capacité de recueillir des données pertinentes auprès des industriels, de connaître et de tester auprès des donneurs d'ordre des filières en Région l'intérêt des hypothèses annoncées, enfin d'élaborer une stratégie en vérifiant auprès des territoires qui pourraient se révéler concurrents, les complémentarités et les spécialisations à retenir (vis-à-vis du site de Lacq notamment ou d'autres sites).

La Région et le Conseil Général seraient favorables à être partenaire pour le financement d'une telle étude.

② Construire une offre industrielle thématique attractive

Sur la base du travail prospectif ci-dessus, il apparaît possible de bâtir une offre industrielle en s'appuyant sur les principes suivants :

- offrir une spécialisation et des perspectives de développement de filière,
- créer un environnement attractif et une culture locale du développement de l'emploi industriel et de la maîtrise des risques,
- développer un ensemble de services complémentaires,
- créer une synergie entre les acteurs industriels présents (club d'entreprises, Conseil de zones) et les administrations,
- communiquer avec les associations et les populations sur le projet,
- proposer le contenu des politiques publiques à mettre en œuvre (infrastructures, formations),
- associer la recherche et l'université au dispositif.

③ Elaborer et mettre en œuvre un plan d'aménagement de la Presqu'île.

Ce plan doit être traité à plusieurs échelles de temps et d'espace.

A l'échelle globale de la Presqu'île les grandes options à choisir et les programmes à développer concernent l'aménagement des zones inondables dans le cadre d'un projet de parc naturel intercommunal et de mise en valeur des territoires à bâtir.

A l'échelle des secteurs d'aménagement industrialo-portuaires et urbains s'il s'agit de mettre en œuvre un plan de protection contre les inondations et de promouvoir une politique de remblaiement et de mise en valeur des terrains dédiés à l'accueil des entreprises.

Chaque secteur doit faire l'objet d'un plan d'aménagement et de phasage des travaux d'infrastructure, de viabilité, et de desserte ainsi que d'un recueil des contraintes techniques et réglementaires (SEVESO, PPRT, inondabilité, accès, règles d'urbanisme, réseaux).

Il est important en effet de disposer d'une vision claire et actualisée de l'offre foncière disponible, de sa vocation et ses contraintes notamment pour connaître instantanément les conditions de réalisation d'un projet.

Les études et plans d'aménagement doivent proposer de répondre aux préoccupations suivantes :

- organiser des pôles spécialisés (bois/papier ; céréales ; conteneurs ; matériaux etc...),
- donner une lecture et une perception agréable de l'espace (paysagement, plantations, jalonnement, signalétique, éclairage public, entretien des chaussées et accotements...),
- développer une politique foncière permettant de bien séparer zone industrialo-portuaire et habitat en créant des espaces d'isolation (franges traitées en espaces verts, écrans...),
- mettre en place une charte de qualité des constructions,
- mettre en œuvre un plan de déplacements et de sécurisation systématique des transports des matières dangereuses,
- faire un bilan généralisé du projet global et des bilans par zones,
- proposer un système d'aides publiques en conséquence (compensation des prix de revient élevé des terrains, mauvaise portance des sols.....).

④ Mettre en place un dispositif coordonné de prospection/promotion/accueil entre les différents acteurs : (BRA, PAB Communauté urbaine de Bordeaux 2ADI, Région, Département etc)

- organiser un guichet unique pour une parfaite maîtrise de l'offre,
- mettre en place une structure d'aménagement permanente et réactive,
- avoir un lien organisé entre les commerciaux du territoire et les aménageurs pour aider rapidement les entreprises à montrer leur projet,
- développer des équipes en nombre et en qualité suffisante (1 chargé de mission pour 15 ha).

⑤ Bâtir un partenariat entre les collectivités autour du projet

- approbation globale des orientations du projet pour éviter les acceptations ou refus au coup par coup des implantations proposées,
- répartition claire des compétences et des secteurs d'intervention (Conseil Général, Commune, Communauté urbaine de Bordeaux, Conseil Régional),
- négociations éventuelles sur un retour partiel aux communes des ressources de TP,
- approbation d'un plan d'investissement (contrat pluriannuel).



II- 3 – UN DEVELOPPEMENT URBAIN EQUILIBRE

Le territoire de la Presqu'île dispose d'un potentiel d'accueil urbain encore conséquent, aux portes mêmes du centre de l'agglomération.

La prédominance de l'habitat pavillonnaire de faible densité et de forte utilisation de la voiture particulière qui caractérise la majeure partie du territoire appelle quelques orientations pour valoriser le développement urbain de la Presqu'île.

Comme on l'a mis en évidence, le PLU va ouvrir des droits à construire importants.

Il apparaît souhaitable de diligenter des procédures d'aménagement pré-opérationnelles et opérationnelles sur les principaux terrains à enjeux des communes de Saint Louis de Montferrand, Ambès et Saint Vincent de Paul. L'urbanisation de ces terrains est dépendante de conditions d'aménagement (protection contre les inondations, équipements d'assainissement), et mérite une démarche de projet urbain encadrée par une maîtrise d'ouvrage publique s'assurant la maîtrise foncière ou un partenariat public/privé après mise en concurrence sur un cahier des charges permettant de construire une offre de logements diversifiée de qualité.

Cette même remarque vaut également pour les secteurs AU d'Ambarès, Bassens et Carbon Blanc.

La mise en place d'un tel encadrement pré-opérationnel et opérationnel est indispensable pour freiner la spéculation foncière, conjurer le risque de poursuite d'un urbanisme mono produit de lotissements juxtaposés et assurer une croissance maîtrisée de ces communes attractives.

L'intérêt enfin d'une telle politique d'aménagement au service d'un développement urbain équilibré est qu'elle peut permettre de mettre en place une politique du logement certes adaptée aux objectifs du PLH mais aussi et surtout à la demande d'habitat résultant des emplois générés par la stratégie de développement industriel.

Un tel couplage est un élément d'attractivité supplémentaire pour le territoire en allant dans le sens de la conservation du lien culturel et du rapprochement entre lieu de résidence et lieu de travail.

Enfin la concentration des infrastructures de déplacement de secteurs de la Croix-Rouge et La Gardette doit inciter à une réflexion de projet urbain pour traiter la "porte de la Presqu'île" et son articulation avec l'intra-rocade.

II- 4 – DEVELOPPEMENT ET ACCESSIBILITE DE LA PRESQU'ILE

On a pu constater quelles étaient les grandes potentialités de développement du territoire de la Presqu'île, tant sur le plan du développement urbain que sur le plan du développement économique.

La question du désenclavement de la Presqu'île est d'ores et déjà à l'ordre du jour en raison de la saturation des accès à la rocade et au pont d'Aquitaine. Le préfet anime un comité de pilotage sur ce thème.

L'opportunité est grande de bâtir une stratégie de développement du territoire Presqu'ilien en parfaite cohérence avec les infrastructures de transport prévues à court, moyen et long terme.

Comme on l'a déjà souligné ci-dessus les **atouts économiques de la Presqu'île** résultent en grande partie de **son isolement et de son accessibilité ferroviaire et portuaire** qui ont permis le **développement d'industries à risques** dans un environnement naturel peu peuplé.

C'est un site qui dispose de **réserves foncières proches** des appontements. De telles réserves sont de plus en plus rares dans la plupart des ports concurrents et sont tout à fait **stratégiques pour le traitement et les transports de produits et matières pondéreuses ou dangereuses**.

Le handicap du relatif enclavement routier de la Presqu'île n'est pas un handicap fondamental si l'on considère que la vocation des appontements n'est pas de répondre à des volumes commerciaux transatlantiques drainés par un large hinterland. La plupart des trafics induits par la Presqu'île est fortement centrée sur l'agglomération ou le département.

De même les besoins de déplacement de personnes sont majoritairement centrés sur la zone agglomérée rive gauche (migrations journalières habitat/emploi).

On constate ainsi que **le désenclavement de la Presqu'île dépend fondamentalement de l'amélioration des conditions de franchissement de la Garonne**.

D'autres projets vont se développer à court ou moyen terme : l'arrivée du Tram, la suppression du bouchon ferroviaire et la LGV Bordeaux Angoulême, la construction du pont Bacalan-Bastide.

II-4-1 – LES PISTES A RETENIR POUR L'AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE DE LA PRESQU'ILE D'ICI A 2020

Comme on l'a souligné tout au long de ce rapport, les services de l'Etat animent une réflexion sur le sujet en s'appuyant sur des missions confiées au CETE et à l'A'URBA. Le propos de ce chapitre n'est donc pas de présenter des solutions avant le terme de ces études mais plus simplement de formuler les orientations qui devraient être retenues pour s'inscrire dans la stratégie de développement que l'on a esquissée ci-dessus.

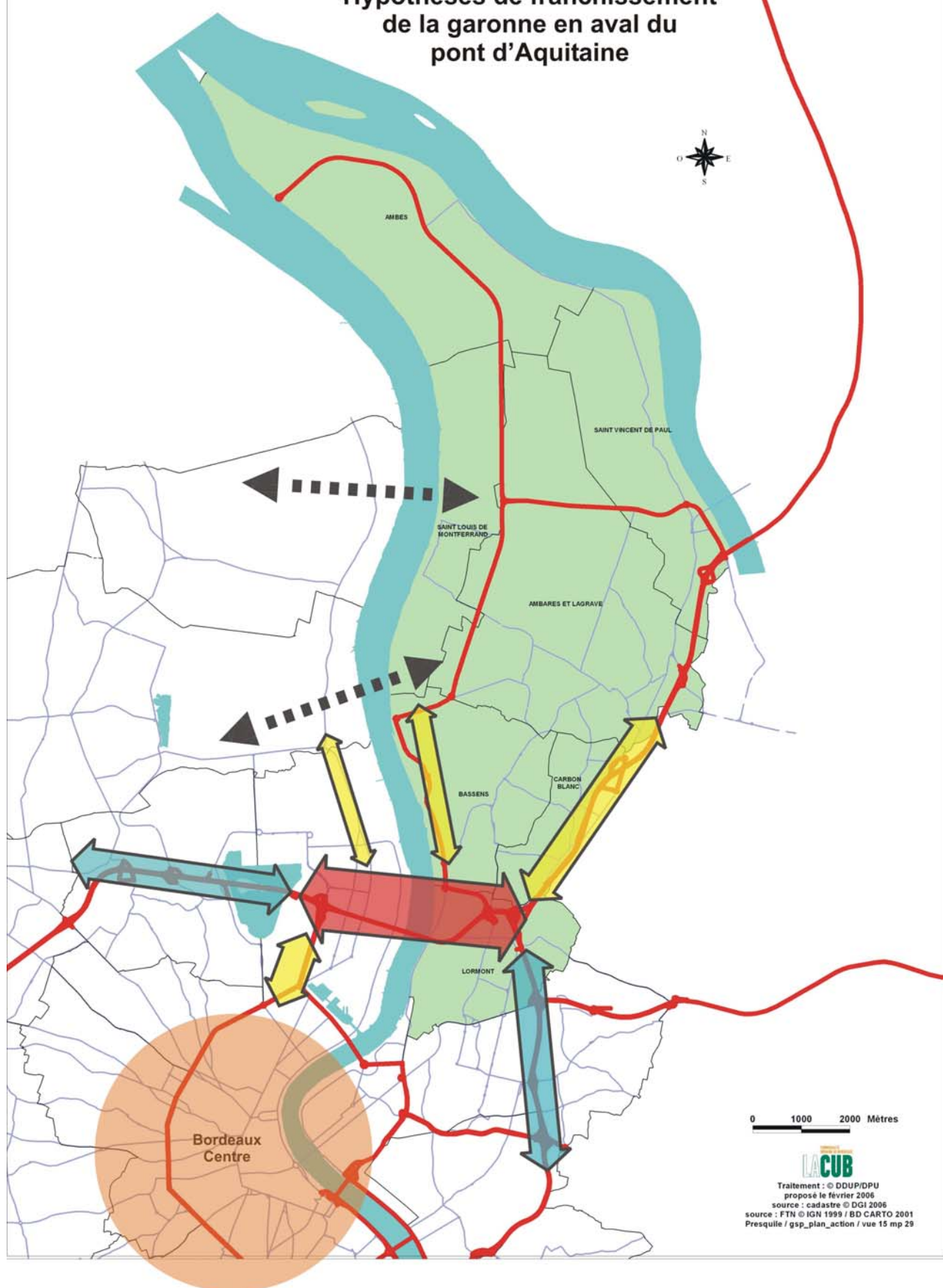
Ces orientations sont les suivantes :

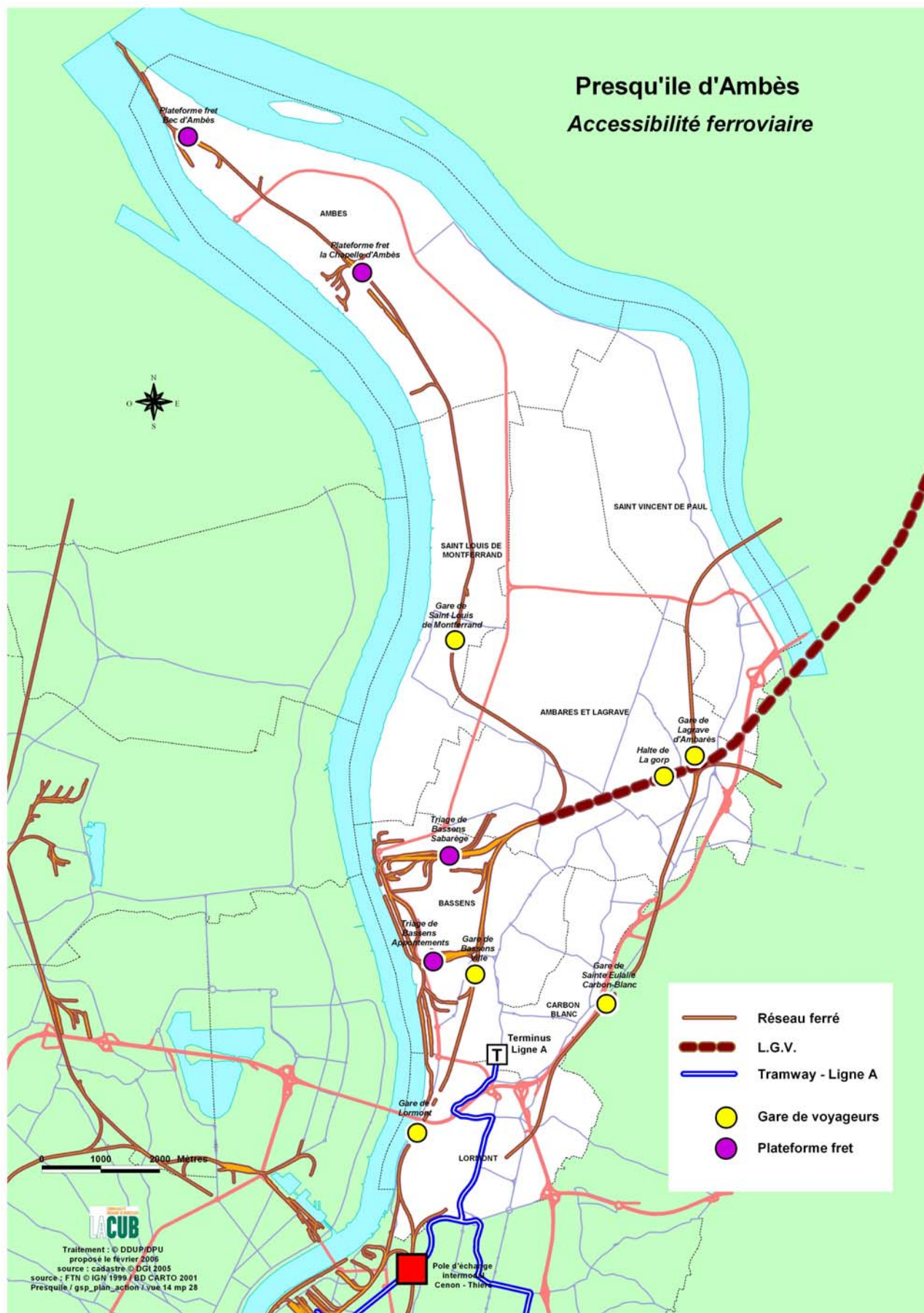
Pour le réseau routier :

- * Optimiser (mise à 2 × 2 voies) et spécialiser le réseau structurant des voies départementales (D 257, D 10, D 113), pour le trafic poids lourds en améliorant les capacités et la lisibilité des accès à l'A 10 (échangeur de la Croix Rouge et de Saint Vincent de Paul).
- * Organiser la desserte urbaine par les véhicules légers en privilégiant l'accès par les autres échangeurs et en dissuadant les migrations alternantes d'emprunter les voies des zones industrialo-portuaires.
- * Optimiser le complexe des échangeurs autour des secteurs Croix-Rouge, La Gardette en recherchant la séparation des trafics lourds et des trafics légers locaux.
- * Mettre en place un plan de circulation favorable au rabattement vers le terminus de la ligne A du tram et les gares SNCF en organisant l'intermodalité VL/tram et VL/train.
- * Etudier l'impact d'un franchissement de la Garonne à l'aval du pont d'Aquitaine.

Les premières simulations menées en ce sens montrent l'existence d'une demande potentielle de l'ordre de 22 000 véhicules/jour permettant de valoriser le réseau traversant la Presqu'île et l'échangeur de Saint Vincent de Paul avec un effet désaturant significatif du pont d'Aquitaine et une amélioration sensible de l'accessibilité des zones d'activité de Bordeaux Nord, Bruges et Blanquefort.

Hypothèses de franchissement de la garonne en aval du pont d'Aquitaine





Pour le réseau ferré :

- ✱ Exploiter les réserves de capacités libérées par la LGV et la résorption du bouchon ferroviaire,
- ✱ En augmentant les fréquences de dessertes des gares grâce à l'augmentation des services TER prévue par la Région et en améliorant localement le confort et les capacités d'accueil des gares,
- ✱ En améliorant les services et l'offre commerciale pour le fret.

**RESUME
DES PROPOSITIONS
D'ORIENTATION**

**SAUVEGARDER ET METTRE EN VALEUR
LE PATRIMOINE NATUREL ET PAYSAGER
DE LA PRESQU'ÎLE**

- ① Créer et aménager un parc naturel intercommunal de la Presqu'île.
- ② Valoriser tous les rapports d'équilibre ville/nature vis-à-vis de la gestion de l'eau et du fleuve.
- ③ Mettre en place un plan de protection contre les inondations et de mise en valeur des territoires inondables.
- ④ Développer le tourisme, les loisirs et la culture (tourisme fluvial, sentiers de randonnées, hébergement touristique, produits du fleuve et du terroir).
- ⑤ Traiter les interfaces nature/industrie.
- ⑥ Développer une culture de maîtrise des rejets et connaissance des risques.
- ⑦ Associer les industriels et les populations à un projet de développement durable de la Presqu'île (relations économie/homme/environnement).

BATIR UNE STRATEGIE PARTENARIALE DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE LA PRESQU'ILE

- ❶ Lancer un travail prospectif de développement endogène en partenariat avec les industriels.
- ❷ Construire une offre industrielle thématique attractive :
 - Développement de filières spécialisées,
 - Services communs,
 - Relations formation/université/recherche/entreprises.
- ❸ Elaborer et mettre en œuvre un plan d'aménagement de la Presqu'île et des territoires d'accueil des entreprises :
 - Politique d'aménagement de l'offre foncière,
 - Protection contre les inondations,
 - Desserte par les réseaux,
 - Connaissance des disponibilités et des contraintes techniques et réglementaires,
 - Bilans de zone et modalités de financement des aménagements.
- ❹ Mettre en place un dispositif de coordination et d'animation des acteurs :
 - Organiser un guichet unique : prospection, promotion, accueil, aides à l'installation,
 - Mettre en place une structure d'aménagement permanente et réactive et une structure commerciale intégrée et forte (1 chargé de mission pour 15 hectares).
- ❺ Créer un partenariat fort entre les collectivités autour du projet :
 - Approbation d'une charte de partenariat et d'un projet de développement,
 - Répartition claire des compétences, des secteurs d'intervention et de financement (Conseil Régional, Conseil Général, Communauté Urbaine de Bordeaux, Communes),
 - Signature d'un contrat pluriannuel de projet,
 - Approbation d'un plan d'investissement.

**DEVELOPPER UNE POLITIQUE D'URBANISME
ET D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
INTEGREE AU PROJET**

- ① Dissocier territoires résidentiels et les territoires industriels en préservant et en maîtrisant le foncier des zones de danger et de nuisance.
- ② Dissocier les flux de transport de personnes et de marchandises :
 - Spécialisation du réseau de voirie,
 - Organisation de la circulation et du stationnement des poids lourds.
- ③ Désenclaver la Presqu'île en privilégiant l'accessibilité ferrée et les transports collectifs et en étudiant un franchissement de la Garonne en aval du pont d'Aquitaine.
- ④ Maîtriser l'étalement urbain et valoriser le potentiel d'accueil résidentiel par des programmes d'aménagement innovants en qualité et en densité.