

bordeaux Euratlantique

Un autre patrimoine commun



ZAC BEGLES GARONNE

Compte rendu de l'atelier
« cartes sur table » du 11 juillet 2024

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

Siret : 52174744400029 / APE : 4299Z / www.bordeaux-euratlantique.fr

SOMMAIRE

INTRODUCTION 3

MOT D’ACCUEIL D’ANTOINE PRENANT 5

ÉCHANGES EN ATELIER 6

 Thème "Eau, Nature et Paysage" 7

 Thème "Mobilités" 10

 Thème "Formes urbaines" 19

INTRODUCTION

Contexte et objectifs de la rencontre

L’Établissement Public d’Aménagement (EPA) Bordeaux Euratlantique a organisé, le lundi 11 juillet 2024, un **atelier « Cartes sur table » ouvert au public**.

Cette rencontre s’inscrit dans le cadre de la concertation réglementaire préalable à la création de la Zone d’Aménagement Concertée (ZAC) « Bègles Garonne ». Elle s’est déroulée à la Maison du projet de 19h à 21h30 et a réuni une trentaine de participants. Étaient présents, outre les Béglaises et Béglais, des représentants du Comité Citoyen Bègles Garonne, de la Ville de Bègles et de l’EPA Bordeaux Euratlantique.

Conçu selon un format d’atelier « *cartes sur table* », c’est-à-dire un échange sur les premières orientations du projet directement sur les plans du site, l’atelier avait pour objectif de présenter au public et de recueillir ses avis sur l’avancée des travaux de l’équipe de Maîtrise d’œuvre urbaine (urbanistes, architectes, paysagistes dont le mandataire est le cabinet Germe&Jam) sélectionnée par l’EPA Bordeaux Euratlantique pour élaborer le « plan-guide » de la ZAC. Ce document orientera et encadrera les évolutions urbaines du secteur pour les prochaines années (construction de logement, de surfaces d’activités, d’écoles, de commerces et de nouveaux espaces publics).

L’atelier était organisé autour de 3 thèmes clés (chacun illustré par une carte), que les concepteurs ont proposé d’analyser :

- **Mobilités**, du fait de la place importante de l’entrée sud de Bordeaux depuis l’autoroute, de l’ouverture du pont Simone VEIL, du tracé du futur Bus-Express, de la place des vélos à assurer dans le quartier et les besoins de livraisons des entreprises dans le site,
- **Eau, Nature & Paysage**, du fait de la contrainte inondation face à la Garonne, d’un site largement artificialisé par les activités au 20^{ème} siècle et de la volonté de préserver les poches de végétation existantes,
- **Formes urbaines**, du fait des objectifs de l’EPA en termes de logements et d’activité sur le site, en tenant compte des enjeux environnementaux.

Il était animé par l’agence de concertation FRANCOM.

• Déroulement de la rencontre

Après un premier temps d’accueil, la rencontre s’est articulée autour de deux temps :

- Une introduction par Antoine PRENANT, Directeur général adjoint de l’EPA ;
- Un temps d’échange en format « atelier » au cours duquel les participants étaient répartis en trois petits groupes qui se sont succédés à chacune des tables thématiques (mobilités / eau, nature & paysages / formes urbaines).

Chaque table était animée par un représentant de l’EPA Bordeaux Euratlantique :

- Antoine PRENANT, Directeur général adjoint, accompagné de Camille RIGAL, Chargée de mission communication projets urbains, pour la table « *formes urbaines* » ;

- Joël ORNAGHI, Responsable Qualité des procédures, pour la table « *Eau, Nature et paysage* » ;
- Franck FAUCHEUX, Directeur de projet, pour la table « *Mobilités* ».



Les participants réunis le 11 juillet autour des cartes thématiques

Participation du Comité Citoyen :

Les éléments présentés lors de l’atelier grand public avaient déjà été partagés en amont avec le Comité Citoyen à l’occasion de deux ateliers d’échanges sur la base de cartes de projet et de dessins (les 11 avril et 10 juin) en présence de l’équipe de Maîtrise d’œuvre : l’architecte Jean-Marc BICHAT (germe&Jam) et le paysagiste Christophe DELMAR (Atelier de paysages Bruel-Delmar).

Le 11 juillet, 4 membres du Comité Citoyen se sont présentés pour participer à l’atelier. M. Julien LEFEBVRE, qui siège au Comité Citoyen en tant que représentant de l’association Cycles et Manivelles, a souhaité prendre la parole et introduire en rappelant que les associations ont réalisé en octobre 2023, un cahier d’acteurs recensant plusieurs demandes, dont certaines sur les modalités de concertation. L’EPA Bordeaux Euratlantique rappelle que toutes les contributions et que toutes les actions de concertation sont recensées sur le site internet et à la Maison du projet. Le cahier d’acteurs susmentionné est accessible à l’adresse suivante :

https://www.bordeaux-euratlantique.fr/fileadmin/user_upload/Cahier_d_acteurs_Comite_quartier_Sembat_Radis_Noir_Jardin_Ephemere_version_du_4_octobre_2023.pdf

MOT D’ACCUEIL D’ANTOINE PRENANT

L’animatrice de l’agence FRANCOM accueille les participants et leur présente le déroulement de la rencontre avec une première partie en « plénière », avant de se diviser en 3 groupes pour la partie atelier.

Antoine PRENANT, Directeur général adjoint de l’EPA, rappelle brièvement le cadre dans lequel s’inscrit la création de la Zone d’Aménagement Concerté (ZAC) Bègles Garonne.

- L’Opération d’Intérêt National (OIN) Bordeaux Euratlantique conduite par l’Établissement Public d’Aménagement (EPA) Bordeaux Euratlantique s’étend sur une partie des territoires des villes de Bordeaux, Bègles et Floirac. L’EPA porte une approche globale de l’aménagement du territoire avec des quartiers mixtes comprenant notamment des équipements publics, des commerces, des espaces verts, etc. Le conseil d’administration de l’EPA Bordeaux Euratlantique comprend des représentants de l’État et des collectivités territoriales : la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde, Bordeaux Métropole, et les Villes de Bordeaux, Bègles et Floirac.

Le secteur Bègles Garonne va faire l’objet d’une Zone d’Aménagement Concerté (ZAC) permettant la programmation et la conduite d’une opération urbaine à l’échelle d’un « morceau de ville » (cf. carte ci-dessous). L’EPA pourra ainsi :

- Maîtriser les procédures foncières
- Définir une structure urbaine et paysagère pour le quartier,
- Déterminer la densité et la forme des projets immobiliers
- Définir les orientations liées aux risques d’inondation, à la préservation de la biodiversité et aux contraintes environnementales
- Financer des espaces publics et/ou des équipements publics



Périmètre de la ZAC Bègles Garonne

- En parallèle de la concertation réglementaire et de la rédaction du dossier de création de ZAC, un Comité Citoyen et un Comité Scientifique ont été créés. Une des idées fortes qui émane des premiers échanges est l’installation d’un Pôle d’Économie Sociale et Solidaire (ESS). Les travaux du Comité Scientifique seront évoqués lors des prochaines réunions de concertation. Parallèlement, des discussions sont en cours avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour que soit nommé un garant lors de la concertation continue à venir. L’EPA a contacté la CNDP à cette fin dès janvier 2024 et, après différents échanges, a officiellement transmis sa demande de saisine volontaire en mai 2024.

À noter : dans les jours qui ont suivi la réunion, la CNDP a désigné Georgette PEJOUX en tant que garante de la concertation continue de la ZAC Bègles Garonne.

- La phase de concertation réglementaire va se terminer en septembre avec une réunion de clôture, ce qui ne signifie pas la fin de la participation du public à l’élaboration du projet. Une concertation « continue » permettra aux habitants, au Comité Citoyen et au Comité Scientifique de continuer à s’investir.
- Enfin, l’EPA Bordeaux Euratlantique adopte une gouvernance partagée où chaque décision du Conseil d’Administration de l’EPA s’accompagne de délibérations des collectivités. Ainsi, les dossiers réglementaires sont adoptés par le préfet avec, dans le cas de Bègles Garonne, des délibérations de la Métropole et de la Ville de Bègles.

ÉCHANGES EN ATELIER

Pour les ateliers, plusieurs cartes ont été imprimées en grand format pour permettre aux participants de découvrir les propositions du groupement de Maîtrise d’œuvre urbaine rattachées à chaque thème, de les commenter et de les amender (y compris en dessinant directement sur les cartes).

Les participants, répartis en 3 groupes de 5 à 8 personnes, se sont succédé à chacune des tables thématiques par roulement d’une demi-heure.

Les échanges étaient organisés de la manière suivante :

- Tout d’abord, les représentants de l’EPA Bordeaux Euratlantique aidaient les participants à découvrir la carte et présentaient les premières orientations / propositions des architectes, paysagistes et urbanistes sur le thème en question ;
- Ensuite, les participants étaient invités à réagir en utilisant des Post-its et/ou des feutres permettant de dessiner sur la carte. Ils pouvaient également formaliser individuellement leurs idées au sein d’une grille mettant en exergue : les éléments à garder / faire évoluer / ajouter.

Les représentants de l’EPA Bordeaux Euratlantique restaient disponibles durant cette seconde phase pour répondre à leurs interrogations.

• **Table « EAU, NATURE ET PAYSAGE »**

Ech : 1/7000



Les promenades de Bègles Garonne- Les cycles



EPA Euratlantique

Bègles Garonne - Eludis - juillet 2024

ZAC Bègles Garonne - 11/07/2024

germes&IAM - Bureau Delmar - AEU - ETC - SP - ANR - ISL

Support des échanges de la table Eau, nature & paysages : les cycles

Les premières orientations de projet en lien avec l’eau, la nature et le paysage sont les suivantes.

Adapter les voiries et les formes urbaines pour vivre avec le fleuve

Certaines voies seraient mises hors d’eau pour permettre leur praticabilité par les secours en cas d’inondation majeure : elles seraient rehaussées aux côtes du PPRI. Au niveau de la Garonne, une bande d’environ 60 m de large sera inconstructible. Une partie de cette emprise pourrait être mobilisée pour aménager les voies bus. Pour permettre des constructions sans diminuer les surfaces ou volumes inondables (interdit à l’échelle de l’Estuaire de la Gironde), des parcelles en caissons inondables, fertiles, désimperméabilisées et mis en réseau seraient créées. Elles permettraient une meilleure gestion du risque d’inondation.

Contributions des participants :

- **« Si on remet en eau des espaces à proximité de la Garonne, il ne faut pas que ça favorise les inondations ».**
- **« Ne faites pas rentrer la Garonne, c’est très risqué ».**

Réponse de Joël ORNAGHI : Les aménagements hydrauliques prévus visent justement à mieux gérer les flux et imiter le risque d’inondation. Des zones d’expansion des crues seront créées le long des quais (bande de 60 m de large) à l’arrière des parcelles des concessionnaires automobiles de manière à limiter les quantités d’eau entrant dans les terres, notamment le quartier Sembat.

Ouvrir (ou rouvrir) les Esteys

Il est proposé dans un premier temps de rouvrir le chemin se trouvant au-dessus de l’ancien Estey de la Moulinatte, qui est actuellement dévié et busé (et donc non visible), pour créer un cheminement piéton.

À terme, le groupement de Maîtrise d’œuvre propose de mettre en place une nouvelle armature hydraulique et de biodiversité grâce à l’ouverture ou la réouverture des deux Esteys (la Moulinatte, de Franc). Une promenade connectant la promenade de l’Estey de la Moulinatte à la Garonne pourrait aussi être aménagée.

Contributions des participants :

- **« Les « nouveaux Esteys » pourraient avoir une trajectoire tortueuse pour favoriser la renaturation et la biodiversité ».**
- **« Il ne faut pas que la réouverture des Esteys amène des nuisibles dans le quartier (rats, moustiques) ».**
- **« Le problème des inondations reste un problème crucial, et vu le système actuel d’évacuation des eaux de pluie et usées, je me pose la question de la solution à adopter ».**
- **« Il y a un vrai intérêt à réfléchir à la place de l’eau dans le projet ; je n’y avais pas pensé avant ».**

Réponse de Joël ORNAGHI : Aujourd’hui, les Esteys sont « busés » : le réseau unitaire (eaux de pluie et des eaux usées) a été construit sur leur tracé et leur flux est absorbé par ces canalisations. Il est prévu de séparer à terme les eaux usées des eaux de pluie. Le niveau des Esteys variera en fonction des saisons et des marées, un flux sera donc maintenu et l’eau ne pourra pas y stagner.

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

La présence accrue de l’eau permettra le développement d’un « maillage vert » renforçant la présence de la nature et des modes de déplacements doux.

Contributions des participants :

- **« Si vous creusez pour rouvrir les Esteys, ne sacrifiez pas des espaces végétalisés qui amènent aussi beaucoup de fraîcheur ».**
- **« Il faut piétonniser les bords des Esteys, aménager des promenades ».**
- **« Il faudrait créer plus d’espaces verts et végétaliser les rues pour faciliter l’infiltration de l’eau ».**

Réponse de Joël ORNAGHI : Le maillage vert envisagé par l’EPA autour des espaces végétalisés et des Esteys sera évidemment associé à des cheminements doux. De telle sorte que les Esteys et les parcs seront reliés via des promenades. Les rues aujourd’hui dépourvues d’espaces végétalisés pourront faire l’objet d’aménagement pour éviter au maximum la présence d’îlots de chaleur.

Sanctuariser des poches vertes

Certaines zones de nature existantes seraient préservées : le « parc au sud », le bois au nord de la station de relevage. De façon plus générale, les arbres sont considérés comme un patrimoine à préserver.

Contributions des participants :

- **« Comment seront gérés les espaces verts publics ? Quel que soit le mode de gestion, il faudrait qu’ils soient toujours accessibles ».**
- **« Les poches vertes existantes doivent être sanctuarisées ».**

Réponse de Joël ORNAGHI : L’EPA Bordeaux Euratlantique mène un travail de prospection foncière de manière à acquérir des terrains qui pourront devenir des espaces végétalisés publics, en plus de sanctuariser l’existant. Reste à fixer le ou les modes de gestion de ces futurs espaces : par la collectivité, des associations locales ou des collectifs d’habitants par exemple.

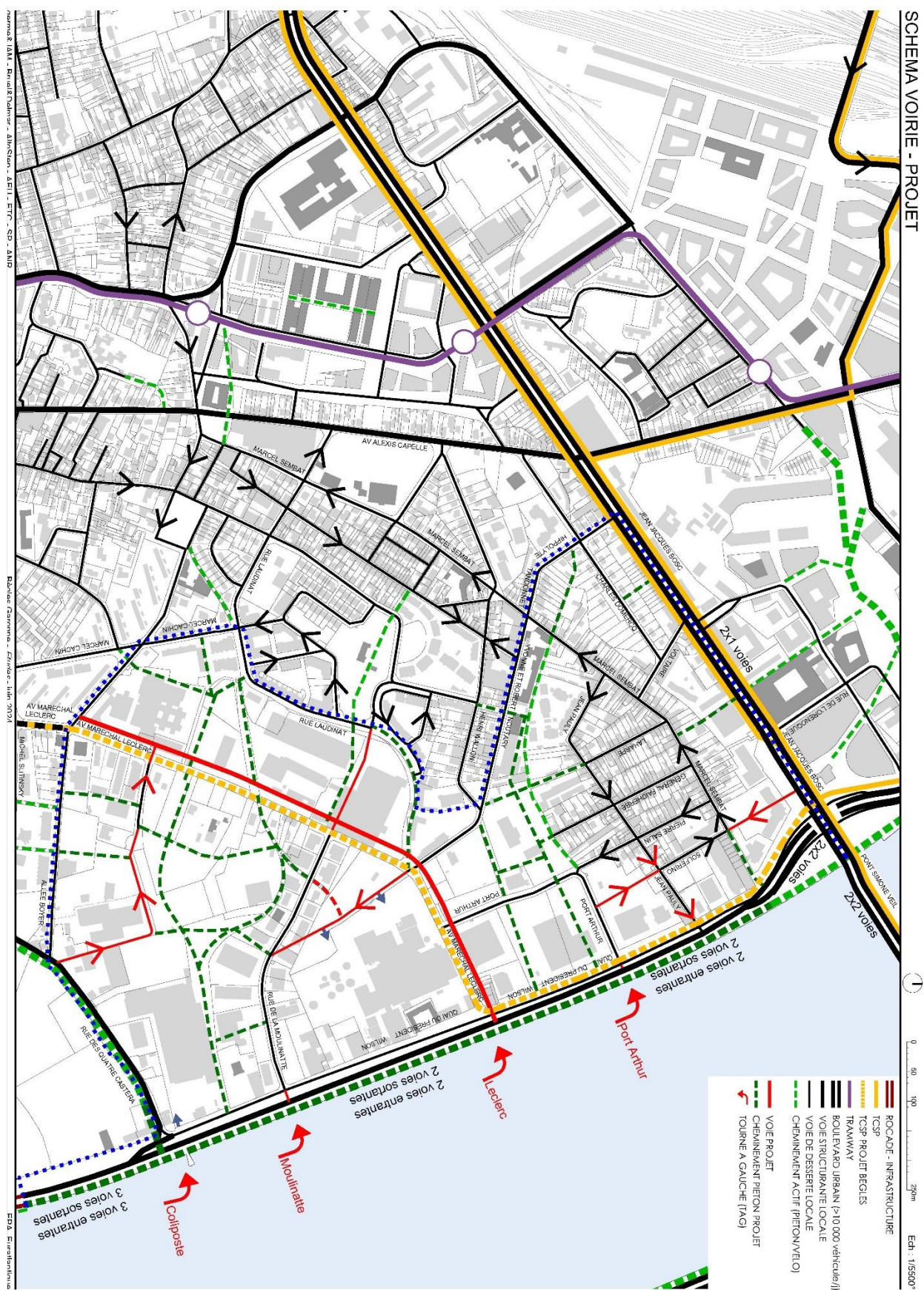
Contributions des participants : JARDIN L’ÉPHÉMÈRE

- **« Il faut maintenir le jardin l’Éphémère au même endroit et l’agrandir ».**
- **« Le jardin l’Éphémère deviendrait un parc ? »**
- **« Le jardin serait-il déplacé ? Et si oui, pourquoi ? »**

Réponse d’Antoine PRENANT (à la table formes urbaines) : Nous souhaitons élargir l’espace vert praticable et que le Jardin l’Éphémère continue d’avoir sa place et qu’elle soit même plus grande. Et si ses limites – pour des raisons qu’on aura identifiées ensemble – doivent bouger à terme, nous prendrons le temps de le décider et de l’organiser.

Réponse de Franck FAUCHEUX (à la table mobilité) : Rien n’est acté concernant le déplacement du Jardin l’Éphémère. Mais dans tous les cas, si déplacement il y a, il sera progressif, concerté, et en proximité immédiate de l’existant. L’association souhaite une extension. Les discussions se feront avec l’association et la mairie. Actuellement, l’association est sur site via une convention d’occupation précaire du terrain.

- **Thème « MOBILITES »**



Support des échanges de la table Mobilités : projet de schéma de voirie



Carte du schéma de voirie annotée par les participants durant l'atelier

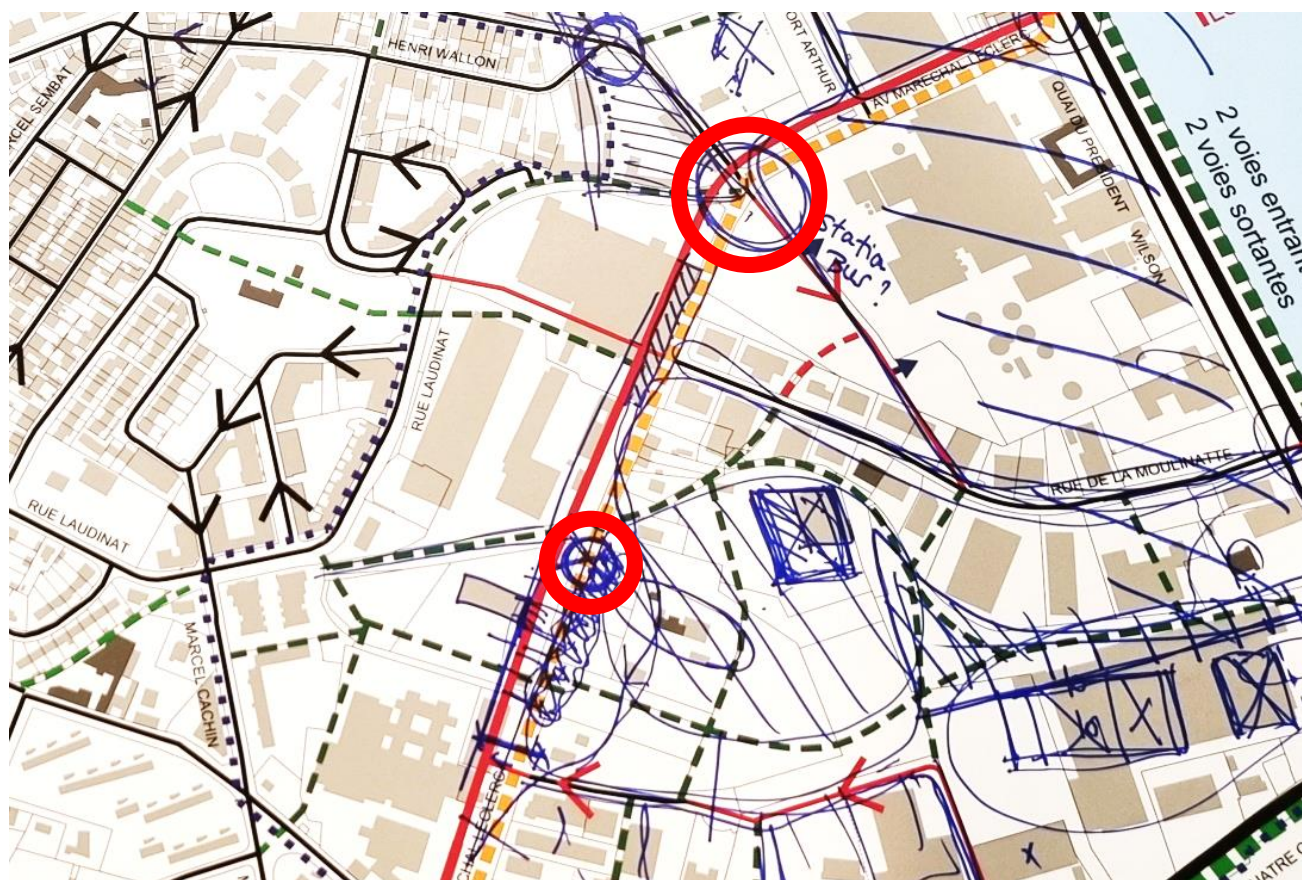
Les premières orientations de projet en lien avec les mobilités sont les suivantes.

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

Le Bus-Express devrait emprunter l’avenue du Maréchal LECLERC qui est appelée à devenir un axe majeur - « grande rue » - du territoire. Pour cela, elle devra être reprofilée.

Contributions des participants :

- « Il y a déjà le bus 35 ! »
- « Où serait l’arrêt de bus pour les habitants du nord de la ZAC ? »
- « Il faudrait mettre un arrêt de bus en face du cheminement piéton, au niveau de la polarité secondaire »
- « Il faudrait faire une modélisation en fonction de la répartition des gens et de l’utilisation des rues pour trouver le meilleur emplacement possible pour les arrêts de bus. »
- « Il faudrait au moins 3 stations de bus »
- « Il faudrait concentrer les constructions nouvelles à proximité immédiate des stations qui doivent être en nombre limité pour garantir une vitesse commerciale élevée. »



Extrait du plan annoté : emplacements proposés pour les stations de Bus-Express

Réponse de Franck FAUCHEUX : Il y a bien un bus qui passe déjà, mais là il s’agit de mettre en place un bus en site propre, avec une voie qui lui est dédiée : un Bus-Express. Son itinéraire arriverait du pont Simone VEIL et partirait en direction de la mairie via l’avenue du Maréchal LECLERC. Un arrêt est prévu au niveau du pont Simone VEIL. Un autre devrait être implanté avenue du Maréchal LECLERC. Nous devons veiller à ne pas trop rapprocher les arrêts pour que le bus soit efficace. S’il s’arrête tout le temps, les gens ne le prendront pas. Bordeaux Métropole a des règles précises à ce sujet.

Contributions des participants :

- **« Le BHNS va-t-il poser un problème vis-à-vis des constructions de l’avenue Maréchal LECLERC ? »**
- **« De combien voulez-vous élargir la chaussée sur l’avenue du Maréchal LECLERC ? »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : On passerait sans doute d’une largeur de 15 à 30 mètres (maximum) pour avoir une voie dédiée au Bus-Express. Il faut construire une seconde voie. Or nous souhaitons préserver la haie bocagère existante d’un côté de l’avenue. Cela oblige sans doute à élargir du côté opposé de la rue là où sont installées des activités. Des aménagements seront donc nécessaires, et des discussions seront à avoir avec les entreprises pour faire passer le Bus-Express sur leurs emprises.

Contributions des participants :

- **« Il faut prévoir de mettre de la verdure sur la voie principale du Maréchal LECLERC »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : C’est prévu. Outre le fait de conserver la haie existante et les arbres en bordure de l’avenue, nous réfléchissons à la gestion des eaux pluviales. Et qui dit « eau », dit « végétation ». On pense à des fossés, des noues... qui vont aussi participer à la gestion des eaux pluviales.

Contributions des participants :

- **« Pourquoi ne pas faire passer les vélos sur la voie du Bus-Express ? On ne sait pas partager l’espace public ! »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Les usagers (cyclistes) et les associations qui les représentent plébiscitent une séparation des vélos et des bus. La décision de faire passer les vélos dans les voies de bus ne peut être prise qu’en lien avec Bordeaux Métropole. Dans le cas présent, les aménagements seraient adaptés avec des voies bus élargies.

Réduire le nombre de voies sur l’Estacade

Il s’agirait de passer de 8 voies (2 x 3 voies sur les deux tabliers de l’Estacade + 2 voies sur le quai Wilson) à 2 voies « montantes » et 2 voies descendantes. L’ouverture du pont Simone VEIL pourrait permettre le report d’une partie du trafic sur le quai rive-droite.

Contributions des participants :

- **« Pourra-t-on toujours redescendre vers l’autoroute (voies descendantes) ? »**
- **« Je ne suis pas sûr que les camions redescendent via le pont Simone VEIL et Floirac ... »**
- **« Comment allez-vous « couper l’Estacade » ? »**

- **« Si la partie de l’Estacade proche de la Garonne est végétalisée, comment va-t-on y accéder ? »**
- **« Comment les vélos vont-ils traverser ? »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : actuellement, nous sommes avec les bureaux d’étude en train d’étudier le trafic sur 2 voies montantes et 2 voies descendantes, et la possibilité de mettre en place sur l’ESTACADE des tourne-à-gauche permettant de rentrer plus directement dans le quartier sans être obligé de monter jusqu’à la rue PAULY. La réduction du nombre de voies permet de concentrer le trafic sur le quai WILSON et un des deux tabliers de l’ESTACADE. Le second tablier sera ouvert à d’autres usages : les piétons, les vélos, une vue sur la Garonne. Il faudra bien sûr prévoir des passages piétons avec des espaces d’attente pour permettre la traversée. J’entends que nous devons mieux expliciter ce point.

Contributions des participants :

- **« Avez-vous estimé le trafic supplémentaire sur l’Estacade lié à la création de nouveaux logements sur Bègles ? »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Les modélisations de trafic montrent que 80% à 90% de la circulation sur l’Estacade est liée au trafic métropolitain, hors Bègles (les 10% restants). Le trafic supplémentaire ne devrait pas faire évoluer cette proportion de manière significative.

Autres contributions par écrit (non discutées lors de l’atelier) :

- **« Il faudrait encore moins de voies sur l’Estacade : 2 voies dans un sens (sortantes), 1 dans l’autre sens (entrante). Commentaire : Un tourne à gauche reste une voie, donc en réalité vous proposez 3 voies et 2 voies. »**
- **« Il faut mettre toutes les voies de l’Estacade situées à Bègles à 30 km/h »**
- **« Il faut revoir le temps des feux de l’Estacade »**

La possibilité de nouveaux tourne-à-gauche

Il y a la possibilité de prévoir des « tourne-à-gauche » au sud de la ZAC pour desservir les activités qui doivent être maintenues sur site, tout en protégeant le quartier Sembat... L’idée est de créer des « boucles logistiques ».

Contributions des participants :

- **« Y aura-t-il des feux au niveau des tourne à gauche ? »**
- **« Comment déciderez-vous du nombre de tourne à gauche ? »**
- **« Pourquoi prévoir 4 tourne-à-gauche ? »**
- **« Coliposte ne devait pas déménager à Cadaujac ? Pourquoi lui faire un tourne à gauche ? »**
- **« L’artisanat est important dans le quartier. Il y a aussi de petites entreprises »**
- **« Les 2 accès majeurs sont l’avenue Maréchal LECLERC et la rue des Quatre Castéra. Ce sont les entrées les plus favorables. Il faut veiller à les favoriser pour desservir les logements, l’industrie... »**
- **« Le feu rue PAULY est une catastrophe. »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Le tourne-à-gauche dédié au site de la Poste initialement imaginé provoquerait des remontées de file jusqu’à la rocade, ce que les services de l’État veulent éviter. A date, nous nous orientons sur 3 tourne-à-gauche permettant de créer des boucles logistiques pour irriguer l’activité économique (2000 salariés ; 470 entreprises) que l’on souhaite garder. Selon les informations que nous avons de La Poste, l’activité ne déménagera à Cadaujac que de

façon transitoire. Le trafic généré par son activité logistique est selon le programme de la poste d’une vingtaine de camions par jour. Pour le feu rue PAULY, l’idée est de limiter son usage voire de transformer la rue en sens unique sortant et protéger le quartier d’entrée de camions. Différents scénarios devront être finement étudiés avant d’arrêter une solution.

Autres contributions par écrit (non discutées lors de l’atelier) :

- « **Trop de tourne-à-gauche : Leclerc et Moulinatte, mais pas les 2.** »

Autres thèmes abordés concernant la mobilité

Penser la place du vélo

Contributions des participants :

- « **Mélangerez-vous piétons et vélos ?** »

Contributions de l’association Vélocité :

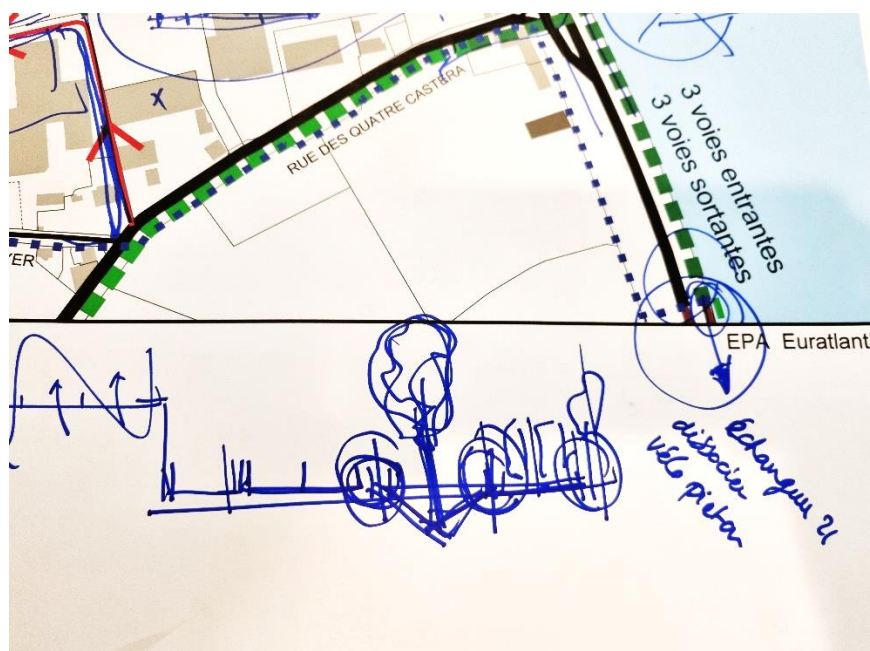
- « **Le réaménagement de l’Estacade est important dans le prolongement du boulevard des Frères MOGA. Il faut viser une continuité jusqu’ sous la rocade et un accès aux Rives d’Arcins le long du fleuve.** »
- « **La piste cyclable doit être en site propre (et non couplée avec les cheminements piétons). Elle doit être distincte des voies de bus sur l’avenue Maréchal Leclerc. Il faudrait différencier sur les cartes les cheminements cyclables des cheminements piétons.** »
- « **Attention à prévoir beaucoup de traversées des fossés pour éviter que les cyclistes ne roulent à contresens.** »
- « **Il faut également maintenir un cheminement cyclable le long du front bâti pour permettre le cabotage à vélo entre bâtiments sans avoir à traverses les voies sur berges** »

Réponse de Franck FAUCHEUX : La continuité jusqu’aux Rives d’Arcins est bien sûr une proposition à terme au fur et à mesure que le trafic sur l’estacade se réduit. La transformation de l’estacade va sans doute se construire progressivement, par tranches successives (2030-2040-2050). L’idée pour l’intérieur du quartier est de mettre en lien les pistes cyclables avec les espaces végétalisés et l’eau (fossés).

Le schéma proposé est par exemple sur l’avenue du Maréchal LECLERC, le suivant :

Trottoir	Voie voiture	Fossés végétalisés + vélos	Bus-Express	Haie
----------	--------------	----------------------------------	-------------	------

Chaque tablier de l’ESTACADE mesure 13,5 m de large et cette dimension permet le passage pour les vélos et les piétons. C’est par comparaison l’équivalent pratiquement de la distance entre le miroir d’eau et la Garonne à Bordeaux.



Extrait du plan annoté : l'emplacement des voies cyclables

Éviter les trafics de transit à travers les quartiers résidentiels, assurer la sécurité des riverains.

Contributions des participants : LE TRANSIT

- « **Attention aux phénomènes de transit !** »
- « **Certaines voies servent aujourd'hui d'axes de contournement pour les gens qui évitent les embouteillages.** »
- « **Il faut compliquer la circulation des voitures pour éviter le transit** »

Contributions des participants : RUE NOUTARY

- « **La circulation sur la rue Noutary est infernale alors qu'il y a l'école.** »
- « **La dépose à l'école est dangereuse, il faudrait mettre des ralentisseurs** »
- « **Pourquoi ne pas mettre Noutary en sens unique ?** »
- « **Un sens unique, ce serait super pour l'école** »
- « **Ralentir la circulation rue Noutary** »

Contributions des participants : RUE MARCEL SEMBAT

- « **Attention aux habitants de Marcel SEMBAT, une rue qui est très empruntée et devient dangereuse, car les gens roulent très vite !** »
- « **La rue Marcel SEMBAT devient un boulevard** »
- « **L'arrivée de nouvelles populations va aggraver les choses : rues saturées, etc.** »
- « **Pour aller au centre ou à Terres Neuves, on est obligé de passer par Marcel SEMBAT, car le carrefour au niveau du pont Simone VEIL est dangereux.** »
- « **Mettre un filtre modal sur la rue Sembat devant l'école** »

- **« Revoir les flux de circulation en voiture Port Arthur / Pierre SALIN / Marcel SEMBAT »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : J’entends l’attente d’un plan de circulation apaisée dans le quartier Sembat.

Contributions des participants : AUTRES VOIES A TRAITER

- **« J’habite une résidence qui donne sur la rue Pierre SALIN : là aussi, il y a beaucoup de monde ! »**
- **« J’habite allée Boyer, il y a 8000 voitures par jour. Le secteur devant la mairie est très accidentogène. »**
- **« Attention zone accidentogène au croisement Rue Michel SLITINSKY / avenue Maréchal LECLERC. »**
- **« Mettre la rue LAHARPE en sens unique. »**
- **« Possibilité de contournement permanent rue VOLTAIRE. »**



Extrait du plan annoté : secteur accidentogène

Anticiper la problématique du stationnement

Contributions des participants :

- **« Le problème du parking va se poser : nous avons vu arriver 3 résidences avec 1,5 place par logement et maintenant il y a des problèmes de stationnement. »**
- **« Où vont se garer les gens ? J’ai déjà des problèmes quand je reçois ma famille, alors les choses risquent de s’aggraver ? »**
- **« Les propriétaires de Marcel SEMBAT ont du mal à se garer dans leur rue à cause de la proximité de la gare qui fait que les gens cherchent à stationner gratuitement dans le quartier. Ils restent parfois plusieurs jours. »**
- **« Des stationnements pour les ensembles bâtis » (quartier déjà saturé)**
- **« Le parking doit être prévu et inclus dans le prix du logement ».**
- **« Pourquoi ne pas faire de parkings souterrains ? »**

- **« Pourquoi ne pas proposer de mixer du commerce et des logements avec le parking entre les deux ? »**
- **« Est-ce que l’on ne pourrait pas imaginer un parking à étages au niveau du poste électrique ? »**
- **« Tous les habitants de Bordeaux/Bègles ne travaillent pas localement. Certains ont besoin de leur véhicule, par exemple, pour aller travailler dans la zone industrielle de Mérignac (Dassault, Thalès, ...). Même si on veut prendre le tram + le vélo, cela ne peut se faire qu’à certaines heures de la journée (hors heures de pointe) et il faut plus d’une heure pour arriver. »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Le cadre est celui fixé par Bordeaux Métropole qui veut réduire le stationnement à moins d’une place par logement (0,7/0,5). On ne peut pas construire de parkings souterrains à cause de Plan de Prévention du Risque d’inondation. En revanche, on peut imaginer des parkings en silo. Nous réfléchissons aussi à des bâtiments avec une mixité d’usage : les 2 premiers niveaux pouvant être dédiés à de l’activité avec, haut-dessus, un parking qui pourrait être réversible. Si à l’avenir il y a moins de voitures (c’est un objectif avec la création de transports en commun), on pourrait reconverter les niveaux de parking en bureaux ou en logements par exemple. Mais pour que les habitants adhérents au stationnement partagé, il faudra bien réfléchir aux tarifications. Il y aura également beaucoup de parkings à vélo prévus conformément à la politique de la Ville de Bègles et de Bordeaux Métropole.

Les circulations douces (hors vélo)

Contributions des participants : LES PIÉTONS

- **« Il semble qu’il y ait des discontinuités pour les liaisons piétonnes ... »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Nous nous efforçons de créer un maillage. En récupérant par exemple l’ancienne ligne de chemin de fer.

Contributions des participants : LA PROMENADE DE L’ESTEY

- **« Vous parlez de rouvrir le chemin de l’Estey ? »**
- **« La promenade de l’Estey pourrait-elle être prolongée jusqu’à la gare »**
- **« Je m’inquiète de la réouverture provisoire du chemin de l’Estey. Avez-vous pensé aux problèmes liés à la prostitution, la vente de drogue, l’installation de sans-abri ? »**
- **« Qui a la propriété de l’Estey ? »**
- **« J’ai entendu dire que la directrice de l’école aurait des réserves sur la réouverture du chemin par rapport au fonctionnement de l’école ... »**
- **« Pourquoi ne pas récupérer certaines friches voisines du chemin pour y installer des terrains de sport pour l’école (basket...) ? »**
- **« Si vous ouvrez à l’eau attention aux rats et aux moustiques. »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : Nous pensons rouvrir le chemin pour l’instant uniquement pour les piétons. L’idée de mettre à l’air libre le cours d’eau est une proposition du paysagiste qui demande des études et des autorisations. Immédiatement, ce n’est pas possible car il y a un réseau unitaire qui mélange les eaux pluviales et les eaux usées. En termes de gestion, il y a plusieurs propriétaires le long du chemin de l’ESTEY : la Ville (avec l’école), Clairsienne et Bordeaux Métropole. Il y a actuellement une servitude de gestion accordée à la SABOM pour la gestion des eaux usées. Nous lançons actuellement une première expérimentation de réouverture aux enfants pour une année. Deux des trois portails ouverts seront gérés par l’école : ils seront ouverts le matin et refermés le soir (7h30-20h). Se pose toutefois la question du week-end et des vacances scolaires. Nous y réfléchissons et essayons de trouver des solutions.

Adaptation au changement climatique

Contributions des participants :

- **« Les voies nouvelles devraient être systématiquement plantées pour rafraîchir... »**
- **« Il faut créer des coulées vertes perpendiculaires à la Garonne, mais également parallèles à la Garonne (liaisons inter-quartiers). »**
- **« On doit conserver tous les arbres existants pour assurer des mobilités actives agréables »**
- **« Attention à ce que les nouvelles voiries ne se transforment pas en autocuiseur comme le pont Simone VEIL. Il faut retrouver de l'ombre. On ne peut pas planter sur l'Estacade ? »**

Réponse de Franck FAUCHEUX : À ce stade, il n'y a qu'une seule voie nouvelle de prévue. Dans le cas des requalifications de voies existantes, nous réfléchissons à l'implantation de grands fossés, de noues paysagères ... On ne peut pas planter sur l'Estacade, mais dessous oui, et le paysagiste imagine percer le tablier de l'ESTACADE pour planter des arbres qui pourraient donner de l'ombre sur l'ESTACADE.

• **Thème « FORMES URBAINES »**

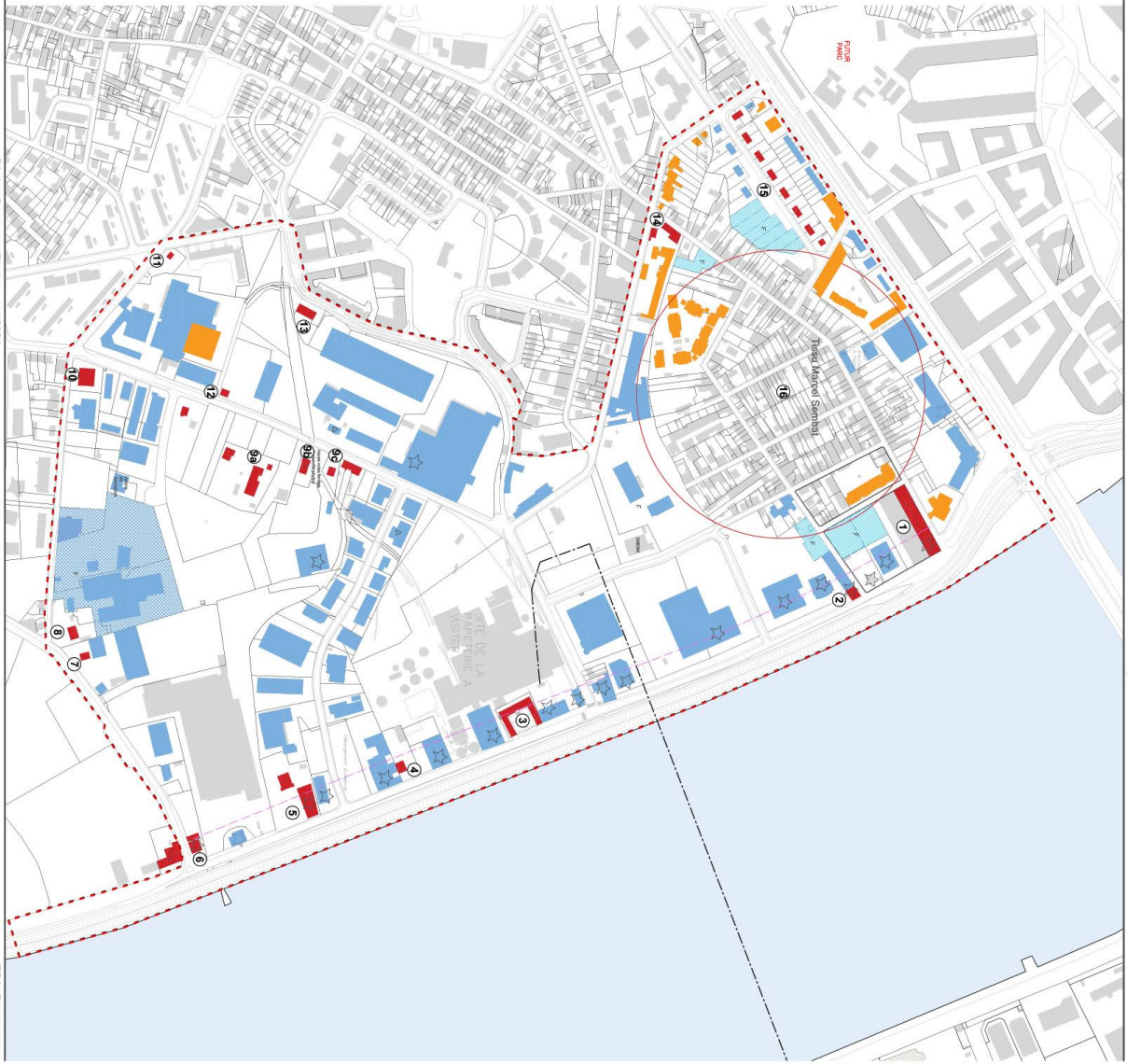
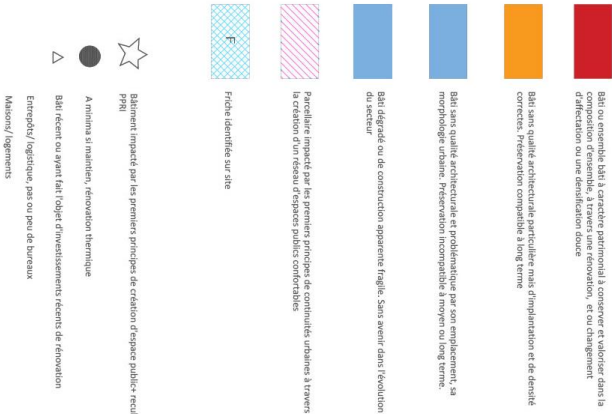
Les premières orientations de projet en lien avec les formes urbaines sont les suivantes :

- *Des îlots mixtes en retrait sur le quai WILSON*
- *Une cité-jardin sur l'allée BOYER*
- *Des immeubles à cour à l'Ouest*
- *Un esprit Échoppe dans le cœur du quartier Marcel SEMBAT*
- *Une densification du boulevard Jean-Jacques BOSC*

Elles ont été présentées sous la forme de « tests de mutation » réalisés sur plusieurs secteurs de la ZAC en cohérence avec les autres enjeux (mobilité / nature, eau & paysage).

ETAT DU BÂTI

ANALYSE URBAINE - ETAT DU BATI



Support des échanges de la table Mobilités : projet de schéma de voirie



Support des échanges de la table Mobilités : tests de mutation

Des îlots mixtes en retrait sur le quai WILSON

On pourrait imaginer construire sur le quai Wilson en privilégiant un certain retrait pour tenir compte du Plan de Prévention du Risque d’Inondation (PPRI). Les mutations du quai dépendront notamment des possibilités offertes par l’évolution des fonciers des entreprises existantes. La mise en place d’îlots mixtes « activités + logement » ou bien dédiés à l’activité (hôtel artisanal) peut s’envisager. Un exemple est proposé sur le site Toyota en couture avec le quartier SEMBAT et en relation avec les grands espaces publics à créer en lien avec la Garonne.

Contributions des participants : L’IMMEUBLE R+14 SUR LE QUAI WILSON

- « **Pas de 14 étages à Toyota ! Trop près du cœur ancien SEMBAT et moche sur quai de Garonne** »
- « **J’aimerais que le R+14 soit un peu plus loin des anciennes maisons** ».
- « **Pourquoi un R+14 ici ?** »
- « **Malgré le risque d’inondation, vous pouvez construire ce type d’immeuble ?** »
- « **Pourquoi ne pas diminuer le R+14 et remonter un peu les autres bâtiments ?** »

Réponse d’Antoine PRENANT : Nous devons réglementairement faire face aux crues plus que centennales. Tout le projet est construit autour de cette gestion du risque inondation (pour ne pas rendre l’existant plus vulnérable qu’il ne l’est déjà, voire améliorer la situation quand on le peut). Les espaces publics et espaces extérieurs en dépression (casiers) vont stocker l’eau pour maintenir les voies hors d’eau.

Concernant le R+14 (hauteur maximum) : il se trouve sur le site du concessionnaire Toyota qui souhaite rester, tout en revoyant son modèle. On intègre le maintien de cette activité. On tient compte aussi du tissu existant bas (village béglais) et de la situation métropolitaine en façade sur la Garonne, avec une offre de logement qui pourrait être attractive. Prévoir quelques immeubles de grande hauteur permet ailleurs de construire plus bas (jusqu’au R+1 / R+2) et limite ainsi les vis-à-vis qui pourraient être créés en augmentant les hauteurs partout ailleurs. Dans le voisinage, on descend progressivement jusqu’à 2 étages à proximité des maisons de SEMBAT.

À l’inverse, sans R+14, on devrait tout mettre en R+4 ou R+6....

Contributions des participants : LA PAPETERIE

- « **Pourquoi garder la papeterie qui est une verrue dans le quartier avec ses odeurs, sa pollution, le bruit... ?** »
- « **La papeterie a pompé toutes les nappes phréatiques** »
- « **C’est un équipement anachronique** »

Réponse d’Antoine PRENANT : Il y a eu un consensus politique fort Ville/Région pour ne pas chasser l’industrie du cœur de la Métropole. Des activités comme la papeterie, lorsqu’elles ferment, ne se réimplantent pas ailleurs. Aujourd’hui, la papeterie produit du papier à usage unique, notamment pour les hôpitaux : couvertures, masques... Son maintien est aussi le résultat de l’après-COVID qui a permis de réaliser qu’il s’agissait d’une activité stratégique. Nous (EPA) avons recédé la plupart du site à Global Hygiène, à l’exception des délaissés que nous conservons (la chartreuse notamment). Il y a une trentaine d’emplois. Le repreneur a l’obligation de maintenir l’activité de papeterie et en cas de cessation d’activité dans les dix ans il ne peut revendre le site qu’à notre Etablissement. Dans le cas où il voudrait partir, nous récupérerions le site pour le projet.

Une cité-jardin sur l’allée BOYER

L’allée BOYER, espace situé entre les quartiers des sécheries et le parc, laisse envisager une mutation dans un esprit cité Jardin (avec des hauteurs autour de R+4). L’idée serait de faire déboucher la rue (impasse actuelle), en faisant une toute petite rue partagée, pour connecter ces secteurs.

Contributions des participants :

- « ***Pas de logement en face de l’allée BOYER ! Et certainement pas en R+6 !*** »

Un esprit Échoppes dans le cœur de SEMBAT

Dans le cœur du quartier Sembat, les constructions se feraient en nombre limité, de façon ponctuelle et en lien avec l’histoire du village. Elles résulteraient de la mutation de foncier dans un esprit « échoppes ».

Contributions des participants : DROIT DE PRÉEMPTION

- « ***J’habite rue Marcel SEMBAT, si l’on veut vendre notre maison, on n’est pas libres ?*** »
- « ***Vous passez en premier et ensuite la Ville peut préempter ?*** »

Réponse d’Antoine PRENANT : Ce n’est pas différent d’autres secteurs. Il existe en droit français sur tout le territoire national un « droit de préemption urbain » au bénéfice de la collectivité. Sur le périmètre de la ZAC Bègles Garonne, il est délégué à notre Etablissement. Le projet est conçu étroitement avec la Ville de Bègles. Nous n’avons pas le souhait de préempter au fil de l’eau 3 ou 4 maisons. Cela n’est pas notre stratégie. On va plutôt construire autour, en couture, en conservant l’existant. Il peut parfois y avoir un intérêt à acheter pour créer des liaisons douces, vers l’école par exemple. Nous sommes en revanche en discussion avec de nombreux propriétaires sur les fonciers à enjeux.

Contributions des participants : L’IDENTITÉ BÉGLAISE

- « ***Bègles est une ville d’ouvriers, de petits commerces : est-ce que vous allez changer ça ? Cette vision d’une ville familiale, un village même.*** »
- « ***C’est pour cela que 5 000 logements avec un tissu industriel et artisanal à préserver nous paraissent trop et irréalisables.*** »

Réponse d’Antoine PRENANT : Sans nous, la sociologie de la ville a déjà évolué. Notre projet se préoccupe des éléments qui constituent l’identité de Bègles: habitat ouvrier, activités existantes notamment artisanales avec de l’emploi, richesse associative, économie sociale et solidaire ... Mais la Métropole est là aussi, il faut des logements, etc. On pense possible de concilier les deux. La ville va de toute façon s’adapter : offre de transport en commun, parcs, etc. En résumé, nous participons à la transformation de la ville, mais certaines choses nous dépassent.

Autres thèmes abordés concernant les formes urbaines

Questions d’ordre général

Plusieurs participants ont questionné les capacités d’accueil (en nombre de m² et/ou de logements) des différentes formes urbaines présentées sur carte lors de l’atelier.

Les premiers « tests de capacité » réalisés par le groupement de maîtrise d’œuvre urbaine sont joints en annexe du présent compte-rendu. Il s’agit de documents de

travail provisoires qui sont susceptibles d'évoluer. Ils n'engagent pas l'EPA Bordeaux Euratlantique.

La densité

Contributions des participants :

- **« Revoir à la baisse le nombre de logements dans la ZAC. Valoriser l'existant ancien et entretenir / rénover les bâtiments actuels récents (certains sont déjà dégradés en raison de leur qualité médiocre). »** (contribution écrite)
- **« Ne pas monter trop haut. Ne pas trop densifier »** (contribution écrite)
- **« La collectivité a décidé de densifier autour des axes de transport en commun pour que la population profite de ces équipements. Il faut accueillir les gens qui ont besoin de logements sociaux. »**
- **« La densité doit servir un besoin : logements étudiants, logements sociaux... »**
- **« La réalité c'est que la Métropole grandit, des gens s'installent. Si on ne les loge pas à Bordeaux on va les loger où ? Léognan, Marcheprime, dans la périphérie ? Est-ce que ce sera plus durable ? L'arrivée de nouvelles populations est la conséquence de l'héliotropisme. On est attirés par l'eau et le soleil. »**
- **« Pourquoi chercher systématiquement à densifier l'intégralité de la zone ? L'EPA pourrait aussi faire le choix de conserver des friches urbaines pour que nos enfants, nos petits-enfants décident quoi en faire en 2040-2050 ... Il ne faut pas insulter l'avenir. »**
- **« La densité implique des équipements, des réseaux... Les impacts d'un côté du Boulevard (Bordeaux) se ressentent aussi de l'autre côté (Bègles) »**
- **« Vous avez présenté de premiers exemples, mais en réalité, il y en aurait plein un peu partout ! Ce sera moins sympa. »**

Réponse d'Antoine PRENANT : À l'heure actuelle, tout n'est pas dessiné avec le même niveau de détail que les îlots qui sont présentés. Cela va se décliner dans le reste de la ZAC. Concernant la programmation des logements, nous sommes d'accord avec la Ville pour sur la répartition suivante : un tiers de logement locatif social, un tiers en accession libre, un tiers de logement aidé (produits intermédiaires, accession sociale...). Nos prix de sortie sont en dessous du marché. Plus globalement, l'horizon de l'Opération d'Intérêt National c'est 2040 et au-delà. La ville, c'est vrai, ne doit pas se construire trop vite. Les choses doivent pouvoir évoluer.

Les hauteurs

Contributions des participants :

- **« La hauteur en France est peu appréciée. Personnellement, je suis mieux dans les étages ». « Je voudrais faire évoluer la densité pour plus de hauteur. Cela permettrait de : préserver des opportunités foncières pour l'avenir, augmenter les espaces verts, limiter les impacts sur le bâti existant ». « On pourrait monter plus haut et plus souvent au-delà du R+14 et limiter ainsi le nombre d'immeubles à bâtir ? ».** (contribution écrite)
- **« Certains logements en hauteur sont très recherchés ».**
- **« En réalité, le problème ce sont les vis-à-vis pour les riverains... Je regarde avec inquiétude les immeubles qui montent au niveau du pont Simone VEIL »**
- **« Je voudrais ajouter des gestes architecturaux marquant le paysage urbain »**
- **« Ce n'est pas New-York, ni Shanghaï, on parle de 10 étages : il ne faut pas exagérer »**

- **« Quand on arrive à Bordeaux aujourd’hui on a envie de repartir : on ne voit plus le ciel, on est face à des murs... »**
- **« Du côté Bordeaux, c’est une horreur. Il ne faut pas de 11 étages à Bègles »**
- **« Pourrait-on avoir une idée du ratio R+14 / R+2 sur l’ensemble du projet ? »**

Réponse d’Antoine PRENANT : Attention à l’appréciation des chantiers qui ne sont pas finis côté Bordeaux. Il faut attendre le résultat final. Concernant le ratio des hauteurs par secteur, nous ne l’avons pas pour l’instant, mais nous allons y réfléchir pour donner un ordre de grandeur.

La qualité architecturale

Contributions des participants :

- **« Il y a des horreurs qui ont été construites : ce sont des murs, du béton... L’important c’est aussi la qualité de ce que l’on construit. ».**
- **« La question c’est la qualité de ce qui va être construit : il faut pouvoir continuer à garantir la qualité de vie dans nos quartiers »**
- **« Vous n’allez pas tout dupliquer à chaque fois sur le même modèle ! »**

Réponse d’Antoine PRENANT : Pour éclairer cette question de la qualité, nous pouvons produire des coupes qui montreront depuis telle ou telle rue ce que l’on va voir... Le dossier de création de ZAC n’est pas aussi détaillé. Il arrête seulement un périmètre d’opération et définit une constructibilité maximale sur laquelle on base notre étude d’impact (trafic, environnement...). Viendra ensuite le dossier de réalisation, qui précisera la programmation en logements, activités, commerces etc. Et montrera davantage les formes urbaines, puis, avant les dépôts des permis de construire, on pourra - comme on le fait actuellement à Floirac - présenter des projets architecturaux et en débattre.

Les centralités

Contributions des participants :

- **« On emménage par petits bouts. Je ne vois pas de volonté de centre-ville, de cœur de ville. ».**

Réponse d’Antoine PRENANT : Nous n’avons pas prévu de créer un « centre-ville », mais nous cherchons à créer des centralités, des polarités. Le Bus-Express et ses arrêts, les commerces, les équipements publics (sportifs, culturels ...) vont créer de la centralité. La plus importante consiste à redonner un accès direct à la Garonne. Le projet doit recréer des espaces de vie et aussi s’intégrer à la ville et à son tissu urbain autour. Il ne s’agit pas de délocaliser le centre-ville de Bègles.

L’Économie Sociale et Solidaire

Contributions des participants :

- **« Vous envisagez d’installer des entreprises de l’économie sociale et solidaire ? »**

Réponse d’Antoine PRENANT : C’est l’une des richesses du quartier avec les nombreuses associations. Il est souvent difficile, dans les nouveaux quartiers, de « créer de la vie ». Ici, nous avons la chance de pouvoir nous appuyer sur la richesse du tissu associatif. Notre volonté est de permettre l’implantation d’un Pôle de l’Économie sociale et solidaire en nous appuyant sur la richesse des acteurs présents et leurs volontés de se développer.

Autres contributions écrites

Contributions des participants :

- **« J’aimerais garder le bâtiment vitré « Porte de Bègles » »**
- **« Je souhaite conserver le parc et toutes les surfaces vertes »**
- **« J’aimerais conserver le hangar friche Bordet »**
- **« J’aimerais conserver le bois derrière Bordet et quelques espaces en friche »**

ANNEXE

au compte rendu
de l'atelier « cartes sur table »
sur la ZAC Bègles-Garonne
du 11 juillet 2024

Test de capacités

Document de travail au 1/09/24

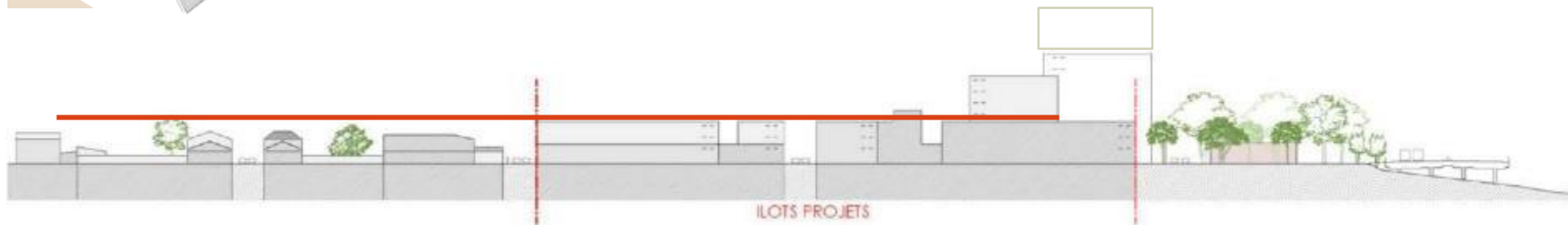
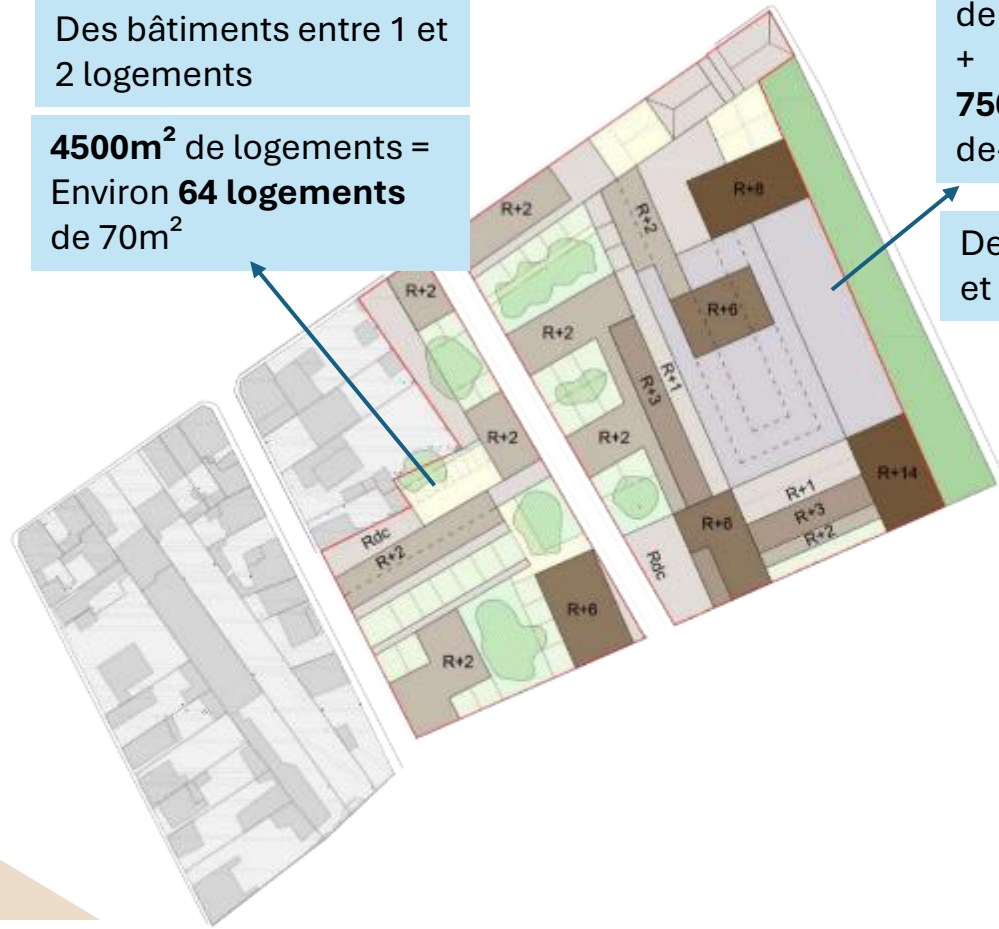
1- TEST DE CAPACITES Les échoppes de Sembat

Des bâtiments entre 1 et 2 logements

4500m² de logements =
Environ **64 logements**
de 70m²

14000m² de logement =
Environ **200 logements**
de 70m²
+
7500m² d'activité en rez-
de-chaussée

Des immeubles entre 20
et 50 appartements.



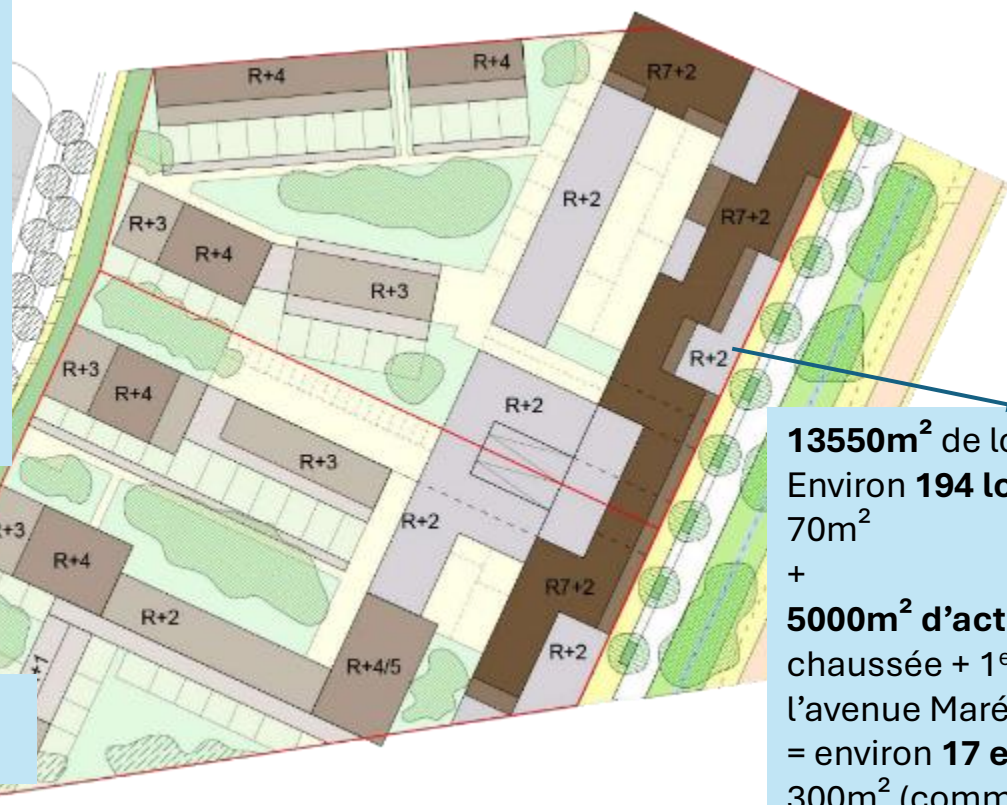
*Le régionalisme critique
Eliet et Lehmann, architectes et
maître d'ouvrage*

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

11150m² de logements =
Environ **159 logements** de
70m²
+
2600m² d'activité en rez-
de-chaussée + 1^{er} étage sur
l'avenue Maréchal LECLERC
= environ **8 espaces** de
300m² (commerces,
artisans...)

Des immeubles entre 20 et
30 appartements.



Rue Laudinat

Maréchal

ILOTS PROJETS

13550m² de logements =
Environ **194 logements** de
70m²
+
5000m² d'activité en rez-de-
chaussée + 1^{er} étage sur
l'avenue Maréchal LECLERC
= environ **17 espaces** de
300m² (commerces,
artisans...)

Des immeubles entre 20 et
50 appartements.



*Saint Maurice et ses immeubles
à cour*

3- TEST DE CAPACITES la ville jardin



11700m² de logements =
Environ **144 logements** de
70m²

Des immeubles entre 20 et
50 appartements.



Parc habité des Sècheres

