

Dossier de Réalisation modifié de ZAC

Commune de BORDEAUX

ZAC de Bordeaux Saint Jean Belcier

2. Le projet de programme des équipements publics modifié

2.1. Projet de programme des équipements publics modifié

L'EPA Bordeaux Euratlantique a pour but, dans ses objectifs stratégiques pour l'OIN, de développer des quartiers désirables intégrant une forte mixité fonctionnelle et d'usage dans une approche globale de territoire bas carbone. Ces quartiers, d'une taille comparable à ceux du centre-ville historique (Saint-Michel, Sainte-Croix etc.), sont aménagés à partir d'ingrédients communs :

- Une structuration autour d'un espace vert et d'un espace public majeur ;
- Une mixité programmatique et une densité de quartier de centre-ville permettant l'accompagnement par des services de proximité, des commerces et des transports en commun performants et garantissant ainsi des quartiers agréables à l'image de ceux du centre historique ;
- Une cohérence avec la ville historique en matière architecturale et de traitement des espaces publics.

Sur la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier, en complément du programme des équipements publics (PEP) adopté en 2013, en 2016-2017, l'EPA a mené une démarche visant à établir un schéma directeur des équipements et services au public sur les thématiques suivantes, que ces équipements soient sous gestion publique ou privée : accueil du jeune enfant, enseignement primaire et secondaire, sport, commerces et services de proximité. Ce schéma est l'occasion d'inclure dans la programmation de nouveaux équipements, d'en modifier la capacité, et de prendre note d'orientations qualitatives. Régulièrement actualisé, il permet d'ajuster par quartier ou à l'échelle de la ZAC les projets d'équipements aux besoins des habitants et usagers en s'assurant à tout moment du bon dimensionnement de l'offre au regard de la programmation immobilière (logements et bureaux).

Au début de l'année 2021, l'EPA a relancé la démarche partenariale de définition des besoins en équipements dans le cadre de la modification de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier. Une première réunion plénière avec les collectivités gestionnaires des futurs équipements a eu lieu en janvier 2022. Cette démarche, s'inscrivant dans la continuité du schéma de 2017, permet d'entériner les inflexions survenues depuis 2017 conduisant à modifier le programme des équipements publics de la ZAC.

Ainsi, certains équipements initialement prévus au PEP en sont retirés et une réponse alternative est trouvée pour répondre aux besoins générés par la programmation de la ZAC :

- Le projet de création de deux crèches municipales associées à chaque groupe scolaire a été abandonné par la ville de Bordeaux et est ainsi supprimé du PEP. Ces équipements seront exclusivement privés ou associatifs et la commune de Bordeaux, compétente sur ce sujet, pourra réserver des berceaux dans ceux-ci.
- La piscine municipale est également retirée du PEP mais le projet et l'offre demeurent, sous gestion privée associative.
- Un des trois parkings publics - celui de l'Ars - n'est pas sous gestion publique mais l'offre d'un parking ouvert au public a été développée pour répondre aux besoins.

A l'inverse, d'autres évolutions conduisent à alimenter le PEP initial par de nouveaux équipements ou par des modifications de capacité des équipements prévus dès 2013. Peuvent notamment être cités à ce titre :

- Le collège de l'Ars et ses équipements sportifs,
- Le redimensionnement de l'offre scolaire,
- L'augmentation des espaces verts publics,
- L'offre immobilière associative.

Le tableau en pages suivantes liste les équipements de ce programme et en précise les modalités de réalisation, les financeurs, futurs propriétaires et gestionnaires.

	Secteur de projet	Désignation	Réalisation	Propriétaire	Gestionnaire	Calendrier de réalisation prévisionnel	Financement
EQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE	Amédée Saint-Germain / Armagnac	Pont de la Palombe	EPA	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole *	2022	50% EPA et 50% Bordeaux Métropole
	Berges	Tête de pont Saint-Jean	EPA	Etat/Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole *	2023	50% EPA et 50% Bordeaux Métropole
	Berges	Boulevard des Frères Moga	EPA	Etat/Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole *	2025	50% EPA et 50% Bordeaux Métropole
	Berges	Parc des Berges	EPA	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole *	2025	EPA
	ZAC BSJB	Aménagement des espaces publics circulés	EPA	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole *	2018 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	Saget	Rue Domercq	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole *	2024	Bordeaux Métropole
	ZAC BSJB	Infrastructures propres aux transports en commun en site propre	EPA	Etat/Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole *	2018 - 2026 selon secteur de projet	Bordeaux Métropole
	ZAC BSJB	Espaces publics de compétence Ville (jardins de l'Ars, jardin du Sacré-Cœur et Place des Citernes sur Amédée Saint-Germain, parc sur Amédée Saint-Germain Sud, Promenade et parc d'Armagnac, Bois de Gattebourse, place d'Armagnac, parc Descas sur tête de pont Saint-Jean,...) et végétalisation des voiries et des noues (alignement arbres)	EPA	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2022 - 2028 selon secteur de projet	EPA Financement à hauteur de 1,2 million d'euros par la Ville de Bordeaux sur le parc Amédée Saint-Germain Sud
	Paludate / Belcier	Parvis de la Gare	EPA	SNCF	SNCF	Livré - 2021	EPA
	Armagnac	Mail du Pont du Guit vers la gare	EPA	SNCF Réseau / Bordeaux Métropole	SNCF Réseau / Bordeaux Métropole	Livré - 2021	EPA
ZAC BSJB	Eclairage	EPA	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2022 - 2030 selon secteur de projet	EPA	

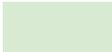
	Secteur de projet	Désignation	Réalisation	Propriétaire	Gestionnaire	Calendrier de réalisation prévisionnel	Financement
	ZAC BSJB	Mobilier urbain	EPA	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	2022 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Équipements sportifs dans les parcs et jardins	EPA	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2022 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Aires de jeux d'enfants dans les parcs et jardins	EPA	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2022 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Bacs verre	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	2022 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Assainissement (eaux usées, eaux pluviales y compris noues)	EPA	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	2018 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Réseau adduction eau potable	EPA	Concessionnaire	Concessionnaire	2018 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Réseau HTA	EPA	Concessionnaire	Concessionnaire	2018 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Réseau BT	EPA	Concessionnaire	Concessionnaire	2018 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Réseau gaz	EPA	Concessionnaire	Concessionnaire	2018 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Réseau télécommunications	EPA	Concessionnaire	Concessionnaire	2018 - 2030 selon secteur de projet	EPA
	ZAC BSJB	Réseau de chaleur	EPA / Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	2018 - 2030 selon secteur de projet	EPA / Bordeaux Métropole
EQUIPEMENTS DE SUPERSTRUCTURE	Equipements d'enseignement primaire et secondaire						
	Ars	GS Simone Veil 14 classes – 5 maternelles + 9 élémentaires	EPA	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2020	Bordeaux Métropole
	Armagnac	GS Armagnac Sud 20 classes - 7 maternelles + 13 élémentaires	EPA*	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2025	Bordeaux Métropole selon son règlement d'intervention et Ville de Bordeaux pour le reste

	Secteur de projet	Désignation	Réalisation	Propriétaire	Gestionnaire	Calendrier de réalisation prévisionnel	Financement
	Brascassat - Carle Vernet	Extension jusqu'à 7 classes sur Carle Vernet	Ville de Bordeaux ou Bordeaux Métropole	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2027	Bordeaux Métropole selon son règlement d'intervention et Ville de Bordeaux pour le reste
	Paludate / Belcier	Extension jusqu'à 2 classes maternelles sur Buisson	Ville de Bordeaux ou Bordeaux Métropole	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux		Bordeaux Métropole selon son règlement d'intervention et Ville de Bordeaux pour le reste
	Paludate / Belcier	Extension jusqu'à 2 classes élémentaires sur Beck	Ville de Bordeaux ou EPA*	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2026	Bordeaux Métropole selon son règlement d'intervention et Ville de Bordeaux pour le reste
	Hors ZAC	Extension du groupe scolaire Barbey situé hors ZAC mais permettant de répondre à une partie des besoins générés par la ZAC	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	Existant	Bordeaux Métropole selon son règlement d'intervention et Ville de Bordeaux pour le reste
	Hors ZAC	Création de 6 classes dans l'ancien collège Aliénor d'Aquitaine	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux		Ville de Bordeaux
	Ars et Armagnac	Structure petite enfance intégrée à chaque groupe scolaire et centre de loisirs	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	Concomitant aux groupes scolaires	Ville de Bordeaux
	ZAC BSJB	Collège de l'Ars - 600 élèves extensible 700	Conseil départemental de la Gironde	Conseil départemental de la Gironde	Conseil départemental de la Gironde	2022	Conseil départemental de la Gironde
	Paludate / Belcier	Parking public Abattoirs / Paludate	Metpark (ex-Parcub)	Bordeaux Métropole	Metpark (ex-Parcub)	2017	Metpark (ex-Parcub)
	Amédée Saint-Germain	Parking public Amédée Saint-Germain	Privé	Bordeaux Métropole	Metpark (ex-Parcub)	2022	Metpark (ex-Parcub)
Équipements de gestion des déchets							
	MIN	Ecopoint sur le MIN de Brienne	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	2026-2028	Bordeaux Métropole
	ZAC BSJB	Centre Technique Municipal Volailleurs	EPA*	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	Livré - 2021	Bordeaux Métropole
Equipements sportifs, ludiques et polyvalents							
	Ars	Salle polyvalente du GS Simone Veil	EPA	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2020	Bordeaux Métropole

	Secteur de projet	Désignation	Réalisation	Propriétaire	Gestionnaire	Calendrier de réalisation prévisionnel	Financement	
	Ars	Equipements sportifs du collège : gymnase, salle de sport non-spécialisée, plateau sportif extérieur (1 terrain de sport avec 1 terrain de handball, 3 terrains de basket, 1 anneau de course à pied)	Conseil départemental de la Gironde	Conseil départemental de la Gironde	Conseil départemental de la Gironde	2022	Conseil départemental de la Gironde	
	Armagnac	Salle polyvalente à dominante sportive du GS Armagnac Sud	EPA*	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2025	Bordeaux Métropole selon son règlement d'intervention et Ville de Bordeaux pour le reste	
	Amédée Saint-Germain	Salle polyvalente ou « petit gymnase » sur Amédée Saint-Germain Nord	EPA ou Ville de Bordeaux*	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2029	Ville de Bordeaux	
	Paludate / Belcier	Piscine	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux		Ville de Bordeaux	
	Brascassat - Carle Vernet	Reconstitution du city-stade existant	EPA	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2026	EPA	
	Equipements socio-culturels							
	Armagnac	Local séniors	Ville de Bordeaux*	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2025	Ville de Bordeaux	
	Brascassat - Carle Vernet	Maison des Associations	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	Ville de Bordeaux	2027	Ville de Bordeaux	

* réalisation en VEFA sur un projet complexe et imbriqué, puis acquisition par l'EPA ou la collectivité désignée pour la réalisation

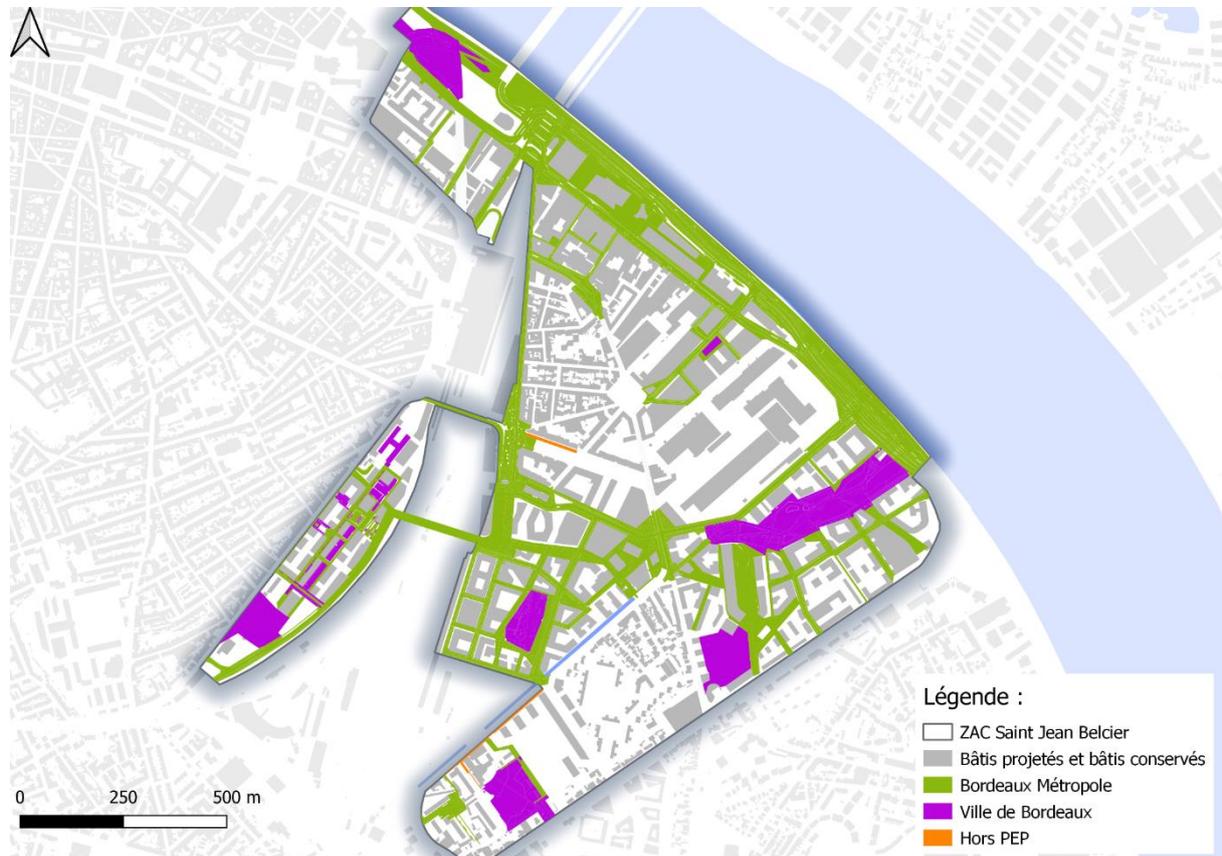
 ligne modifiée dans le PEP initial

 ligne ajoutée au PEP initial

 ligne supprimée du PEP initial

2.2. Plan de gestion des espaces publics

En 2013, le dossier de réalisation initial de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier prévoyait 1,4 ha de places vertes et 5,1 ha de parcs concentrés sur les jardins de l'Ars (3 ha) et le parc des Berges (2,1 ha).



Plan de gestion des espaces publics aménagés

Depuis, ces parcs ont pris plus d'ampleur et de nouveaux espaces de parcs ont été étudiés, faisant ainsi évoluer l'armature des espaces verts et publics structurants de la ZAC :

- La promenade des Berges : déjà inscrite au PEP initial, cette promenade de 670 m s'étend le long de la Garonne sur une superficie de 2,1 hectares dégagés par la déviation et le recalibrage du boulevard des Frères Moga.
- Le parc Descas : l'aménagement de ce nouveau parc est rendu possible par le réaménagement de la Tête de Pont Saint Jean qui réduit fortement l'emprise des voiries et libère ainsi une surface d'environ 2 hectares.
- La première phase des jardins d'Ars : ces espaces verts et ludiques s'étendront désormais sur 4 hectares minimum, contre 3 hectares initialement avant que le projet ne soit revu.
- Le bois Paillère : dans la continuité des jardins de l'Ars, le bois Paillère, s'étendant sur 3 hectares, complètera les aménagements de parc du quartier dans un second temps.
- Le parc d'Armagnac : initialement programmé comme une circulation verte sous la forme d'un chapelet de squares au cœur du quartier Armagnac Sud, les 1,8 hectares du parc d'Armagnac sont devenus l'élément de composition central et principal de ce quartier.
- Le jardin de Brascassat : idéalement situé au cœur des résidences du quartier Brascassat, le bois de Brascassat est néanmoins enclavé, méconnu et sous-fréquenté. Le projet de requalification vise à l'agrandir, à l'ouvrir davantage sur son environnement et à l'améliorer en renforçant la présence du végétal et en l'amenant au pied des habitations et de l'école Carle Vernet. Il passera ainsi de 0,8 ha actuellement à environ 1,8 ha.

- Le parc d'Amédée : la concertation préalable complémentaire menée en 2021 dans le cadre de la modification de la ZAC a mis en exergue une forte demande pour la création d'un espace vert public structurant sur Amédée Saint-Germain Sud. L'espace vert déjà prévu sur ce site a ainsi été réinterrogé pour lui donner une place et une surface plus importantes qu'initialement envisagé, avec environ 1,2 ha de parc bénéficiant à la fois aux nouveaux habitants du quartier Amédée Saint-Germain et à ceux du quartier voisin du Sacré-Cœur.

Au final, le projet de PEP modifié comprend un total de 17,3 ha d'espaces de parcs nouveaux, soit plus de 10 ha de plus que le projet initial.

2.3. Notice explicative

2.3.1. Présentation synthétique des équipements publics d'infrastructure

Il s'agit des équipements nécessaires à la desserte et à la viabilisation du quartier de type : espaces publics viaires ou non viaires et espaces verts, mobilier urbain, assainissement et réseaux divers.

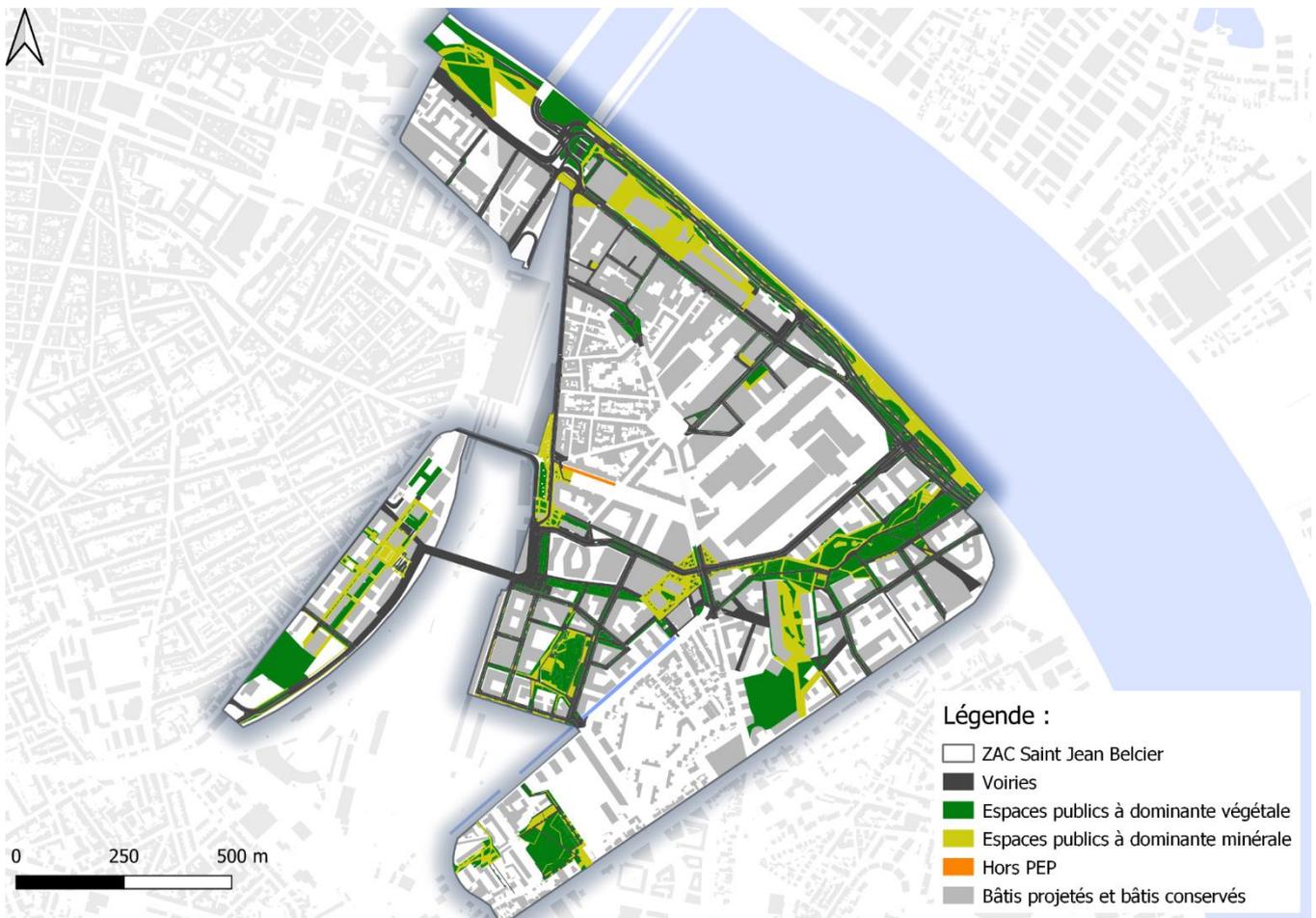
En 2013, le projet initial de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier prévoyait environ 30 hectares d'espaces publics aménagés. Aujourd'hui, ce sont 48 hectares que le projet développe par la création d'espaces publics plus généreux sur les secteurs déjà projetés en 2013 et par l'extension du périmètre d'intervention de l'EPA au sein de la ZAC.

Dans la première catégorie, on trouve l'agrandissement des parcs et jardins :

- L'agrandissement des jardins de l'Ars et leur extension sur le bois Paillère.
- La création du parc d'Armagnac comme un seul espace central du quartier en remplacement du chapelet de squares initialement prévu.

Dans la seconde catégorie, les nouveaux secteurs sur lesquels des espaces publics :

- L'intervention sur le quartier de Paludate qui se ramifie plus profondément dans le tissu existant entre le quai de Paludate, la rue de la Seiglière, la place Ferdinand Buisson, la rue Son Tay et la rue des Terres de Borde.
- Le quartier Carle Vernet (jardin de Brascassat, voiries).
- Le quartier Saget avec notamment la création du parc Descas dans le cadre d'un projet renouvelé sur la tête de pont Saint-Jean.
- La création du parc Amédée Saint-Germain Sud.



Répartition des espaces de la ZAC (voiries et autres espaces publics)

a. Le réseau des voies de la ZAC

Les voiries circulées créées ou réaménagées sont représentées sur la carte ci-après.

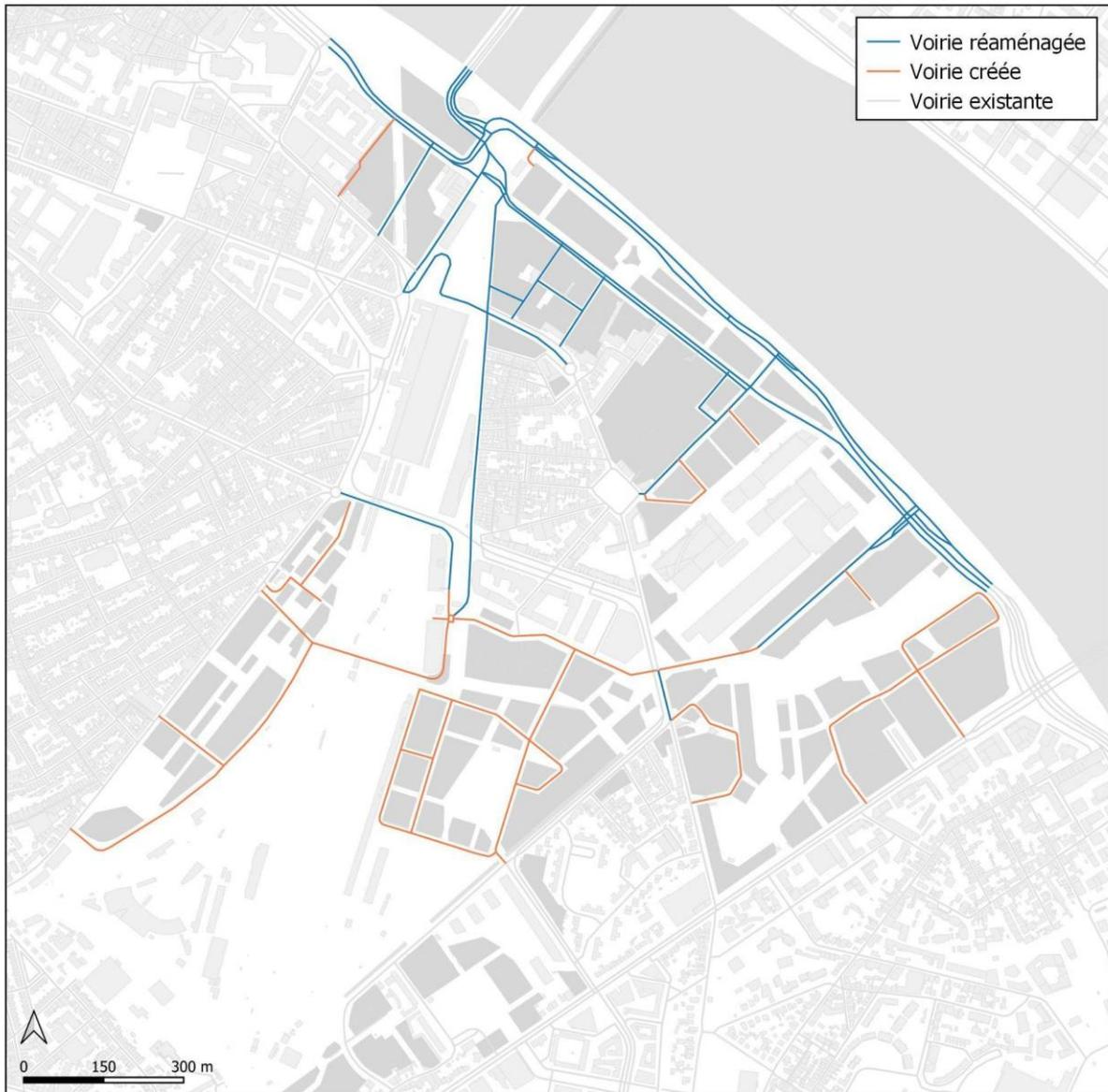
Le principe retenu pour l'aménagement des voiries de l'opération est de favoriser la mobilité en donnant la priorité aux transports en commun en site propre et aux circulations douces tout en répondant aux trois objectifs suivants :

- Reconsidérer la place de l'automobile sur l'espace public ;
- Renforcer les TCSP (transports en commun en site propre) avec de nouvelles lignes complétant l'offre du tramway existant
- Offrir un réseau d'espaces publics dessiné pour partie par l'usage du vélo et des piétons, notamment en complétant et renforçant le réseau cyclable ;
- Rendre les accès à la gare simples et lisibles.

Le projet allie la réalisation de nouvelles voiries permettant la desserte des nouveaux îlots et le désenclavement de secteurs existants, à la reconfiguration d'espaces existants pour garantir le partage équilibré de l'espace public.

Les paragraphes qui suivent présentent le principe d'aménagement des voies de la ZAC ainsi que quatre éléments majeurs du projet en termes de déplacements : la création du pont de la Palombe, nouvel ouvrage qui franchira les voies ferrées entre les quartiers Amédée Saint Germain et Armagnac, la reconfiguration du boulevard des Frères Moga, actuellement voie rapide qui sera transformée en un boulevard pacifié, la reconfiguration de la tête de pont Saint-Jean au niveau du château Descas et la réalisation d'un nouveau franchissement du ruisseau de l'Ars permettant d'assurer le désenclavement du quartier Armagnac sud vers le quartier Carle Vernet.

Les chapitres suivants traiteront particulièrement de l'aménagement des voies de desserte en transports en commun en site propre et de l'aménagement des accès à la gare en accompagnement de son développement.



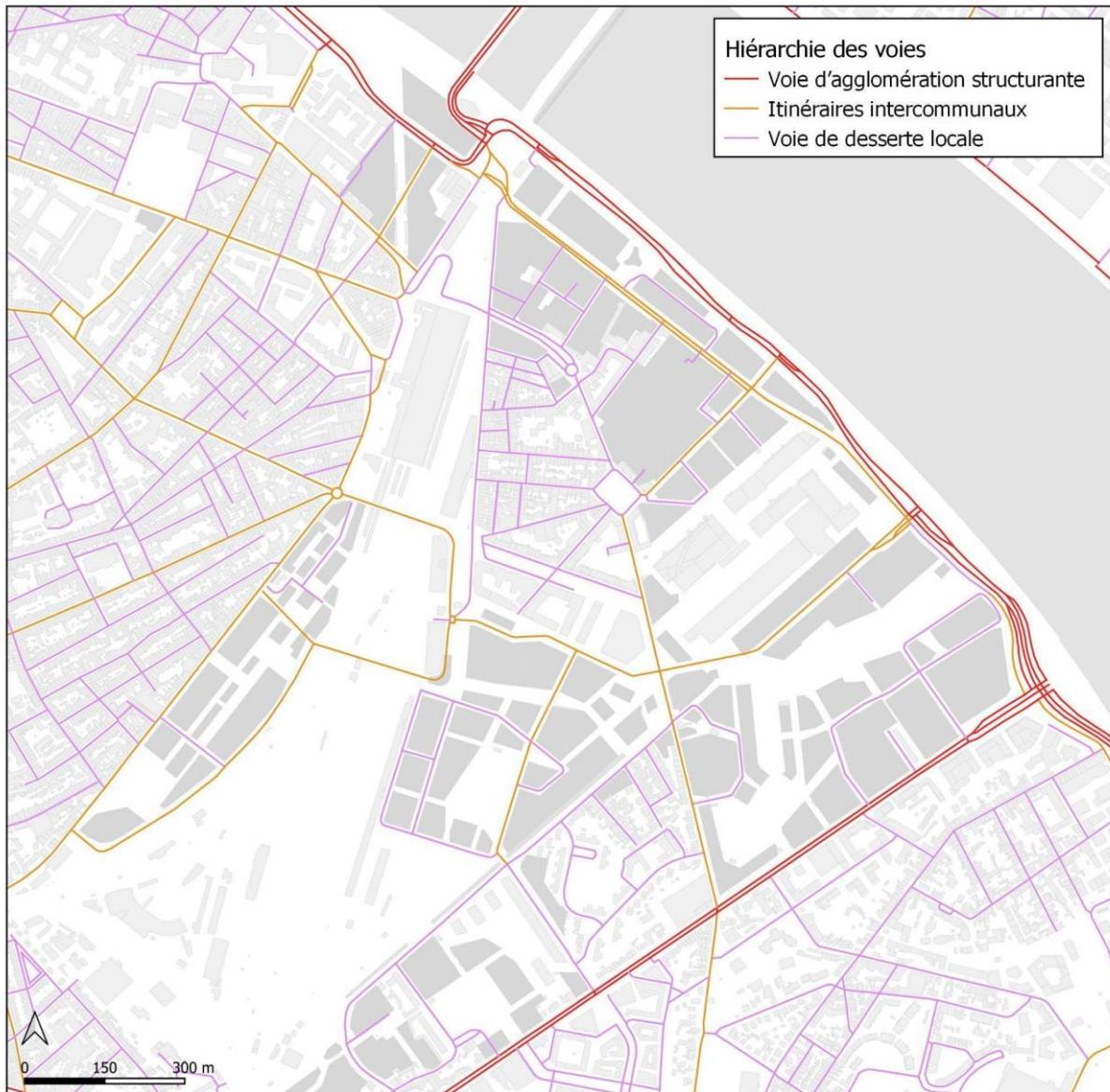
Localisation des voies faisant l'objet de travaux (voies nouvelles ou existantes)

- **Hierarchie du réseau et typologie des voies**

La hiérarchisation des voies qui composent le réseau viaire a été définie selon les usages de chacune. Trois familles de voies ont ainsi été répertoriées :

- La voie d'agglomération structurant à l'échelle de la ville de Bordeaux,
- Les voies structurantes de desserte locale,
- Les autres voies de desserte locale.

Le classement des différentes voies existantes, créées ou réaménagées dans ces trois familles est détaillé dans la carte ci-après.

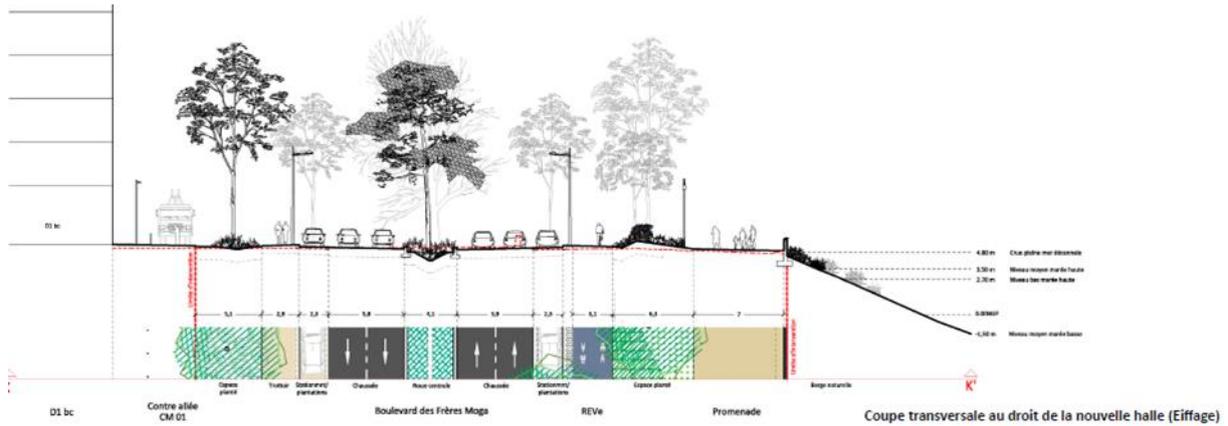


Hiérarchie des voies de la ZAC

- **La voie d'agglomération structurante à l'échelle de la ville de Bordeaux.** La vitesse autorisée y est de 50 km/h. Une piste cyclable structurante au niveau métropolitain (REseau Vélo Express - REVE) et séparée de la circulation est intégrée au profil de cet aménagement.

Voie concernée :

- Boulevard des Frères Moga : Même si sa fonction est conservée, le profil courant de cet axe sera réduit et par ailleurs des feux seront mis en place permettant des traversées piétonnes sécurisées vers la promenade aménagée en rive de Garonne, et un terre-plein végétalisé sera aménagé de façon à lui conférer un caractère plus urbain qu'aujourd'hui.



Coupe type de la voie d'agglomération

- **Les voies structurantes de desserte locale.** Ce sont des axes structurants à l'échelle des quartiers qui permettent de relier les principaux lieux stratégiques comme la gare et les voies d'agglomération. Ils sont dimensionnés de façon à assurer la lisibilité des parcours, à irriguer efficacement les différents quartiers et à assurer la fluidité du trafic. La vitesse maximale autorisée y est donc comprise entre 30 et 50 km/h. Sur ces voies, des pistes cyclables sont aménagées afin d'assurer aux cyclistes confort et sécurité. Ces voies sont généralement bordées d'une "bande de service" alternant plantations (arbre et strate basse), places de stationnement en petites quantités, stationnements vélos ou deux-roues, ou espaces utiles au fonctionnement des lots immobiliers qui les bordent : places de livraisons, points d'apport volontaires pour le verre, bornes vélos en libre-service, etc.

Voies concernées :

- rue de Saget
- quai de Paludate (connexion entre la section venant du centre-ville et le bd Moga et le pont Saint-Jean)
- Rue des Ateliers (voie nouvelle)
- Pont du Guit
- Pont de la Palombe (voie nouvelle)
- rue d'Armagnac/rue des Gamins
- Rue des Maraichers
- rue de la Seiglière
- rue du Tri Postal (voie nouvelle)



Coupe type des voies structurantes de desserte locale

- **Les voies de desserte locale.** Ce sont l'ensemble des voies permettant d'assurer la desserte intra-quartier notamment afin d'irriguer les équipements structurants ou les parcs de stationnement mutualisés. Ces voies sont majoritairement à sens unique afin de diminuer leur largeur et de réduire la place de la voiture. Tout comme les voies structurantes, elles sont généralement bordées d'une "bande de service". Les vues de bordures peuvent être abaissées. Elles regroupent plusieurs types d'aménagement :

- Les « zones 30 »

L'aménagement proposé (largeur de la voie, plateaux, etc.) est cohérent avec la limitation de la vitesse à 30 km/h. La circulation des vélos s'effectue sur la même emprise que celle circulée par les voitures : le faible différentiel de vitesse ne justifie pas des circulations différenciées.

Voies concernées :

- Rue de L'orénoque (voie nouvelle)
- Rue de la Louisiane (voie nouvelle)
- Rue des Echoppes (voie nouvelle)
- Rue de la Renversante (voie nouvelle)
- Rue du des Mots Passants (voie nouvelle)
- Rue Célestin Freinet (voie nouvelle)
- Rue Paul Peyrat (voie nouvelle)
- rue Solange Fernex (voie nouvelle)
- rue Germaine Cantelaube (voie nouvelle)
- Rue du Jardin de l'Ars (voie nouvelle)
- Pont en U
- Rue de Son Tay
- nouvelle jonction rue de Tautzia/Quai de Paludate (parallèle à rue Saget) (voie nouvelle)
- rue Sainte-Anne
- rue Elvira Guerra (nouvelle implantation)
- rue Plantevigne (nouvelle implantation)
- rue « Mainjolle » (voie nouvelle)

- Les zones de rencontre

Ce sont des rues protégées, de faible emprise (10 à 12 mètres). Abordant la sphère privée du quartier, l'espace public est un plateau continu où le piéton est prioritaire. La vitesse est limitée à 20 km/h.

Voies concernées :

- Rue de L'Orénoque (voie nouvelle)
- Mail des écoliers (voie nouvelle)
- Rue du Terminus (voie nouvelle)
- Rue des Jardins de l'Ars (voie nouvelle)
- rue Lavinia Fontana (voie nouvelle)
- rue du Commerce
- rue Bobillot
- rue Cabanac

- **Note :** Les voies accolées à des voies de transport en commun en site propre ont un statut et un fonctionnement particulier. Ce sont en effet des voies à sens unique, permettant d'assurer une desserte principalement pour les riverains, le long des voies TCSP.

Voies concernées :

- rue Domercq
- Quai de Paludate (du carrefour Tête de Pont à la connexion au bd Moga)
- rue des Terres de Bordes (circulation strictement réservée aux riverains)

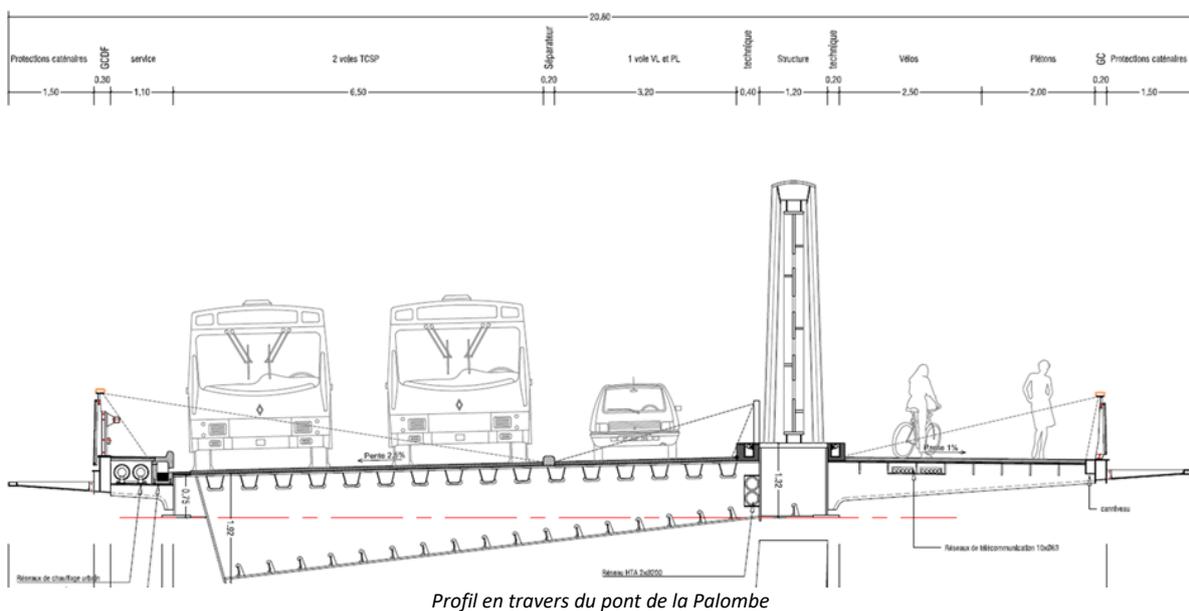
- Les infrastructures majeures

- Le pont de la Palombe

Afin d'offrir des itinéraires lisibles et fluides pour l'accès à la gare et ses parkings, un nouveau plan de circulation est créé notamment par la réalisation d'un nouveau franchissement permettant la formation d'une boucle de 1,1 km grâce à sa liaison avec le pont du Guit. Ce nouveau pont permet de désenclaver le quartier d'Amédée Saint-Germain par un lien direct avec le quartier d'Armagnac et la « mise à niveau » du quartier à la rue Amédée Saint-Germain existante. Ce pont est un élément clé de l'accessibilité à la gare et à ses nouveaux parkings depuis le centre-ville.

Le pont présente une longueur de 180 mètres avec 2 appuis dans le faisceau ferroviaire.

Chaque mode y aura son « espace » : les transports en commun auront un site dédié, les vélos roulent sur une piste cyclable bidirectionnelle et les piétons empruntent un trottoir de 2 mètres au minimum.



- La tête de pont Saint-Jean

La tête de pont Saint-Jean, qui constitue la zone d'échanges entre le pont Saint-Jean, le boulevard des Frères Moga et le quai Sainte-Croix sera réaménagée.



Photos aériennes de l'état actuel (© Google)

L'objectif est de transformer ce nœud autoroutier pour lui conférer un aspect urbain et libérer d'importantes emprises occupées par la voiture, notamment par :

- La suppression des passages en souterrain (qui contribuent fortement au caractère autoroutier existant),

- Le regroupement de l'ensemble des mouvements sur un seul carrefour fortement simplifié et entièrement redessiné, nécessitant un élargissement de la culée du pont Saint-Jean.
- La mise en place de feux afin de sécuriser les déplacements,
- L'aménagement, notamment sur les espaces regagnés en bordure de Garonne, de cheminements piétons généreux accessibles aux personnes à mobilité réduite, et d'un prolongement vers le sud du « Réseau Express Vélo » (REVe) Métropolitain
- La réalisation d'un site propre pour un futur transport en commun utilisant le Pont Saint Jean
- la création du "parc Descas", sur les emprises libérées, permettant ainsi une mise en valeur du Château Descas et la connexion avec, d'une part, les berges aménagées du centre-ville, et, d'autre part, le projet de réaménagement des Berges en direction de Bègles également prévu dans les ouvrages à réaliser.



Schéma d'aménagement de la tête de pont Saint-Jean (notice PRO)

- Le boulevard des Frères Moga

Créée dans les années 1970, la voie sur berges des Frères Moga prolonge aujourd'hui le profil autoroutier de la rocade A630 au sud-est jusqu'au pont Saint-Jean. Le projet urbain prévoit de transformer cette voie en un boulevard urbain pacifié, avec un accès au fleuve.



Le profil actuel des voies



Le projet de réaménagement en plan - extrait du dossier PRO

Le boulevard sera recalibré :

- Son profil courant est réduit (tout en conservant un gabarit permettant la circulation de tous types de véhicules, y compris poids lourds et autocars) et la vitesse autorisée reste de 50 km/h,
- Le trafic est néanmoins fortement apaisé par un ensemble d'aménagements visant à donner à ce boulevard un caractère plus urbain et à permettre des franchissements plus aisés :
 - Nouveau tracé plus sinueux,
 - Création de plusieurs carrefours à feux permettant de limiter la prise de vitesse par les véhicules et de multiplier les possibilités de franchissement de cet axe par les piétons et les cycles en toute sécurité,
 - Mise en place de stationnement longitudinal.
- Le nouveau tracé des voies, entièrement décalé et resserré vers la ville, permet de libérer un large espace au bénéfice des piétons et des vélos (REVE),
- Les espaces libérés, ainsi que le long des voies décalées, sont fortement plantés d'arbres.

AU DROIT DE LA MECA



Axonométrie de la promenade de la Ribeira face à la MECA

Le boulevard sera dévié entre la rue de la Seiglière et le boulevard Jean-Jacques Bosc pour implanter un parc le long du fleuve.

PERSPECTIVES



Bd des frères Moga - Existant - janvier 2015



1-Vue depuis la promenade de la Ribeira vers le sud - Perspective EXIT

Vue depuis la promenade de la Ribeira vers le sud - Photographie de l'existant en janvier 2015 et perspective projet (© EXIT)



- Le franchissement du Ruisseau de l'Ars

Dans le quartier Armagnac sud, dans le prolongement de la rue du Tri Postal, un nouveau franchissement du Ruisseau de l'Ars sera créé, afin de permettre le désenclavement du quartier Armagnac sud vers la rue Léon Jouhaux.

Ce franchissement sera au niveau de la rue aura un profil équivalent à celui de la rue du Tri Postal afin de permettre tous types de flux véhicules, piétons et cyclistes :

- Voirie double sens et trottoirs,

bordeaux euratlantique

- Piste cyclable bi-directionnelle,
- Plantations.

L'ouvrage du Pont sera également support pour le maillage de réseaux structurants : électricité haute tension et eau potable.



Repérage du franchissement au sein du secteur Armagnac Sud



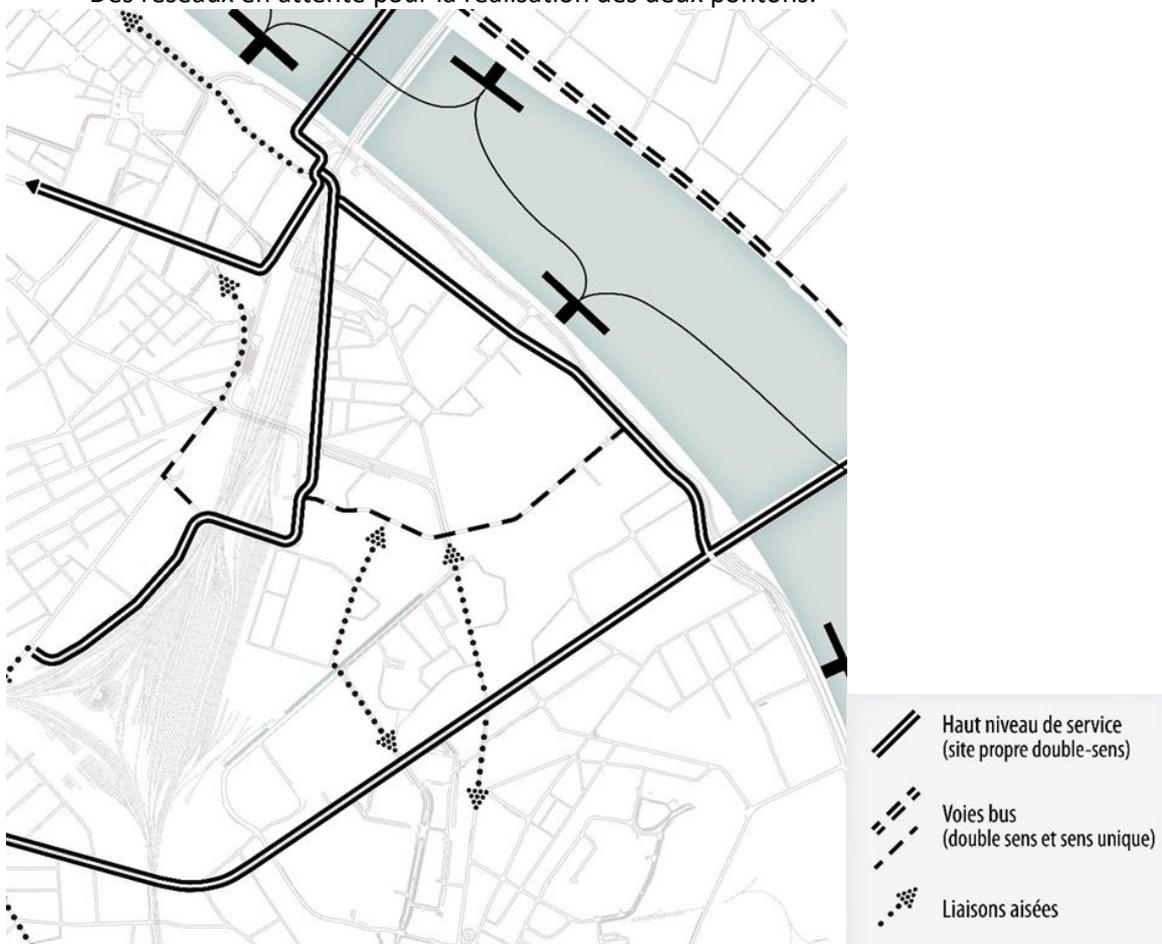
Plan des aménagements au niveau du franchissement

- **Les transports en commun : sites propres et voies bus**

Le projet marque une ambition très forte en termes de développement de nouvelles pratiques urbaines de mobilité pour répondre aux objectifs de report modal et de stabilité du trafic routier, ce malgré la création de voies nouvelles et de développement du territoire. A l'échelle de la métropole, le projet profite de l'évolution de l'offre ferroviaire liée à l'arrivée de la LGV et s'inscrit dans un schéma de déplacements de transports collectifs performants. Cette stratégie vise à améliorer les connexions entre territoires en complétant le réseau de tramway en étoile par des liaisons circulaires de lignes de bus et de cars express à différentes échelles du territoire.

A l'échelle du quartier, des aménagements de sites propres et de voies dédiées pour les lignes de bus se croisant dans le secteur de la gare, sont mis en place et se connectent avec les sites propres créés sur les ponts Saint-Jean et Simone Veil. Par ailleurs deux pontons sont envisagés par Bordeaux Métropole au droit du Méridien et de la piscine afin d'accueillir notamment des navettes fluviales cabotant entre rives (de type BAT3). Ce maillage contribue à desservir les grands projets de développement, améliorer la desserte de la gare et faciliter les déplacements entre rives de la Garonne et entre le nord et le sud de l'agglomération. Les aménagements de voirie projetés dans le cadre de la ZAC intègrent la réalisation de ces infrastructures :

- Un site propre double-sens sur la nouvelle rue des Ateliers, le pont de la Palombe, la rue des Terres de Borde et la tête de pont Saint-Jean ;
- Un site propre double-sens sur la rue Domercq et le quai de Paludate ;
- Une voie bus unilatérale sur la liaison entre le pont de la Palombe et la rue Amédée Saint-Germain, qu'il est prévu de prolonger (hors ZAC) jusqu'au rond-point du pont du Guit ;
- Une voie bus unilatérale sur les rues d'Armagnac et des Maraîchers ;
- Des réseaux en attente pour la réalisation des deux pontons.

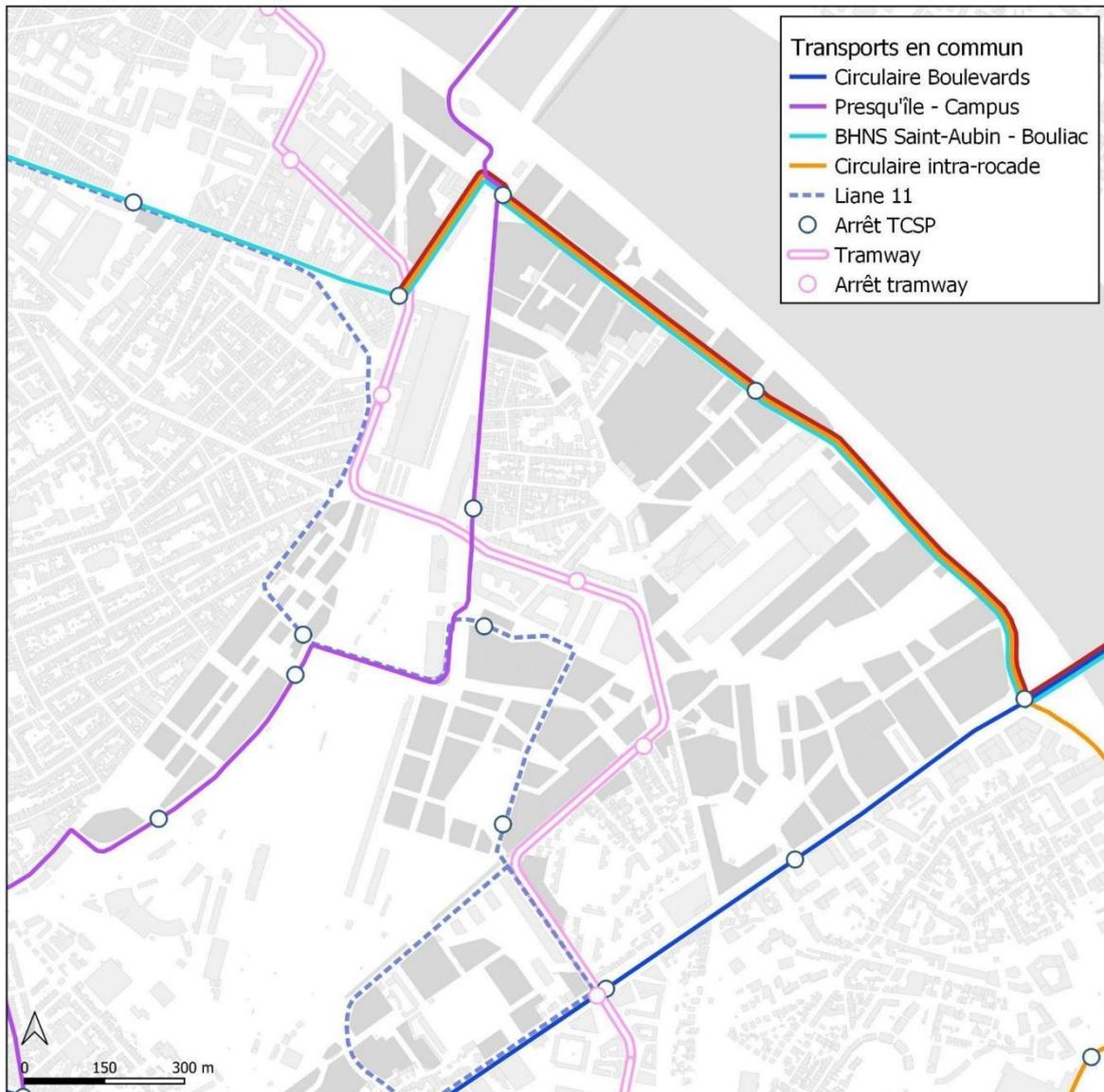


Aménagements de voie bus et sites propres prévus

Ces aménagements visent au développement de plusieurs lignes de transport en commun prévues par Bordeaux Métropole dans le cadre de son schéma des mobilités :

- La ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) Saint Aubin-Floirac qui, du cours de la Marne, dessert la gare Saint-Jean, emprunte la rue Domercq et le quai de Paludate pour rejoindre le pont Simone Veil et relier Floirac. Sont également étudiées par la Métropole les liaisons de bus express entre la gare Saint-Jean et Artigues et la liaison circulaire entre Rocade et Boulevards au départ de la gare Saint-Jean, qui empruntent les mêmes voies, puis desservant Floirac-Dravemont pour la première et Bègles puis Pessac et Bruges pour la seconde ;
- La ligne de bus express Presqu'île-Campus qui, depuis la barrière et la rue de Bègles, emprunte la rue des Ateliers, le pont de la Palombe, la rue des Terres de Bordes puis le pont Saint-Jean réaménagé en direction de la rive droite ;
- Par ailleurs, l'actuelle ligne 11 bénéficie des sites propres du pont de la Palombe et pour gagner en qualité de service et mieux relier le nord et le sud de la gare ;
- En limite de ZAC, on peut également citer la ligne circulaire Pont à Pont qui emprunte les voies bus des boulevards et le pont Simone Veil.

Les lignes de cars régionaux, notamment express, opérées par la Région Nouvelle-Aquitaine, et les cars interurbains bénéficient de ces nouveaux aménagements (cf. le paragraphe sur l'accessibilité à la gare).



Lignes de bus prévues à terme

- **Le réseau cyclable**

Le développement du réseau cyclable vise à faciliter les déplacements en vélos et participer ainsi au report modal. L'aménagement d'infrastructures dédiées dans le cadre de la ZAC repose sur plusieurs principes :

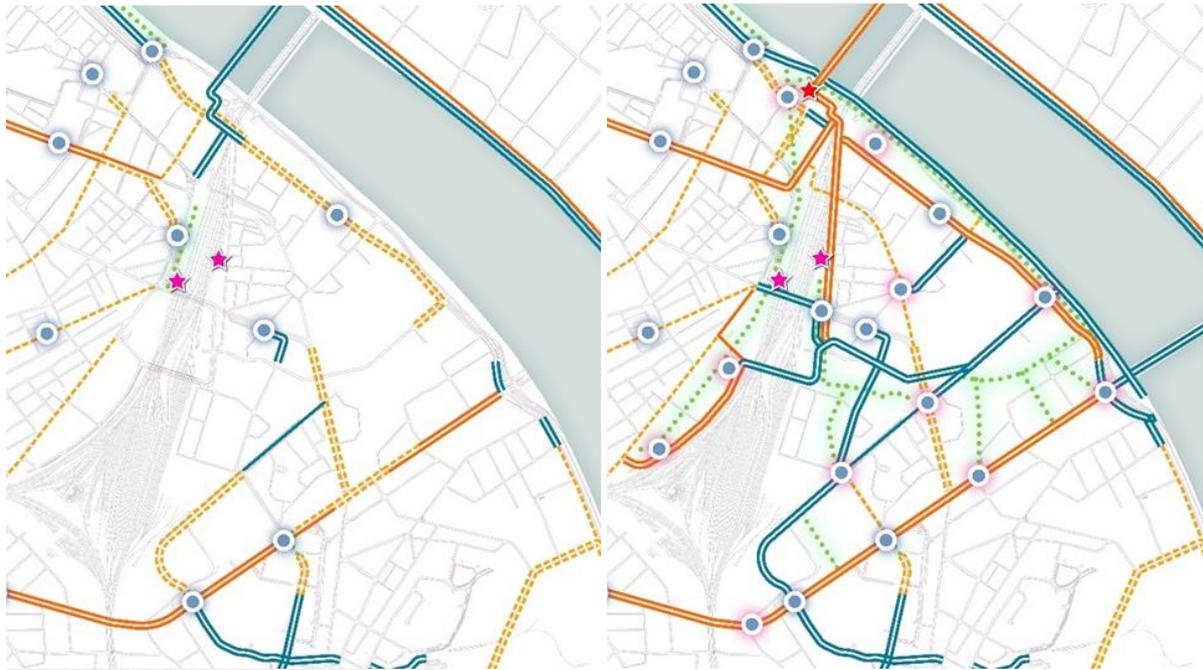
- Compléter le réseau structurant d'agglomération par la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de la Garonne, prolongeant celle des quais historiques entre le pont Saint-Jean et le futur pont Simone Veil ;
- Permettre aux cyclistes d'emprunter les sites propres pour profiter de leur maillage et permettre des itinéraires rapides, comme cela est par exemple réalisé avec succès par Bordeaux Métropole sur les boulevards (hors ZAC) ;
- Améliorer et sécuriser la traversée des voies ferrées afin de mieux relier la ville historique et les nouveaux quartiers au sud de la gare. Les ponts du Guit et de la Palombe comportent ainsi des pistes cyclables ;
- Faciliter l'accessibilité à la gare Saint-Jean, en particulier au nouveau parvis Belcier. Peuvent ainsi être cités les itinéraires :
 - Depuis les quais du centre-ville et le pont Saint-Jean via le site propre de la rue des Terres de Borde,
 - Depuis la rue de Bègles via le site propre de la nouvelle rue des Ateliers et la piste du pont de la Palombe,
 - Depuis les berges et le pont Simone Veil via la piste des rues des Maraîchers et des Gamins ou via celle de la rue de la Seiglière et le quartier Belcier,
 - Ou encore depuis Bègles et les boulevards via la piste des rues Carle Vernet et du Tri Postal traversant le quartier Armagnac.

Ces infrastructures sont complétées par la réalisation de vélos-stations permettant une offre en stationnement sécurisé suffisamment dimensionnée : dans l'enceinte de la gare par la SNCF et à proximité au niveau de la tête du pont Saint-Jean au sein d'un programme immobilier ;

- Doubler les boulevards d'un itinéraire bis par les rues Brascassat, Carle Vernet et des Maraîchers permettant de rejoindre par un parcours sécurisé les berges de la Garonne depuis le carrefour de la rue Brascassat sur les boulevards.

Ce réseau performant est complété par une desserte fine des quartiers permettant de rejoindre tous les immeubles par des aménagements compatibles avec la pratique quotidienne du vélo : bandes cyclables, rues en zone 30 et zones de partage. L'armature d'espaces verts et d'espaces publics structurants, pensés pour le piéton, constitue également une possibilité de parcours apaisé et dissocié du réseau express et de la voirie automobile, qui peut bénéficier à la promenade ou aux déplacements de publics moins aguerris comme les enfants et les familles.

L'EPA souhaite par ailleurs favoriser la pratique du vélo en encourageant les services de mobilité associés. La création de quartiers de centre urbain mixtes est en particulier l'occasion de proposer de compléter sur l'ensemble de la ZAC le maillage en station de vélos en libre-service (dits V³), opérés par l'exploitant de la délégation de service public des transports de Bordeaux Métropole.



Réseau cyclable avant et après réalisation de la ZAC Saint-Jean Belcier

- **L'intégration urbaine de la gare Saint-Jean, pôle multimodal majeur de l'agglomération**

Les fonctionnalités de la gare Saint-Jean Belcier, plus grande gare de la région Nouvelle-Aquitaine, ont fortement évolué avec l'implantation d'un nouveau bâtiment gare, côté Est, face au quartier Belcier (livré en 2017) accompagnant l'arrivée de la ligne à grande vitesse (LGV) en 2017 permettant de relier Paris en deux heures. Cette implantation est accompagnée par la création de stationnements, de nouvelles stations de TCSP, de taxis et de vélos.

Outre les projets de LGV – Bordeaux-Paris et future ligne vers Toulouse et l'Espagne – la gare Saint-Jean bénéficie déjà d'une très bonne connexion par les grandes lignes et les lignes régionales. Cette dernière offre a vocation à être remaniée dans le cadre du projet dit « RER métropolitain » qui vise à diamétraliser les lignes desservant l'aire urbaine bordelaise élargie, c'est-à-dire à proposer des lignes n'obligeant pas à changer de train en gare Saint-Jean et permettant ainsi de mieux relier entre eux les pôles secondaires du département – Libourne, Langon, Arcachon, Lesparre etc. – mais aussi les nombreuses gares de l'agglomération avec une cadence accrue de type transport urbain (de l'ordre de 15mn aux heures de pointe).

L'accroissement du trafic ferroviaire et la création d'une nouvelle façade urbaine sont l'occasion de faire évoluer la gare vers un hub de transport multimodal, multipolaire et aisément accessible depuis les 4 points cardinaux à toutes les échelles (quartier, ville, agglomération, département) et par tous les modes de déplacement : marche, vélos, voiture, transport en commun urbain et interurbain et taxi. Un enjeu de cette transformation est également que la gare et les infrastructures ferroviaires ne constituent plus une coupure entre la ville historique et le sud de l'agglomération mais au contraire puissent être facilement traversées.

- **L'aménagement des parvis**

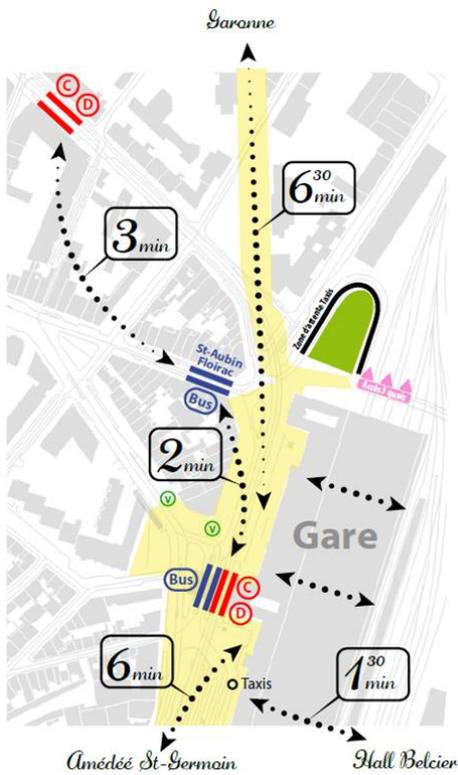
Les aménagements des parvis historiques (hors ZAC) et Belcier visent à ouvrir la gare Saint-Jean vers son environnement en offrant des espaces agréables et lisibles pour le piéton, qu'il déambule, traverse la gare, prene un train, attende, mange en terrasse, arrive à Bordeaux et ait un rendez-vous dans le quartier ou cherche à se rendre à un point de l'agglomération en transport en commun.

Côté Saint-Jean, parvis historique



Schéma de principe de la continuité Amédée Saint-Germain - Gare - Méridien - Parc Descas

bordeaux euratlantique



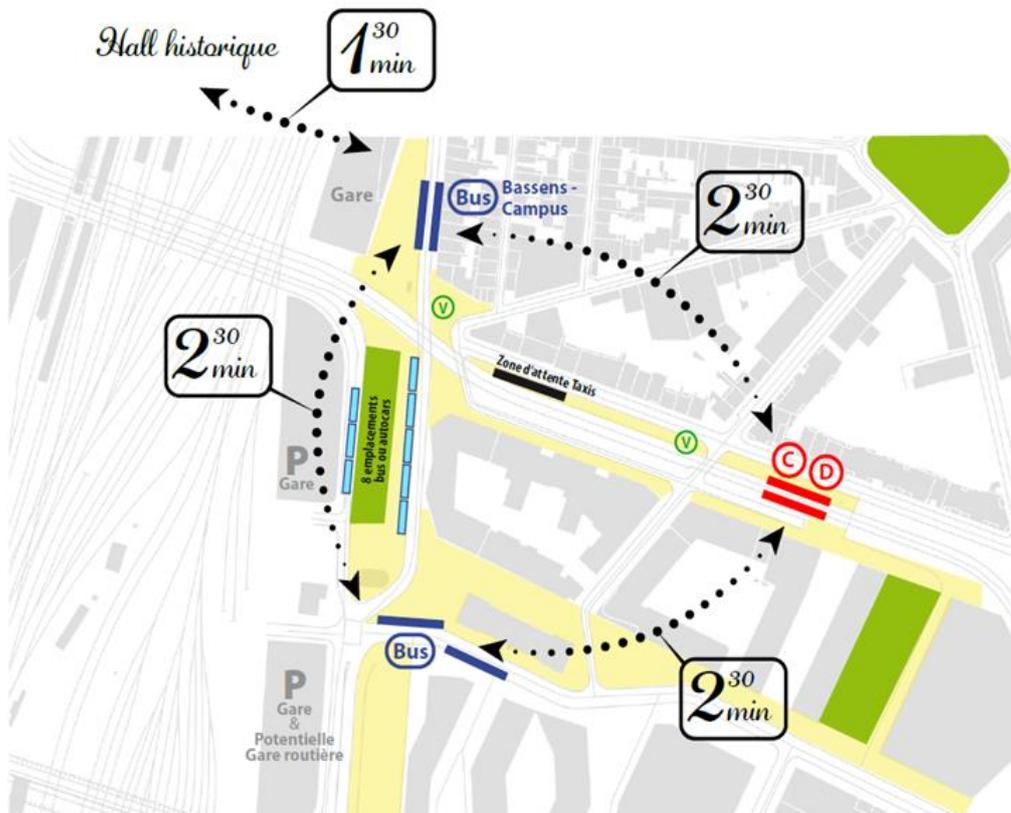
L'aménagement du parvis existant n'est pas inclus dans le projet. Toutefois une réflexion d'ensemble a été menée dans le cadre du projet Saint Jean Belcier pour créer une grande continuité urbaine de la Garonne à Amédée Sud, dont le parvis de la gare est une pièce centrale. Ce grand axe piéton connecte la gare, par un espace public majeur, aux berges de la Garonne et au pont St Jean par le projet Saget d'une part et au quartier Amédée Saint Germain d'autre part.

Une étude partenariale (SNCF, Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole, Ville de Bordeaux et EPA Bordeaux Euratlantique) a été engagée pour réfléchir à l'avenir du pôle d'échanges multimodal (PEM) actuellement situé sur le parvis historique au centre de ce grand axe. La hausse de fréquentation rend en effet sa restructuration indispensable pour permettre une meilleure cohabitation entre le piéton et les différents modes de transport.

Ces aménagements permettent de pacifier et végétaliser le parvis historique et de créer une connexion sécurisée entre modes, notamment avec la nouvelle ligne de BHNS Saint-Aubin - Floirac dont l'arrêt est aménagé au débouché du cours de la Marne.

Plan d'interconnexion du parvis historique

Côté Belcier



Plan d'interconnexion du parvis Belcier

Le parvis Belcier créé est aménagé dans le but d'offrir une grande lisibilité : lorsqu'un voyageur arrive à la gare de Bordeaux, sa première vision du quartier est cette grande esplanade plantée et aménagée en plateau continu (livraison dernière tranche en 2019), qui rassemble tous les modes de déplacements en donnant la priorité aux piétons. Ce dernier peut choisir entre :

- La ligne de transport en commun en site propre Presqu'île - Campus dont la zone d'attente est située sur le parvis même,
- La ligne de transport en commun (liane 11 actuellement) dont un arrêt est situé rue d'Armagnac,
- Le tramway (ligne C et D) dont la station Belcier - Gare St Jean est accessible à 300m à pied,
- Le transport individuel (taxis) présent le long de l'allée Eugène Delacroix,
- La prise d'un vélo dans la vélo-station comprise dans l'enceinte du hall et accessible depuis la rue des Terres de Borde ou dans un des nombreux emplacements (arceaux) situés sous le pont du tramway,
- La location d'un vélo disponible dans une station V³,
- Le dépose-minute, facilement accessible depuis le souterrain,
- Les nouveaux parkings de la gare accueillent également une flotte de voitures en location.

Par ailleurs, dans le cadre de l'étude partenariale sur le PEM de la gare, l'affectation des emplacements de bus réalisés rue des Terres de Borde (5 postes) et pont du Guit (3 postes) est étudiée. Ils pourraient bénéficier aux cars régionaux, à la navette aéroport ou bus de substitution SNCF (Terres de Borde) ou à la mise en place d'un terminus d'un bus urbain (Pont du Guit).

Est enfin à l'étude par la métropole, la réalisation d'une gare routière pour les cars longue distance dans le creux du pont de la Palombe, en continuité directe du parvis de l'autre côté du rond-point au débouché de la rue des Terres de Borde. Les opérateurs pourront ainsi faire bénéficier à leurs voyageurs d'une excellente connexion avec les réseaux ferroviaire et urbain et l'offre de stationnement de la gare tout en accédant facilement à la rocade.

- **L'accessibilité à la gare par les différents modes de déplacement**

En voiture

L'accessibilité à la gare en voiture depuis la voie sur berges (boulevard des frères Moga) est assurée depuis l'Est par un tourne à gauche sur le boulevard vers la rue des Maraîchers (anciennement Carle Vernet), qui fait l'objet d'un réaménagement afin d'élargir l'accès à la gare. Puis l'itinéraire traverse la nouvelle place d'Armagnac et emprunte la rue Armagnac, qui est elle-aussi réaménagée.

La continuité de cet aménagement est essentielle au bon fonctionnement de la gare car il dessert à la fois un dépose-minute et l'ensemble des parkings spécifiques à la gare.

Par ailleurs, la réalisation du pont de la Palombe et du grand giratoire créé avec le pont du Guit permettra de fluidifier les accès à la gare et à ses parkings, que ce soit côté parvis historique que du côté Belcier.

En transports en commun

Depuis le centre-historique et le cadran nord-ouest de l'agglomération, différentes lignes performantes permettent de rejoindre la gare et son parvis historique : les 2 lignes C et D du tramway, qui longent les quais, le BHNS Saint-Aubin depuis la place de la Victoire et les cours et des lignes urbaines telles que l'actuelle liane 1. Le tramway et la liane 11 dans une moindre mesure, permettent également de relier efficacement les communes situées au sud : Bègles et Villenave d'Ornon.

Le projet permet surtout d'améliorer significativement la desserte :

- Depuis la rive droite et le pont Saint-Jean grâce à la ligne TCSP Presqu'île – Campus mais également des lignes de cars régionaux express,
- Depuis la rive droite, le pont Simone Veil et le quai de Paludate par le BHNS Saint-Aubin – Floirac et la ligne express Gare – Artigues,
- Depuis le campus et le sud-ouest grâce à la ligne TCSP Presqu'île Campus

Les différents aménagements bus bénéficient également aux lignes régionales qui peuvent les emprunter pour rejoindre l'entre-deux-mers à l'est ou la vallée de la Garonne au sud-est.

Enfin, le projet de gare routière pour les bus interurbains au sud du parvis Belcier améliore encore la multimodalité de la gare.

En taxi

Une nouvelle halte de taxis est créée côté Belcier par l'aménagement d'une zone d'attente sur l'allée Eugène Delacroix et d'un accès sécurisé au parvis. Cette offre vient compléter la station existante au droit du bâtiment voyageur historique.

En vélo

Les aménagements cyclables de la ZAC Saint-Jean Belcier, bénéficiant aux transports associés (trottinettes par exemple), permettent de se rendre plus aisément à la gare par ce mode de déplacement (cf. 5.1.4). L'offre de stationnements, extérieurs et en ouvrage sécurisé, disponible sur chaque parvis a été complétée côté Belcier dans une première phase par la livraison de la vélo-station du hall et la réalisation des arceaux sous le pont de tramway. L'étude partenariale sur le PEM réfléchit à encore accroître l'offre de stationnement pour les cycles.

b. Les espaces publics végétalisés

Face aux enjeux climatiques et d'urbanisation, un besoin de nature et de fraîcheur se fait de plus en plus ressentir en milieu urbain. La ville de demain devra être verte, sobre, résiliente mais aussi inclusive. Pour répondre à cette demande et parce que la nature en ville apporte un ensemble de bienfaits désormais reconnus (îlots de fraîcheur, qualité de l'air, gestion des eaux pluviales...), elle est intégrée comme un élément structurant de la programmation urbaine de la ZAC Saint Jean Belcier.

Au sein de la ZAC Saint Jean Belcier, différents types d'espaces publics et privés proposent des espaces de nature. Tout en participant au cadre de vie des usagers, ils vont pouvoir accueillir une faune et une flore diversifiées, associés à une gestion différenciée selon leur usage.

Le projet s'appuie sur des parcs, des jardins, des squares et des corridors diffus connectés permettant pour certains de participer à la restauration de trames vertes et bleues. Nichoirs et gabions sont intégrés dans les zones de parc ou sur les façades, contribuant ainsi à recréer des habitats pour la petite faune et les cortèges d'oiseaux urbains identifiés sur la ZAC.

Les parcs et jardins sont des îlots de fraîcheur, facilement accessibles, permettant aux usagers d'être quotidiennement au calme, en rupture avec l'intensité urbaine. Ils créent un maillage resserré d'espaces publics où la nature a toute sa place.

Ils sont le lieu d'une mosaïque de milieux favorisant la biodiversité : milieux humides, boisements, prairies... Le réseau de cheminement permet de rejoindre les divers espaces (jeux d'enfants, détente...). A cela s'ajoutent dans les espaces publics, alignements d'arbres, noues paysagères, trottoirs enherbés, qui contribuent au confort climatique des habitants, participent à la gestion des eaux pluviales, servent de support à la biodiversité...

Les palettes végétales des espaces publics sont sélectionnées parmi des espèces de provenances locales (région sud-ouest) issues de collecte en milieu naturel. Leur plantation, bénéfique pour la résilience des écosystèmes, participe au bon fonctionnement des écosystèmes dans un contexte de réchauffement global (diminution de l'arrosage, surface foliaire et évapotranspiration bénéfique à la création d'îlots de fraîcheur, vigilance sur les espèces exotiques envahissantes...).



Armature végétale du projet

Sur le **quartier Amédée**, une réflexion collective a été menée sur les usages futurs du parc d'Amédée sud. Le projet permet la création d'un parc de 1,2 ha, largement planté avec différentes essences d'arbres, permettant ainsi de doubler l'offre d'espaces verts pour les habitants de Bordeaux sud et du quartier Sacré Cœur, respectant ainsi la recommandation de l'OMS de 10m² d'espaces verts par habitants.

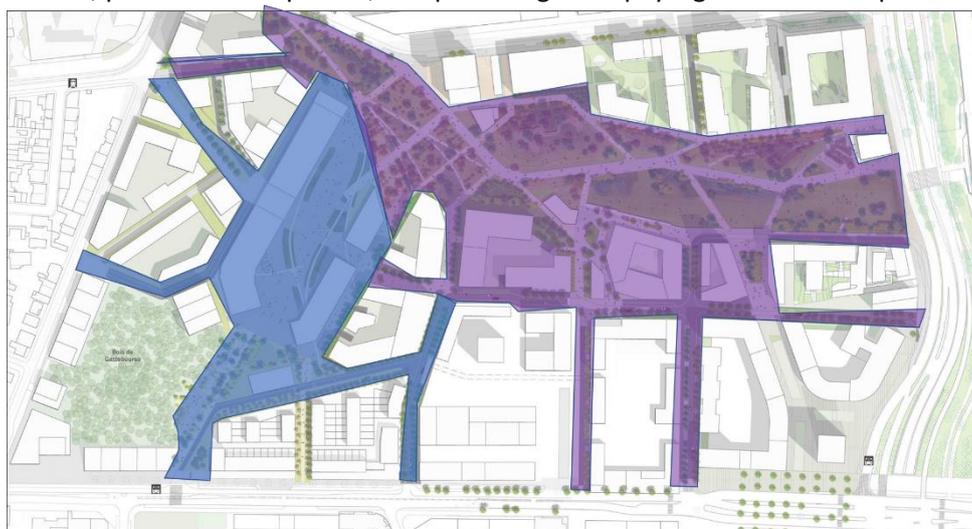
Différents scénarios ont été proposés. Parmi ceux-ci, une variante a été retenue, permettant de répondre aux besoins exprimés par les riverains.



Scénario d'aménagement du parc retenu à l'issue de la concertation (Mars 2022)

La rue de la Seiglière est un espace reprofilé, tout comme la place Guyart ou la place Bac Ninh. Le projet prévoit une densité arborée composée d'arbres de haute tige à grand et moyen développement selon l'occupation des sols disponibles et gabarit de voies accompagnée d'une strate dense arbustive. Le choix des essences dans cette rue, identifiée comme un corridor de déplacement des espèces, s'oriente vers des espèces végétales locales avec une sélection des espèces arbustives procurant une ombre tamisée et amène.

Le jardin de l'Ars, pensé en deux phases, s'inspire des grands paysages de la métropole bordelaise.



Plan de localisation des phases de réalisation des domaines Ars Brienne Gattebourse - © OLM, 2018

bordeaux euratlantique

- Paysages fluviaux, où la place de l'eau est rappelée par des espaces qui recueillent l'eau de pluie (noues) permettant à une flore hygrophile de s'installer, favorisant la phytoremédiation avant rejet vers l'Estey Majou.
- Des boisements proposés par des lisières arborées et arbustives qui offrent une épaisseur végétale aux logements
- Prairies diversifiées de la prairie sèche à la prairie humide, permettant d'accueillir différents usages.



Plan du Jardin de l'Ars (phase 1) - © OLM, 2019

Ce jardin participe à la restauration de continuités vertes et bleues des milieux boisés de la ZAC aux berges de la Garonne. Il renforce la trame bleue par son système de gestion hydraulique à ciel ouvert, participant ainsi à compléter la diversité de milieux humides propice à la faune et la flore urbaine. Il complète la trame verte entre parc sportif des berges, grand parc de Bègles et le nouveau quartier Armagnac Sud.



Vues du jardin de l'Ars - OLM Paysagiste

La phase 2, en cours d'étude, suit les mêmes principes de gestion des eaux pluviales, entièrement gravitaires et à ciel ouvert, de diversité des espaces paysagers.

Le quartier Armagnac Sud accueille un parc arboré, dominé par les pins afin d'installer en ville un milieu typique de la région bordelaise. Afin de créer un habitat le plus résilient possible au climat et prédateurs, le mélange des genres (Pinus et Betula) est complété par une strate herbacée nécessitant

une gestion extensive. Le parc est aussi composé d'une zone inondable, ponctuée de graminées participant à la conservation d'habitats des cortèges d'amphibiens.



Vues du parc Armagnac Sud - 2021

Le parc Brascassat se trouve au sein d'un maillage vert comprenant un espace boisé classé (6440 m²). Le projet tient compte de cette continuité en la confortant par la plantation d'environ 1600 arbres au sein du parc. Le projet de renouvellement a pour intention de rendre perméable autant que possible les surfaces du Parc afin de favoriser l'infiltration des eaux et renforcer le rôle d'îlot de fraîcheur. De nouveaux cheminements seront déployés, permettant la connexion du parc à la maille urbaine existante et invitant à entrer dans le parc pour accéder aux espaces de détente.



Vue du projet de parc de Brascassat et vue du patrimoine arboré actuel - Ilex & Alto Step, 2021

Le parc Descas croise quatre axes de définition :

- Les formes végétales souhaitées
- La gestion des eaux pluviales
- La constitution de sols fertiles
- Une palette végétale recherchée

Le projet consiste à planter généreusement de façon pérenne favorisant les espaces arborés, noues plantées, bosquets rivulaires et massifs spontanés peu gourmands en entretien.



Plan masse et ambiances du parc Descas

Le parc des Berges permet d'intensifier le rapport de la ville à son fleuve. Le projet de requalification des berges de la Garonne s'étend sur un linéaire d'environ 1,7 km et constitue à la fois l'entrée de la ville, la desserte de la gare et le point de jonction avec la rive droite. Le dévoiement du boulevard des Frères Moga vers le quai de Brienne permet un épaississement de l'emprise piétonne en rive de 19 m à 44 m de large, et un lien direct avec le fleuve en continuité de la promenade des berges métropolitaines, depuis le pont Chaban Delmas jusqu'au pont Simone Veil.



Représentation du projet des Berges - © EXIT

Le Parc des Berges, à proximité immédiate du jardin de l'Ars en intérieur de ville, s'organise de façon linéaire en parallèle du fleuve. C'est un vaste espace à dominante végétale, dédié à la détente, aux activités sportives, aux loisirs et à la convivialité. Les plantations permettent de créer une diversité de situations le long de la promenade.

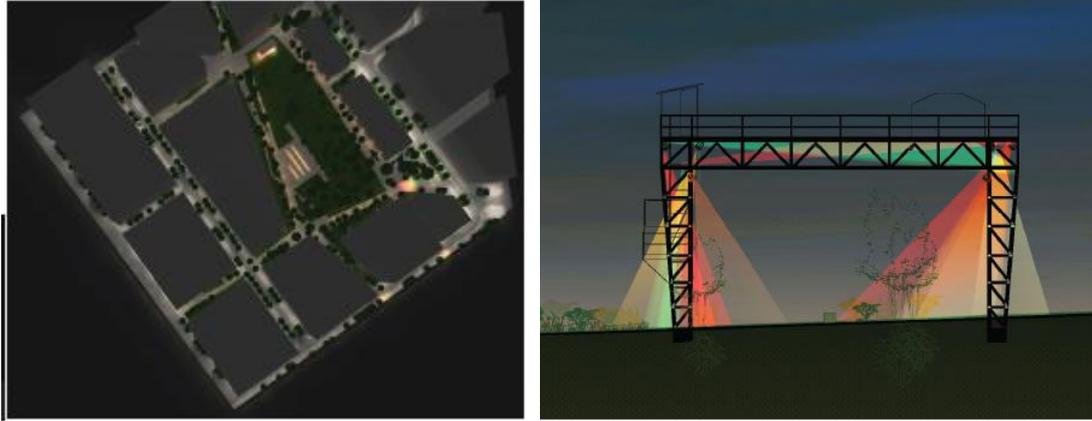


2-Vue depuis la promenade de la Ribeira vers le nord - Perspective EXIT

Vue depuis la promenade de la Ribeira vers le nord - Perspective © EXIT

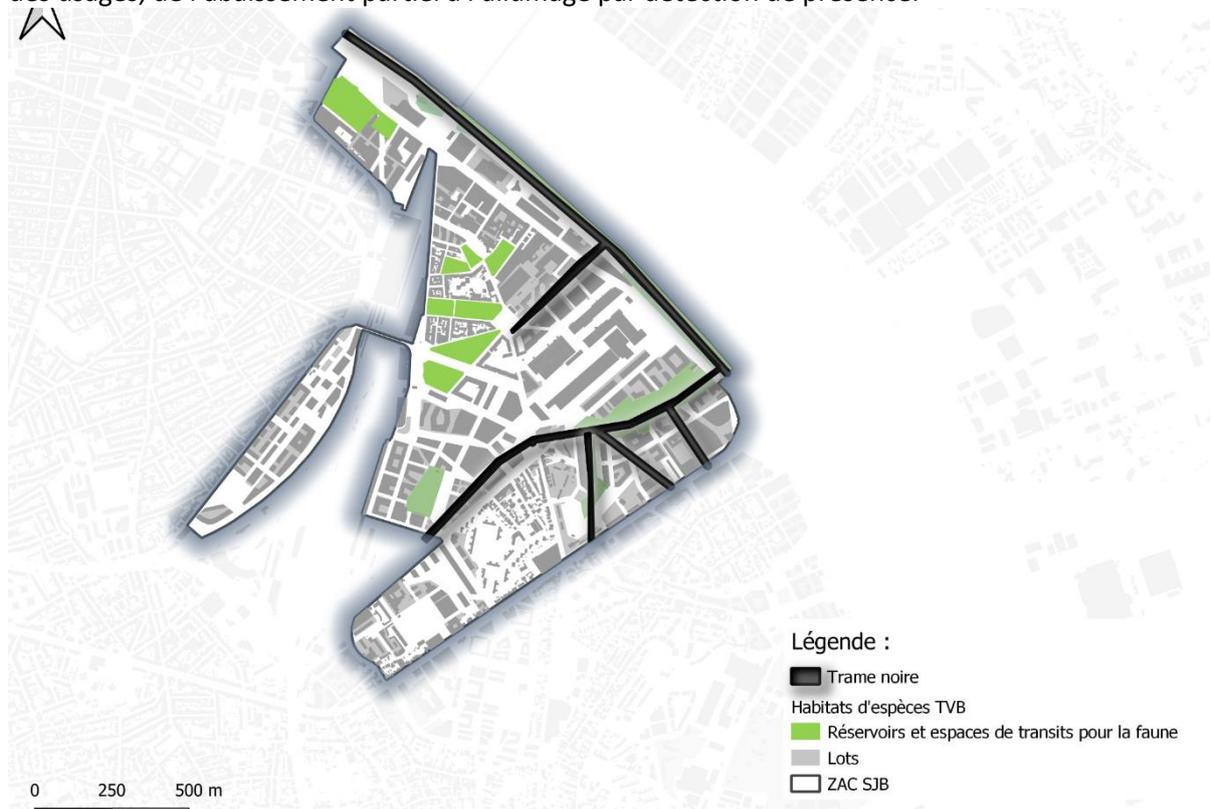
c. Eclairage et trame noire

L'éclairage est classé en deux catégories : l'éclairage fonctionnel et les illuminations. L'éclairage respecte les prescriptions de température de couleur et d'intensité de lumière qui permettent de hiérarchiser les voies et guider les usagers. A titre d'exemple, le quartier Armagnac Sud met en avant le parc, par une mise en lumière intimiste grâce à une lumière dorée. Le pont roulant, visible depuis les accès piétons est et ouest du parc sera un des seuls éléments éclairés.



Vue aérienne du parc et du pont roulant - Secteur Armagnac Sud - © Atelier Jours 2021

L'éclairage de la ZAC respecte la réglementation en vigueur, néanmoins, les éclairages artificiels ont un effet néfaste sur la biodiversité (fragmentation de l'habitat des espèces nocturnes, perturbation des comportements de reproduction et de migration...). Il est maintenant reconnu que les lumières les plus chaudes ont un impact moins néfaste sur la biodiversité nocturne. Afin de préserver les habitats naturels des espèces nocturnes et en accord avec les exigences de Bordeaux Métropole, une trame noire est mise en place sur les secteurs identifiés comme secteurs de déplacement des principales espèces nocturnes (oiseaux, chauves-souris, petits mammifères...). L'éclairage est adapté en fonction des usages, de l'abaissement partiel à l'allumage par détection de présence.



Trame noire mise en œuvre au sein de la ZAC

d. Mobilier urbain

Le mobilier est implanté dans les rues, sur les venelles, dans les parcs afin de proposer une large palette d'usages et des lieux de convivialité. Le mobilier s'intègre dans le paysage en fonction des usages :

- Des assises représentées par des bancs et des chaises
- Mâts et bornes d'éclairage
- Fontaines à boire
- Corbeilles de propreté

Le mobilier est issu de la charte de Bordeaux Métropole, sauf lorsque celle-ci ne spécifie pas de fabricant en particulier.

Afin de favoriser l'usage du vélo, de nouvelles poches d'arceaux vélos seront installées à des emplacements stratégiques, notamment sur l'ensemble des espaces publics majeurs (places, parcs...).



Arceaux vélos à Bordeaux



Ensemble pique-nique
Bois exotique: tatajuba



Chaise Longue
Bois exotique: tatajuba

Assises et tables

A l'exception du boulevard Moga et de la rue de la Seiglière Nord, le mobilier des voies courantes reprend les gammes de mobilier proposées dans la Charte du mobilier urbain de la ville de Bordeaux.



Modèles de corbeille, barrière, potelet et borne pour les voies courantes

Afin d'assurer la continuité avec les quais aménagés par M. Corajoud, le boulevard Moga et la rue de la Seiglière Nord sont aménagés avec la même gamme de mobilier de protection spécifique.



Modèles de barrière, potelet et borne spécifiques
au boulevard des Frères Moga et à la rue de la Seiglière Nord

Le mobilier présent sur les espaces verts sera un mobilier sobre mais qualitatif. Un modèle spécifique de corbeilles sera installé. Les bancs seront issus soit d'une gamme de mobilier déjà créée, soit d'une gamme de mobilier sur mesure. Les lignes simples et les formes épurées seront privilégiées afin de ne pas surcharger l'espace public.

e. Gestion des déchets

- Borne d'apport volontaire pour le verre

Un système de bornes d'apport volontaires (BAV) pour le verre sera mis en place : il est prévu un maillage de bornes – avec une cuve enterrée – sur le périmètre d'aménagement afin de répondre aux besoins générés par les programmes de la ZAC.

- Composteur pour le tri à la source des biodéchets

Par ailleurs, conformément à la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, dite loi anti-gaspillage, la généralisation du tri à la source des biodéchets est prévue d'ici le 1er janvier 2024 pour tous les producteurs de déchets en France et donc pour les collectivités et administrations.

Les biodéchets sont définis comme "Les déchets non-dangereux biodégradables de jardin ou de parc, les déchets alimentaires ou de cuisine provenant des ménages, des bureaux, des restaurants, du commerce de gros, des cantines, des traiteurs ou des magasins de vente au détail, ainsi que les déchets comparables provenant des usines de transformation de denrées alimentaires." (L.541-1-1 du Code de l'environnement).

Les biodéchets intègrent notamment :

- les déchets alimentaires : restes de repas ou de préparation de repas, produits périmés non consommés...
- les déchets issus de l'entretien des parcs et jardins, les "déchets verts" : tontes de pelouse et fauchage, feuilles mortes, tailles d'arbustes, haies, etc.

Dans ce cadre, le développement du compostage partagé via le déploiement de composteurs de pieds d'immeubles et de quartiers constitue une solution de tri à la source des biodéchets pour chaque citoyen pouvant être mise en œuvre dans le cadre des aménagements de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier.

Ce compostage de proximité, qui peut être complémentaire à la mise en place d'une collecte séparée des déchets alimentaires par la collectivité, pourra prendre la forme de composteurs collectif de proximité, ou compostage partagé, en pied d'immeuble ou sur les espaces publics selon la même démarche que celle déjà déployée ailleurs sur Bordeaux Métropole.

Cette gestion de proximité pourra d'abord limiter la production de déchets à traiter par la collectivité et réduire ainsi la facture de gestion des déchets (moins de véhicules de collecte, moins de dépenses en énergie pour le transport, etc. De plus, elle permet de créer du compost constituant un terreau pour les plantes et jardins et ainsi de limiter l'apport d'engrais et les achats d'amendement organique.

f. Les équipements sportifs et ludiques de plein air dans les parcs et jardins

Il est précisé ce qui suit concernant la gestion des différentes catégories d'équipements :

- Les équipements sportifs à proprement parler relevant de la direction des Sports de la Ville ;
- Les équipements sportifs liés aux équipements scolaires pour la pratique de l'EPS relevant de la direction de l'Éducation de la Ville ;
- Les équipements ludiques ou espaces sportifs de proximité présents dans les parcs et les espaces publics en général relevant de la direction des Espaces Verts de la Ville ;
- Les équipements polyvalents relevant de la direction de la Vie associative de la Ville.

Les équipements publics inscrits au programme des équipements publics de la ZAC sont les suivants :

- Les équipements sur espaces publics : véritable équipement à ciel ouvert, l'armature verte et paysagère décrite ponctuée d'installations récréatives et sportives. Des équipements en libre-accès sur les espaces publics dans le parc des Berges, dans le Jardin de l'Ars, dans le parc Armagnac Sud, sur certains espaces publics d'Armagnac Nord et dans le parc de Brascassat sont réalisés par l'EPA et gérés par la suite par les collectivités compétentes. A titre d'exemple, on y trouve des terrains de pétanque, des terrains de môle, les city-stades - dont la reconstitution du city-stade existant sur le parc de Brascassat - qui peuvent accueillir différentes pratiques, les agrès sportifs, les jeux pour enfants, des promenades et cheminements pour la marche, la course ou le vélo permettant de relier les grands espaces verts entre eux.



Exemple d'agrès constituant un parcours de santé et de blocs d'escalade

- Les équipements en superstructure : cf. infra.

g. Les aires de jeux pour enfants dans les parcs et jardins

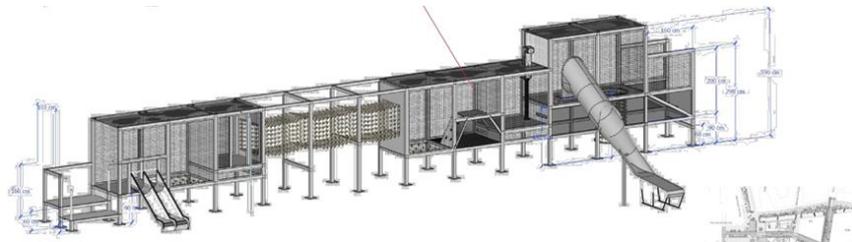
Le projet prévoit la réalisation de plusieurs aires de jeux adaptées à différents âges. Elles seront localisées dans le parc des Berges, le square Amédée, le parc d'Armagnac, le jardin de l'Ars et le parc Brascassat.

Ces aires de jeu pourront être composées de jeux de type jeux sur ressorts, toboggans, balançoires pour les plus petits, structures de grimpe (cordage, surfaces équipées de prises d'escalade) pour les plus grands.



Aire de jeux petits – 1-3 ans

Aire de jeux grands – 3 -12 ans



Exemples d'aires de jeux

h. Les réseaux

Le projet urbain prévoit d'une part la modification d'espaces déjà urbanisés avec des réseaux existants sous voirie et d'autre part la création de nouveaux quartiers sur des terrains aujourd'hui non desservis par les réseaux. Aussi, la réalisation du projet urbain se traduira par l'extension des réseaux existants dans les nouveaux quartiers et le renforcement et/ou le dévoiement de certains réseaux et ouvrages enterrés existants.

Les réseaux concernés sont les suivants :

- Eaux usées
- Eaux pluviales
- Eau potable et défense incendie
- Electricité HTB/HTA/BT
- Gaz
- Telecom et fibre optique
- Réseau de chaleur urbain (RCU)

Eau potable et défense incendie

Aujourd'hui, l'alimentation se fait par les stations Paulin et Jaquet. Le \varnothing 600 de la rue Malbec est alimenté par la station du Bequet. Il fait une boucle en bordure du pont Saint-Jean et se dirige vers la rive droite. Dans le cadre du projet, il est prévu de renforcer le réseau de la rue des Terres de Borde et de la rue Amédée Saint-Germain. Il est également envisagé de renforcer le lien entre les deux côtés des voies ferrées.

Les besoins en défense incendie ont été définis en lien avec le SDIS.

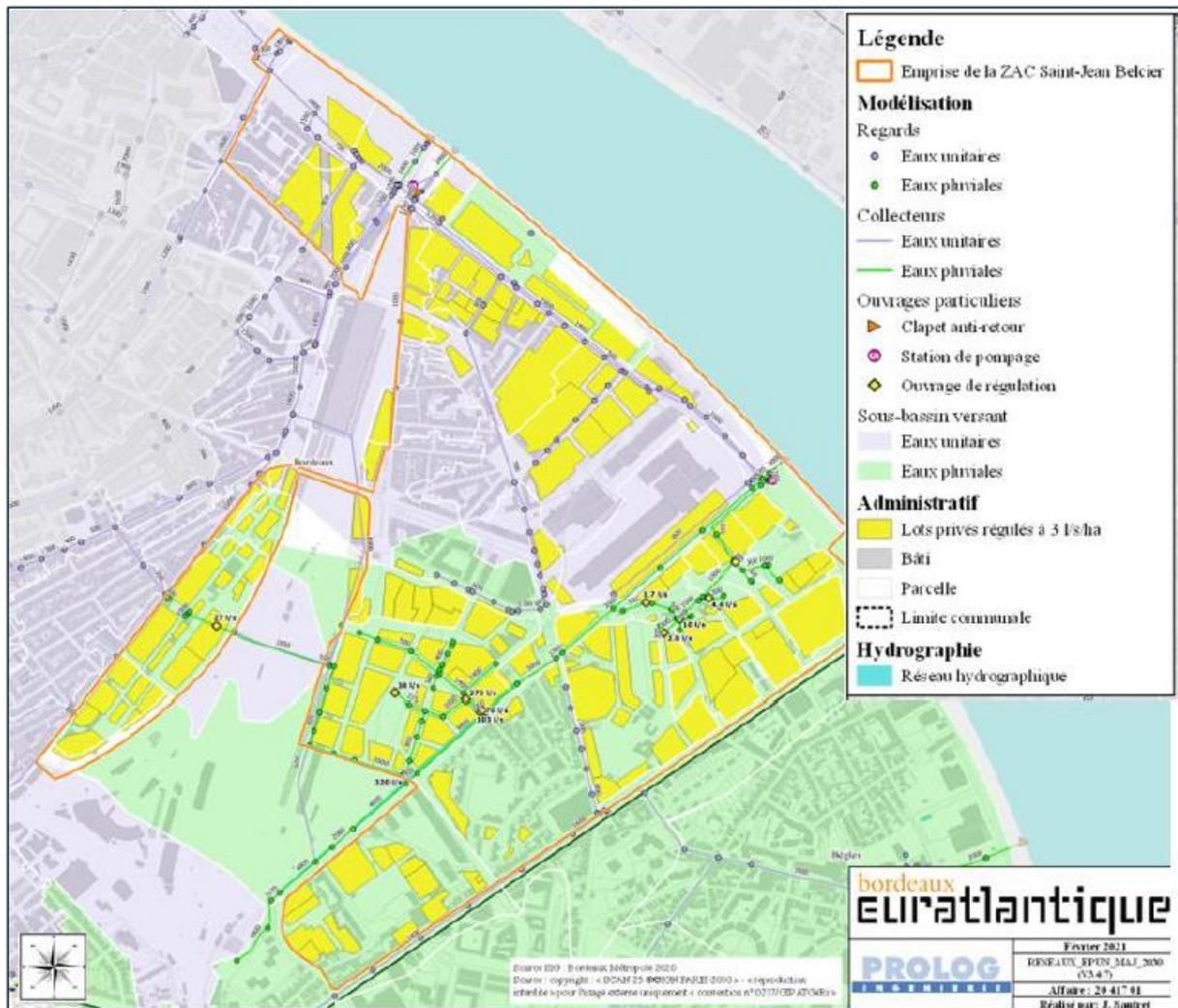
Assainissement

Dans une démarche de développement durable, le projet prévoit la séparation des eaux usées et des eaux pluviales. Cela se traduit pour les îlots, conformément au PLU, par la collecte des eaux de pluie et la régulation du débit de fuite (stockage pour limiter le débit rejeté dans les réseaux publics) à 3l/s/ha.

On distingue les quartiers déjà urbanisés, où les réseaux existants sont maintenus et les quartiers nouvellement urbanisés où les réseaux projetés permettent la mutualisation des espaces verts et de l'assainissement pluvial. En particulier, le principe de noues et de bassin de stockage à ciel ouvert dans le quartier Armagnac et Amédée St Germain participent pleinement à la collecte et au stockage des eaux de pluie du quartier ; le décaissé des jardins de l'Ars et du jardin du Sacré Cœur dégagent également un volume de stockage des événements pluvieux exceptionnels. Les espaces publics utiles à la gestion de l'assainissement sont ainsi mutualisés avec des espaces verts accessibles au public au quotidien (en dehors des événements pluvieux exceptionnels).

Les réseaux créés sont gravitaires, et dimensionnés pour une période de retour de 10 ans, sauf pour le quartier Amédée Saint-Germain dont les réseaux sont dimensionnés pour une occurrence trentennale. Certains postes de refoulement sont nécessaires aux exutoires : le quartier Armagnac est refoulé vers le ruisseau d'Ars et, dans un premier temps, le quartier Amédée Saint-Germain par pompage vers le réseau unitaire de la rue Amédée Saint-Germain.

Le mode de gestion des eaux pluviales et des eaux usées sur le site de la ZAC Saint-Jean Belcier se distingue donc selon les quartiers.



Sous-bassins versants et réseaux EP-UN à l'état aménagé

Electricité

Aujourd'hui, l'alimentation en HTB se fait depuis le poste de Floirac. Un futur réseau HTB est prévu en bord de Garonne.

L'ensemble du site déjà urbanisé est desservi en basse tension. Pour les quartiers nouvellement urbanisés, il est prévu un maillage neuf tenant compte notamment des contraintes du PPRI.

Télécommunications et fibre

Le réseau existant France Telecom dépend du central téléphonique situé rue de la Victoire (et plus marginalement de celui de Bègles).

Le réseau fibre est raccordé aux réseaux nationaux et internationaux en haut et très haut débit.

Le projet prévoit un Nœud de Raccordement Abonnés pour le cuivre, raccordé par fibre au centre de Bègles et en secours au centre de Bordeaux Aquitaine. Le projet prévoit également un déploiement d'une branche vers l'Ouest pour raccorder Amédée et une branche vers l'Est pour raccorder Armagnac, et Brienne-Gattebourse.

Réseau de chaleur

La ZAC bénéficie de la création d'un réseau de chaleur urbain alimenté par l'énergie de l'usine d'incinération d'ordures ménagères de Bègles.

2.3.2. Les équipements publics de superstructure

Il s'agit des équipements répondant aux besoins des habitants du quartier : groupes scolaires, équipements culturels et sportifs, parkings publics, etc.

a. Les établissements scolaires

En comparaison avec le PEP initial, sont retirées les classes à créer dans l'ensemble scolaire restructuré sur le site de l'ancien collège Aliénor d'Aquitaine (hors ZAC) qui avaient vocation à répondre à une partie des besoins de la ZAC. C'est également le cas des structures de petite enfance de 60 enfants qui étaient associées aux groupes scolaires neufs.

Le projet prévoit l'arrivée de 13 200 nouveaux résidents sur le quartier. Afin de répondre aux besoins des habitants, il est ainsi projeté la réalisation de 2 groupes scolaires neufs - dont la capacité a été revue à la hausse - et d'étendre, progressivement et selon le rythme effectif des développements immobiliers, les capacités d'accueil des écoles existantes. Ces extensions ne constituent pas une réponse aux éventuels besoins issus des dédoublement des classes.

- Groupe scolaire Simone Veil : de 14 classes (5 maternelles et 9 élémentaires à terme). Ce groupe scolaire est implanté sur le domaine Brienne-Gattebourse, à proximité des jardins de l'Ars. Ce secteur est celui qui verra se développer le plus fortement l'offre de logements et sur lequel les travaux débiteront dès la première phase du projet.
- Groupe scolaire d'Armagnac : de 20 classes (7 maternelles et 13 élémentaires). Ce groupe scolaire sera implanté au sein de la zone résidentielle du domaine d'Armagnac.
- Ecole élémentaire Beck : création jusqu'à 2 nouvelles classes élémentaires en extension de l'école existante Beck en imbrication dans lot immobilier voisin.
- Ecole maternelle Ferdinand Buisson : jusqu'à 2 nouvelles classes maternelles en extension dans l'école existante Buisson. L'extension se fera sur le site existant.
- Groupe scolaire Carle Vernet : création jusqu'à 7 classes (jusqu'à 3 maternelles et 4 élémentaires) en extension du groupe scolaire Carle Vernet existant. L'extension du groupe scolaire Carle Vernet participe au projet de réaménagement du parc de Brascassat.

En fonction de la carte scolaire future et dans une logique de proximité immédiate pour les familles, certains équipements scolaires existants situés à proximité du secteur aménagé (école maternelle Fieffé, école élémentaire Francin, groupe scolaire Barbey) sont amenés à accueillir des enfants vivant dans les programmes réalisés sur la ZAC.

Le collège de l'Ars

Au moment de l'élaboration du schéma de 2017, les études conjointes entre l'EPA Bordeaux Euratlantique et le Département de la Gironde ont mis en avant la nécessité urgente d'un collège non-identifiée à l'étude d'impact de 2013.

Ce collège est programmé sur le quartier de l'Ars et intègre un gymnase et d'autres équipements sportifs en toiture (principe validé en 2017). Son permis de construire a été délivré en octobre 2020, les travaux sont en cours et sa livraison est prévue pour la rentrée 2022.

Cet équipement est intégré au PEP modifié sous maîtrise d'ouvrage, propriété et gestion du Département de la Gironde, la construction, l'équipement et l'entretien des collèges relevant de son champ de compétences.

b. Les équipements sportifs, ludiques et polyvalents de superstructure

Il est précisé ce qui suit concernant la gestion des différentes catégories d'équipements :

- Les équipements sportifs à proprement parler relevant de la direction des Sports de la Ville ;
- Les équipements sportifs liés aux équipements scolaires pour la pratique de l'EPS relevant de la direction de l'Education de la Ville ;
- Les équipements polyvalents relevant de la direction de la Vie associative de la Ville.

Les équipements publics inscrits au programme des équipements publics de la ZAC sont les suivants :

- Les équipements sur espaces publics : cf. *supra*
- Les équipements en superstructure :
 - o Equipements sportifs associés au collège de l'Ars : gymnase, salle de sport non-spécialisée, plateau sportif extérieur (1 terrain de sport avec 1 terrain de handball, 3 terrains de basket, 1 anneau de course à pied)
 - o Salle polyvalente du groupe scolaire Simone Veil sur Ars
 - o Salle polyvalente à dominante sportive du groupe scolaire Armagnac Sud
 - o Salle polyvalente ou « petit gymnase » sur Amédée Saint-Germain Nord

c. Les équipements socio-culturels

- Local séniors Armagnac Sud : un local dédié à l'accueil du club sénior est réalisé sur le quartier Armagnac. Ce local a vocation à accueillir d'autres activités associatives selon le souhait et des modalités organisées par le gestionnaire
- Maison des associations Carle Vernet : une maison des associations sera développée aux abords du parc de Brascassat en lien avec l'extension du groupe scolaire Carle Vernet existant.

d. Les parkings publics

Afin de limiter le stationnement sur l'espace public, le projet prévoit la création de 2 parcs de stationnement ouverts au public :

- Le parking Paludate Saint-Jean géré par Metpark : parking silo offrant de 566 places
- Le parking Amédée Centre géré par Metpark : parking podium offrant environ 630 places

Le nombre de places indiqué comprend des places ouvertes au public ainsi que des places à usage de stationnement pour les besoins des opérations immobilières dans un rayon de 300 m.

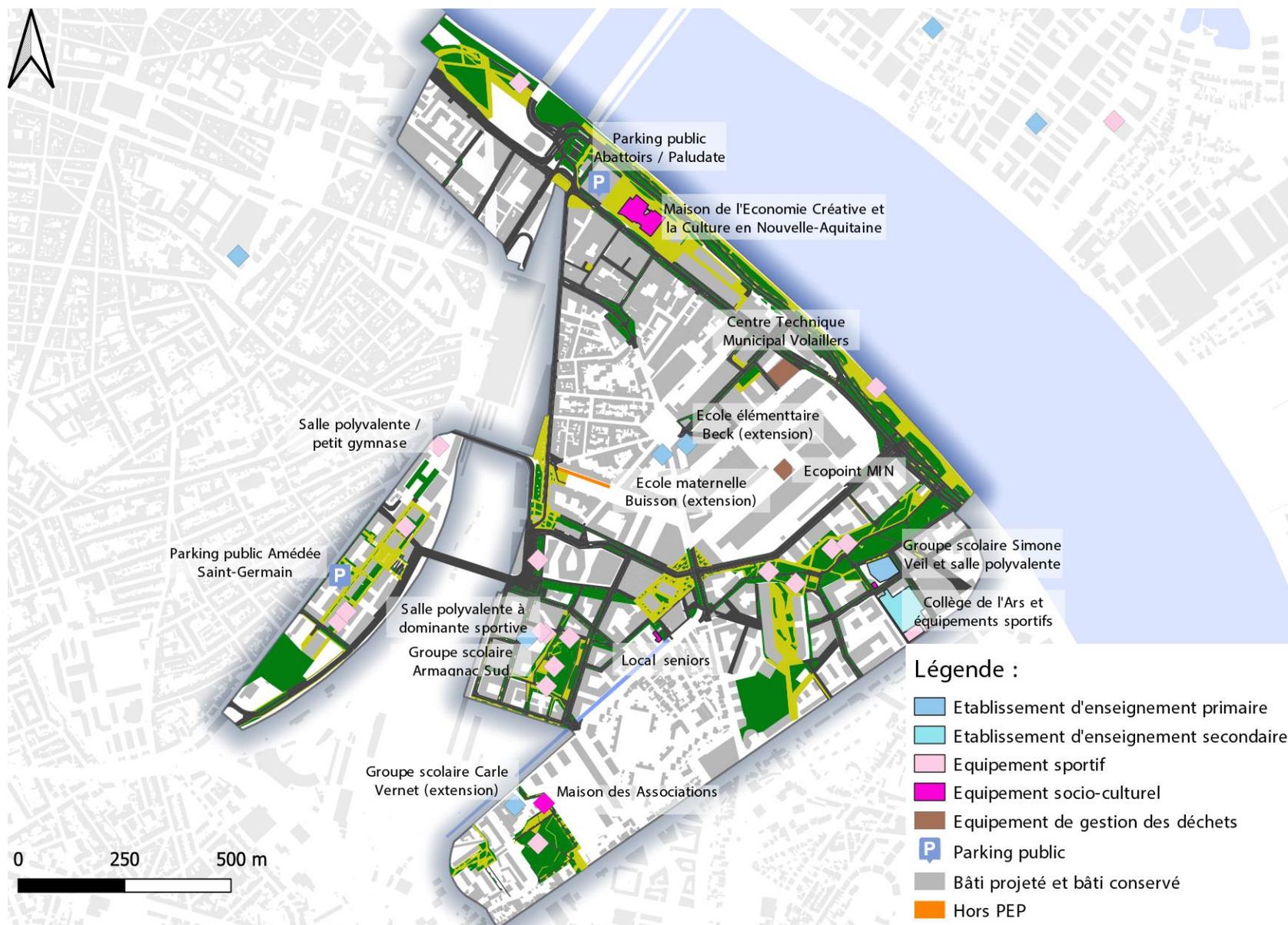
e. Les équipements de gestion des déchets

Dans le cadre de l'aménagement des berges et en accord avec la politique de la collectivité, la déchetterie du quai de Paludate est supprimée.

L'implantation d'un centre de réemploi / écopoint est étudiée sur le Marché d'Intérêt National (MIN) de Brienne, en lien avec les réflexions dédiées au projet de développement du MIN au sein de l'actuel périmètre foncier. Les écopoints sont un concept d'équipement de collecte des encombrants adapté aux territoires au tissu urbain dense n'étant pas dans l'aire d'influence d'un centre de recyclage : il doit permettre d'une part de répondre à la demande des usagers en leur offrant un service de proximité, et d'autre part d'endiguer la recrudescence des dépôts sauvages qui posent des problèmes de salubrité et de sécurité publiques.

Sont également explorées des opérations de broyage des végétaux à jours et heures fixes dans les espaces verts ou espaces publics des quartiers de l'Ars et d'Amédée Saint-Germain.

bordeaux euratlantique



Plan de localisation des équipements publics