

# bordeaux Euratlantique

*Un autre patrimoine commun*



## ZAC BEGLES GARONNE

Compte rendu de l'atelier « cartes sur table » du 10 juin 2024 avec le Comité Citoyen

140, rue des Terres de Borde — CS 41717 — 33081 Bordeaux Cedex

tél. 05 57 14 44 82 / fax. 05 81 09 63 60 / [epa@bordeaux-euratlantique.fr](mailto:epa@bordeaux-euratlantique.fr)

Siret : 52174744400029 / APE : 4299Z / [www.bordeaux-euratlantique.fr](http://www.bordeaux-euratlantique.fr)

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>MOT D’ACCUEIL D’ANTOINE PRENANT .....</b>	<b>6</b>
<b>DISCUSSION SUR LE CADRE D’INTERVENTION DU COMITE .....</b>	<b>6</b>
<b>REACTIONS AUX PROPOSITIONS DE LA MAITRISE D’OEUVRE .....</b>	<b>7</b>
<b>ECHANGES EN ATELIER.....</b>	<b>14</b>

## INTRODUCTION

### • Contexte et objectifs de la rencontre

L’Établissement Public d’Aménagement (EPA) Bordeaux Euratlantique a organisé, le lundi 10 juin 2024, la **4<sup>e</sup> rencontre du Comité Citoyen Bègles Garonne**.

Pour rappel :

- 25 février 2024 : mise en place du Comité Citoyen
- 26 mars 2024 : rencontre avec le Comité scientifique et l’équipe de Maîtrise d’œuvre (urbaniste, paysagiste, bureaux d’étude)
- 11 avril 2024 : premier atelier « Cartes sur table »
- 10 juin 2024 : deuxième atelier « Cartes sur table »

Cette rencontre s’est déroulée à la Maison du projet de 18h30 à 21h30.

Conçue selon un format d’**atelier « cartes sur table »**, elle avait pour objectif :

1. De permettre au Comité Citoyen de :
  - a. Commenter les premières hypothèses de travail selon les 3 thèmes [Mobilité / Eau&Paysage / Formes Urbaines] qui avaient été esquissées directement sur plan par la Maîtrise d’œuvre (MOE) urbaine lors de l’atelier du 11 avril,
  - b. De poser des questions complémentaires.
2. De présenter au Comité Citoyen l’avancée du travail de la Maîtrise d’œuvre au travers de grandes cartes et du carnet de projet toujours en lien avec les 3 thèmes [mobilités, dont la transformation de l’Estacade / Eau & Paysage dont la proposition de 3 espaces publics majeurs / les formes urbaines dont la mutation des espaces à bâtir via une lecture des formes urbaines de voisinage].

### • Déroulement de la rencontre

La rencontre s’est articulée autour de trois temps :

- Un premier temps d’écoute (« agora ») des membres du Comité Citoyen portant à la fois sur les supports transmis préalablement (compte rendu de la rencontre du 11 avril, document de synthèse, plan de l’existant), sur les modalités de travail du Comité Citoyen et sur les premières orientations proposées par la Maîtrise d’œuvre.
- Un deuxième temps d’échange en format « atelier » au cours duquel les participants étaient répartis autour de 2 tables animées respectivement par l’architecte Jean-Marc BICHAT (germe&Jam) et le paysagiste Christophe DELMAR (Atelier de paysages Bruel-Delmar) pour découvrir la progression du travail de la Maîtrise d’œuvre et les premiers éléments de plan.
- Un troisième temps où les participants ont pu discuter autour d’un verre. L’EPA Bordeaux Euratlantique leur a proposé de réfléchir à la manière dont le Comité Citoyen pourrait être associé à l’atelier « Cartes sur table » dédié au grand public. Initialement prévu le 26 juin, celui-ci est repoussé, du fait de la période de réserve électorale, au jeudi 11 juillet 2024.

Plusieurs représentants de l’Établissement Bordeaux Euratlantique participaient à la rencontre :

- Antoine PRENANT, Directeur général adjoint
- Franck FAUCHEUX, Directeur de projet
- Mathilde DIAZ, Directrice des relations institutionnelles et de la communication
- Julien ROUSSEAU, Médiateur



*Les membres du Comité Citoyen réunis le 10 juin autour des esquisses proposées par la maîtrise d’œuvre.*

#### • Demandes des participants

Au cours de ce rendez-vous, les participants ont formulé plusieurs souhaits :

- **Disposer d’exemplaires papiers du compte rendu du 11 avril** → *Ils seront mis à disposition dès le mardi 18 juin 2024 à la Maison du projet.*
- **Avoir un laps de temps raisonnable pour formaliser leurs retours sur le compte rendu du 11 avril** → *Le document envoyé le 31 mai peut être commenté (sur PDF ou sur papier) jusqu’à fin juin.*
- **Pouvoir consulter des exemples de « cahiers des charges »** qui s’imposent aux opérateurs pour faire respecter le « plan guide » de la Zone d’aménagement concerté. → *L’EPA Bordeaux Euratlantique en a accepté le principe. Des exemples seront transmis prochainement.*
- **Recevoir les supports (cartes, carnets) présentés en séance** → *Les différents supports employés lors de l’atelier seront envoyés aux participants au format numérique. Il s’agit de documents de travail non validés qui doivent demeurer confidentiels.*
- Pouvoir se réunir, afin de discuter **de l’opportunité d’une participation de représentants du Comité Citoyen à l’atelier grand public du 11 juillet** → *Pour des raisons d’organisation, l’EPA Bordeaux Euratlantique attend des membres du Comité Citoyen un retour quant à leur présence (et la forme éventuelle de leur implication) d’ici la fin du mois de juin.*

- **Organiser un nouveau Comité Citoyen en amont de la réunion publique de septembre** → *L’EPA Bordeaux Euratlantique a répondu favorablement à cette proposition.*
- **Organiser une balade sur site** → *L’EPA Bordeaux Euratlantique propose d’organiser cette balade, pour celles et ceux qui le souhaitent, après la réunion publique prévue en septembre.*
- **Prochain rendez-vous du Comité Citoyen**

Le prochain atelier avec le Comité Citoyen aura lieu durant la **première quinzaine** du mois de septembre. La date et le lieu seront confirmés ultérieurement.

### À propos du compte rendu

Le présent compte rendu sera mis à la disposition des membres du Comité Citoyen :

- Au format **PDF** modifiable (possibilité d’y inscrire des notes / commentaires).
- Au format **Word** modifiable en mode « révision » sur un espace partagé (lien transmis aux membres du Comité Citoyen par mail).
- En format **papier**, mis à disposition à la Maison du projet.

L’EPA Bordeaux Euratlantique propose par ce biais aux membres du Comité Citoyen de faire leurs commentaires sur le compte rendu par le moyen de leur choix. Et ce, jusqu’au 27 juillet au soir (fermeture de la Maison du projet à compter du 28 juillet).

Leurs remarques et contributions nourriront le travail du groupement de maîtrise d’œuvre, ainsi que la préparation du prochain atelier avec le Comité Citoyen prévu en septembre. Elles seront également versées au bilan de la concertation réglementaire. Dans ce dernier, l’EPA Bordeaux Euratlantique indiquera la manière dont il a été tenu compte des contributions du Comité Citoyen dans le plan guide final.

## **MOT D’ACCUEIL D’ANTOINE PRENANT**

Antoine PRENANT, Directeur général adjoint de l’EPA, accueille les participants et leur présente le déroulement de la rencontre avec : une première partie en « plénière » avant de se diviser en 2 groupes pour la partie atelier.

La séquence plénière a pour objectif de permettre aux participants de revenir sur le compte rendu du 11 avril pour le compléter, l’amender, réagir aux propositions... Les échanges en atelier visent à la fois à partager de façon collégiale l’avancée du travail de la maîtrise d’œuvre et de recueillir l’avis, les remarques et propositions du Comité Citoyen.

## **DISCUSSION SUR LE CADRE D’INTERVENTION DU COMITÉ**

### **Rappel de la confidentialité des documents**

En préambule, l’EPA a souhaité que soit rappelé le principe de relation de confiance qui permet aux membres du Comité Citoyen d’avoir accès à des documents de travail provisoire, non validés à ce stade par les élus. Les membres du Comité Citoyen en contrepartie se sont engagés, au travers de la Charte qu’ils ont signée, à observer une totale confidentialité sur ces éléments. Les personnes qui n’auraient pas encore signé la Charte sont invitées à le faire.

### **Faciliter le format d’échange sur les documents**

Deux membres du Comité Citoyen avaient fait remonter des remarques à l’EPA concernant le format de mise à disposition du compte rendu itératif du précédent atelier. Ils avaient signalé des difficultés pour intégrer leurs retours au document PDF fourni. La question a donc été posée aux membres du Comité Citoyen : « *Quel serait le format d’échange le plus adapté ?* ». Certains membres préféreraient la mise à disposition d’un document Word sur un espace numérique partagé (ex. SharePoint, Drive), d’autres pensent qu’il serait souhaitable que l’EPA mette à disposition des versions imprimées du compte rendu.

### **Accélérer l’envoi des comptes-rendus**

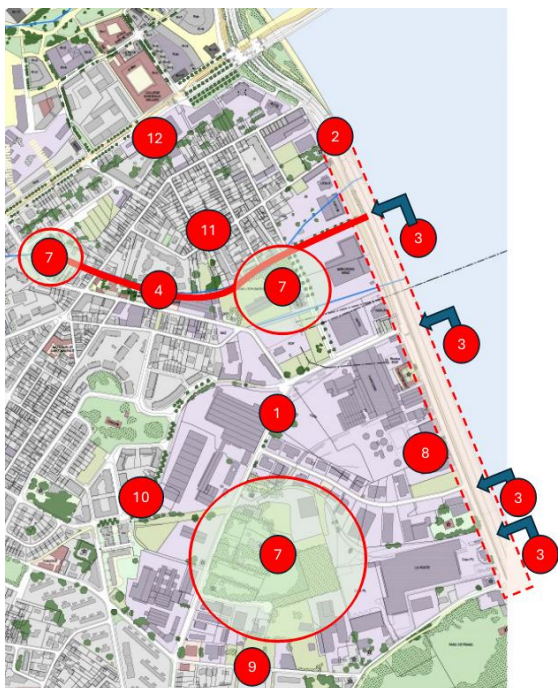
Les membres du Comité Citoyen soulignent leur souhait de recevoir les comptes rendus plus tôt en amont des rencontres, afin de disposer du temps nécessaire pour les consulter et les commenter. L’EPA rappelle que le fait de commenter le compte rendu du 11 avril avant la rencontre du 10 juin était une possibilité laissée aux participants, mais en aucun cas une injonction impérative.

### **La prise en compte des retours du comité**

Un participant indique que certains membres du Comité souhaitent pouvoir se réunir, afin d’élaborer une contribution commune en reprenant, chapitre par chapitre, « *leurs interrogations* ». Ils souhaitent en retour que l’EPA s’engage à leur faire une réponse sur la manière dont leurs contributions ont été prises en compte.

Mathilde DIAZ abonde en ce sens, en indiquant que le bilan de la concertation devra indiquer quelles propositions ont pu être intégrées (ou non) au plan guide final, et pourquoi. Elle souligne que les membres du Comité Citoyen sont libres de rédiger une contribution individuelle ou collective (y compris par petits groupes).

## RÉACTIONS AUX PROPOSITIONS DE LA MAÎTRISE D’ŒUVRE FAITES LE 11 AVRIL 2024



### 12 PREMIERES ORIENTATIONS DE PROJET

#### MOBILITE :

- 1.Reprofilier l’avenue du Maréchal LECLERC pour le passage du Bus Express
- 2.Réduire le nombre de voies de l’ESTACADE
- 3.La possibilité de nouveaux tourne-à-gauche

#### EAU ET PAYSAGE :

4. Ouvrir ou rouvrir l’ESTEY
5. Adapter les voiries et les formes urbaines pour vivre avec le fleuve
6. Renforcer le tracé des rues et le système des parcs par l’eau et la nature
7. Des poches vertes sanctuarisées

#### FORMES URBAINES :

8. Des îlots mixtes en retrait sur le quai WILSON
9. Une cité jardin sur l’allée BOYER
10. Des immeubles à cour à l’Ouest
- 11.Un esprit Échoppe dans le cœur de SEMBAT
12. Une densification du boulevard Jean-Jacques BOSC

Cf. Carnet joint au compte rendu, p.2

Lors de l’Atelier sur Carte du 11 avril, 12 grandes hypothèses de travail ont été présentées, discutées, dessinées par la maîtrise d’œuvre. Les 12 hypothèses ont été passées en revue lors du temps d’agora, pour avoir les retours du Comité Citoyen. Certaines questions ont trouvé des réponses en direct dans l’échange ou ensuite lors du nouveau temps sur carte, les autres sont ici consignées pour être soumises à l’équipe projet.

### • MOBILITÉ

#### 1. Reprofilier l’avenue du Maréchal Leclerc pour le passage du Bus-Express

#### Contribution du Comité Citoyen (CC) >

- **LARGEUR DE LA VOIRIE :** *Aujourd’hui, la chaussée est déjà trop limitée en largeur. Il faut impérativement qu’elle soit requalifiée pour permettre le passage du bus dans les 2 sens. Actuellement, la ligne 35 ne dispose pas d’arrêts en vis-à-vis.*
- **UNE VOIRIE MULTI-USAGE :** *Il est important de pouvoir conserver les différents usages, sans exclure la voiture.*
- **PLANNING DES TRAVAUX :** *Qui va porter les travaux de réaménagement de la voie avec le déplacement des réseaux, y compris en dehors du périmètre de l’OIN ? Il sera primordial de bien étudier le phasage de ces travaux et le plan de circulation associé. Il faudra tenir compte des périodes de submersion par la Garonne. Il serait souhaitable que les autres travaux soient suspendus le temps du recalibrage de la voirie.*

Réponse de Christophe DELMAR et Jean-Marc BICHAT : Le fait d’implanter les stations de bus en vis-à-vis est un impératif (réglementaire). Par ailleurs, on voit bien qu’aujourd’hui la voirie de la rue du Marché Leclerc n’est prévue ni pour les piétons, ni pour les vélos, ni pour les transports en commun. C’est plutôt une zone industrielle. Elle doit donc être repensée.

**CC > LARGEUR DE LA VOITURE BUS-EXPRESS : Quelle est la largeur nécessaire au passage du Bus à haut niveau de service ? Nous avons cru comprendre qu’il fallait 13 mètres ...**

Réponse de Christophe DELMAR et Jean-Marc BICHAT : Non, le bus en site propre nécessite 6,50 mètres pour les deux sens de circulation. S’y ajoutent :

- Les pistes cyclables avec une largeur de 3 mètres minimum (4 mètres pour le Réseau Vélo Express - REVE).
- Les chaussées pour les voitures, les ambulances, les camions poubelles, les livraisons...

**CC > ATTENTION AU TOUT-VOITURE : Attention, aux propos « pro-voiture ». Il y a d’autres moyens de transport, pas que la voiture...**

**ATTENTION A L’EXCLUSION DE LA VOITURE : Pour autant certaines personnes dépendent de la voiture, tout le monde ne travaille pas dans Bègles ou à proximité...**

**CC > PLACE DE LA MAISON PERDUE SUR LECLERC :**

- **Quelle est la valeur patrimoniale de la maison avenue du Maréchal Leclerc qui empêche le recalibrage de cet axe ?**
- **À titre personnel, il me semblerait préférable de préserver les arbres plutôt que la maison de pierre qui vient fortement limiter la largeur de l’avenue.**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : De notre point de vue, elle est intéressante.

**CC >**

- **VITESSE ET LARGEUR DES VOIES : Pourquoi s’arc-bouter sur des largeurs réglementaires, alors que l’on voit que l’on est obligé, par la suite, de réaliser des aménagements pour réduire la vitesse parce que les gens roulent trop vite ? Si certains passages de l’avenue sont de toute façon plus étroits, alors ils pourront être utilisés pour réduire la vitesse... La largeur de cette future avenue du Maréchal Leclerc est inquiétante : elle va pousser les automobilistes à aller très vite.**
- **COMMENT VA ÊTRE ÉLARGIE LA VOIRIE : Quelle va être la largeur d’élargissement de l’avenue et où va-t-elle être prise (habitations, parkings...) ? La piste cyclable doit-elle vraiment être localisée sur cet axe ? Sachant qu’avoir des pistes cyclables sur les grands axes n’est pas bon en termes de sécurité. Une alternative consisterait à implanter la piste cyclable sur une autre voie parallèle avec un aménagement paysager.**
- **COULOIR VÉLO : La loi d’orientation des mobilités (loi LOM) oblige à faire une piste cyclable et des trottoirs à chaque fois que l’on aménage une nouvelle voie. Ce n’est donc pas une option, mais une obligation. En termes de sécurité, le mieux est de faire des pistes cyclables**



***unidirectionnelles, sur la droite, dans le sens de circulation. C’est notre recommandation.***

Réponse de Christophe DELMAR : Il vaudrait donc mieux que cet axe soit « planté ».

## 2. Réduire le nombre de voies de l’Estacade

**CC > ÉTUDE DE TRAFIC** : *Est-ce que les études de trafic montrent que la réduction des voies sur l’Estacade est possible ? Sachant que tout le monde ne peut pas rentrer en vélo... Il y a des gens qui travaillent à l’extérieur, des artisans... qui ont besoin de leur voiture.*

**CC > RÉDUCTION DES VOIES DE L’ESTACADE** : *C’est en créant des infrastructures que l’on offre des alternatives crédibles à la voiture et que l’on crée de nouveaux usages.*

*En partant de l’hypothèse d’un « bouclage » avec le pont Simone VEIL (rentrer par l’Estacade puis repartir par la rive-droite), pourquoi ne pas faire une seule voie dans chaque sens ? Cela peut réduire les problèmes de tourne à gauche.*

**CC > ZONE A FAIBLES EMISSIONS** : *Il faut réduire le nombre de voies sur l’Estacade. Pourquoi ne pas être encore plus ambitieux et passer à 2x1 voie après le « tourne à gauche » ? Il faut se rappeler que l’on se situe dans un projet de très long terme, le contexte aura changé : création de la Zone à faibles émissions (ZFE), réduction du nombre de véhicules...*

*Comment est prise en compte la ZFE dans vos préconisations ?*

**CC > ESTACADE : ENTRÉE PRINCIPALE DE BORDEAUX-SUD** : *Je ne partage pas ce point de vue concernant la réduction de la place de la voiture.*

## 3. La possibilité des tournes à gauche

**CC > LES TOURNE À GAUCHE** :

- *Le tourne à gauche existant sur la rue Pauly pose déjà un problème : il est mal signalé et accidentogène. Alors, en créer de nouveaux d’accord, mais à condition de garantir la sécurité dans cette zone.*
- *Vous évoquez les « tourne à gauche », mais on ne sait toujours par combien, et où ?*
- *Nous avons évoqué lors du dernier atelier plusieurs points intéressants pour des tourne à gauche. En particulier ceux liés aux activités comme La Poste. J’aimerais que l’on puisse les visualiser plus précisément aujourd’hui. Cela me paraît intéressant pour diminuer le flux sur la rue Pauly.*

Réponse de Christophe DELMAR et Jean-Marc BICHAT : Nous allons vous montrer nos hypothèses en atelier. Mais d’ores et déjà on peut dire que considérer la création de tourne-à-gauche implique que l’on soit prêt à transformer l’Estacade, qui est un « tuyau » aujourd’hui, en système urbain.

- **EAU ET PAYSAGE**

- 4. Ouvrir ou rouvrir l'Estey

**CC > OUVERTURE DE L'EAU DE L'ESTEY : Quelle est la qualité de l'eau qui coule dans l'Estey ? Est-elle mesurée ? Est-elle en état d'être mise à l'air libre vue la proximité des maisons ? Que deviendront les infrastructures actuelles (réseaux...) ?**

**CC > N'OUVRIR L'ESTEY QUE POUR LES ENFANTS ET L'ÉCOLE : Sur notre cahier d'acteurs, il n'a jamais été question de rouvrir l'Estey pour qu'on puisse voir couler l'eau. Il s'agissait de rouvrir le passage de l'Estey.**

**CC > INONDATION : Le quartier Sembat est situé dans une cuvette topographique et il est aujourd'hui particulièrement sensible au risque d'inondation. Ouvrir l'Estey implique que des habitations et l'école Marcel Sembat vont se situer dans le lit majeur d'un cours d'eau. Cela va accentuer le risque d'inondation. Il ne faut pas oublier qu'un cours d'eau n'est ni un objet, ni un canal, mais qu'il a besoin d'espace pour déborder, se renaturer...**

**CC > LA SÉPARATION DES EAUX URBAINES : Il y a aussi des canalisations qui sont situées dans le chemin de l'Estey. Seront-elles déplacées ? L'EPA en profitera-t-il pour mettre en conformité la séparation de la collecte des eaux usées et des eaux pluviales ?**

**CC > COMPORTEMENT DE L'ESTEY EN GESTION INONDATION : L'Estey doit récupérer les eaux pluviales des casiers. Que se passera-t-il en cas de fortes intempéries (vents, marées fortes, Garonne en crue...) ? Si l'eau est bloquée par le clapet, elle va monter.**

**CC > AVIS DE L'ÉTAT. Quelle sera la posture de la DDTM/DREAL vis-à-vis du statut de l'Estey ? C'est un cours d'eau qui ne prend pas sa source dans le quartier, mais beaucoup plus haut.**

**CC > PLACE DU JARDIN ÉPHÉMÈRE ET TOYOYA : La réouverture de l'Estey va également induire la suppression de l'espace de l'association du Jardin l'Éphémère, alors que l'EPA a rappelé dans son document qu'il fait partie des espaces à préserver. Et la réouverture signifie qu'il n'y aurait plus Toyota non plus.**

**CC > OUVRIR L'ESTEY PLUS BAS : Si l'Estey doit être réouvert, ne peut-on pas lui proposer un autre cheminement ? Le renaturer et l'éloigner du secteur des maisons ?**

Réponse d'Antoine PRENANT : Concernant l'Estey, l'idée est bien de retrouver son tracé, un chemin de l'eau (notamment par rapport aux eaux pluviales). L'alimenter par sa source historique, très en amont, n'est pas à l'ordre du jour, car elle est confondue sur des kilomètres avec les eaux usées dans des réseaux unitaires. En revanche, on peut préparer l'avenir et envisager la poursuite à long terme de ce type d'aménagement. Pour être clair : l'idée n'est évidemment pas de mettre un espace à ciel ouvert dans lequel circuleraient des eaux usées.

- 5. Adapter les voiries et les formes urbaines pour vivre avec le fleuve

Pas de remarque.

## 6. Renforcer le tracé des rues et le système des parcs par l’eau et la nature

Pas de remarque.

## 7. Des poches vertes sanctuarisées

**CC > SAUVEGARDE DES ARBRES EXISTANTS :** *Remettre en question les seuls arbres que l’on a dans le quartier (Jardin éphémère, bois) semble donner un très mauvais signal, alors que c’est une des craintes principales qui a été exprimée par les habitants. C’est une mauvaise idée. Notre cahier d’acteur indiquait que l’on se situe dans un contexte très urbain. Il est donc impératif de conserver tout espace végétalisé. De les laisser en l’état, voire de les aménager en douceur pour permettre un accès. On doit maintenir les îlots de fraîcheur existants et en créer de nouveaux. Les rares espaces verts doivent le rester. Cela signifie : ne pas construire dessus, les aménager, ne pas chercher à utiliser la possibilité de compenser. Par exemple au niveau de la rue Pauly, le grand espace vert qui appartient à l’EPA (proche de la Garonne, derrière Baillardan).*

**CC > ZÉRO ARTIFICIALISATION BRUTE :** *Il y a un autre espace arboré à côté de La Scala. Notre demande c’est : « 0 artificialisation brute », car la compensation – lorsque tout est déjà bétonné – n’a pas de sens.*

**CC > VERS UN MAILLAGE VERT DE SQUARES :** *Pourquoi ne pas s’inspirer de Londres où l’on trouve plein de petits parcs un peu partout ? Le but n’est pas forcément de créer des grandes structures vertes.*

**CC > CONTINUITÉ VERTE :** *Une continuité verte, pour faire du vélo par exemple, c’est quand même bien. Il faut avoir conscience qu’on ne peut pas mettre des arbres partout : on est en ville. La friche de la Charcuterie bordelaise, qui a été rachetée et rasée par l’EPA, n’a pas forcément vocation à accueillir des espaces verts.*

**CC > DÉSIMPÉRMABILISATION :** *Avez-vous réfléchi à la désimperméabilisation qui est un enjeu de la Métropole ?*

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Ce qui est encore fertile est réduit à « peau de chagrin » et doit être considéré comme un patrimoine. Le peu de système planté n’a pas vocation à être urbanisé. À certains moments, il peut malgré tout être nécessaire de procéder à des arbitrages. L’enjeu c’est que le territoire n’est - pour partie - pas habitable (sols morts). Il faut parvenir à retrouver du sol vivant : eau, terre... La désimperméabilisation est une condition nécessaire. Cette transformation nécessite la mise en place d’un processus long (dépollution ...).

**CC > PHYTOREMÉDIATION :** *Il existe des alternatives à la dépollution « lourde », comme le fait de planter des espèces dépolluantes...*

### • FORMES URBAINES

## 8. Des îlots mixtes en retrait sur le quai WILSON

Pas de remarque.

### 9. Une cité-jardin sur l’allée BOYER

Pas de remarque.

### 10. Des immeubles à cours à l’ouest

Pas de remarque.

### 11. Un esprit Échoppe dans le cœur de SEMBAT

Pas de remarque.

### 12. Une densification du boulevard Jean-Jacques BOSC

**CC > URBANISATION A TAILLE HUMAINE : La densification sur les boulevards nous interpelle, quand on voit ce qui s’est passé « côté Bordeaux ». D’ores et déjà, depuis notre quartier, on voit des immeubles de grande hauteur. Cela nous effraie de penser que cela puisse se reproduire de notre côté. Dans notre cahier d’acteur, nous avons exprimé le souhait de rester sur des formes d’habitat à taille humaine : « des habitations individuelles, mais sous forme collective ».**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Il faut démystifier le concept de « densification » : passer d’un rez-de-chaussée à un R+1 c’est déjà de la densification. On parle du mouvement naturel de la ville qui se recycle, se renouvelle... Sur certains endroits des boulevards, pas partout, on peut imaginer des immeubles de plus grande hauteur, par exemple des immeubles urbains traditionnels (avec comme gabarit, des choses équivalentes à l’immeuble haussmannien parisien).

**CC > RAPPORT AUX HAUTEURS : Vous êtes architecte. Vous allez rechercher une forme de cohérence dans les hauteurs. Qu’allez-vous pouvoir faire face au « mur » des immeubles côté Bordeaux ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : À densification équivalente ou immeuble équivalent, on peut ressentir les choses de manière négative ou positive en fonction de la qualité architecturale et de la forme urbaine, de la qualité des logements, etc. Nous voulons tirer vers le haut, la qualité architecturale (comme pour les R+7 / R+8 des immeubles haussmanniens) et la qualité des espaces publics.

**CC > TRANSFORMATION DU PATRIMOINE ICF : Quid de la réutilisation de l’existant sur les boulevards ? Il y a ICF notamment... Est-il prévu de tout détruire et reconstruire ensuite ? Y a-t-il une réflexion sur le sujet ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : L’EPA Bordeaux Euratlantique n’est pas propriétaire de tout le secteur. Nous espérons pouvoir engager une discussion constructive avec ICF qui veut faire faire muter son bien, pour financer du logement social. Le projet de ZAC inclura des dispositifs de préservation de l’existant, d’encadrement des mutations et de densification. Le tout avec un objectif de qualité urbaine. Il faudra composer avec les intérêts des acteurs locaux qui souhaitent profiter du processus de mutation entraîné par la gare de Bordeaux, l’arrivée du nouveau pont, etc. Il faut arriver à fabriquer le projet ensemble : EPA, habitants, opérateurs... Nous ferons valoir la « valeur patrimoniale de Sambat comme ensemble urbain ».

**CC > RÈGLES ÉCONOMIQUES DE LA CONSTRUCTIBILITÉ : Je ne suis pas contre la densité, mais la question c’est : « Qui va construire ces bâtiments » ? Probablement le privé. Il faudra encadrer aussi ces hauteurs. Mais en même temps, il faut aussi financer les équipements publics, la réouverture de l’Estey, etc. Il faut donc trouver des ressources. Cela risque-t-il d’amener à densifier le secteur plus que prévu ?**

Réponse d’Antoine PRENANT : Le travail de l’EPA est d’établir cette programmation dans le cadre de la création de la ZAC. Pour rappel, la part de logements de l’opération Bordeaux Euratlantique sur Bègles est répartie entre : 1/3 de logement social, 1/3 de logement libre et 1/3 de logement dit « *abordable* » (accession aidée, logement locatif intermédiaire...). Nous souhaitons aussi conserver des activités productives, si possibles en réinstallant les entreprises présentes dans un immobilier plus optimisé. En tant qu’aménageur public nous allons vendre des terrains avec des cahiers de charges de cession qui comporteront des prescriptions de tous ordres (architecturales, urbanistiques, environnementales, etc.) pour compléter le PLUi qui n’est pas précis sur ce type de secteur de projet.

**CC > MAÎTRISE DU DÉFICIT : L’EPA Bordeaux Euratlantique va devoir perdre de l’argent... Jusqu’où est-il prêt à aller ?**

Le déséquilibre économique global de l’opération est déjà acté. Il y aura un déficit structurel par rapport notamment au réaménagement de l’Estacade, de l’avenue du Maréchal LECLERC pour permettre le passage du bus. Sur l’ensemble de l’OIN, la feuille de route renégociée avec les partenaires prévoit 250 M€ de déficit, dont, une part conséquente pour Bègles-Garonne.

**CC > CAHIER DES CHARGES DE CONSTRUCTION / FICHE DE LOT : Serait-il possible de nous partager les règles que vous évoquez ? Et plus globalement, nous souhaiterions savoir quel est le cadre qui est déjà défini pour pouvoir se projeter.**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Nous allons vous adresser des exemples de cahier des charges de cession sur d’autres opérations. Mais les règles sur Bègles dépendront du plan guide qui est en train d’être défini pour la ZAC.

## ÉCHANGES EN ATELIER

### • PRÉSENTATION DES CARTES

Lors de l’atelier, 3 cartes ont été imprimées en grand format pour favoriser la projection et les échanges des participants :

- 1 carte de l’existant avec l’occupation du sol actuelle (préalablement transmise aux membres du Comité Citoyen par courriel)
- 1 carte des espaces verts (privés et publics) et des circulations projetées
- 1 carte présentant les premiers « tests » de formes urbaines sur certains îlots de la ZAC

Code couleur des cartes :  
- marron clair : logement  
- violet : activités, entreprises  
- rouge : équipement (école...)  
- vert : espaces verts  
- étoiles : bâtiments remarquables

Ces cartes figurent, aux côtés d’autres visuels, dans le « **carnet de projet** » qui a été diffusé aux membres du Comité Citoyen le 20 juin.

### • INTENTIONS GÉNÉRALES

L’équipe de maîtrise d’œuvre rappelle qu’elle a souhaité répertorier avec précision l’existant (arbres, maisons...), afin de tenir compte de l’identité actuelle du quartier. Les tracés de projet essaient de « *recycler le plus possible ce qui existe* ».

ILLUSTRATION :

L’existant matrice du projet - Le patrimoine architectural et paysager à protéger



- Patrimoine /réhabilitation à étudier
- Ordinaire sans enjeu de mutation
- Mutation possible ou souhaitable
- Friches

Carnet de projet – non contractuel / 10 juin 2024

Cf. carte p.17 du carnet

## • VOIRIES ET MOBILITÉ



Rendez-vous p. 4 à 7 du carnet

### Reprofilier l’avenue du Maréchal Leclerc pour le passage du Bus-Express

Les plans font figurer très peu de voies nouvelles. En revanche, le projet restructure fortement l’avenue du Maréchal Leclerc.

Avenue du Marechal Leclerc

Système de parcs : Relier le centre-ville de Bègles et les équipements à la Garonne



Cf. carte p.7 du carnet

### **CC > ÉLARGISSEMENT DE LA VOIRIE LECLERC : De quel côté allez-vous élargir l'avenue du Maréchal Leclerc ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Le PLU fait déjà figurer un emplacement réservé pour un possible élargissement de part et d'autre de l'avenue. Notre intention est de préserver les arbres existants et d'élargir du côté opposé. Cela implique une mutation des entreprises, en particulier le domaine de M. Putois. Si l'on veut le BHNS, planter, mettre des trottoirs, des pistes cyclables ... Un premier test de mutation de certaines parcelles a été effectué (voir carnet).

Le tracé envisagé pour le futur Bus-Express pose question vis-à-vis des concessionnaires automobiles. Associées à la voie de bus, la maîtrise d'œuvre propose :

- une promenade et un système de collecte des eaux (noue centrale),
- ainsi qu'une voirie urbaine avec du stationnement uniquement d'un côté.

Il faut une avenue en double sens pour garder des activités (certaines déplacées) dans des cours d'activités. Elles auront besoin d'un accès.

Certaines normes obligent à avoir des surlargeurs. La maîtrise d'œuvre propose d'essayer de « négocier » avec les pompiers, les camions de collecte des ordures... pour pouvoir proposer les plus petits profils possibles.

### Réduire le nombre de voies de l'Estacade & créer des « tourne à gauche »

Pour la création de « tourne à gauche », il faudrait mettre à niveau le Quai Wilson et l'Estacade.

### **CC > REHAUSSE DU QUAI WILSON : Vous allez rehausser l'ensemble du quai ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : L'ensemble de l'Estacade n'est pas au même niveau. Les 70 cm de dénivelé avec le quai se trouvent au niveau de Leclerc. L'idée est donc de rehausser tout le quai au niveau de l'Estacade actuelle. Puis, en entrant plus vers l'intérieur de Bègles, de récupérer progressivement le niveau (la topographie forme une cuvette). En procédant ainsi, on prend en compte le risque d'inondation en mettant « hors d'eau » la voirie.

Concernant les « tourne à gauche », les services de l'État s'interrogent systématiquement sur le problème des « remontées de file » jusqu'à la rocade. Une discussion doit être engagée sur ce point. Les décisions seront prises en fonction d'un examen technique (études de trafic et de dimensionnement des voiries) et de choix politiques (place donnée à la voiture en entrée de ville).

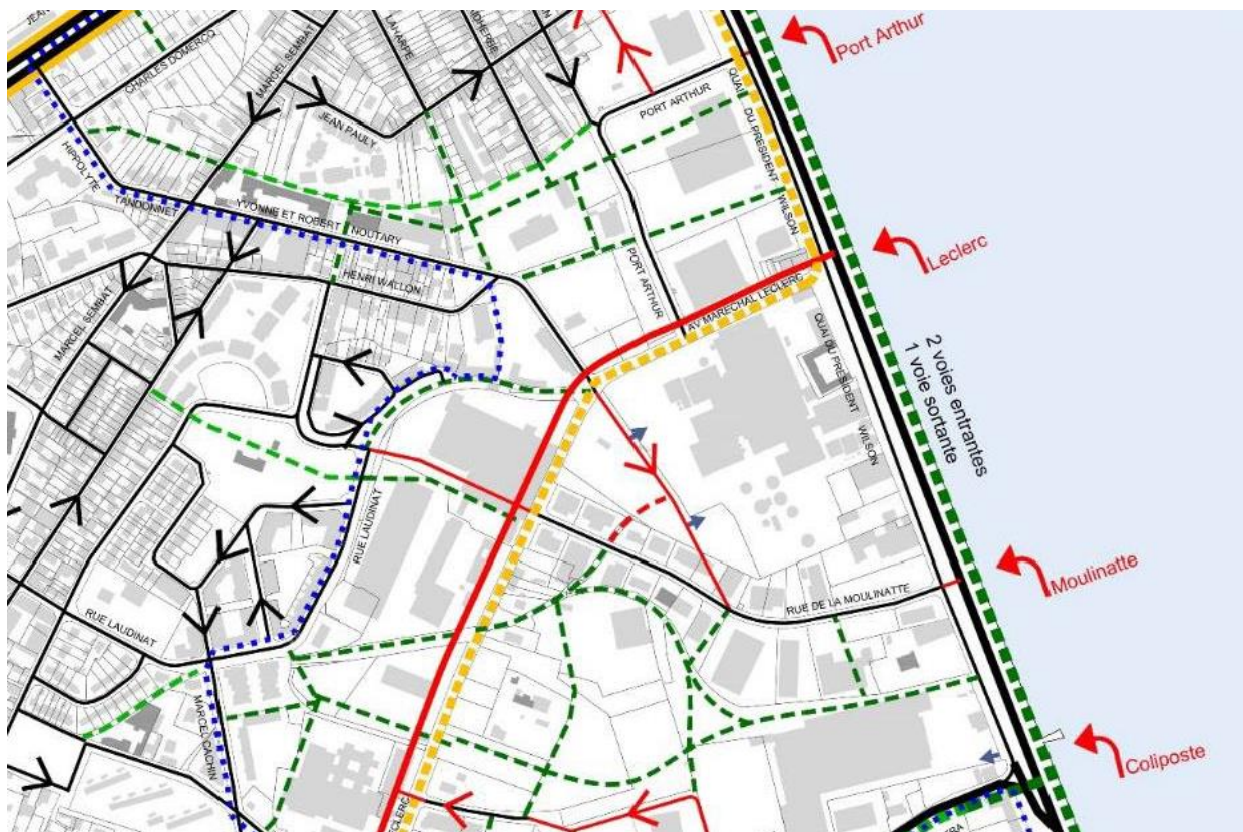
Pour la maîtrise d'œuvre, il faut sortir de la logique routière de l'Estacade actuelle pour que le secteur devienne « habitable ». Sa proposition serait de réduire l'Estacade à 2x2voies (au lieu des 2x3 voies actuelles) auxquelles s'ajouteraient des « tourne à gauche » aux carrefours.

Au total, 4 « tourne à gauche » sont aujourd'hui à l'étude :

- Au niveau de La Poste, pour éviter la remontée des camions et protéger Castéra ;
- Au niveau de Moulinatte ;
- Au niveau de l'avenue Leclerc ;
- Au niveau de Port-Arthur, sachant que celui-ci existe déjà.



Il faut également prévoir des sens uniques derrière ces « tourne à gauche » pour éviter d’attirer des flux de circulation de transit.



Cf. carte des « tourne à gauche » p. 4 du carnet

**CC > Le « tourne à gauche » de Port Arthur est légèrement décalé par rapport à l’existant ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Oui, c’est exact. On rentre sur Port Arthur (et non sur la rue Pauly).

**CC > LES TOURNE À GAUCHE :**

- **En multipliant trop les « tourne à gauche » cela va ramener du trafic de transit. Sur les 4, entre Leclerc et Moulinatte, il y a un « tourne à gauche » de trop.**
- **Le tourne à gauche de la rue Pauly est-il vraiment indispensable ?**
- **Peut-être qu’il y a un « tourne à gauche » de trop sur Leclerc...**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Attention à la création de boucles en sens unique : ce fut la grosse erreur des années 70. Cela produit beaucoup plus de linéaire qu’en double sens. Il faudra faire tourner les modèles de circulation pour opérer les bons choix.

Réponse d’Antoine PRENANT : Le « tourne à gauche » de La Poste ne dessert que La Poste pour rediriger le flux de poids lourds. C’est un cul-de-sac. Ce qui signifie qu’il n’y a finalement que 3 « tourne à gauche » pour le quartier.

- **Les « tourne à gauche » permettent uniquement d’entrer ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Non, l’idée est de créer des carrefours urbains. Il y a 2 voies de circulation dans chaque sens + des « tourne à gauche » qui s’apparentent à des carrefours urbains.

- **Pourquoi y a-t-il des « tourne à gauche » avant Port Arthur ?**

Réponse de Christophe DELMAR : L’idée est d’empêcher que les entrées se fassent à Port Arthur. Il y a aussi la nécessité de desservir les zones d’activités.

- **Je pense que l’on peut faire rentrer sur le quai Wilson qui dessert à gauche et à droite. Je ne suis pas certain de l’intérêt des 4 « tourne à gauche ». Vous pourriez n’en faire que 2. Ma vision de la ville vit avec l’extérieur. La ville n’est pas tournée que sur elle-même. Attention à la coordination des feux rouges.**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Notre intention n’est pas de faire de Bègles-Garonne une porte d’entrée de Bordeaux, mais bien de repenser le front de Garonne par rapport au quartier et à l’entrée dans Bègles.

### **CC > LE TRAFIC**

- **Peut-on couper en voiture la voie réservée au Bus-Express ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Oui, c’est possible ponctuellement.

- **Attention aux effets de transit pour rattraper les boulevards plus loin.**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Oui, il faut être vigilant notamment sur Noutary. Il faudra un traitement particulier (sens unique par exemple) qui rende cette rue inefficace pour du transit.

- **Avez-vous du flux de voitures qui viendra depuis le pont Simone Veil ?**
- **Est-ce qu’il ne serait pas plutôt judicieux de renvoyer le flux rocade vers François Mitterrand et Floirac ?**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Que l’on soit en 2x3 ou 2x2 voies, les premières modélisations montrent qu’il n’y a pas de différence majeure sur la circulation. Les bouchons se produisent dans les 2 cas. On étudie donc plusieurs scénarios en modulant les nombres de voies montantes et descendantes pour mesurer l’impact sur la rocade et sur le report des flux vers la rive droite.

Réponse de Christophe DELMAR : Nous réfléchissons également à réemployer certains ouvrages en proximité de l’Estacade pour de nouveaux usages (transports).

### **CC > Il faut une passerelle piétonne au-dessus du boulevard pour permettre les sorties de crèche, du collège, des courses, etc.**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Mettre une passerelle c’est condamner le boulevard à devenir une autoroute. Il vaut mieux donner la priorité aux piétons, faire un boulevard à 30km/h...

### **CC > MIXITÉ FONCTIONNELLE : L’objectif doit être de permettre aux gens de se loger à proximité des activités pour éviter qu’ils ne prennent la voiture.**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : C’est le pari.

Réponse de Antoine PRENANT : Pour marier les positions : si ce secteur est l’entrée dans Bordeaux, alors considérons que l’on y rentre plus tôt. On ne veut donc plus d’une autoroute, mais plutôt d’un boulevard urbain. En revanche, cela ne veut pas dire qu’il n’y a plus de voitures : voyez quelques kilomètres plus loin, les quais de Bordeaux sont en 2x2 voies et ce n’est pas une autoroute, mais un espace public urbain très praticable, voire très agréable.

## Des aménagements pensés pour le vélo et les piétons

Sur la question du vélo, il doit y avoir :

- Des pistes cyclables sur trottoirs, sécurisées quand il y a des flux assez importants.
- Des voies partagées pour que le vélo et la voiture soient compatibles, mais avec un aménagement qui fait que le vélo prime sur la voiture.
- Des pistes inscrites dans un système de promenade entre les plantations, les bus et la voie ; avec un trottoir avec des entrées pour se garer ou des accès aux activités, sur l’axe principal.

### ILLUSTRATION : Les promenades de Bègles Garonne – Les cycles



Carnet de projet – non contractuel / 10 juin 2024

*Cf. carte des liaisons cyclables p. 6 du carnet*

**CC > Le vélo n’est pas une promenade, c’est un vrai moyen de transport qui permet d’assurer les mobilités.**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Cela peut être les deux. Il y a du transit et de la desserte locale.

La maîtrise d’œuvre réfléchit à organiser une « balade » en rouvrant un passage vers le collège et le jardin via le porche existant (en face du gymnase).

**CC > Aujourd’hui, ce passage n’est pas très agréable.**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : C’est vrai, aujourd’hui, c’est privé.

**CC > Aujourd’hui, quand on veut se déplacer entre les quartiers, on fait des détours parce qu’on ne coupe pas certains grands axes ou que les connexions n’existent pas...**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Le plan guide intégrera un réseau de cheminements doux.

Réponse de Christophe DELMAR : L’idée, c’est que Sembat soit en espace partagé avec des cheminements en boucle pour limiter les circulations extra quartier.

**CC > Sur l’accès piéton, il faut aussi penser aux besoins des personnes à mobilité réduite...**

Réponse de Christophe DELMAR : Pour les personnes à mobilité réduite, dans tous les cas on doit mettre les trottoirs et les voiries en conformité.

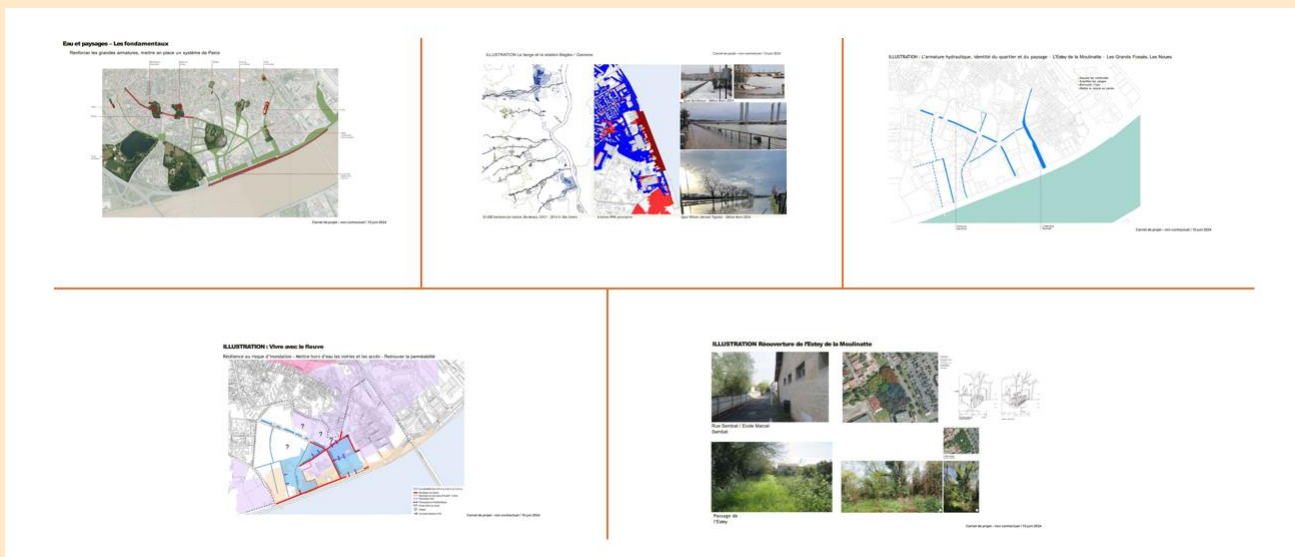
**ILLUSTRATION : Les promenades de Bègles Garonne – Les liaisons piétonnes**



Carnet de projet – non contractuel / 10 juin 2024

*Cf. carte des liaisons piétonnes p.5 du carnet*

## • EAU ET PAYSAGE



Rendez-vous p. 8 à 13 du carnet

### Renforcer le tracé des rues et le système des parcs par l’eau et la nature

La maîtrise d’œuvre propose d’étendre les parcs et jardins existants et de les prolonger par des aménagements verts en direction du reste de Bègles. L’idée est de créer un grand parc en réseau qui va vers la Garonne. On pourrait également s’appuyer sur le réaménagement de l’avenue du Maréchal Leclerc pour connecter les voies douces adjacentes. La promenade de l’école, le long de l’Estey, pourrait desservir le quartier.

**CC > PRÉSERVATION DES ESPACES VERTS : Pour vous, il n’y a pas de débat sur la question de préserver les espaces verts, mais est-ce dans le plan guide ?**

Réponse de Christophe DELMAR : Notre démarche vise à préserver les espaces verts existants. L’inscription dans le plan guide de cet axe dépendra de la volonté de l’EPA Bordeaux Euratlantique et des élus.

**CC > LIEN AVEC LES DÉPLACEMENTS :**

**On peut aussi étudier un cheminement qui longe la voie et l’échangeur pour relier vers la plage de Bègles.**

**Nous avons aussi imaginé de créer une continuité du Jardin l’Éphémère vers la Chartreuse et d’étendre la question des espaces verts jusqu’à Saint-Maurice. En somme, nous vous proposons d’étendre l’OIN...**

Précision de Franck FAUCHEUX : La salle Saint-Maurice n’est effectivement pas dans le périmètre. Pour les autres points, on souhaite bien créer de nouvelles continuités. On réfléchit aussi à retrouver un square sur les emprises ICF au bout de l’Estey par exemple.

**Il faudrait prévoir un filtre modal pour renvoyer les voitures vers le boulevard et accentuer l’aspect promenade et l’accès à l’école.**

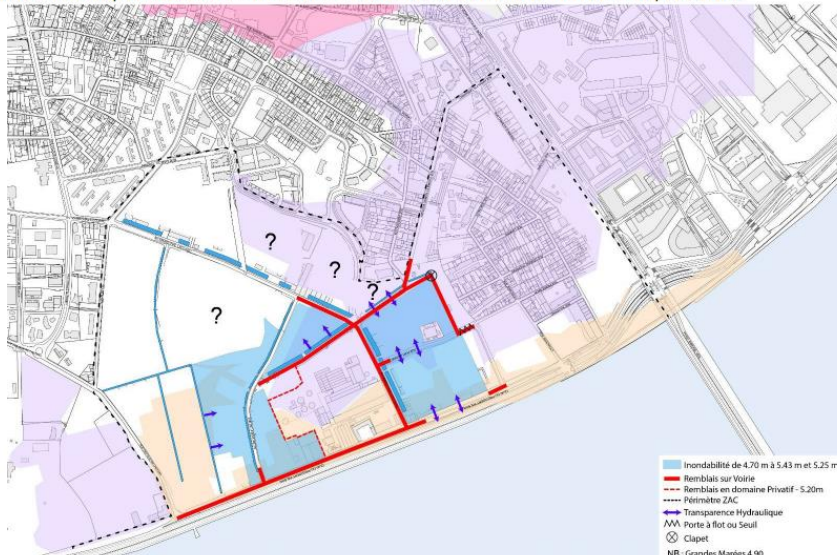
Réponse de Jean-Marc BICHAT : Cela nécessite une réflexion sur les sens uniques.

## Vivre avec l'eau et le fleuve

La prise en compte du risque inondation (inconstructibilité) impose un recul (vers l'intérieur de Bègles) vis-à-vis de la Garonne. Cela pose donc la question des mutations de l'existant (halles...).

### ILLUSTRATION : Vivre avec le fleuve

Résilience au risque d'inondation - Mettre hors d'eau les voiries et les accès - Retrouver la perméabilité



Cf. carte de la résilience aux inondations p.12 du carnet

## CC > VIVRE AVEC L'EAU

**Le projet est bien sur le papier, mais comment les nouveaux habitants vont-ils s'approprier ce rapport à l'eau et au risque inondation ? Comment ferez-vous respecter « l'esprit du projet » ?**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Les aménagements hydrauliques vont s'appuyer sur les règles imposées par le PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation) en proposant peut-être un nouveau rapport à l'eau. Actuellement, la maîtrise d'œuvre pose la question de savoir dans quelle mesure, dans les quartiers que l'on développe, l'eau pourrait monter et durant cette période où l'eau est présente, comment la vie du quartier et notamment l'activité économique peuvent perdurer.

Actuellement le plan propose de conserver le niveau actuel de protection des zones existantes au regard des inondations décennales comme imposé par le PPRI. Sur les parcelles qui vont évoluer, l'enjeu est de prendre en compte un « recul » de 50 m sur le quai, et de privilégier des constructions en retrait, avec interdiction de sous-sol, d'étudier la possibilité de relever les rues pour être hors d'eau en cas d'inondation et de permettre d'évacuer en cas de besoin. Les prescriptions des bâtiments pourront aller plus loin sur les niveaux de rez-de-chaussée, par exemple surélevés, permettant à l'eau de monter sans gêner la vie au quotidien. Si l'eau monte dans les espaces extérieurs, la vie des bâtiments n'est pas impactée, mais c'est un rappel à chacun de garder en tête que le quai vit avec le fleuve.

**Mais si les portes des casiers hydrauliques sont fermées, alors l'eau continuera de monter...**

Réponse de Christophe DELMAR : Aujourd'hui Sembat est protégé contre les crues décennales, pas pour les centennales. On ne peut pas protéger au-delà des crues

décennales, car il faudrait compenser sur un territoire plus vaste. C’est pour cela que l’on va agir sur les îlots qui vont muter.

Le principe proposé est, non pas d’empêcher l’eau d’entrer dans le quartier (comme peut le faire une digue) quand le niveau de l’inondation dépasse la hauteur des crues décennales, mais de gérer la montée des eaux dans le quartier comme un phénomène quasi normal dans les « *nouveaux* » îlots urbains. Voir l’eau monter plus régulièrement va aussi permettre de prendre conscience de la vie du fleuve, mais en limitant la vulnérabilité du quartier à l’inondation : imposer des prescriptions sur les usages, les rez-de-chaussée (surélévation, éviter les logements, les activités à risques et les équipements sensibles...). Mais il faut aussi penser l’entretien et la maintenance. Il faut penser la montée des eaux, mais aussi la descente (et à quel rythme), ainsi que la remise en état des zones inondées. La dépose de limons, de branches et de troncs d’arbres peut aussi nécessiter des nettoyages importants et coûteux. Il faut bien penser à l’acceptabilité au regard des nuisances.

### ***Qu’est ce qui se passe si le casier est plein que les pluies continuent ?***

Réponse de Christophe DELMAR : Le volume des casiers ne compte pas dans le volume de la Garonne pour le PPRI. On met déjà les voiries hors d’eau à un niveau centennal pour assurer l’accès aux bâtiments en cas de crue.

Réponse de Franck FAUCHEUX : La proposition de permettre une montée des eaux dans les parcelles des « nouveaux » îlots du projet va être évaluée dans le cadre des études d’impact du dossier de création de la ZAC (Zone d’Aménagement Concerté). En parallèle, le dossier doit aussi présenter la gestion des eaux pluviales indépendamment de la gestion des crues avec ses systèmes propres et indépendants. En somme (re)vivre avec l’eau doit être étudié finement et évalué en termes d’impact, que l’eau soit en lien avec les crues, avec les pluies, etc.

### ***CC > Le code bleu correspond aux fossés hydrauliques ?***

Réponse de Christophe DELMAR : Oui, ces fossés ce sont des noues, mais on ne connaît pas encore les profondeurs. Nous devons d’abord savoir où est la nappe pour l’eau et la fraîcheur pour les plantations.

### ***CC > LA DIGUE : Aujourd’hui Bordeaux Métropole travaille sur la digue, est-ce qu’ils vous donnent des contraintes ?***

Réponse de Franck FAUCHEUX : Bordeaux Métropole restaure la digue à l’identique (hauteur correspondant à une crue décennale). Nous travaillons avec Bordeaux Métropole qui a la compétence GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations) pour savoir ce que ça impliquerait de relever le quai Wilson et si cela constitue un renfort de la digue ou non.

### ***CC > LA CHARTREUSE ET L’INONDATION La Chartreuse sera-t-elle conservée ?***

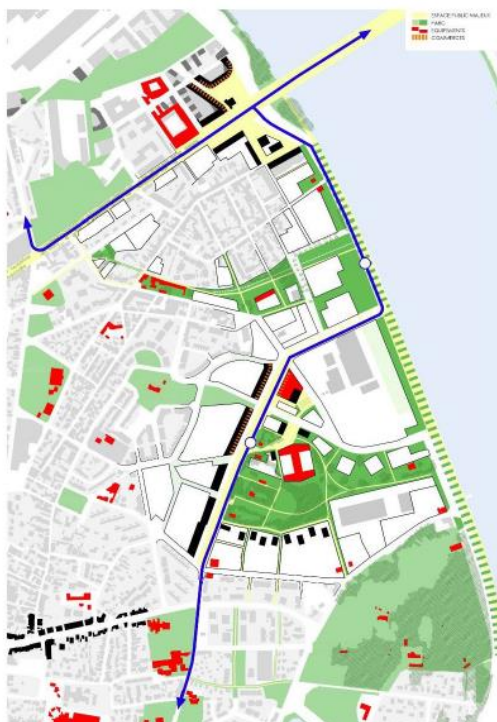
Réponse de Jean-Marc BICHAT : On va bien sûr la garder, mais elle sera en zone inondable (et donc inconstructible) et son futur usage doit en tenir compte, même si son rez-de-chaussée est surélevé. Sur cette zone inconstructible plus largement et sur laquelle il ne sera pas possible de rebâtir ou de transformer le bâti existant au fur et à mesure des années, l’équipe projet propose une renaturation. La MOA anticipe que des zones vont se libérer progressivement, car le bâti devra être démoli quand il ne servira plus. Cette épaisseur inconstructible et ce retrait vis-à-vis du quai, produiront un parc potentiel au cœur duquel la Chartreuse deviendra un lieu de destination compatible avec le PPRI.

## • FORMES URBAINES



Rendez-vous p. 14 à 22 du carnet

Le plan fait figurer des zones de « test » de nouvelles formes urbaines en prolongeant progressivement les formes et hauteurs existantes.



Carnet de projet – non contractuel / 10 juin 2024

Cf. carte p.15 du carnet



Il y a un travail de « couture » en miroir par rapport à l’existant. Par exemple, quand l’espace est plus grand, face au parc, la maîtrise d’œuvre propose de monter plus haut.

Une densification par effet miroir autour de trois formes urbaines majeures



Cf. carte p.18 du carnet

Alors que dans le quartier d’échoppes, la maîtrise d’œuvre propose de s’inspirer du programme des échoppes de Bordeaux Bastide.

1- TEST DE CAPACITES Les échoppes de Sembat



Cf. carte p.19 du carnet

Il faudra reloger les activités existantes déplacées du fait de l’élargissement de l’avenue du Maréchal Leclerc. La maîtrise d’œuvre propose un principe d’immeubles à cours jardin et cours d’activités. Les bâtiments de l’INRAP par exemple sont dans cette configuration.

**2- TEST DE CAPACITES les Immeubles à cour de l’Avenue du Maréchal LECLERC**

Une densification par effet miroir autour de trois formes urbaines majeurs :  
Les immeubles à cours jardin et cours d’activités



Saint Maurice et ses immeubles à cour

Carnet de projet – non contractuel / 10 juin 2024

*Cf. carte p.20 du carnet*

Les sécheries pourraient être prolongées en lien avec le système de parc sur le modèle de la « ville jardin ». Les sécheries sont en R+3 et R+5, mais on ne s’en aperçoit pas, car l’environnement est très « planté » grâce à la présence de l’eau de la nappe.

**3- TEST DE CAPACITES la ville jardin**



Parc habité des Sécheries



Carnet de projet – non contractuel / 10 juin 2024

*Cf. carte p.21 du carnet*

Précision d’Antoine PRENANT : Il me semble que la Ville a été propriétaire des terrains durant 15 ans. Période durant laquelle, elle a peut-être amorcé ces plantations. À vérifier.

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Comme on est en zone inondable, on ne peut pas faire de parking. Nous avons proposé des emplacements de parking en silo. On prend en compte la diminution progressive dans le temps du nombre de voitures en proposant des structures réversibles.

**CC > Nous avons déjà un parking silo qui n’est pas occupé du tout...**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : En général le problème des parkings silos c’est le financement et la gestion.

Le projet s’appuie sur la volonté d’acteurs locaux de faire évoluer leur patrimoine vieillissant et confronté aux normes environnementales (cf. mise en conformité des bâtiments tertiaires). À titre d’exemple, Toyota pourrait évoluer vers un nouveau modèle combinant son activité de concessionnaire avec du commerce, des bureaux et des logements. Sa situation en façade de la Garonne peut permettre d’envisager des hauteurs plus importantes jusqu’à R+14. Sachant qu’habiter plein sud est très agréable. Même chose, si Mercedes « mute », on pourra envisager la création de logements. Le maintien de l’activité justifiera l’implantation de restaurants, etc.

**4- TEST DE CAPACITES** les îlots complexes de la Garonne Métropolitaine



Mixité programmatique verticale - COSA architecte



■ L'ÂIRE URBAINE EXISTANTE  
DU "VILLAGE URBAIN"  
■ LA VILLE ANALOGUE  
■ EXTENSION DU "VILLAGE URBAIN"  
■ LE PARC GARONNE

Carnet de projet – non contractuel / 10 juin 2024

*Cf. carte p.22 du carnet*

**CC > LES ÉMERGENCES :**

- **Le R+14 « c’est énorme ». Ce n’est pas du tout en harmonie avec la configuration du quartier. Un R+4 à la rigueur...**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Si nous mettions une seule maison R+1 face au fleuve, ce ne serait pas en harmonie. Nous veillons dans l’immense majorité des cas à rester en dessous de 28 mètres au plancher (R+7 à R+9) afin de tenir compte des réglementations liées aux normes incendies qui sont très contraignantes lorsque l’on passe au-delà. À l’exception d’un ou deux immeubles qui appartiennent à la « 4<sup>e</sup> famille » (plus de 28 mètres), on reste en deçà. Le 28 mètres c’est presque un immeuble haussmannien, c’est un « immeuble urbain ». Même si à Bordeaux les boulevards urbains sont beaucoup moins hauts qu’à Paris.

- **Pourquoi ce revirement alors que vous disiez ne pas vouloir aller au-delà de R+9 ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : J’ai dit que je n’irai pas au-delà de R+9 dans l’ordre courant. Mais je pense qu’il est logique d’intégrer de manière ponctuelle des éléments de l’ordre du monumental face à des situations « incroyables ». La façade sur le fleuve, c’est une situation incroyable à l’entrée du grand système de parc et du quai. On peut se rappeler que l’architecte Jacques-Anges Gabriel a créé le port de la lune, là où il n’y avait que des cabanes. Si je ne mets pas le R+14 à cet endroit, je vais être quasiment obligé de le mettre ailleurs. Ou bien, cela suppose de ne pas faire le jardin, de supprimer une piste cyclable, etc. C’est la règle du jeu. Je cherche à être dans le respect de ce qui existe en proximité et d’ajuster les hauteurs. Pas de R+14 face aux maisons.

- **Avec du R+14 il va y avoir des zones entièrement dans l’ombre sur l’emprise Toyota. Toyota a-t-il prévu de rétrocéder une partie de son terrain ?**

Précision de Franck FAUCHEUX : Au niveau du secteur des concessionnaires, nous sommes plutôt dans l’hypothèse de conserver des activités. TOYOYA accepte qu’on explore le fait d’y associer du logement. L’EPA va en effet voir les propriétaires des divers fonciers accueillant des activités pour être sûr qu’ils connaissent le projet et pour recueillir leurs postures, voire leurs souhaits de faire muter / évoluer leurs activités.

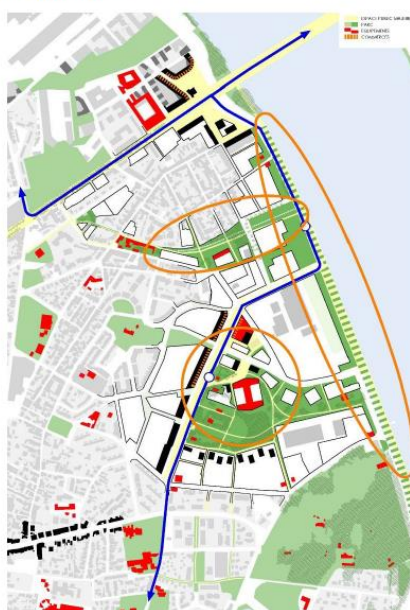
Concernant le patrimoine végétal, nous souhaitons le garder et sur l’avenue Leclerc, on se propose de préserver certains éléments du patrimoine bâti (bâti au milieu de la voirie).

**CC > Comme vous l’avez fait rue des gamins où la voirie entoure le bâtiment de la SNCF... Comme à Mussonville, où il y a une largeur entre les bâtiments anciens, la voirie et les constructions neuves.**

Le centre de la ZAC pourrait être situé au croisement des différents quartiers, à proximité de l’espace associatif du Jardin l’Éphémère, d’un pôle de services (boulangerie, commerces...). L’idée du déplacement de l’école dans le parc (inscrite dans le cahier d’acteurs) a été reprise par la maîtrise d’œuvre.

#### Armatures des espaces publics et situations urbaines

La grande armature des espaces publics



Trois grands lieux pour Bègles Garonne et la ville

1- Le jardin de l’Estey

2- Le parc de l’estacade et des berges de la Garonne

3- Le parc Garonne et le centre de quartier

Carnet de projet – non contractuel / 10 juin 2024

Cf. carte des espaces publics p.16 du carnet

**CC > LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS :**

- **À Bègles il n’y a pas de centre-ville, ce qui a porté l’essor associatif...**
- **Et les équipements sportifs (ils sont saturés actuellement) ? La piscine, le stade... Si on a 5 000 logements où met-on les gens pour faire leurs activités ? Y aura-t-il un collège ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Vous êtes un village avec déjà beaucoup d’équipements. Le collège se réfléchit, car Bègles Garonne n’est pas immense. Nous essayons de négocier avec La Poste pour qu’elle « compacte » son projet. Pour récupérer de l’espace.

**CC > LE NOMBRE DE LOGEMENTS : Dans la programmation « test » que vous présentez, est-ce qu’il y a les 5 000 logements ?**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Non, pas à ce stade. Nous n’avons « testé » que quelques îlots, à l’instar de « prototypes ». L’idée ce n’est pas de faire de la quantité pour la quantité.

**CC > L’objectif c’est la qualité du quartier.**

**CC > Pensons aussi à l’intérêt des promoteurs : si l’on crée 5 000 biens, ils ne se vendront pas tous. Créer trop de logements n’est bon pour personne.**

Réponse d’Antoine PRENANT : C’est créer trop, trop vite qui pose problème. On a 15-20 ans pour faire tout cela...

**CC > Cela doit rester vivable...**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : Plus que vivable. Ce que l’on veut, c’est que dans 20 ans, tout le monde ait envie d’habiter là. Nous sommes dans une relation de négociation avec les propriétaires privés qui veulent valoriser leurs biens.

**CC > L’ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE : Et le projet d’économie sociale et solidaire que l’on avait imaginé ?**

**CC > La Boucle, le Secours Populaire ... demandent à se relocaliser. D’où notre idée de faire de l’urbanisme transitoire pour voir si cela marche.**

Réponse de Jean-Marc BICHAT : C’est une très bonne idée que nous étudions avec l’EPA dans la programmation de l’activité.

# Annexes

# **BÈGLES - GARONNE**

## **Atelier Carte sur Table - Carnet de projet**

10 juin 2024

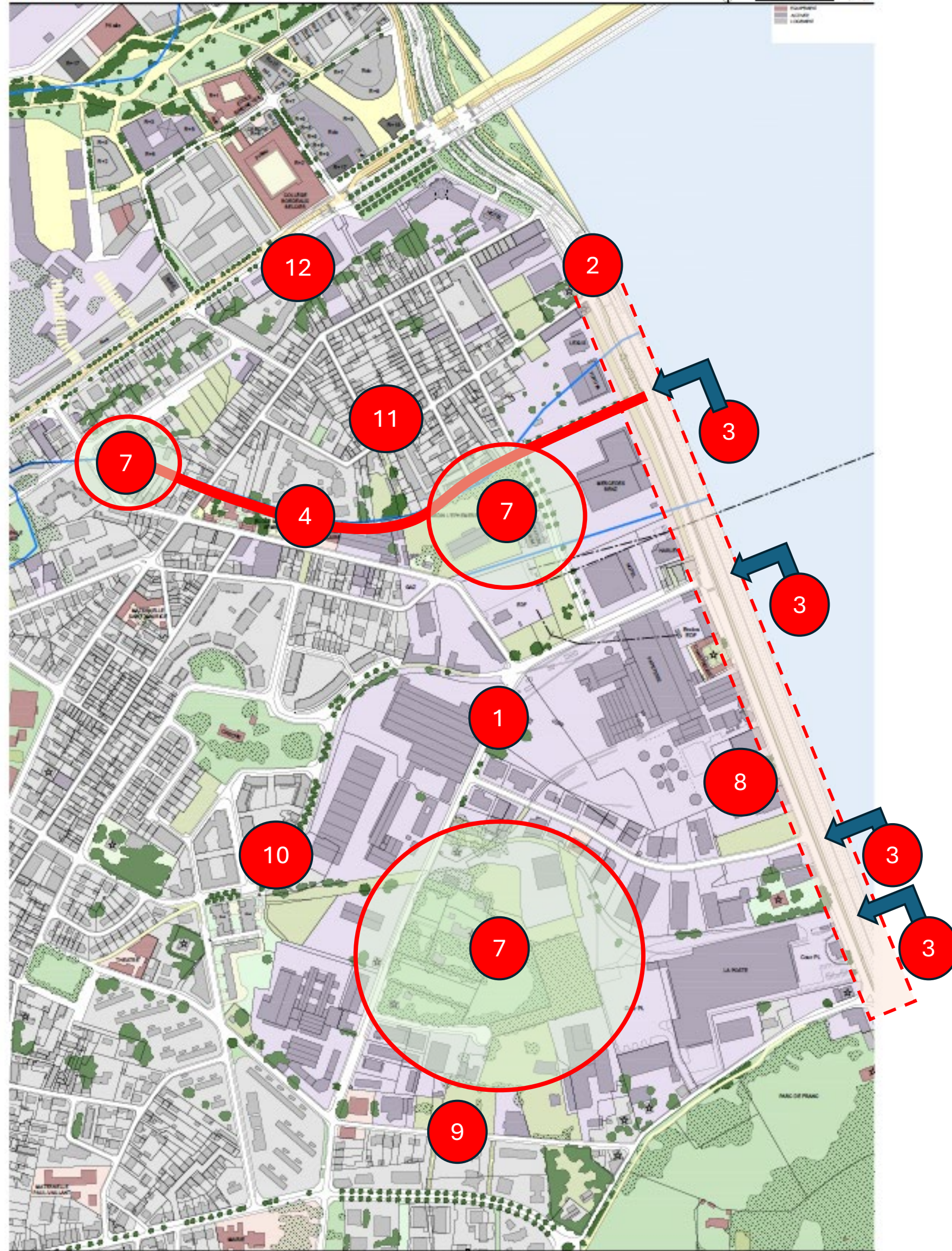
### **Notice de lecture du présent document**

Ce document de travail, à destination unique des membres du comité citoyen, n'emporte aucunement une valeur définitive. Il est non contractuel et confidentiel à date.

Les plans, tracés et dessins font l'objet d'itérations avec :

- Les citoyennes et citoyens dans le cadre de la concertation ;
- Les services techniques de la Ville, de la Métropole et de l'État (selon les compétences et thématiques) ;
- Les élus.

Il est donc attendu de la part des membres du comité citoyen, une attention particulière au document, à l'aune de ces précisions.



## 12 PREMIERES ORIENTATIONS DE PROJET

### MOBILITE :

- 1.Reprofilier l'avenue du Maréchal LECLERC pour le passage du Bus Express
- 2.Réduire le nombre de voies de l'ESTACADE
- 3.La possibilité de nouveaux tourne-à-gauche

### EAU ET PAYSAGE :

4. Ouvrir ou rouvrir l'ESTEY
5. Adapter les voiries et les formes urbaines pour vivre avec le fleuve
6. Renforcer le tracé des rues et le système des parcs par l'eau et la nature
7. Des poches vertes sanctuarisées

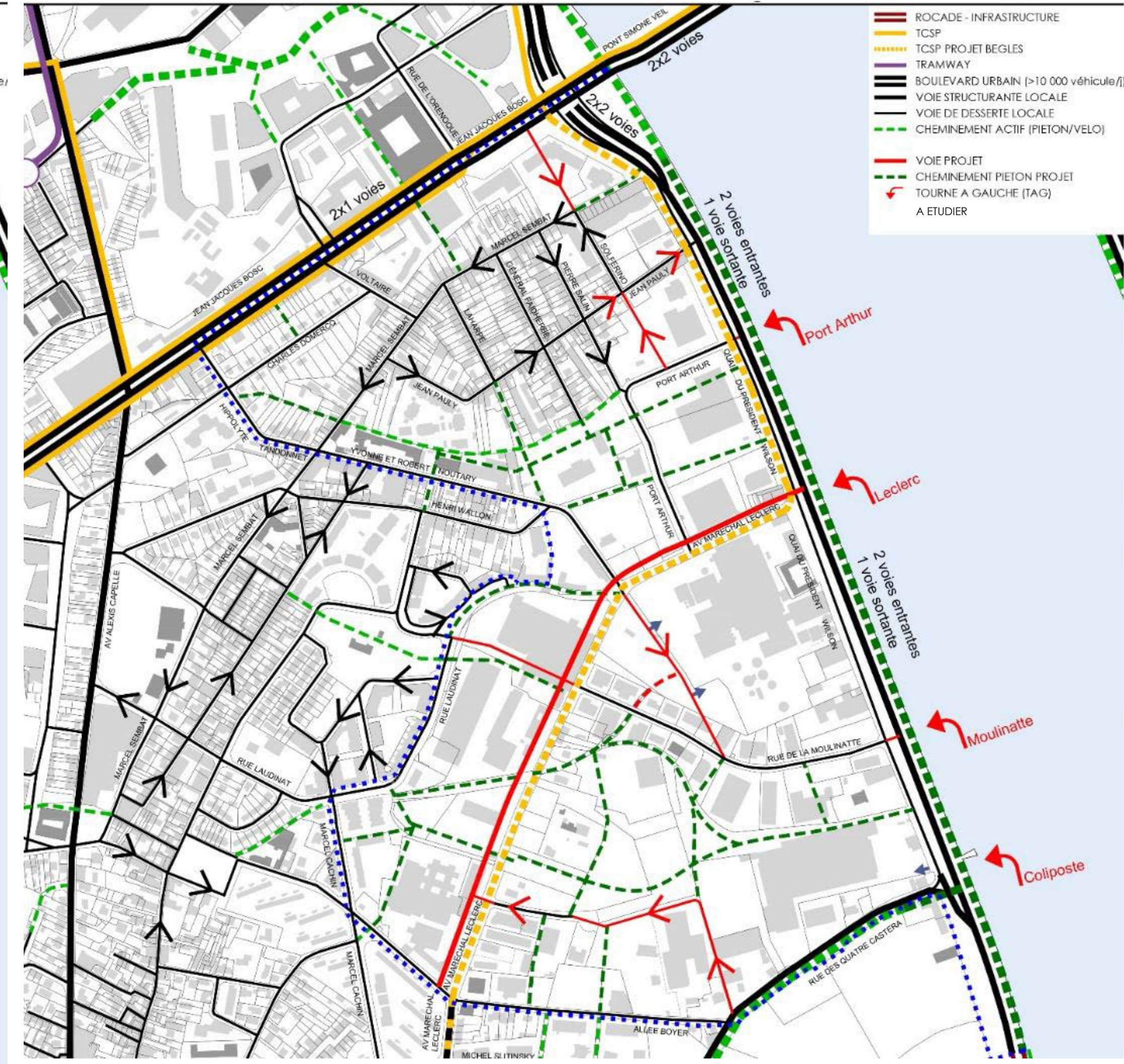
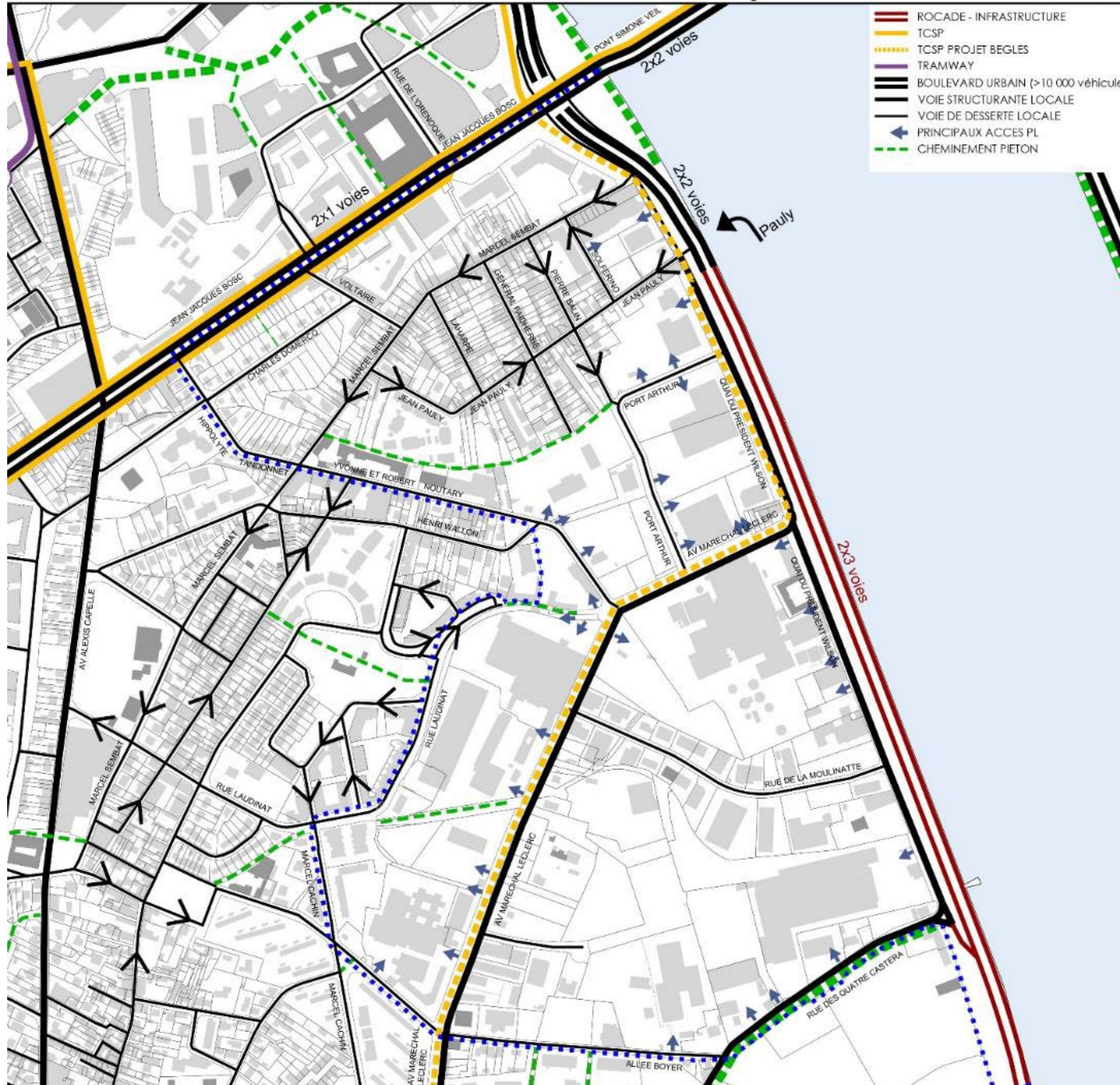
### FORMES URBAINES :

8. Des îlots mixtes en retrait sur le quai WILSON
9. Une cité jardin sur l'allée BOYER
10. Des immeubles à cour à l'Ouest
- 11.Un esprit Échoppe dans le cœur de SEMBAT
12. Une densification du boulevard Jean-Jacques BOSCH



# CARTE MOBILITE

# Les MOBILITES



**Schéma voirie Existant**

**Schéma voirie Projet (Modélisation du trafic à réaliser)**

# ILLUSTRATION : Les promenades de Bègles Garonne – Les liaisons piétonnes



# ILLUSTRATION : Les promenades de Bègles Garonne – Les cycles



- Réseau Express Vélo (REV)
- Piste Cyclable
- Bande Cyclable
- - - Liaison Douce
- - - Espace Partagé zone 20
- ..... Zone 30 (Boyer)

# ILLUSTRATION : Le projet de TCSP et Leclerc

Avenue du Marechal Leclerc

Système de parcs : Relier le centre-ville de Bègles et les équipements à la Garonne



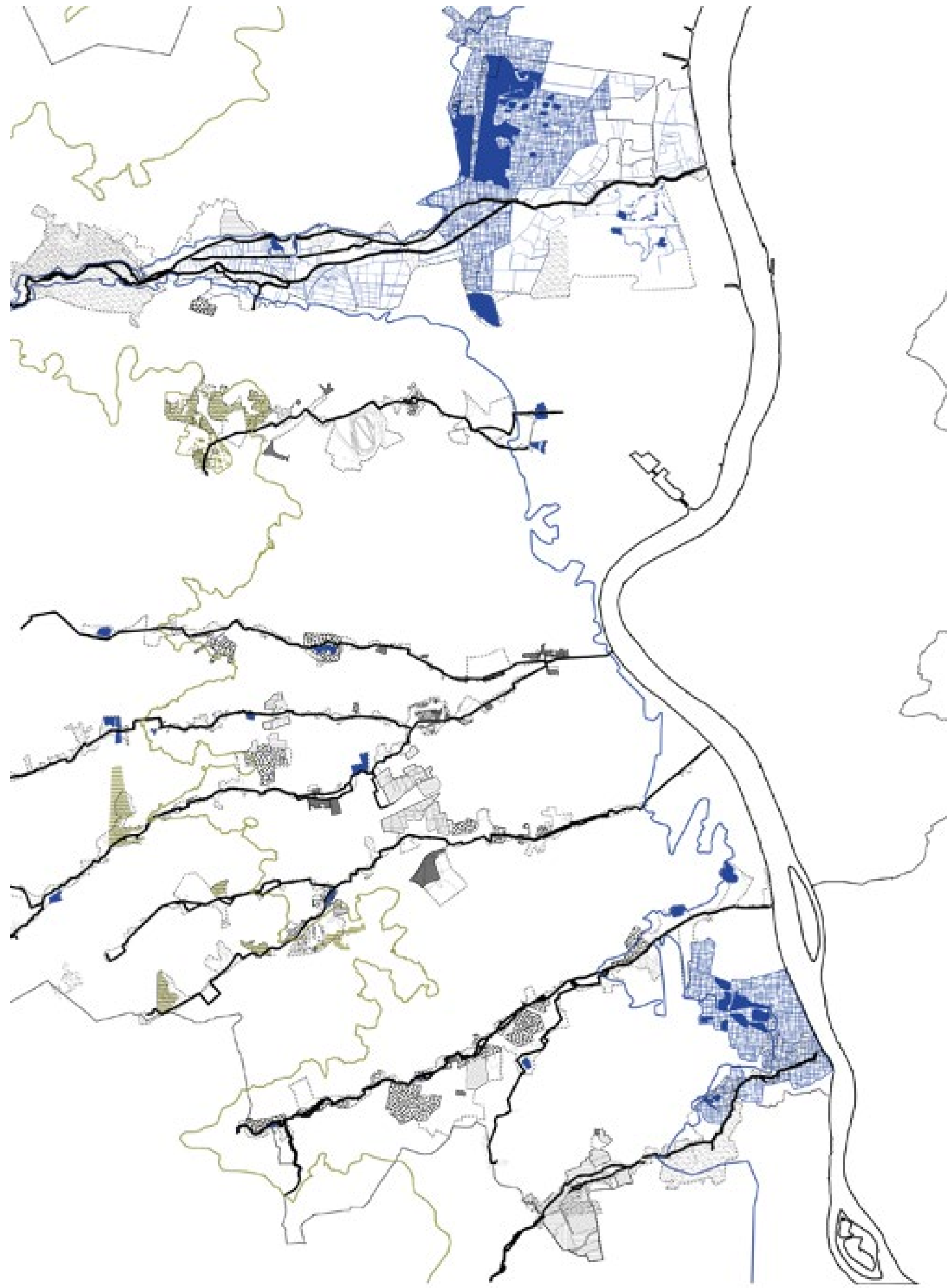
L'identité des lieux  
Un Patrimoine arboré

# CARTE EAU&PAYSAGE

# Eau et paysages – Les fondamentaux

Renforcer les grandes armatures, mettre en place un système de Parcs





55.000 hectares for nature, Bordeaux, 2012 - 2014 © Bas Smets

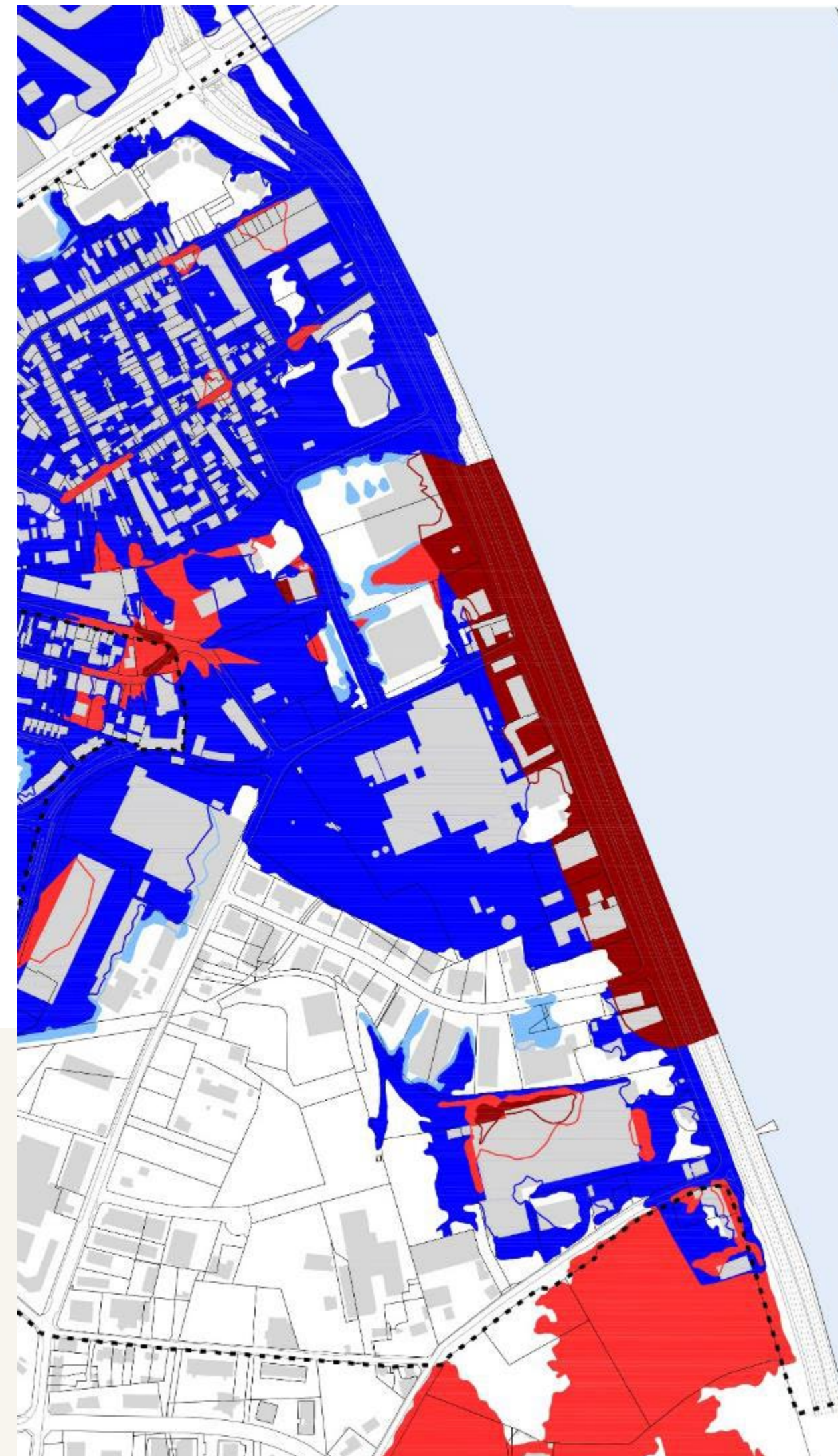


Schéma PPRI provisoire



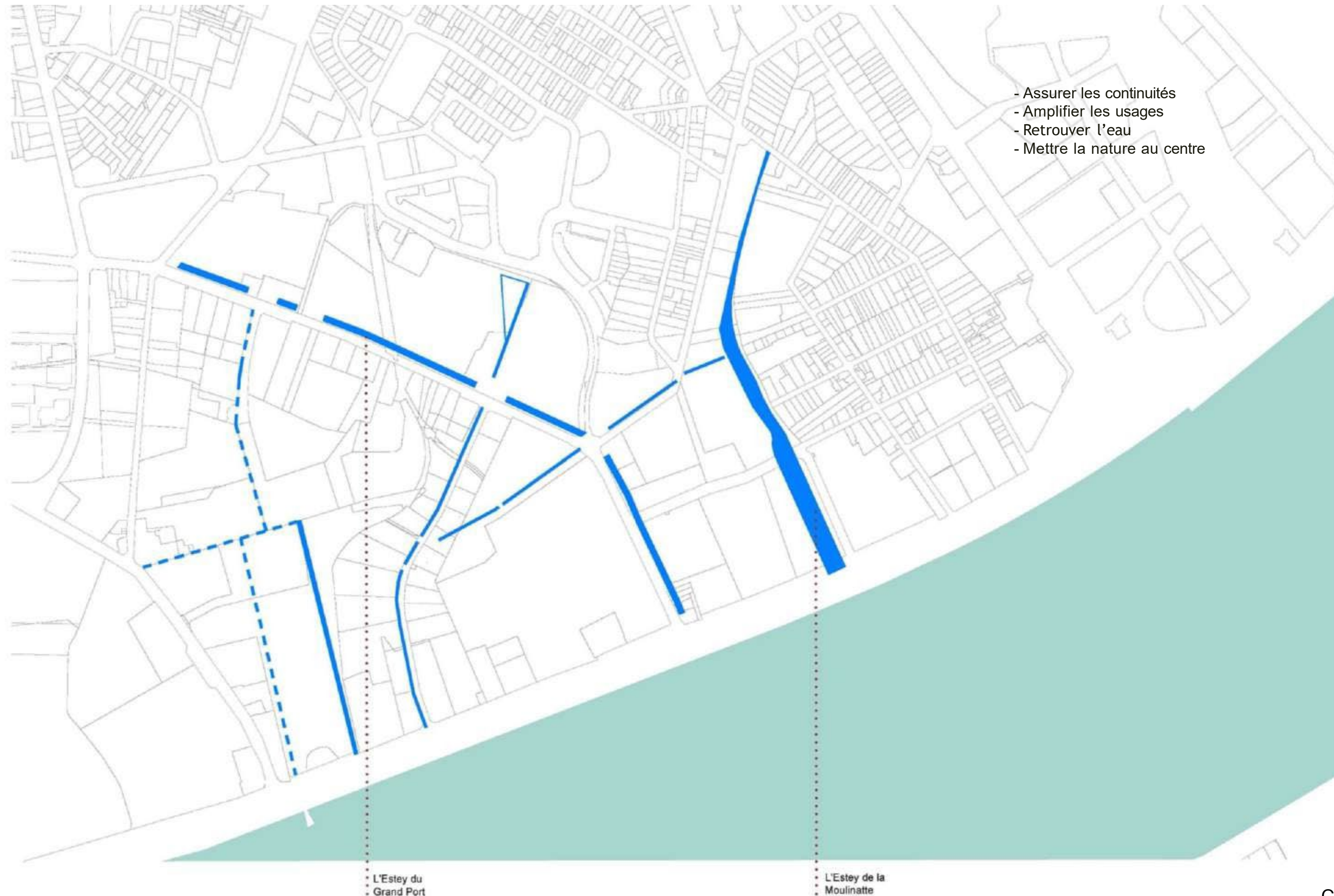
Quai Bordeaux - Début Mars 2024



Quai Wilson (devant Toyota) - Début Mars 2024

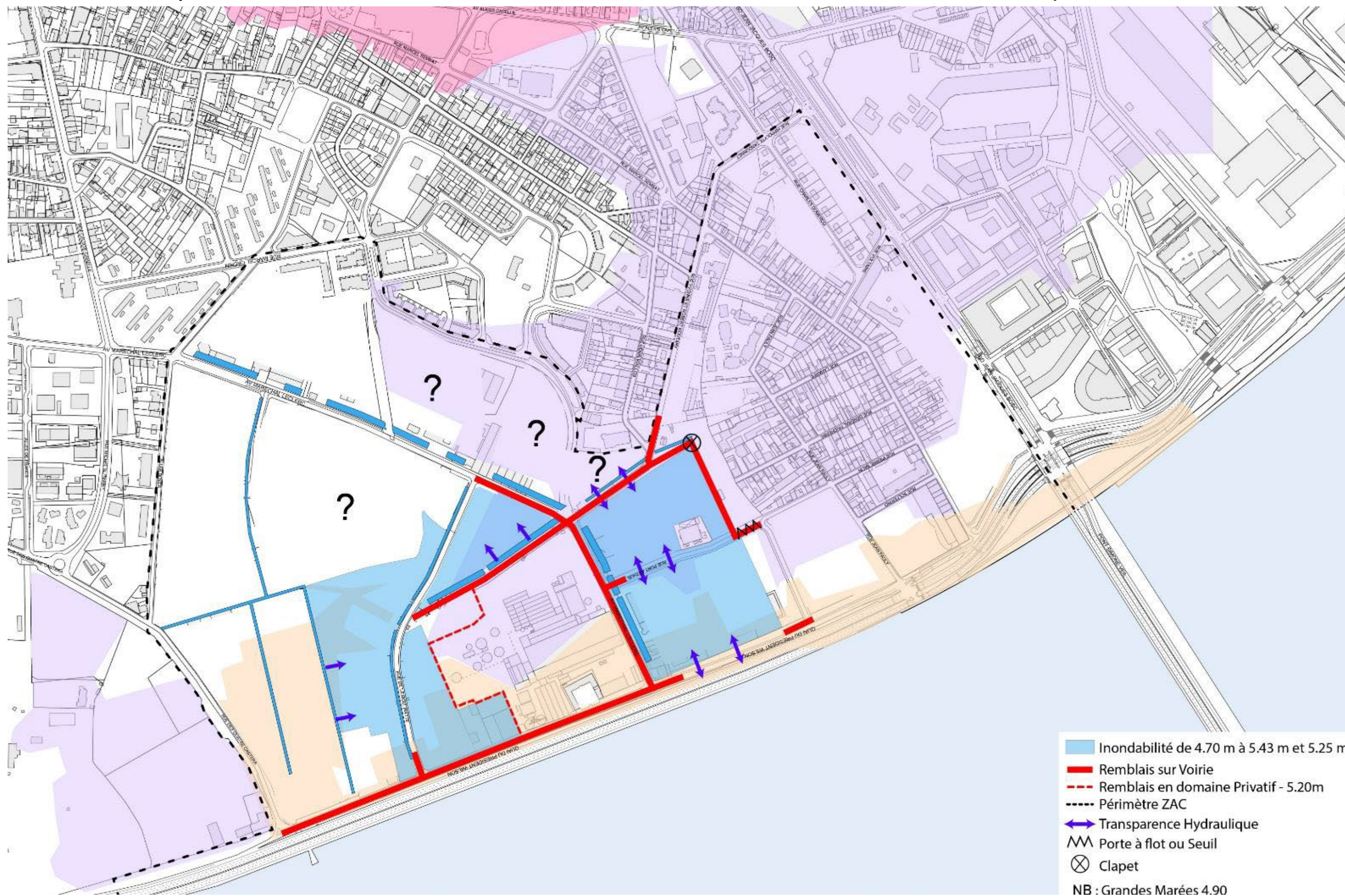


ILLUSTRATION : L'armature hydraulique, identité du quartier et du paysage - L'Estey de la Moulinatte - Les Grands Fossés, Les Noues



# ILLUSTRATION : Vivre avec le fleuve

Résilience au risque d'inondation - Mettre hors d'eau les voiries et les accès - Retrouver la perméabilité



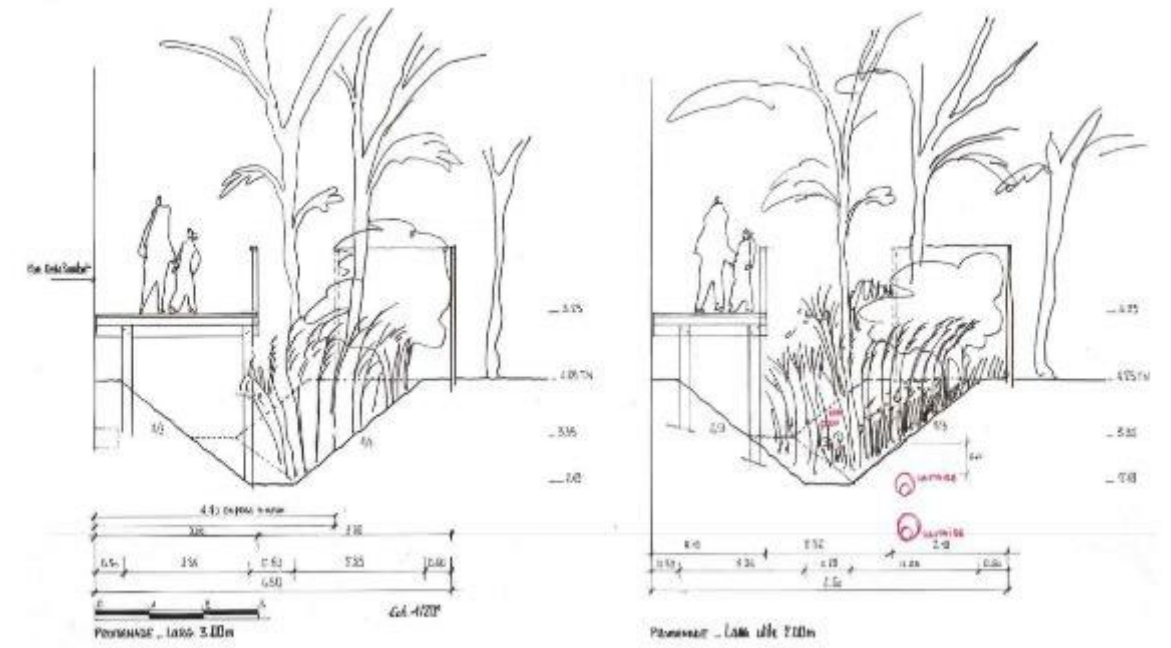
# ILLUSTRATION Réouverture de l'Estey de la Moulinatte



Rue Sembat / Ecole Marcel Sembat



- 1. Frêne commun (Fraxinus excelsior)
- 2. Jouve Prênis et Laurier (Laurus nobilis)
- 3. Fichte arabe - Roncier
- 4. Acacia dégrada (Robinia pseudoacacia)
- 5. Fichte arabe



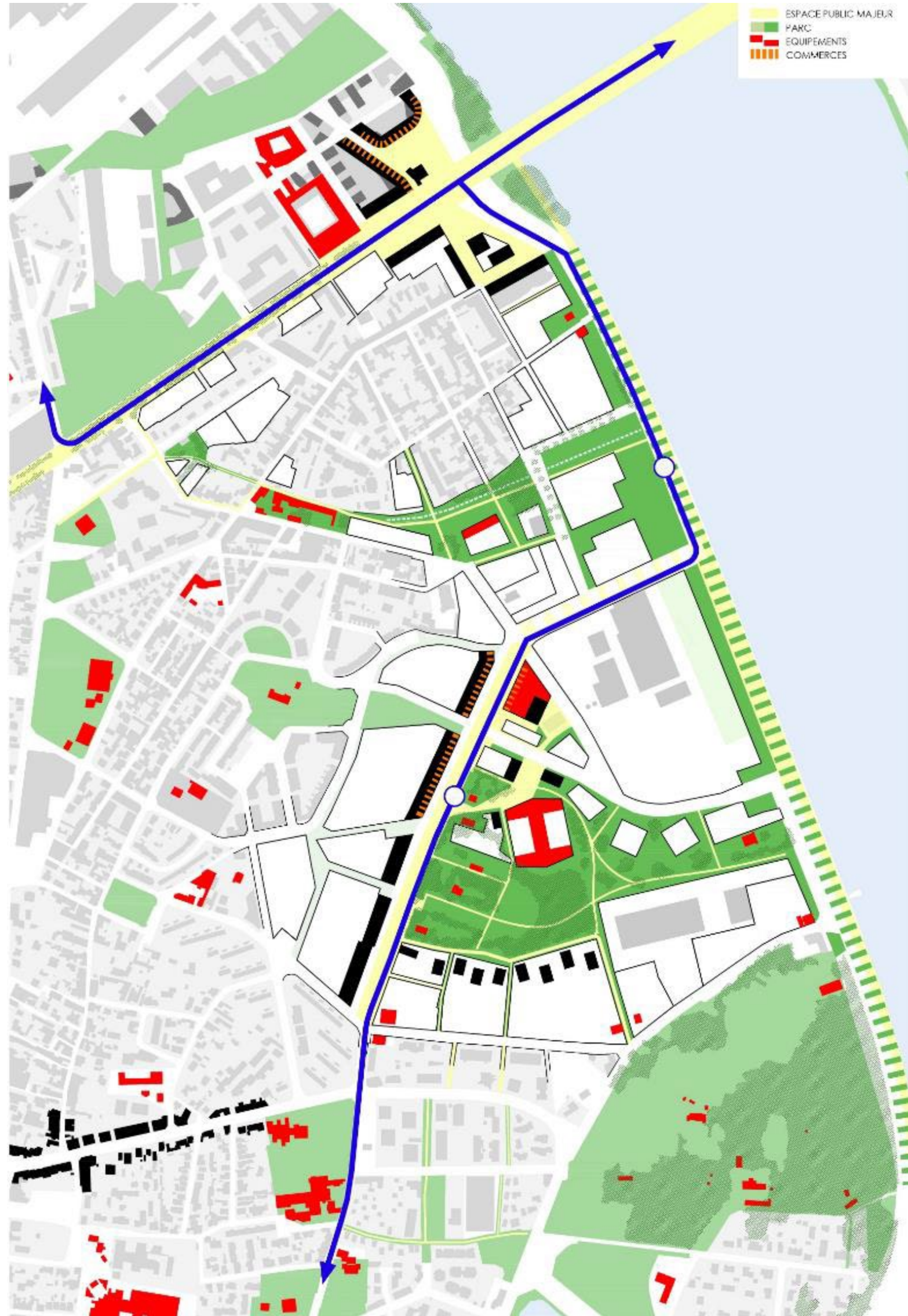
1. Frêne commun (Fraxinus excelsior)



Passage de l'Estey

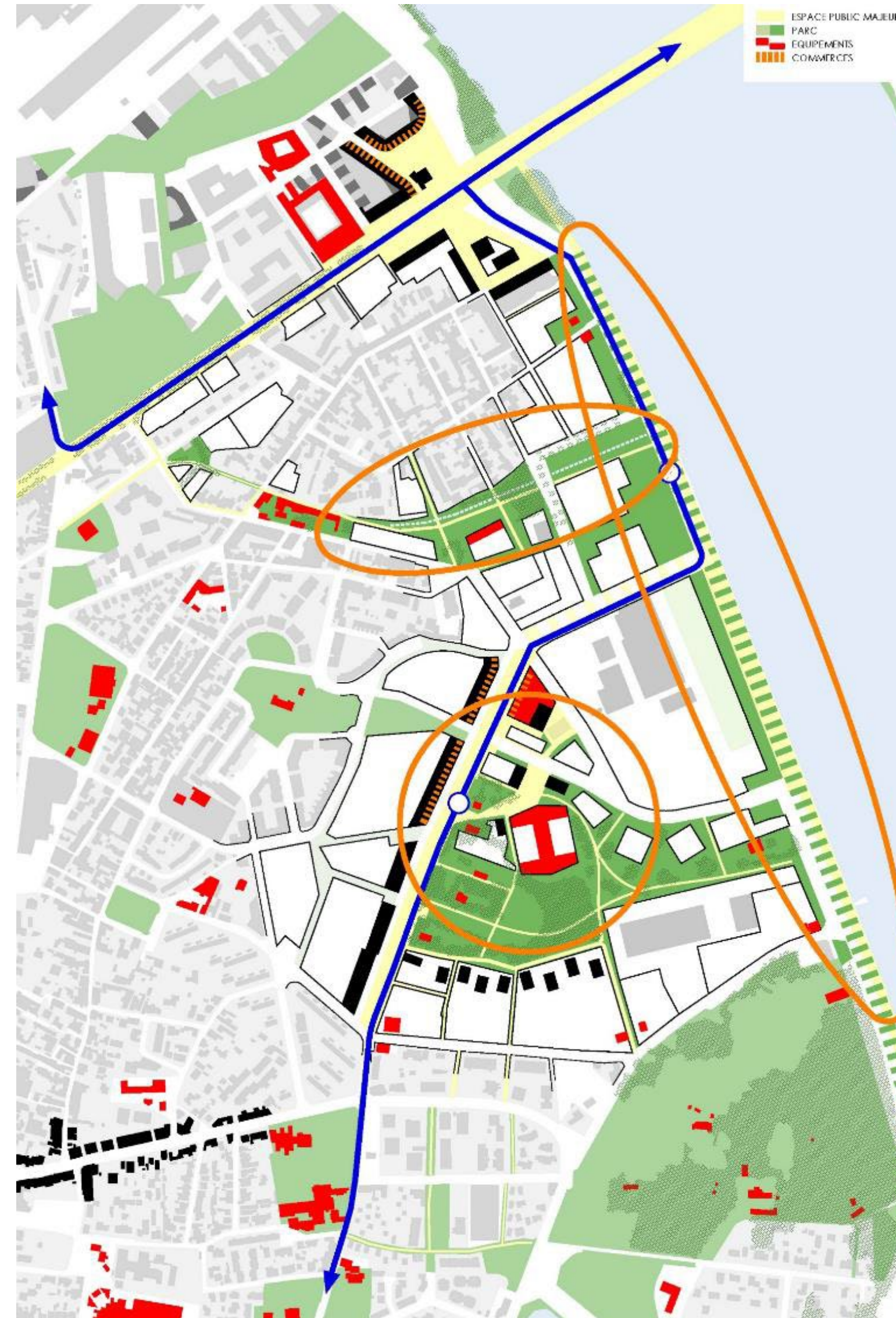


# Formes Urbaines



# Armatures des espaces publics et situations urbaines

La grande armature des espaces publics



Trois grands lieux  
pour Bègles Garonne  
et la ville

1- Le jardin de l'Estey

2- Le parc de l'estacade et  
des berges de la Garonne

3- Le parc Garonne et le centre  
de quartier

ILLUSTRATION :  
L'existant matrice du projet - Le patrimoine architectural et paysager à protéger



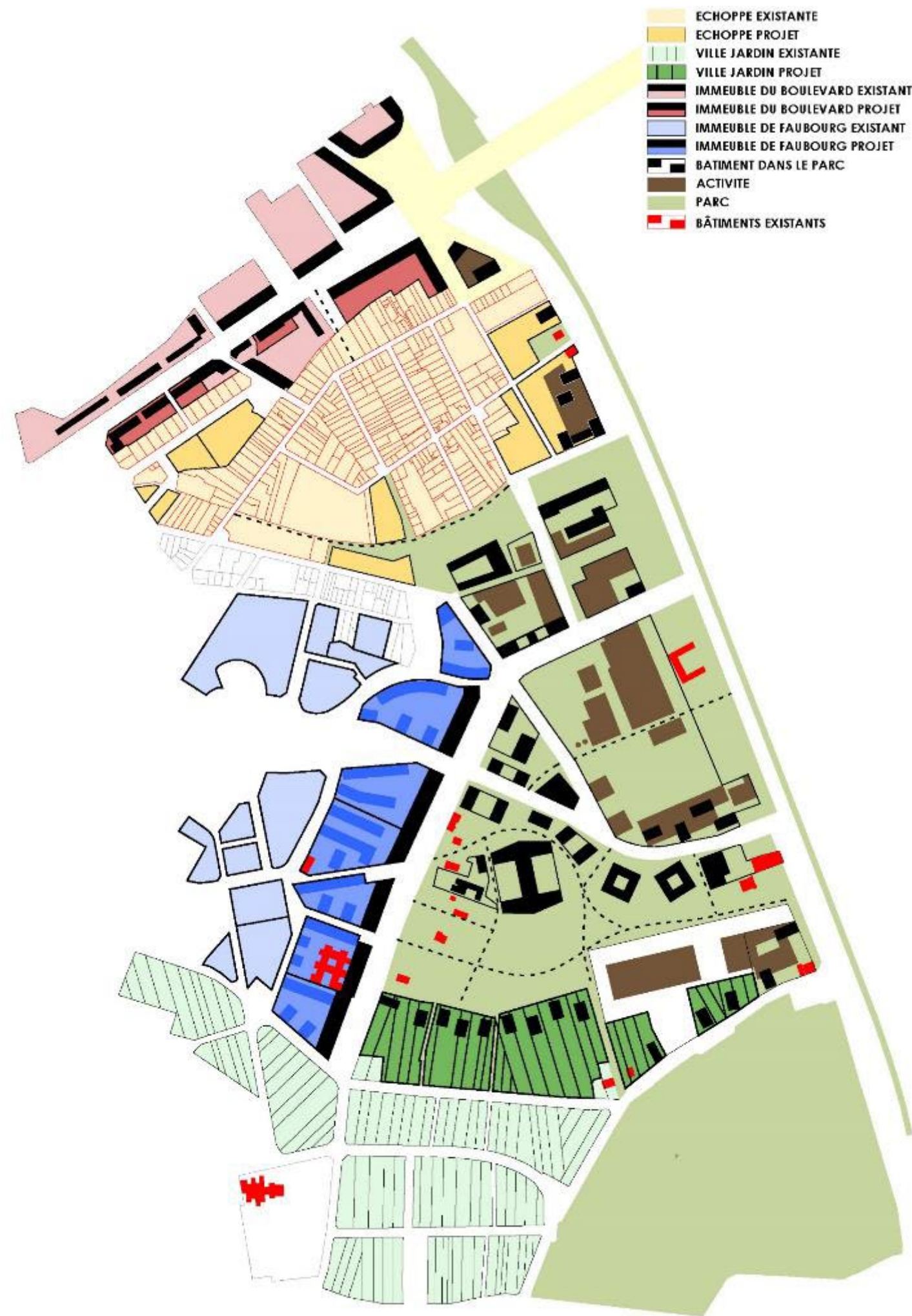
1. Façade côté Svarone  
2. Vue aérienne de la rue de 1940, du bâtiment il s'agit de la rue de la papeterie

A.P. 14 - BÉGLES (GARD) - Quai RAOU

- Patrimoine /réhabilitation à étudier
- Ordinaire sans enjeu de mutation
- Mutation possible ou souhaitable
- Friches



Une densification par effet miroir autour de trois formes urbaines majeures



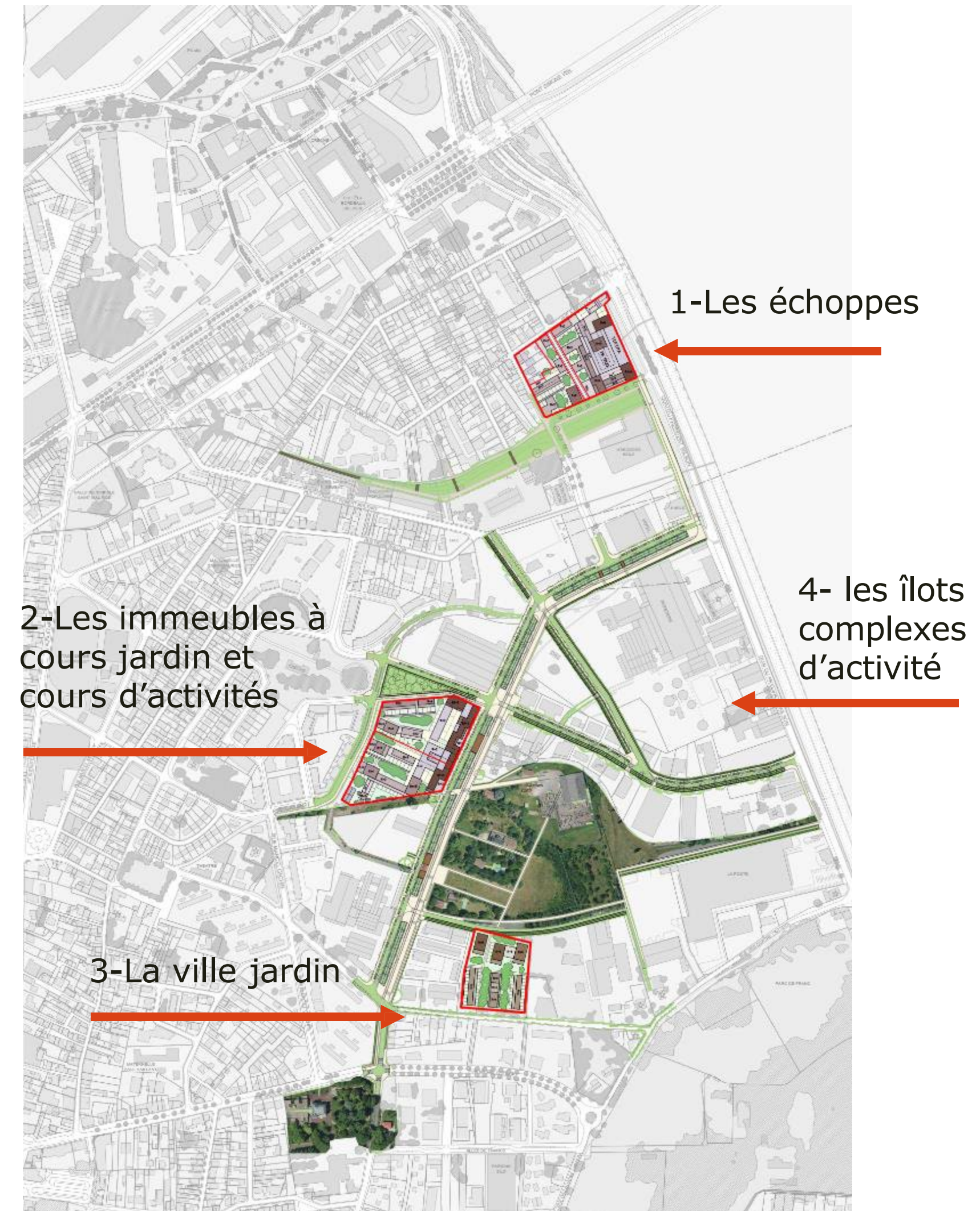
Marcel Sembat et ses échoppes



Saint Maurice et ses immeubles

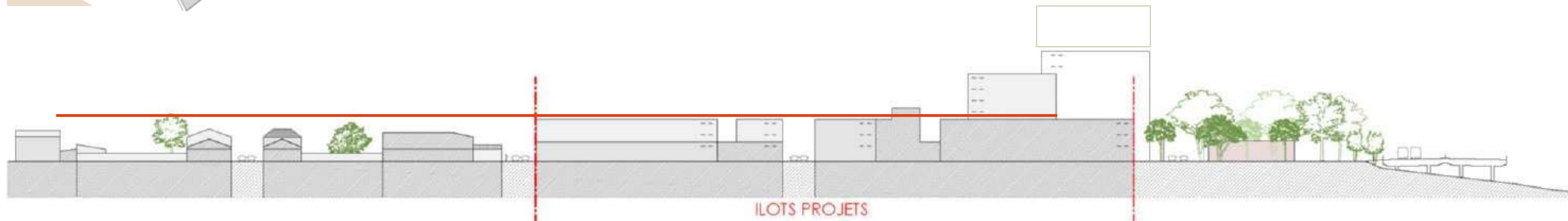


Parc habité des Sècheries





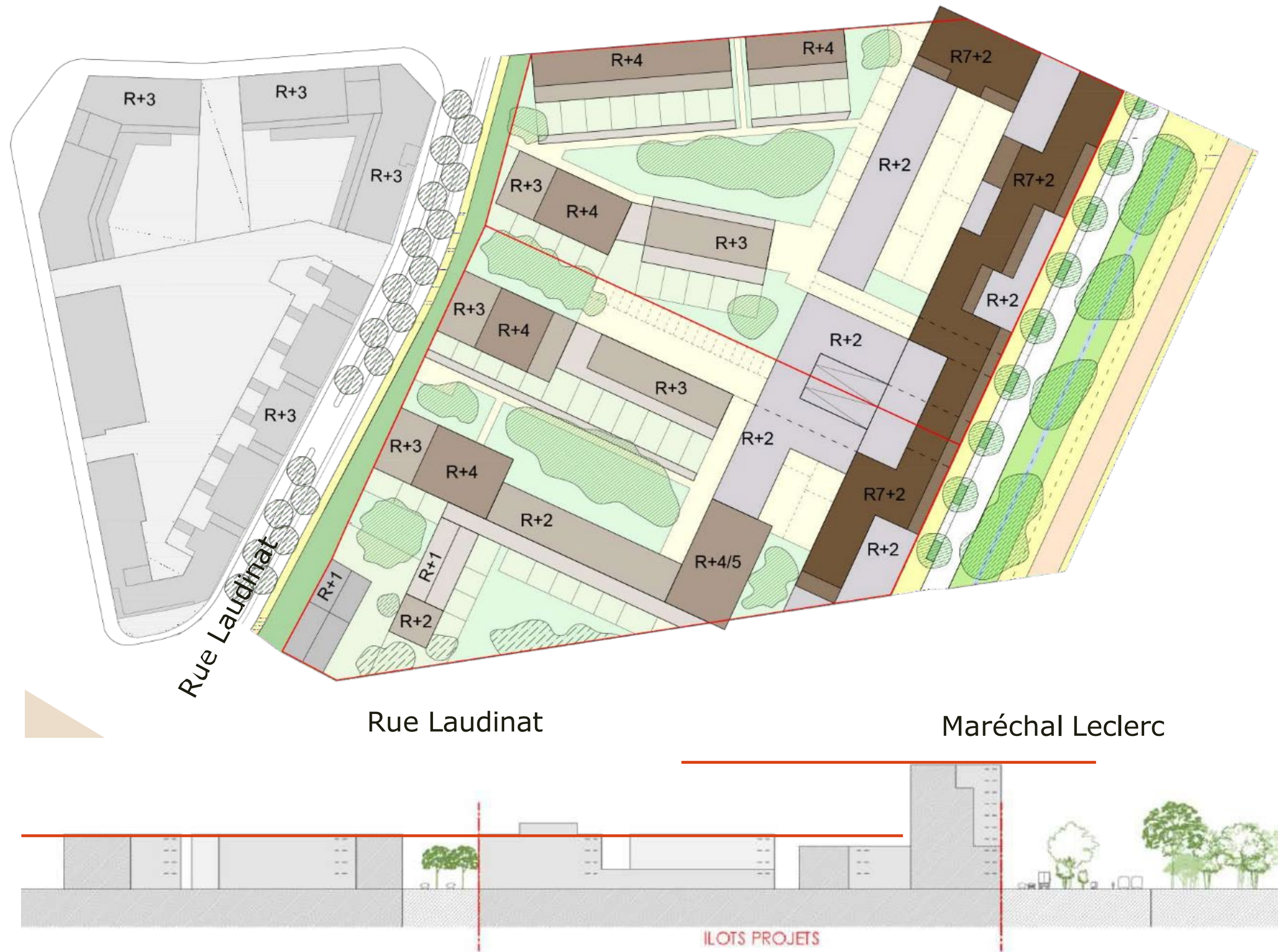
# 1- TEST DE CAPACITES Les échoppes de Sembat



*Le régionalisme critique  
Eliet et Lehmann, architectes et  
maître d'ouvrage*

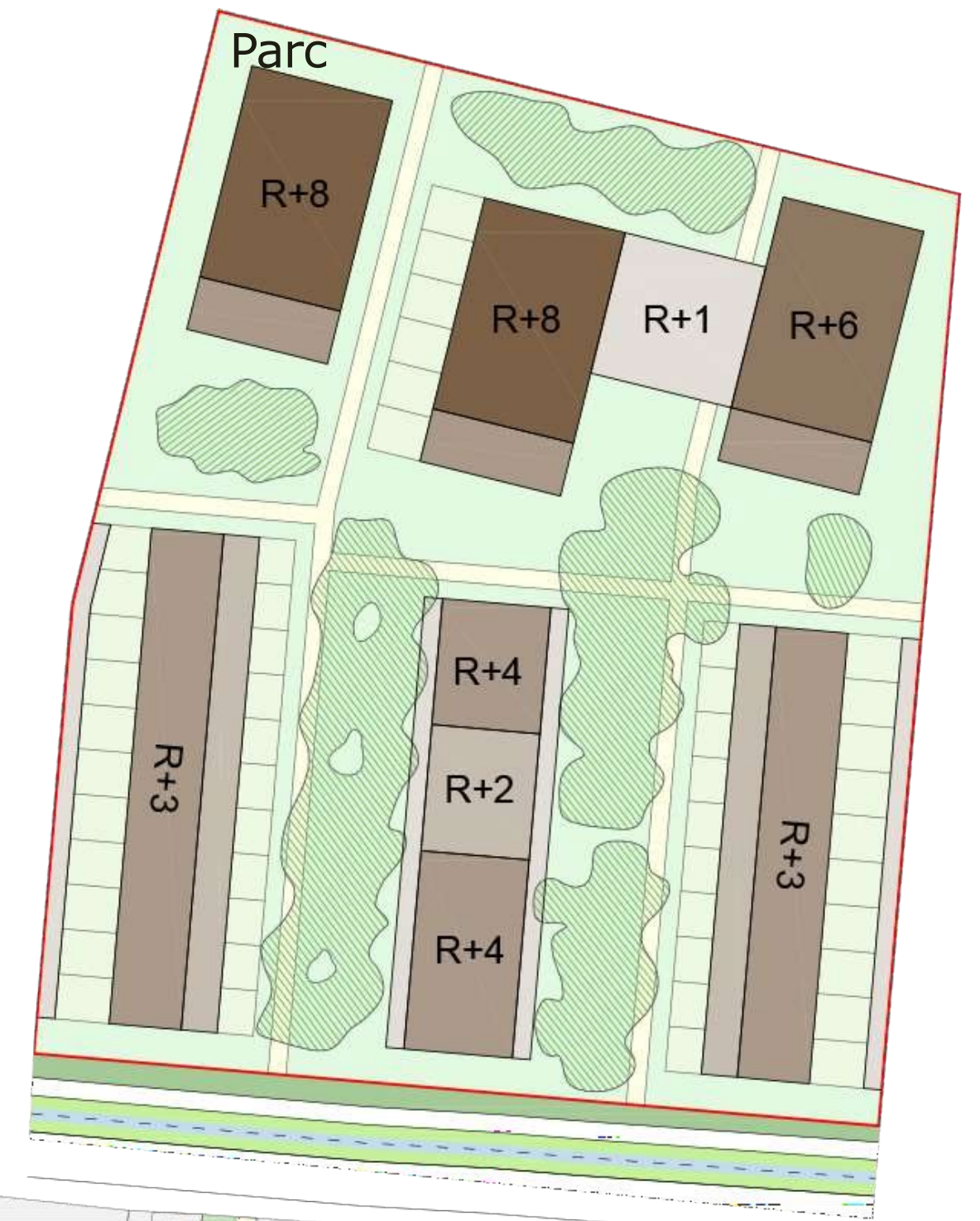
## 2- TEST DE CAPACITES les Immeubles à cour de l'Avenue du Maréchal LECLERC

Une densification par effet miroir autour de trois formes urbaines majeurs :  
Les immeubles à cours jardin et cours d'activités

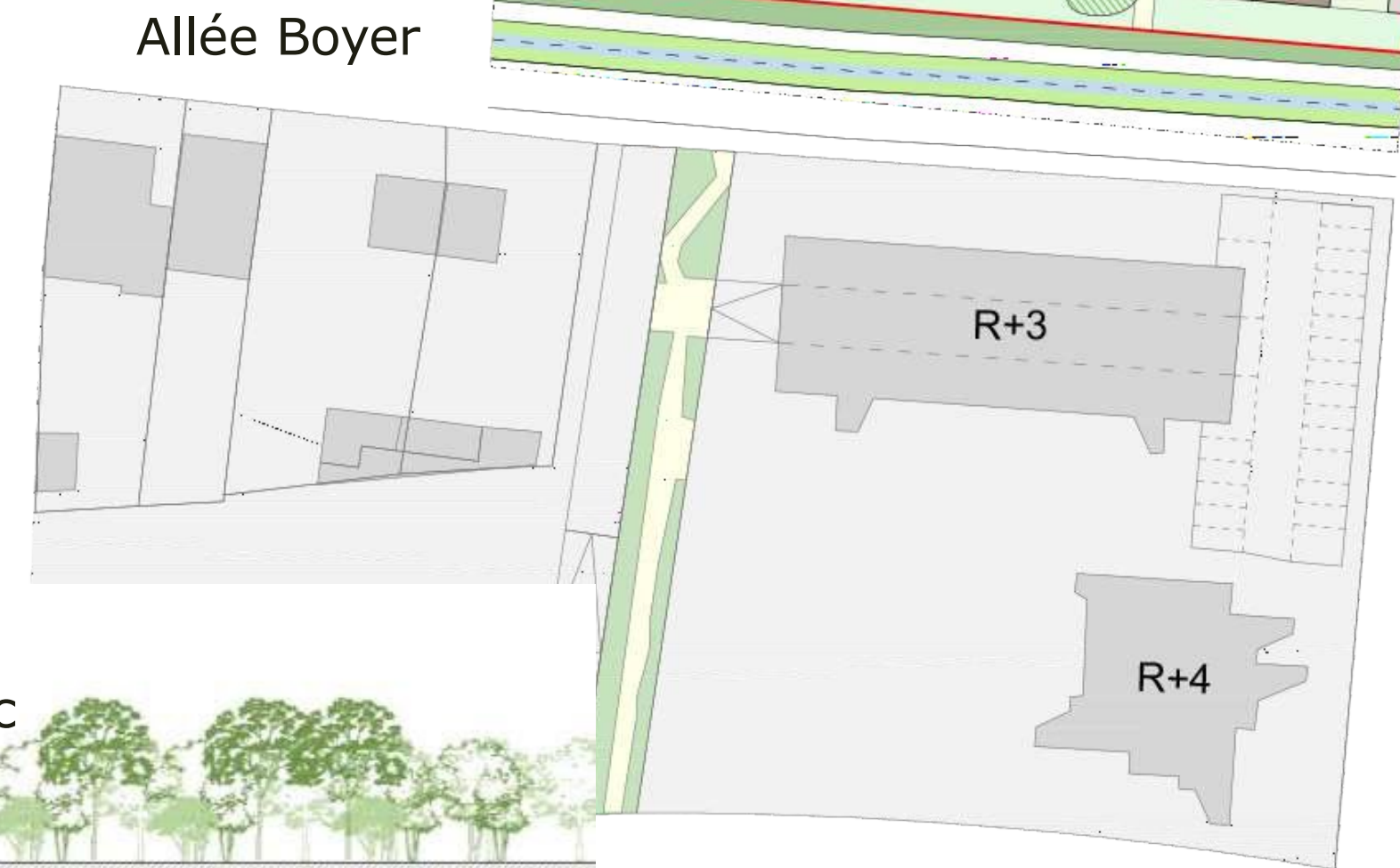


*Saint Maurice et ses immeubles à cour*

### 3- TEST DE CAPACITES la ville jardin



Parc habité des Sècheries



#### 4- TEST DE CAPACITES les ilots complexes de la Garonne Métropolitaine



Mixité programmatique verticale - COSA architecte



- L'AIRE URBAINE EXISTANTE DU "VILLAGE URBAIN"
- LA VILLE ANALOGUE, EXTENSION DU "VILLAGE URBAIN"
- LE PARC GARONNE