

23 JUIN 2020

LE RENOUVEAU DU PORT DE BASSENS



SYMBIOSE
AGENCE D'URBANISME

AMIAUT - DESCHAMPS - GONZALO - IDRES - MAGANA

La zone portuaire de Bassens et ses abords sont aujourd'hui le théâtre de la divergence de logiques naturelles, urbaines et industrielles. Les contrastes qui en ressortent plongent aujourd'hui le territoire dans une forme de léthargie. Les espaces industriels et leurs productions se heurtent à des espaces naturels vierges, en lisière d'espaces urbains toujours plus consommateurs d'espaces. Les frontières de ces espaces sont tangibles et sont aujourd'hui le produit de pressions et dynamiques qui s'opposent.

A l'est du territoire, un étalement urbain croissant vient se heurter aux emprises portuaires et aux espaces naturels. Le second type d'espace se voit mis en danger face à l'herméticité du premier.

A l'ouest, le fleuve de la Garonne, élément structurant du territoire se présente tantôt comme un support de l'économie et du paysage, tantôt comme un risque grandissant pour les établissements humains qui le borde.

Ces conflits entre des espaces dominants et des espaces dominés ont pour conséquence une certaine cristallisation du territoire et de son évolution. Les effets propres de chaque fonction sont causés par un déphasage dans le temps et l'espace de ceux-ci. Cependant, dans la divergence des dynamiques actuelles, la transition écologique laisse entrevoir des opportunités de mutation des espaces vers une destinée commune.

Le système ville-port de Bassens semble être prêt à (re)trouver un équilibre avec l'environnement sur lequel il prend place. La trame naturelle et paysagère, préalable essentielle à l'évolution du site, ne pourra jouer son rôle structurant que lorsque celle-ci sera considérée comme une véritable ressource à valoriser.

Ce plan guide ne vise pas à définir aujourd'hui la forme que pourra prendre le territoire demain. Son objectif est de donner une armature d'éléments invariants, présents ou à développer, qui serviront de fondements à la définition du nouveau projet de territoire. Ce guide évolutif doit servir de boussole pour arriver à une symbiose entre les systèmes portuaire, urbain et naturel.



LE DEVENIR DES ESPACES PORTUAIRES, LE CAS DE BASSENS

PARTIE 1 DE L'INTERNATIONAL AU LOCAL, L'ÉQUILIBRE PRÉCAIRE DU PORT DE BORDEAUX



- Une activité portuaire sur le déclin
- Une organisation spatiale éclatée en 7 terminaux et un coût d'exploitation élevé pour le GPMB
- Des infrastructures vétustes souffrant d'un manque d'investissements
- Le site de la ZIP est contraint entre le réseau ferré et la Garonne
- Une accessibilité difficile
- Des relations complexes avec les acteurs locaux
- Une mauvaise image du port
- Des opportunités de développement manquées
- Une navigabilité contrainte sur la Garonne additionnée à des coûts de dragage importants
- Forte dépendance carbonée



- Des activités variées prennent place autour du port
- 7 sites permettant une couverture territoriale sur l'ensemble de l'estuaire
- Les opportunités du transport fluvial
- Un vaste patrimoine foncier
- Une position stratégique, à l'interface entre le maritime et fluvial

PARTIE 2 ENTRE MÉTROPOLÉ ET VILLAGE, LE PORT DE BASSENS AU COEUR DE DYNAMIQUES CONTRASTÉES



- Des dynamiques démographiques relatives par rapport à l'attractivité métropolitaine
- Un territoire d'étude à la marge des grands projets urbains et équipements métropolitains
- Un territoire qui ne profite pas du dynamisme de l'agglomération
- Une répartition déséquilibrée de l'emploi sur la métropole, qui impacte la vie locale
- La prédominance du modèle périurbain qui complexifie sa mutation



- Un cadre de vie privilégié au sein de la métropole
- Des acteurs locaux impliqués, unis par des problématiques communes
- Un territoire à la convergence de modes et d'infrastructures de transport alternatives à l'automobile

PARTIE 3 LE PORT ET SON ENVIRONNEMENT, UNE RELATION À SENS UNIQUE?



- Un risque inondation prégnant sur le territoire, renforcé par une imperméabilisation des sols
- Des risques technologiques et des nuisances liés à l'activité industrialo-portuaire
- Une diminution progressive des espaces agricoles
- Une proximité perdue entre l'Homme et les espaces de nature



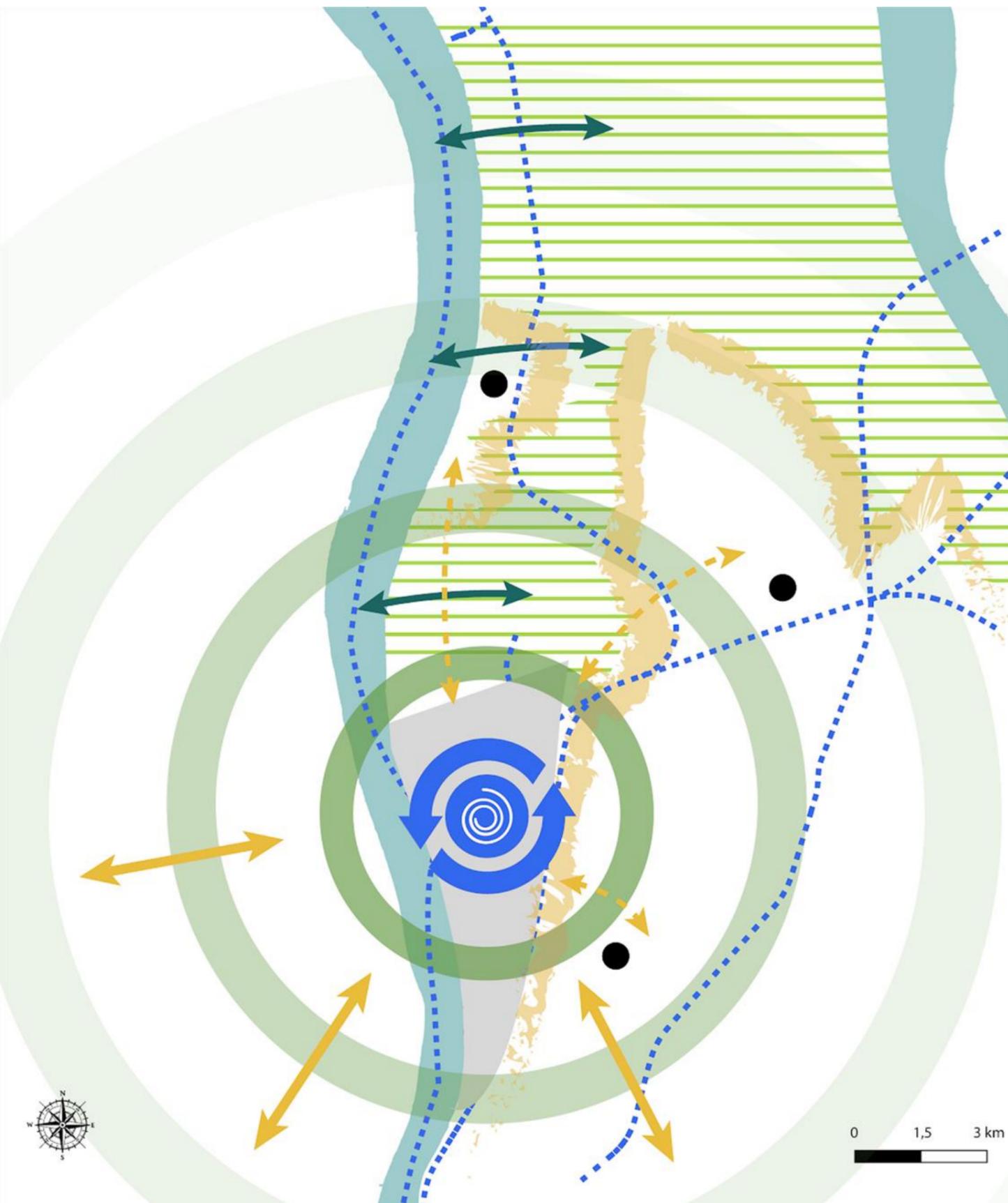
- Une richesse naturelle et paysagère singulière sur la métropole, source de biodiversité
- Un réseau hydrographique étendu
- Une culture du risque inondation ancrée sur le territoire
- Une identité estuarienne marquée
- Des amorces de transition écologique et d'économie circulaire sur le site industrialo-portuaire

Le site de Bassens évoque un port du XXème siècle, qui n'arrive pas à trouver sa place dans la compétition portuaire internationale mais également à l'échelon local. Son organisation spatiale constitue à la fois une contrainte mais aussi un potentiel certain de mutation. Par le biais d'un dialogue retrouvé, la coopération avec les acteurs locaux constitue le préalable essentiel à la définition d'un nouveau portuaire.

Un territoire urbain en difficulté, qui ne profite pas ou peu de l'attractivité métropolitaine et qui souffre des externalités négatives d'un modèle périurbain à bout de souffle. Cependant, par sa singularité, ses potentialités et la volonté des acteurs locaux, ce territoire est prédisposé à participer pleinement à la dynamique métropolitaine.

La presqu'île est aujourd'hui exposée à plusieurs sources de risque. Celle-ci est composée d'espaces naturels et agricoles sous pression mais qui peuvent constituer à moyen et long terme des ressources durablement exploitables. La richesse du patrimoine et l'identité locale sont des composantes essentielles du territoire actuel mais demeurent également les piliers de son futur.

LA SYMBIOSE PORT - VILLE - NATURE



1. LA PERENNITE DES ACTIVITES PORTUAIRES SUR LE TERRITOIRE

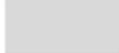
- 
1.1 L'exploitation des réseaux ferroviaires et fluviaux : Les infrastructures de transport du territoire offrent des possibilités de dessertes multimodales. Pour le port, s'engager dans la diversification des modes d'acheminement des marchandises représente le moyen d'une ouverture nouvelle sur son hinterland.
- 
1.2 La coopération avec les acteurs locaux : Une implication de l'ensemble des acteurs du territoire permettrait d'optimiser l'outil portuaire mais aussi d'améliorer son image.
- 
1.3 La place du port dans l'économie locale : La distance entre les systèmes de production et les circuits de consommation tend à diminuer. Pour le port, se positionner dans les évolutions de la chaîne logistique constitue une opportunité de développement.

2. LA COHABITATION DES FONCTIONS AU SERVICE D'UN TERRITOIRE APAISE

- 
2.1 La proximité de l'emploi : La réduction des déplacements pendulaires et leurs externalités négatives, nécessite une augmentation et une diversification des activités sur le territoire rive droite.
- 
2.2 Une meilleure intégration à la métropole : Le territoire de la presqu'île profite très peu du dynamisme et de l'attractivité de l'agglomération. Une plus grande prise en compte des besoins du territoire permettrait de sortir cet espace de l'isolement.
- 
2.3 La qualité du cadre de vie : Le territoire offre un cadre de vie privilégié par rapport à d'autres espaces de la métropole. La protection de ce cadre de vie implique la promotion de nouveaux modes d'habiter.

3. LA TRANSITION ECOLOGIQUE, LEVIER D'EQUILIBRE ENTRE L'HOMME ET LE PATRIMOINE NATUREL DE LA PRESQU'ILE

- 
3.1 La cohabitation avec le fleuve : La nécessité de s'adapter aux impacts du changement climatique passera par une nouvelle relation entre les habitants et la Garonne.
- 
3.2 L'affirmation du rôle essentiel des ressources naturelles et agricoles : Les riches espaces naturels et agricoles de la presqu'île sont aujourd'hui en danger. Un usage vertueux de ceux-ci permettra de les valoriser sans pour autant les figer.
- 
3.3 La cohésion entre les activités industrialo-portuaires et l'impératif écologique : Les riches espaces naturels et agricoles de la presqu'île sont aujourd'hui en danger. Un usage vertueux de ceux-ci permettra de les valoriser sans pour autant les figer.

-  Centres bourgs
-  Zone industrialo-portuaire

LA SYMBIOSE PORT - VILLE - NATURE

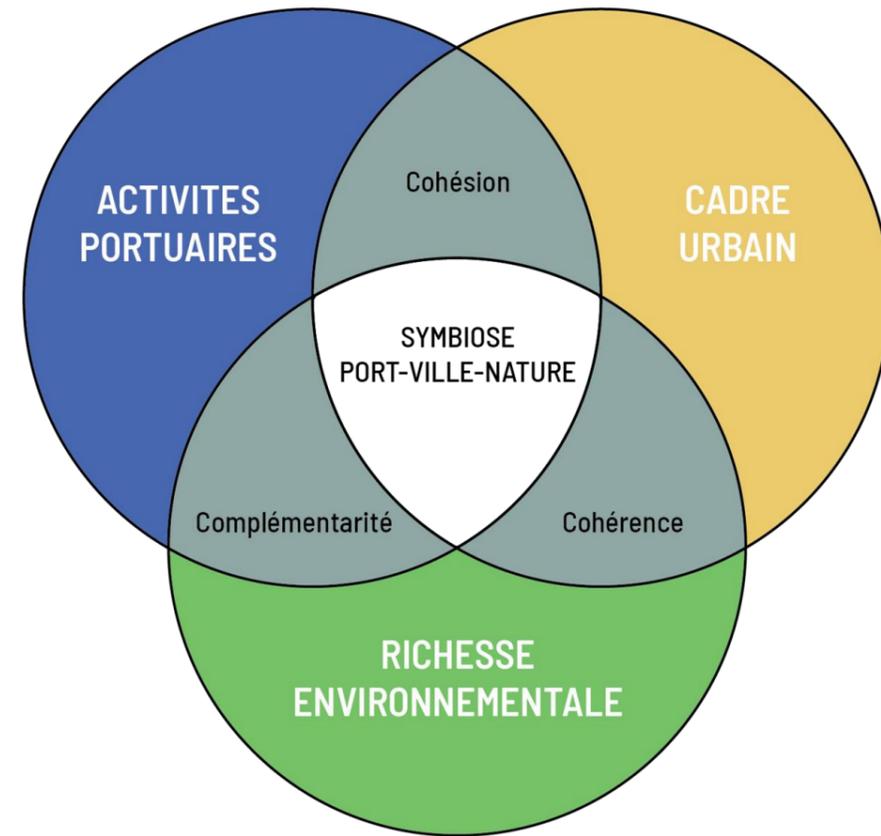
ACTIVITÉS PORTUAIRES

La pérennité de l'action portuaire et des activités industrielles qui y sont liées est aujourd'hui remise en question. Une refonte totale du modèle portuaire apparaît comme inévitable pour permettre d'inscrire durablement le site de Bassens sur le territoire.

Aujourd'hui exclusivement basée sur le transport routier, la liaison avec l'arrière-pays doit être repensée. Les activités du territoire devront être en capacité d'exploiter des connexions alternatives. Outre des questions de fonctionnement, l'avenir des espaces portuaires nous amène à interroger le rôle du port au sein de son territoire d'implantation. Repenser un modèle économique ancien ne peut être que bénéfique pour améliorer une image trop souvent négative. Afin que le Grand Port Maritime de Bordeaux redevienne un symbole fort, celui-ci devra réussir à s'ouvrir à son territoire et réaffirmer le rôle essentiel qu'il peut jouer dans le dynamisme économique d'une métropole. Cette (ré)ouverture sur le territoire doit se structurer tant physiquement que relationnellement. L'élargissement et la coopération de la place portuaire doivent permettre de favoriser le dialogue entre les acteurs. Cependant, un port est basé sur des flux et ceux-ci ne peuvent se limiter à une échelle métropolitaine. Les besoins des territoires et leur complémentarité doivent s'élever à une échelle supra locale afin de s'inscrire dans la durée.

CADRE URBAIN

Le territoire, qui s'étend au-delà des espaces portuaires, est marqué par des conflits d'usage entre les différentes fonctions présentes. Afin de retrouver un équilibre entre les espaces, ces fonctions doivent coexister. Les déplacements domicile-travail sont aujourd'hui source d'externalités négatives. Une majorité des activités et des emplois de la métropole sont situés sur la rive gauche. Réduire la distance ou le temps de ces déplacements serait vecteur d'apaisement pour la vie au sud de la presqu'île. La proximité de l'emploi est un enjeu qui n'induit pas uniquement une localisation mais aussi une certaine forme de diversité. Il est aussi nécessaire de contrebalancer la prédominance des emplois industrialo-portuaires du territoire. Ce déséquilibre dans la répartition des emplois métropolitains met en lumière une forme de délaissement de la presqu'île d'Ambès par rapport au reste de l'agglomération bordelaise. Pourtant ce territoire dispose d'un fort potentiel de développement urbain. Il est donc important pour celui-ci de s'affirmer comme un territoire pouvant accueillir des projets et des réalisations de rayonnement métropolitain. Le sud de la presqu'île gagnera aussi à être mieux connecté à la métropole par les différents modes de transport. Ce territoire dispose d'un patrimoine paysager riche. Afin de garantir la qualité de ce cadre de vie, le patrimoine naturel devra être mis en valeur afin de ré(apprendre) à vivre avec l'eau, élément fondamental dans les années à venir.



RICHESSE ENVIRONNEMENTALE

Au vu des évolutions climatiques qui s'accroissent, la Garonne va laisser place à de plus intenses et de plus nombreux phénomènes d'inondation. Mais cette augmentation de certains risques naturels ne doit pas engendrer le parti pris d'une position défensive qui pourrait se matérialiser par des aménagements lourds et paralysants. Cette prise de conscience qu'une cohabitation respectueuse entre l'homme et le fleuve est possible, elle visera à augmenter la résilience du territoire qui s'en verra renforcée. L'équilibre entre l'homme et le patrimoine naturel de la presqu'île passera par une prise en compte du potentiel qu'offrent ces espaces agricoles et naturels. Ces derniers ont la capacité d'améliorer l'autonomie alimentaire du territoire métropolitain. Les espaces de nature offrent aussi des ressources exploitables à des fins de production énergétique. C'est une grande opportunité pour la commune de Bassens et son port, de faire de ce territoire un catalyseur des initiatives en faveur de la transition énergétique. Mais cette « exploitation » des ressources territoriales ne peut se faire à sens unique. Cette réflexion ne prendra sens que si l'on redonne à la nature un rôle structurant dans son développement. Laisser respirer et se développer à nouveau les espaces de nature, sur une rive droite historiquement « verte », ne signifie pas l'arrêt des activités économiques au sein de la zone industrialo-portuaire. Au contraire, l'impératif de transition écologique auquel nous devons répondre, participe à l'accélération des innovations dans des domaines variés. L'espace industrialo-portuaire de Bassens doit par conséquent se positionner comme un territoire d'innovation mais également mettre en place une logique de complémentarité entre les activités, correspondant au socle du modèle de l'économie circulaire.

UNIFIER UN TERRITOIRE COMPOSÉ DE TROIS SYSTÈMES DIVERGENTS

Le territoire de la presqu'île d'Ambès est sectorisé entre zones d'habitat, espaces de nature et site industrialo-portuaire. Cela conduit à une somme de déséquilibres répartie entre la prégnance d'activités à risque, d'un modèle dominant d'habitat pavillonnaire et d'une nature omniprésente mais marginalisée. Par ses vastes espaces, ses qualités environnementales et paysagères, la presqu'île d'Ambès est le principal garant d'une métropole à l'ambition "nature". Seulement, au sein du périmètre métropolitain, la relation de réciprocité est loin d'être évidente. Le déclin des activités du port risque de plonger ce territoire un peu plus dans l'anonymat. La recherche d'un équilibre entre les forces en présence est l'élément fondamental pour envisager le futur de ce territoire.

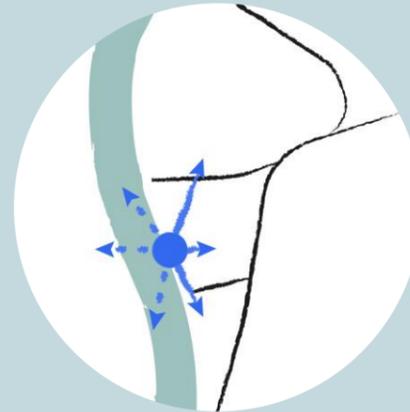
Ce plan-guide s'est appliqué à considérer chaque système qui compose le triptyque Port-Ville-Nature. Chaque entité possède actuellement un fonctionnement interne et une logique territoriale donnée qui a conduit à l'isolement de chacune.

Le travail sur ce plan-guide a constitué à redéfinir un équilibre spatial entre chaque entité ainsi qu'à révéler des complémentarités entre-elles. Leur mise en relation aboutit à la définition d'une trame commune constituée par les espaces de nature, le réseau hydrographique et l'activité agricole. Autour de cette trame s'articule diverses fonctions : habiter, travailler, se déplacer et se divertir. Ces éléments apportent une cohérence nouvelle entre les établissements humains et les espaces de nature ainsi qu'une cohésion territoriale renforcée autour du port et de ses activités.

Entre port, ville et nature, l'élément commun à l'imagination d'une relation symbiotique est la culture du "vivre avec l'eau". Omniprésente sur le territoire, l'eau constitue le fil conducteur d'une réflexion engagée dans ce plan-guide autour de la pérennisation des activités humaines sur un territoire vulnérable aux aléas climatiques. Projeter un devenir sur ce territoire implique de statuer sur la stratégie à adopter vis-à-vis du risque inondation. Historiquement, les esteys, les écluses ou encore les carrelets sont le témoignage que ce territoire s'est construit par l'étroite relation entre la gestion de l'eau et les activités humaines. D'une menace à une opportunité, vivre avec l'eau plutôt que de la combattre ou la fuir représente l'occasion de révéler les capacités d'adaptation du territoire et d'affirmer son identité, son caractère et sa résilience.

NOTION DE RÉSILIENCE

Un territoire confronté à des perturbations ou des menaces, capable de s'adapter collectivement et durablement, en s'appuyant sur les ressources internes du territoire et en mobilisant l'intelligence locale.



Diffusion du nouveau modèle portuaire

UN NOUVEAU COEUR PORTUAIRE CENTRIFUGE

Le mouvement de transition écologique donne une pertinence nouvelle aux échelons locaux et régionaux. Une prise de conscience collective qui, progressivement, participe à rendre viable le recours au local. Les productions énergétiques et les flux de marchandises, ainsi relocalisés, ouvrent de nouvelles perspectives pour l'activité portuaire et la captation de flux. En matière de connexion et de capillarité, favoriser une convergence des modes ferrés et fluviaux à Bassens permettra d'appuyer ce positionnement stratégique.

Face à cela, s'ajoute aussi la volonté de se conformer à une demande sociale en circuits de distribution plus rationnels. Le port représente ainsi un élément déterminant dans la déclinaison à l'échelle locale et régionale des principes de la transition écologique.



Prolongement de l'habitat sur le port

LE PORT HABITE

Les destins du port et de la presqu'île d'Ambès sont étroitement liés. Le déclin des activités portuaires assombrit les perspectives pour ce territoire et augure une situation critique. Face à la singularité géographique de la presqu'île et sa prédominance naturelle, les ressources en présence ne sauraient à elles seules inscrire le territoire dans une dynamique nouvelle. L'activité économique portuaire ne suffit plus, quant à elle, à garantir la pérennité de l'entité "port". Tout comme la diversification de ses activités, la valorisation du foncier portuaire représente un élément clef de sa survie. Ainsi, concilier vie métropolitaine, espaces de nature et activités productives, constitue une équation face à laquelle le territoire portuaire peut apporter une réponse.



Connexion des entités naturelles

LA NATURE COMME OSSATURE

Les activités industrielles et portuaires ont façonné un territoire en totale contradiction avec les aménités paysagères de la presqu'île. La zone portuaire est hermétique aux continuités écologiques. Les esteys ont été comblés, le territoire asséché et les berges de la Garonne minéralisées. Sur les vastes étendues sauvages de la presqu'île, la nature constitue un dénominateur commun à la ville et au port. L'emprise portuaire y représente une entrave dans l'accès au fleuve et vient brutalement rompre l'harmonie paysagère des berges de la Garonne. Au-delà de son ampleur et de sa monumentalité, le site portuaire présente une configuration "hors-sol" et décontextualisée. Car c'est aussi de l'identité patrimoniale de la presqu'île que le port s'est déconnecté.

LA REQUALIFICATION DE L'ESPACE PORTUAIRE PAR LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES

SYSTÈME PORT - UN NOUVEAU COEUR PORTUAIRE CENTRIFUGE

Un élément central et fédérateur du développement portuaire

-  La Maison du port : innovation, formation, ouverture au public
-  Forum portuaire

Des activités interdépendantes tournées vers la transition écologique

-  Pôle innovation fluviale
-  Activités de valorisation et de conditionnement des denrées agricoles
-  Pôle de traitement et de valorisation des déchets
-  Pôle énergie : hydrogène, hydrolienne, biogaz
-  Activité industrielle préservée sous condition d'une mutation durable de l'activité
-  Agriculture hors-sol

Une offre de transport diversifiée et renforcée

-  Réseau ferré
-  Réseau viarie principal
-  Réseau viarie secondaire
-  - Transport de marchandises
-  Plate-forme multimodale (fleuve, rail, route)
-  Conservation de quais fonctionnels
-  - Transport de personnes
-  Pôle multimodal
-  Quai d'accueil des navettes fluviales

SYSTÈME VILLE - LE PORT HABITE

Un prolongement de la ville au sein de l'espace portuaire

-  Tissu d'habitation existant
-  Nouveau quartier
-  Equipement sportif et récréatif d'intérêt métropolitain

Un renforcement des connexions et de l'accessibilité

-  Ponton de desserte des navettes fluviales
-  Halte ferroviaire

SYSTÈME NATURE - LA NATURE COMME OSSATURE

Une relation retrouvée avec l'eau

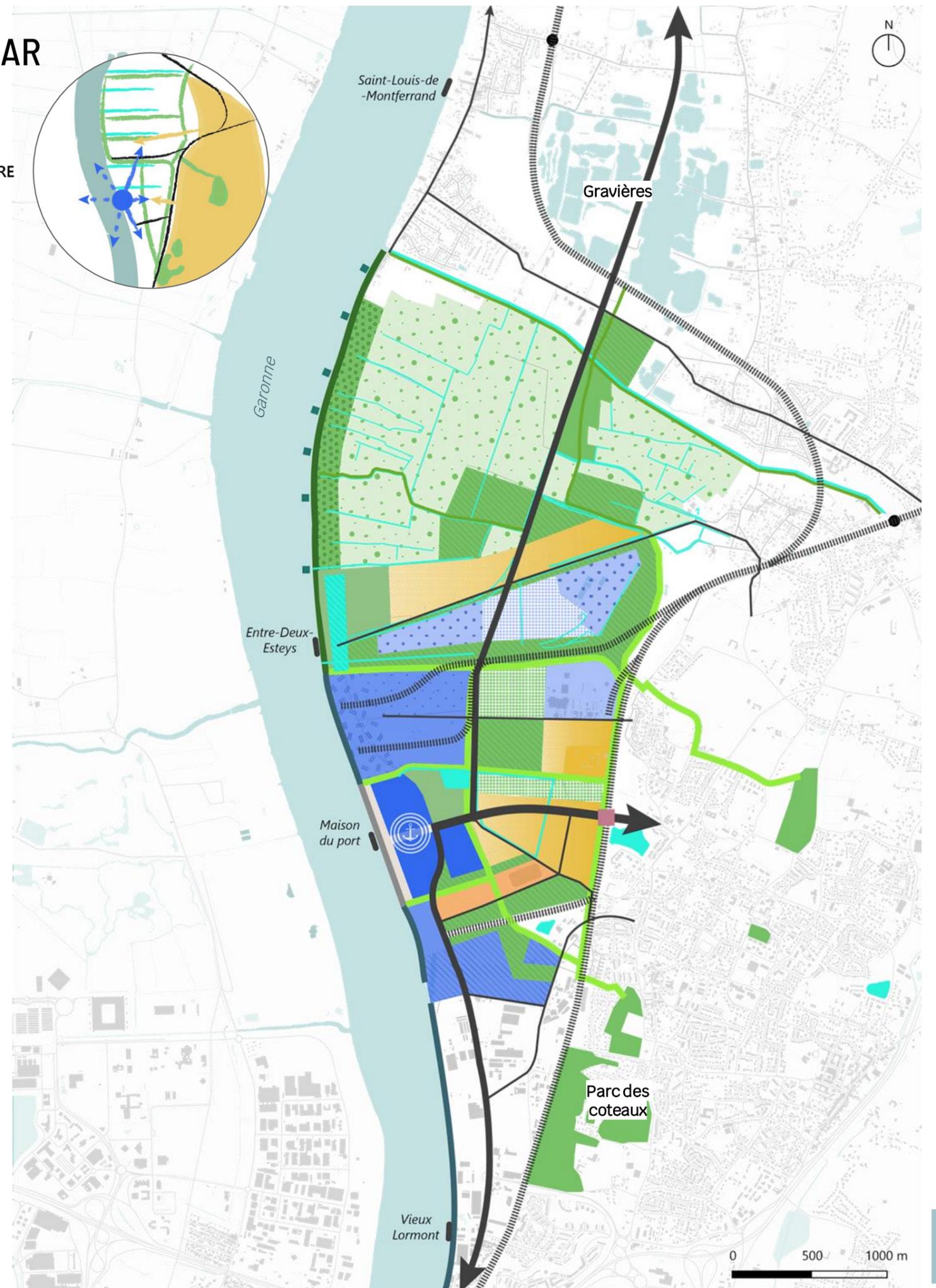
-  Carrelet à valoriser
-  Aménagement des berges
-  Esteys
-  Bassin de rétention existant
-  Jardin de pluie

Une trame végétale renforcée

-  Plantation d'arbres
-  Renaturation
-  Espace de nature existant
-  Voie verte urbaine
-  Chemin rural
-  Parc urbain participant à la qualité du cadre de vie

Des activités agricoles intégrées

-  Agriculture traditionnelle
-  Agriculture urbaine



1 - SYSTÈME PORT - UN NOUVEAU COEUR PORTUAIRE CENTRIFUGE

Le site de Bassens bénéficie d'une position géographique stratégique et d'un vaste foncier, au plus proche de la métropole. C'est également, par le fleuve, une excellente couverture du territoire girondin. La réserve foncière et sa desserte représentent la clef de voûte d'une stratégie basée sur la reconexion au territoire proche et à l'accueil d'activités et de fonctions qui s'inscrivent dans un modèle durable. Ce positionnement implique une connexion multimodale efficace pour assurer au site, un rayonnement optimal afin de capter des flux locaux et régionaux.

Aujourd'hui, l'ensemble de l'espace portuaire fait face au déclin de ses activités. Pour assurer la pérennité économique du port, il est essentiel de passer d'une logique de captation des flux et de stockage à une logique d'interdépendance entre les activités économiques. Un changement qui se traduit par un nouveau modèle économique, bâti autour d'activités qui s'inscrivent dans la transition écologique. Ce renouveau économique portuaire implique également une réhabilitation des installations et des infrastructures portuaires afin d'accueillir les nouvelles activités économiques venant se substituer aux anciennes. L'objectif est, à terme, de trouver un nouvel équilibre au sein de l'espace portuaire.

Se projeter dans le futur métropolitain, c'est inscrire pleinement le port au sein de la dynamique urbaine bordelaise. Ce qui implique de matérialiser cette appartenance, en s'appuyant sur un élément symbole, support de l'interdépendance entre activités et de l'économie circulaire : la Maison du Port. Établir sur le site une véritable vitrine de l'activité portuaire, support d'ouverture, d'échanges et de coopérations.

C'est aussi, sur tout le périmètre portuaire, l'imagination d'un modèle beaucoup plus intégré à la vie locale, moins cloisonné et replié sur lui-même. Un espace portuaire qui est conçu comme un lieu perméable et d'échanges et non plus délimité par des clôtures absolues. Il est donc nécessaire d'engager une réflexion sur les seuils et les franchissements du site afin d'améliorer son accessibilité et son ouverture au public.

SYSTÈME PORT - UN NOUVEAU COEUR PORTUAIRE CENTRIFUGE

Un élément central et fédérateur du développement portuaire

 La Maison du port : innovation, formation, ouverture au public

 Forum portuaire

Des activités interdépendantes tournées vers la transition écologique

 Pôle innovation fluviale

 Activités de valorisation et de conditionnement des denrées agricoles

 Pôle de traitement et de valorisation des déchets

 Pôle énergie : hydrogène, hydrolienne, biogaz

 Activité industrielle préservée sous condition d'une mutation durable de l'activité

 Agriculture hors-sol

Une offre de transport diversifiée et renforcée

 Réseau ferré

 Réseau viaire principal

 Réseau viaire secondaire

- Transport de marchandises

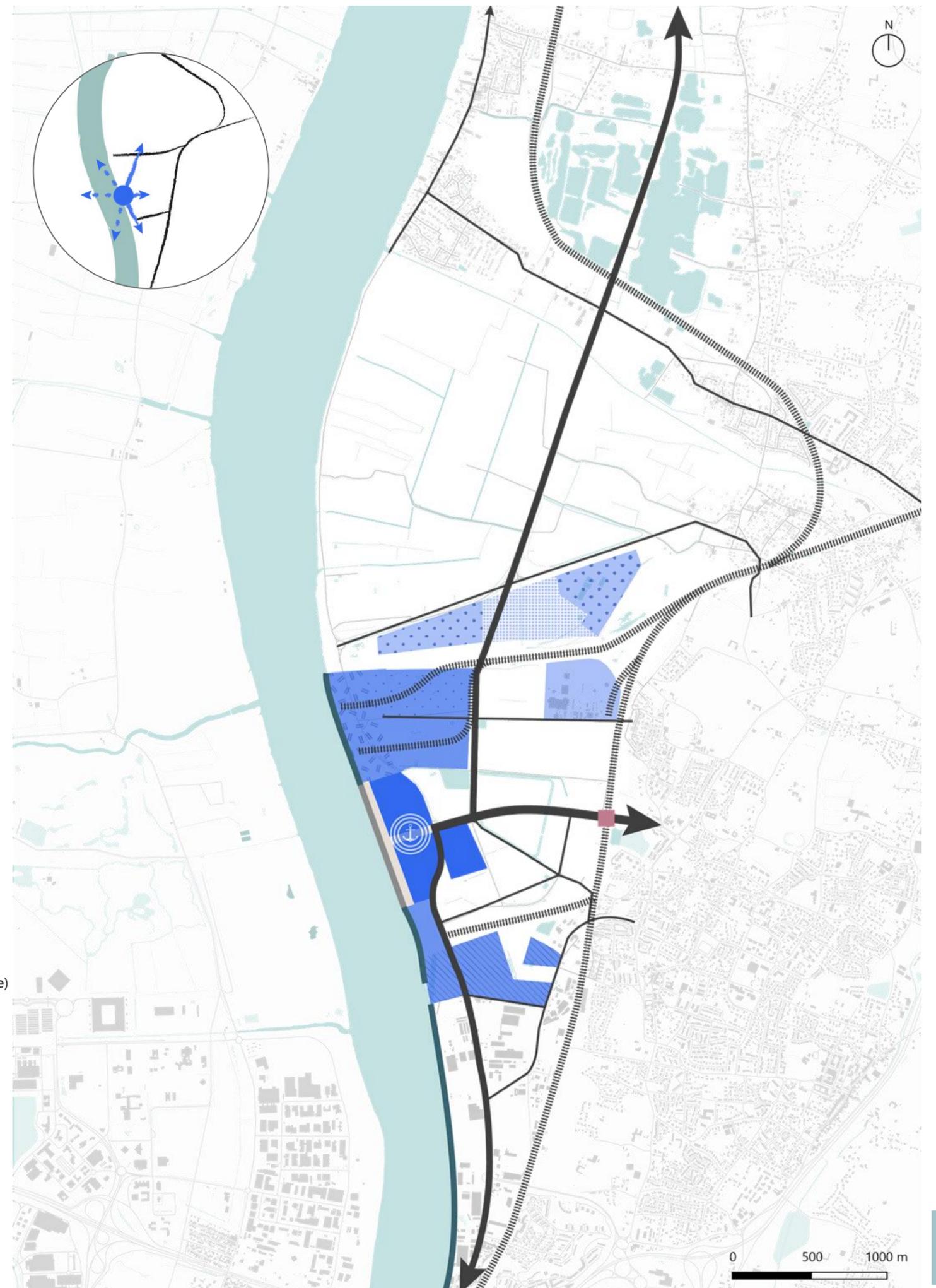
 Plate-forme multimodale (fleuve, rail, route)

 Conservation de quais fonctionnels

- Transport de personnes

 Pôle multimodal

 Quai d'accueil des navettes fluviales

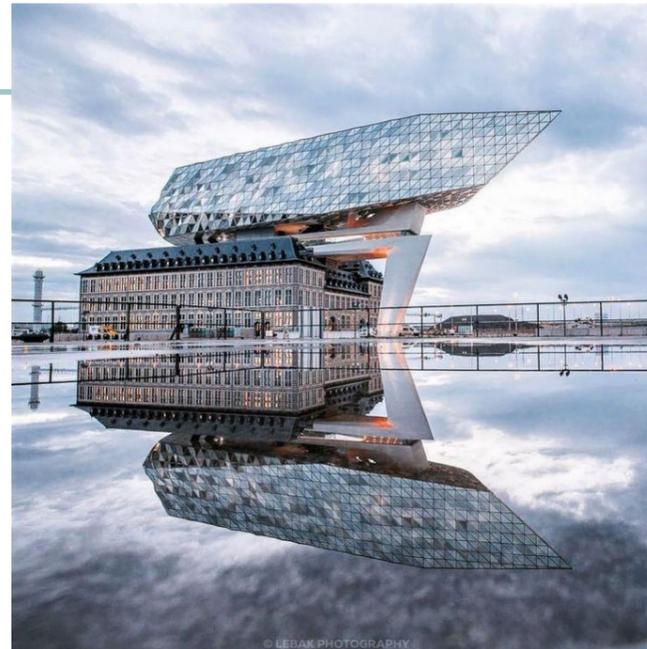


1 - SYSTÈME PORT - UN NOUVEAU COEUR PORTUAIRE CENTRIFUGE

LA (RE)DÉCOUVERTE D'UN ESPACE LAISSÉ-POUR-COMPTE

L'interdépendance des activités se traduit par la réorganisation de l'espace portuaire autour d'un élément central et fédérateur, situé près de la Garonne et au centre de la zone industrialo-portuaire : "La Maison du Port". Elle permettra de gérer la nouvelle dynamique économique et rassemblera les acteurs de la place portuaire (économiques et institutionnels) pour amorcer des coopérations bénéfiques au développement du nouveau modèle économique.

La Maison du Port est complétée par un pôle de formation et d'innovation en vue d'accompagner la mutation des activités industrielles et de faire perdurer la stratégie économique mise en oeuvre. Accompagné d'espaces publics attrayants le long de la Garonne, ce site vise également à immerger les citoyens au coeur du monde portuaire et constitue un support pour rapprocher les habitants du fleuve. Il constituera alors un élément symbole de l'ouverture du port et de la volonté de retrouver une relation ville-port.



La Maison du Port d'Anvers

DE NOUVELLES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES POUR UN ESPACE PORTUAIRE DURABLE

Le développement d'activités productives interdépendantes, en lien avec la transition écologique, permettra de pérenniser le modèle économique du port. L'implantation d'une structure portée sur les innovations fluviales, d'un pôle énergie et d'un pôle de traitement et de valorisation des déchets positionneront la place portuaire comme élément de réponse aux problématiques actuelles. Le port représentera alors un acteur clé et un exemple en matière de transition écologique à l'échelle métropolitaine et plus largement, à l'échelle régionale. Aussi, le développement d'une agriculture hors-sol sur des terres possiblement polluées vient participer à réduire la dépendance alimentaire de la métropole. A cela s'ajoute l'implantation d'activités complémentaires à la production agricole. La valorisation et le conditionnement des denrées agricoles constituent un moyen de pérenniser l'activité agricole sur le territoire. La proximité de ces activités s'explique par la volonté d'obtenir une chaîne de production complète venant valoriser l'agriculture locale. L'ensemble de ces activités participe au développement de l'économie circulaire, qui constitue désormais un impératif pour les économies mondiales.



Projet de navette fluviale urbaine "Green Deliriver"



Projet de développement de l'hydrolien et l'éolien en mer sur le complexe portuaire de Brest

UN RÉSEAU DE MOBILITÉ AXÉ SUR LE RAIL ET LE FLEUVE

En réponse au besoin d'accessibilité, nécessaire au développement des activités industrialo-portuaires, l'ensemble de l'espace portuaire est couvert par un réseau diversifié d'infrastructures de transport. Les activités économiques viennent s'appuyer sur les réseaux, ferré et fluvial, pour une meilleure connexion à leur territoire local et régional et pour réduire la part modale du camion. Le réaménagement d'une partie des quais et l'implantation d'une plateforme multimodale, destinés aux activités économiques, renforcent la place du transport fluvial et ferroviaire dans les échanges de marchandises.

En parallèle, la mise en place de plusieurs pontons de desserte de navettes fluviales et le déplacement de la gare de Bassens pour en faire un pôle multimodal d'ampleur métropolitaine, permettront aux habitants, travailleurs ou encore visiteurs, de converger vers cette nouvelle polarité.



La maison du port et le ponton d'accueil des navettes fluviales

Le nouveau modèle économique, basé sur des formes de production plus propres, plus biosourcées et moins polluantes permettront de faire cohabiter, autour de la Maison du Port, des espaces productifs économiques, alimentaires et des espaces d'habitat. Cette cohabitation sera possible grâce aux différentes infrastructures de transport, qui permettront notamment de connecter Bassens à l'espace portuaire par le biais d'un réseau de voirie principal prenant la forme d'un "trident".

2 - SYSTÈME VILLE - LE PORT HABITE

Dans l'imaginaire collectif, la presqu'île d'Ambès évoque autant les vastes étendues de nature que la présence d'industries lourdes. Au-delà du seul bec d'Ambès, lieu symbolique de la convergence des fleuves Garonne et Dordogne, ce territoire ne dispose d'aucun élément central, repère, à la source de dynamismes et d'émulation. Un déficit de lisibilité qui dessert ce territoire dans son rayonnement et dans ses perspectives futures. La mutation du site portuaire constitue une opportunité pour repenser l'organisation spatiale du territoire et contrer la mono-fonctionnalité de la zone industrialo-portuaire.

Rapprocher les espaces d'habitat du port et introduire de l'activité tertiaire, des commerces de proximité constituent un moyen d'amorcer une nouvelle dynamique. C'est pour tout le territoire, un moyen d'ériger une nouvelle polarité au plus proche des aménités et des aspirations métropolitaines.

Ainsi, la cohabitation des fonctions et des usages apparaît ici comme un enjeu majeur pour atteindre la symbiose.

Le territoire présente des conditions favorables pour introduire de l'habitat, des commerces de proximité ou encore des équipements publics, éléments qui constituent un moyen d'amorcer une nouvelle dynamique. Le territoire d'étude représente une opportunité de développement pour les communes limitrophes en s'ouvrant vers le port et le fleuve. Définir des espaces d'habitat plus dense permettra de réduire un étalement urbain trop prégnant et de réduire les fractures entre les espaces scindés par la voie ferrée.

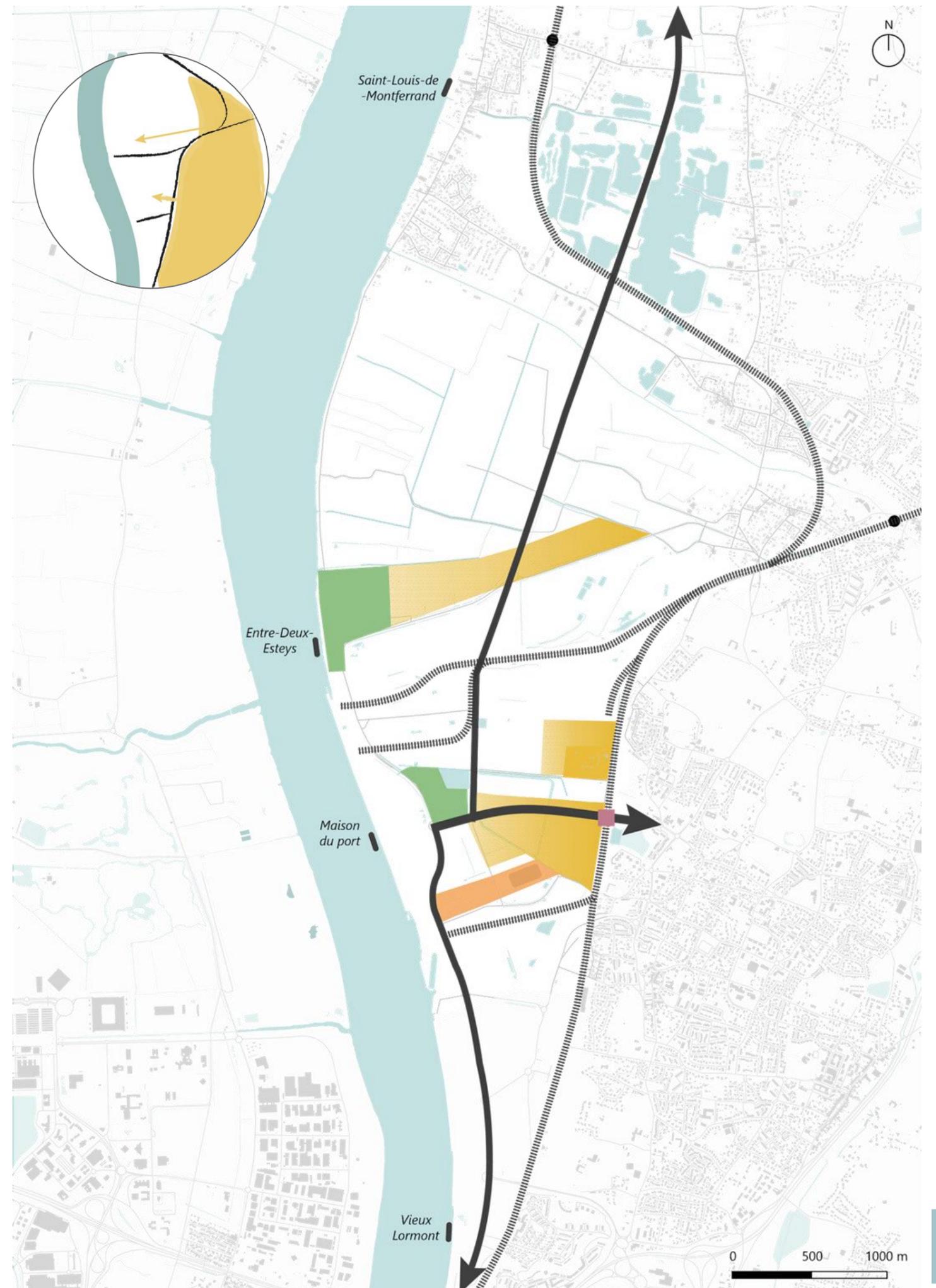
SYSTÈME VILLE - LE PORT HABITE

Un prolongement de la ville au sein de l'espace portuaire

-  Tissu d'habitation existant
-  Nouveau quartier
-  Equipement sportif et récréatif d'intérêt métropolitain
-  Parc urbain participant à la qualité du cadre de vie

Un renforcement des connexions et de l'accessibilité

-  Ponton de desserte des navettes fluviales
-  Halte ferroviaire
-  Pôle multimodal
-  Réseau ferré
-  Réseau viaire principal



2 - SYSTÈME VILLE - LE PORT HABITE

L'INTÉGRATION DE NOUVELLES FORMES D'HABITAT

La dynamisation du territoire doit s'accompagner de l'intégration d'aménités urbaines au cœur de l'espace portuaire. Le développement de Bassens se fera dans la continuité du tissu urbain actuel, le long de la voirie principale débouchant sur la Maison du Port et son esplanade. Un second espace résidentiel se situera au nord des voies ferrées, dans la continuité de la commune d'Ambarès-et-Lagrave, à proximité de la fenêtre verte. L'implantation de ce tissu urbain vise à valoriser le foncier du port, tout en permettant aux habitants de (re)nouer un lien avec le fleuve.

Tout en s'adaptant au risque inondation, ces deux nouveaux quartiers permettront de rapprocher les habitants de la Garonne et des espaces de nature. Ils seront alors bordés par deux parcs urbains, un premier dans la continuité de la fenêtre verte et un second, prenant place au cœur de l'espace portuaire. Ces espaces perméables permettront de réduire le risque inondation. Ces nouveaux quartiers d'habitat se développeront à travers des méthodes de construction adaptées au risque inondation telles que des constructions sur pilotis et des toitures végétalisées.

L'offre d'emploi, découlant de la nouvelle stratégie économique du port, constituera un facteur d'attractivité pour de nouvelles populations, dans un espace dynamique et accessible. En effet, la cohésion d'un territoire passe inévitablement par un rapprochement des zones d'emploi et de l'habitat.



Quartier sur pilotis, Brazza, Bordeaux
(mêmes problématiques liées au risque inondation)



Résidence étudiante en containers,
Le Havre (76)



Augmentation des surfaces végétalisées et perméables
pour faire face au risque inondation, Boston



Aquaparc, Saint-Nazaire

L'IMPLANTATION D'UNE OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DIVERSIFIÉS

Le nouveau tissu urbain s'accompagnera d'équipements publics, de services et de commerces pour proposer aux nouveaux habitants, une offre complète de proximité. L'implantation d'un équipement public d'intérêt métropolitain (type espace sportif et/ou stade nautique), actuellement en manque dans la métropole et en particulier sur la rive droite, redonnera du poids à ce territoire et participera à sa redynamisation.

Aussi, certains espaces seront déminéralisés afin de permettre l'introduction d'aménités naturelles et paysagères telles que des parcs urbains, offrant ainsi un cadre de vie agréable où la nature est un élément du bien vivre. Cette offre sera à destination des habitants actuels et futurs, des habitants de la métropole, mais également des personnes travaillant à proximité.



Le Port habité - Esplanade vers la maison du Port

Le nouveau quartier sera intégré à l'espace portuaire et à son contexte mais aussi à l'environnement tout en prenant en compte les risques naturels, en respectant les prescriptions environnementales et en s'ouvrant vers le fleuve. Une opportunité pour développer sur le territoire, un tissu urbain cohérent avec son environnement et pleinement adapté au risque inondation.

Un modèle urbain pionnier et novateur au devant d'une préoccupation majeure sur la métropole et plus largement sur tout le territoire girondin.

3 - SYSTÈME NATURE - LA NATURE COMME OSSATURE

La presqu'île représente un territoire en première ligne de la montée du niveau des eaux. Son réseau hydrographique constitue une première forme de protection face aux aléas naturels. Il participe par sa configuration et son rôle "d'éponge" à la protection de la métropole par l'absorption et le lissage des phénomènes pluvieux et d'inondation. Désimperméabiliser le site portuaire, renforcer et recréer les continuités hydrographiques constituent la pierre angulaire d'une stratégie de renaturation du site pour l'inscrire durablement dans les décennies futures et y pérenniser l'activité humaine.

Le territoire de Bassens reflète de nombreuses discontinuités ainsi que des fractures entre les différentes entités qui le composent : économique, urbaine et paysagère. Assurer une meilleure intégration du site portuaire à son environnement immédiat passe par une contextualisation de ses équipements et de ses aménagements. Autour des espaces naturels et agricoles, la valorisation du patrimoine local (esteys, carrelets) et l'accessibilité au fleuve représentent des éléments clefs de la réappropriation de ces espaces par le grand public.

Le GPMB dispose d'un foncier important situé sur les palus de Sabarèges. Ces espaces, réservoirs de biodiversité, constituent un élément patrimonial majeur de la presqu'île et un site fondamental à sauvegarder. Néanmoins, la protection des espaces de nature doit s'inscrire dans une relation de réciprocité entre les différentes entités. Ériger des protections absolues et sanctuariser les espaces de nature privent le territoire et ses habitants d'interactions avec l'élément fondateur de l'identité de la presqu'île, de sa richesse écologique et de la singularité de ces paysages.

Pour le port, il est important d'engager une stratégie de valorisation de son foncier qui s'inscrit dans l'optique de diversifier l'usage de ces espaces, en particulier naturels, et de pouvoir les envisager comme des espaces ouverts et/ou supports d'activités.

C'est en cela que la gouvernance alimentaire constitue à la fois un enjeu clé pour une inscription réussie dans la transition écologique mais également dans une stratégie de valorisation foncière. A l'échelle métropolitaine, la presqu'île d'Ambès et le territoire portuaire offrent de vastes terrains cultivables à proximité immédiate de l'agglomération. De plus, l'agriculture possède la capacité d'offrir des typologies de production modulable qui se marient aussi bien aux étendues marécageuses de la presqu'île, qu'aux contraintes physiques et à la nature des sols du site portuaire.

SYSTÈME NATURE - LA NATURE COMME OSSATURE

Une relation retrouvée avec l'eau

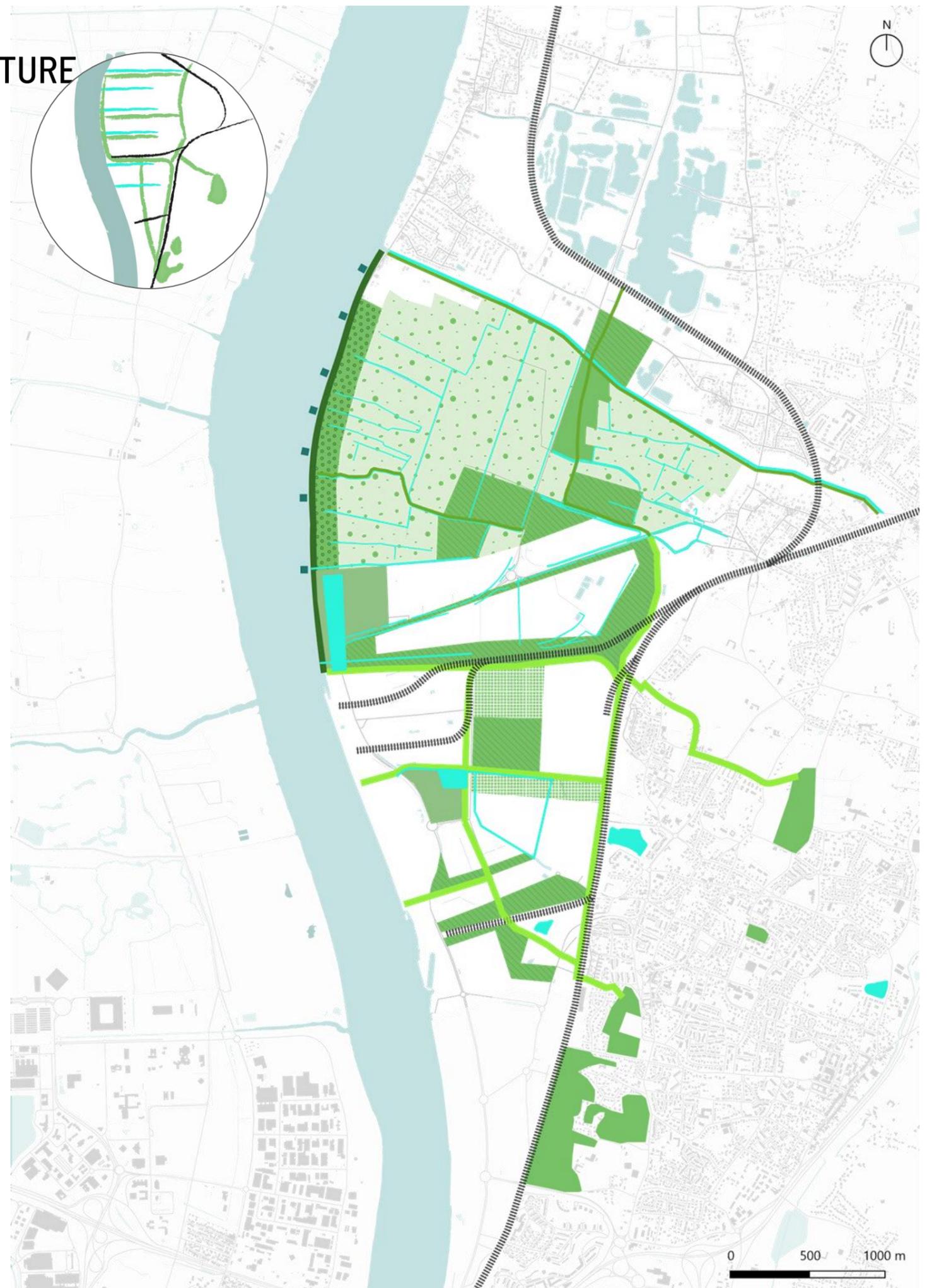
- Carrelet à valoriser
- Aménagement des berges
- Esteys
- Bassin de rétention existant
- Jardin de pluie

Une trame végétale renforcée

- Plantation d'arbres
- Renaturation
- Espace de nature existant
- Voie verte urbaine
- Chemin rural
- Parc urbain participant à la qualité du cadre de vie

Des activités agricoles intégrées

- Agriculture traditionnelle
- Agriculture urbaine



3 - SYSTÈME NATURE - LA NATURE COMME OSSATURE

UN TERRITOIRE DU "VIVRE AVEC L'EAU"

La résilience du territoire, face aux multiples défis qui se dressent face à lui, est au centre de l'articulation entre les différentes entités qui le composent. Trouver un équilibre et envisager une cohabitation pérenne avec le risque inondation implique de s'inspirer du patrimoine culturel et de l'histoire de la presqu'île. Des pratiques "ancestrales" qui ont permis, durant plusieurs siècles, de cohabiter avec le fleuve. S'inspirer et réinterpréter la culture locale du vivre avec l'eau constitue le socle d'une nouvelle stratégie portuaire à connotation plus urbaine.

Sur les espaces naturels, la valorisation des esteys existants, et la création de nouveaux, viendront compléter le maillage hydrographique sur le territoire en créant des continuités. Ils apporteront une nouvelle structuration de l'espace, plus en phase avec la prégnance du risque inondation et des besoins en surface d'écoulement, d'infiltration et de rétention.

Le long des berges de la Garonne, en partie nord, une bande plantée arbustive constituera un espace privilégié de gestion et d'absorption des phénomènes naturels, tout en constituant un lieu récréatif, pédagogique et ludique tout au long de l'année. L'aménagement de ces berges mettra en valeur les carrelets, éléments symbolique du paysage fluvial et du patrimoine estuarien situés entre le port et Saint-Louis-de-Montferrand,

Sur les espaces anthropisés, la gestion du risque inondation nécessitera le renforcement de la perméabilité des sols par des opérations de déminéralisation du site et de renaturation des espaces. A cet effet, il sera nécessaire d'adopter des principes de construction sur pilotis pour préserver la perméabilité des espaces urbanisés. Sur le site, et autour des nouvelles constructions, ces opérations de désimpermeabilisation et de renaturation aboutiront ponctuellement à la création de parcs urbains et d'un jardin de pluie. Ces éléments viendront s'intégrer à la trame paysagère et densifieront les continuités végétales, tout en apportant des îlots de fraîcheur au cœur de la zone industrialo-portuaire.



Un carrelet sur la Garonne



Promenade dans le site naturel du Méjean à Lattes (34)

L'EMPRISE PORTUAIRE : NOUVEL ÉLÉMENT STRUCTURANT DE LA TRAME PAYSAGÈRE

L'intégration harmonieuse de la zone portuaire au sein de son environnement nécessite des connexions physiques et visuelles aux éléments constitutifs du grand paysage : le fleuves, ses berges, les coteaux, ainsi qu'aux espaces de nature plus localisés et diffus : parcs, retenues d'eau et végétation spontanée. Assurer des connexions équilibrées entre ces éléments d'échelle et de nature différentes, permet le tissage d'une trame végétale irriguant le territoire et diffusant des perméabilités écologiques au sein des espaces les plus minéralisés. Ainsi, la nature constitue une véritable colonne vertébrale qui participe au nouveau maillage végétal et permet une desserte fine du territoire entre les lieux d'habitat et les polarités du site. Autour de leurs vertues écologiques, ces connexions paysagères seront matérialisées par des voies vertes urbaines offrant aux habitants et aux riverains le loisir de pratiquer ces espaces et de profiter de toute une nouvelle palette végétale.

Le cheminement principal relie le parc des Coteaux aux Gravières de Saint-Louis-de-Montferrand et au grand étang de la Blanche d'Ambarès-et-Lagrave. En articulation autour de cet axe, cette continuité paysagère sera densifiée par des connexions horizontales qui relieront les berges de la Garonne. Ces dernières sont constituées de voies vertes urbaines au sein de la zone industrialo-portuaire et de chemins ruraux en partie nord, en continuité de la trame dessinée par les différents esteys.

L'AGRICULTURE, PILIER DE RENATURATION ET DE RECONVERSION DES ESPACES

La dynamisation de l'espace portuaire prévoit une cohabitation nouvelle d'activités et de fonctions. Le dénominateur commun à ces nouvelles interactions est la déclinaison d'espaces de nature sur le port. Les espaces de végétation ainsi que les espaces agricoles assureront le rôle de zone tampon. Les interfaces entre les activités industrielles et les zones d'habitat seront traitées par des espaces dédiés à l'agriculture urbaine. Ces espaces tampons permettront ainsi d'avoir une occupation productive du foncier tout en atténuant les nuisances que certaines activités peuvent générer.

Sur les palus de Sabarèges, les zones les plus propices à une exploitation agricole et maraîchère seront affectées à de l'agriculture traditionnelle. Une activité qui s'inscrit dans une préservation active du site et de sa biodiversité, tout en contribuant à la production agricole métropolitaine, des schémas de production et de distribution alimentaire favorisant le local, enjeu majeur de la transition écologique.



Les terrains agricoles au nord de l'espace portuaire

LA REQUALIFICATION DE L'ESPACE PORTUAIRE PAR LA COMPLÉMENTARITÉ DES SYSTÈMES

SYSTÈME PORT - UN NOUVEAU COEUR PORTUAIRE CENTRIFUGE

Un élément central et fédérateur du développement portuaire

-  La Maison du port : innovation, formation, ouverture au public
-  Forum portuaire

Des activités interdépendantes tournées vers la transition écologique

-  Pôle innovation fluviale
-  Activités de valorisation et de conditionnement des denrées agricoles
-  Pôle de traitement et de valorisation des déchets
-  Pôle énergie : hydrogène, hydrolienne, biogaz
-  Activité industrielle préservée sous condition d'une mutation durable de l'activité
-  Agriculture hors-sol

Une offre de transport diversifiée et renforcée

-  Réseau ferré
-  Réseau viaire principal
-  Réseau viaire secondaire
-  - Transport de marchandises
-  Plate-forme multimodale (fleuve, rail, route)
-  Conservation de quais fonctionnels
-  - Transport de personnes
-  Pôle multimodal
-  Quai d'accueil des navettes fluviales

SYSTÈME VILLE - LE PORT HABITE

Un prolongement de la ville au sein de l'espace portuaire

-  Tissu d'habitation existant
-  Nouveau quartier
-  Equipement sportif et récréatif d'intérêt métropolitain

Un renforcement des connexions et de l'accessibilité

-  Ponton de desserte des navettes fluviales
-  Halte ferroviaire

SYSTÈME NATURE - LA NATURE COMME OSSATURE

Une relation retrouvée avec l'eau

-  Carrelet à valoriser
-  Aménagement des berges
-  Esteyes
-  Bassin de rétention existant
-  Jardin de pluie

Une trame végétale renforcée

-  Plantation d'arbres
-  Renaturation
-  Espace de nature existant
-  Voie verte urbaine
-  Chemin rural
-  Parc urbain participant à la qualité du cadre de vie

Des activités agricoles intégrées

-  Agriculture traditionnelle
-  Agriculture urbaine

