

BORDEAUX METROPOLE 3.0

Contribution de la Chambre des Notaires de la Gironde



Le projet BORDEAUX METROPOLE 3.0 offre à ses acteurs l'opportunité de présenter l'évolution souhaitée de leur ville à l'horizon 2030. Pour les notaires, un tel projet prospectif se fonde tout à la fois sur une vision actuelle de la métropole et un idéal à atteindre.

- De la vision du développement de BORDEAUX METROPOLE au vu des données actuelles :

La réponse du Notariat à l'invitation de la Communauté Urbaine de Bordeaux à présenter cette contribution se fonde sur les données qu'il détient quant à la dynamique actuelle de la ville.

Le Notariat s'est en effet doté d'un système de collecte de données (Perval) relatives aux mutations immobilières permettant d'envisager l'évolution probable de la ville en la matière (Cf. Annexe)

- De l'évolution souhaitée de Bordeaux-Métropole :

Le Notariat, par son rôle en matière immobilière, connaît régulièrement des questions telles que la gestion des transactions, l'urbanisme ou le respect de règles environnementales. Seules touchent donc directement aux préoccupations de la profession des problématiques isolées et non représentatives de l'évolution globale de la ville. Est-il alors opportun d'opérer un tri entre ce qui relève du notariat et les projets de plus grande ampleur n'impliquant pas directement les notaires ?

Le développement urbain mêle en effet d'autres sujets tous interdépendants qu'il convient d'intégrer à la contribution. Celle-ci reflètera donc la complémentarité de la vision de sa ville par le notaire : à la fois en tant que professionnel et en tant que citoyen.

Les propositions qui suivent s'intégreront donc aux secteurs d'évolution souhaitée que sont :

- ***URBANISME ET ORGANISATION DE LA VILLE***
- ***TRANSPORTS***
- ***ECONOMIE, TOURISME ET CULTURE***

Si la présente contribution expose ainsi ses propositions sujet par sujet, aucune catégorie ne sera consacrée au développement durable, et celui-ci fera partie intégrante de chacun d'eux. Cette préoccupation, aujourd'hui indispensable, demain inéluctable, ne doit en effet pas, à notre sens, être traitée comme un pôle de réflexion autonome mais comme la condition générale et sine qua non de toutes les propositions à venir.

URBANISME ET ORGANISATION DE LA VILLE

➤ Redistribution des zones d'activité :

De façon à limiter fortement la circulation automobile en centre ville, il est proposé que l'hypercentre soit consacré aux activités culturelles, administratives, d'habitation et de petit et moyen commerce.

A la proche périphérie de la ville seraient créés des pôles « entreprises », « universités et formation », « commerce de masse », etc. Une telle redistribution des lieux d'activités permettrait de réduire grandement la circulation dans le centre et, de façon plus générale, d'optimiser l'organisation de la ville en vue de limiter les flux de circulation.

Le foncier disponible se raréfiant, il serait pour ce faire opportun d'envisager un délestage des activités de la rive gauche vers la rive droite.

➤ Adaptation à l'évolution des populations :

L'harmonisation doit être développée en matière de répartition des populations, la mixité et le métissage social devant être accrus tout en établissant un maillage régulier du territoire en matière d'accès à aux services publics, à l'éducation et à la santé.

Toujours en ce qui concerne l'égal accès pour tous aux services publics, un point important à l'horizon 2030 est la prise en compte du vieillissement de la population. L'offre actuelle en matière de résidence de retraite est en effet quantitativement insuffisante. Il convient par ailleurs de se

fixer un objectif de qualité de ces établissements n'interdisant pas pour autant leur accès à certaines catégories sociales par un coût exorbitant.

Le vieillissement de la population devra également être pris en compte dans l'aménagement urbain, tant au niveau de l'accessibilité des services publics, commerces ou transports, que de l'amélioration de l'état et de la largeur des trottoirs.

➤ Harmonisation du bâti urbain et qualité visuelle :

La limitation maximum de l'automobile en centre ville, outre ses bénéfices écologiques et de régulation des mouvements de population, présente l'avantage important d'une remise en valeur esthétique de l'hypercentre.

Cette donnée est à ce jour trop souvent oubliée, notamment en ce qui concerne les normes de construction et devrait faire l'objet d'une démarche (semblable dans son fonctionnement à celle adoptée pour le BBC) tendant à la mise en place de critères harmonisés et impératifs.

Une telle réglementation permettrait d'atteindre une harmonisation du bâti urbain vers plus de qualité visuelle, tout en évitant l'uniformisation.

TRANSPORTS

➤ Effort de limitation du trafic automobile en centre ville:

Il est proposé de réduire l'utilisation de l'automobile dans le cœur de la ville, en maintenant des voies consacrées à la circulation tout en déterminant de nouvelles voies piétonnes dont l'utilisation véhiculée se limiterait à certaines heures et certaines activités limitativement listées (livraisons, transport de fonds, artisans par exemple). Supprimer totalement la circulation dans le centre reviendrait en effet à exclure son affectation actuelle de secteur d'habitation pour en faire une zone commerciale ou de services non adaptée au mode de vie de la population, notamment, des jeunes actifs.

Pour autant, même une simple limitation du trafic automobile au cœur de Bordeaux nécessitera à la fois de développer les moyens de transport collectifs existants et d'imaginer de nouvelles voies alternatives.

Il conviendra donc d'augmenter le trafic du tramway et de poursuivre la mise en place de stations V-CUB. Il peut également être envisagé d'accéder au centre-ville par voie fluviale au moyen d'un « bateau-taxi ».

Par ailleurs, apparaît nécessaire la mise en place de parkings supplémentaires en périphérie (souterrains de préférence !), en liaison avec les transports en commun. On peut également imaginer la mise en place, au départ de ces parkings, de stations de location de véhicules électriques destinés à la circulation intra-muros des bordelais, sur le modèle des V-CUB.

➤ Evolution du tramway :

Outre l'augmentation du trafic lié à la réduction de l'usage de l'automobile en centre ville, il paraît essentiel de poursuivre une ligne ayant pour terminus l'aéroport. Pour autant il serait inopportun de voir le trafic voyageur en provenance de Mérignac se diriger systématiquement vers le centre ville non parce qu'il s'agit là de sa destination finale mais parce qu'il est aujourd'hui nécessaire de rejoindre l'hypercentre pour bénéficier d'un accès aux autres lignes.

Il convient donc de mettre en place une quatrième ligne de tram, circulaire et permettant une jonction « par l'extérieur » des différentes lignes existantes.

➤ Gestion des flux routiers et autoroutiers :

Sur ce point, le contournement extérieur de Bordeaux semble être un impératif absolu. Il s'agirait en effet de fluidifier les échanges inter-CUB très facilement et sans désagrément pour les bordelais qui ne verraient pas fondamentalement leur mode de vie actuel modifié (les « grands travaux » s'opérant à l'extérieur de l'agglomération). Les bouchons sur la rocade aux heures de pointe seraient ainsi évités, au moins pour partie, tant aux automobilistes en transit qu'aux bordelais se rendant sur leur lieu de travail.

La limitation des encombrements de la rocade permettrait, outre le confort de ses usagers, un bénéfice important en termes de diminution des émissions de gaz à effet de serre !

ECONOMIE, TOURISME, CULTURE

➤ Développement de l'activité économique :

Pour ce qui est du développement économique de la ville, il convient de favoriser l'implantation d'emplois dans certains secteurs sous-exploités de l'agglomération. Il pourrait être envisagé un système de zones franches faisant bénéficier d'avantages fiscaux les chefs d'entreprise s'y installant.

Cette politique d'incitation peut permettre, outre un accroissement global de l'activité économique de la métropole, de redistribuer judicieusement les secteurs : si les activités de production ou de transport peuvent trouver un intérêt certain à la proximité du « grand contournement », les entreprises de service bénéficieront d'une plus grande accessibilité au public en se voyant placées sinon aux abords du centre, pour le moins à proximité de la rocade.

Il est par ailleurs évident que la mise en œuvre du projet BORDEAUX EURATLANTIQUE et de la LGV aura pour conséquence, en plaçant Bordeaux au cœur de l'Europe, et à une telle proximité des métropoles voisines, un accroissement important de l'activité économique de la ville à l'horizon 2030.

Dans la prévision d'une telle évolution, il convient de poursuivre et d'encourager l'idée d'un « quartier d'affaires » aux abords de la gare.

➤ Tourisme et culture :

L'attraction économique exercée par la « métropole-Bordeaux » en 2030 sera également en grande partie le fait de sa réputation en termes de tourisme, de patrimoine et d'activité viticoles.

Sur ce point, il convient de développer une capacité d'accueil encore trop faible tant en matière d'hôtellerie au sein même des châteaux que d'infrastructures d'accès à ceux-ci depuis Bordeaux.

L'hypercentre de Bordeaux doit par ailleurs en grande partie être consacré à ces activités. Cette mise en valeur du patrimoine bordelais sera facilitée par la suppression du trafic automobile et, selon une précédente proposition exposée en matière de transport, la Garonne pourrait participer de cette évolution par la mise en place d'un « bateau-taxi » servant à la fois aux bordelais et au développement du tourisme.

➤ Création d'un grand musée bordelais de la vigne et du vin :

Il convient d'imaginer un musée à la hauteur de la ville et de l'évolution à laquelle elle se destine. Du fait de la tradition régionale, connue dans le monde entier, de la production viticole, il paraît en effet incompréhensible que Bordeaux ne dispose pas d'un musée dédié à cette activité. Il peut ici être précisé que le premier musée de la ville se classe à la 57^{ème} place nationale en matière de fréquentation¹ ; ce qui ne semble être en rapport ni avec l'importance de la ville en terme de population, ni avec son rayonnant culturel et touristique, tant en France qu'à l'étranger.

¹ Source : Ministère de la Culture, Rapport « Muséostat » de la fréquentation des musées français en 2008.

On pourrait ainsi imaginer, au plus près possible du centre ville, un musée de très grande envergure et d'architecture moderne qui deviendrait une réelle référence mondiale dans son domaine tout comme pour son architecture.

D'un point de vue environnemental, il est également possible d'imaginer le tout premier musée mondial de cette envergure entièrement autosuffisant en matière énergétique.

Annexe



Perval

Les références immobilières du notariat

Département de la Gironde - 1er octobre 2008 au 30 septembre 2009

TERRAINS À BÂTIR		moins de 600 m ²	de 600 à 900 m ²	de 900 à 1500 m ²	de 1500 à 2500 m ²	de 2500 à 5000 m ²	Ensemble
Gironde	ventes	14,6%	28,6%	36,6%	14,8%	5,4%	1 436
	prix / m ² moyen	195 €	110 €	71 €	44 €	23 €	71 €
	prix moyen	78 651 €	83 327 €	79 256 €	82 401 €	75 167 €	-5,6% 80 580 €
	prix médian	77 200 €	76 000 €	68 000 €	65 000 €	62 000 €	72 000 €
	surface de terrain	403 m ²	758 m ²	1116 m ²	1856 m ²	3270 m ²	1135 m ²
CUB(E)	ventes	40,4%	28,5%	23,6%	7,1%	0,4%	267
	prix / m ² moyen	239 €	163 €	128 €	88 €		151 €
	prix moyen	90 282 €	122 068 €	140 978 €	167 260 €		-13,7% 116 881 €
	prix médian	85 000 €	118 400 €	153 000 €	171 000 €		109 000 €
	surface de terrain	377 m ²	751 m ²	1100 m ²	1907 m ²		772 m ²

Département de la Gironde - 1er avril 2009 au 31 mars 2010

APPARTEMENTS ANCIENS		Studios	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces ou plus	Ensemble
Gironde	ventes	19,8%	30,0%	25,9%	17,3%	6,9%	2 364
	prix / m ² moyen	2 716 €	2 552 €	2 291 €	1 986 €	1 919 €	-5,9% 2 265 €
	prix / m ² médian	2 625 €	2 456 €	2 200 €	1 852 €	1 824 €	2 286 €
	prix moyen	74 563 €	112 660 €	149 872 €	164 001 €	190 443 €	128 943 €
	surface habitable	27 m ²	44 m ²	65 m ²	83 m ²	99 m ²	57 m ²
BORDEAUX	ventes	23,6%	32,3%	24,6%	13,8%	5,8%	1 128
	prix / m ² moyen	2 591 €	2 533 €	2 366 €	2 240 €	2 136 €	-3,4% 2 375 €
	prix / m ² médian	2 589 €	2 540 €	2 325 €	2 113 €	2 100 €	2 443 €
	prix moyen	71 502 €	112 797 €	160 562 €	199 657 €	229 520 €	133 778 €
	surface habitable	28 m ²	45 m ²	68 m ²	89 m ²	107 m ²	56 m ²
CUB(E)	ventes	14,1%	25,3%	26,9%	23,5%	10,3%	895
	prix / m ² moyen	2 418 €	2 162 €	1 990 €	1 723 €	1 679 €	-5,5% 1 917 €
	prix / m ² médian	2 513 €	2 175 €	1 939 €	1 689 €	1 721 €	1 964 €
	prix moyen	67 378 €	100 050 €	129 949 €	135 084 €	157 971 €	117 269 €
	surface habitable	28 m ²	46 m ²	65 m ²	78 m ²	94 m ²	61 m ²

