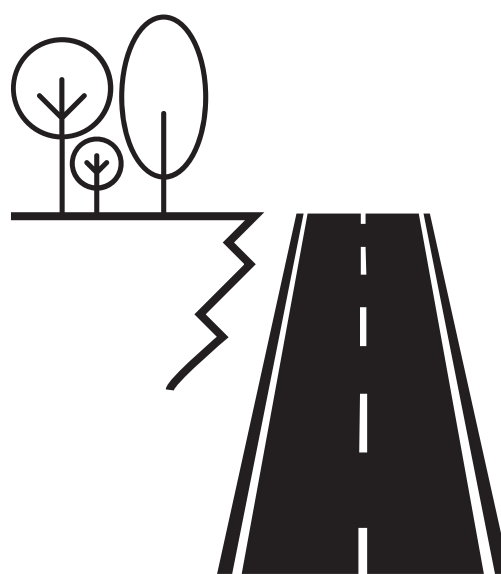






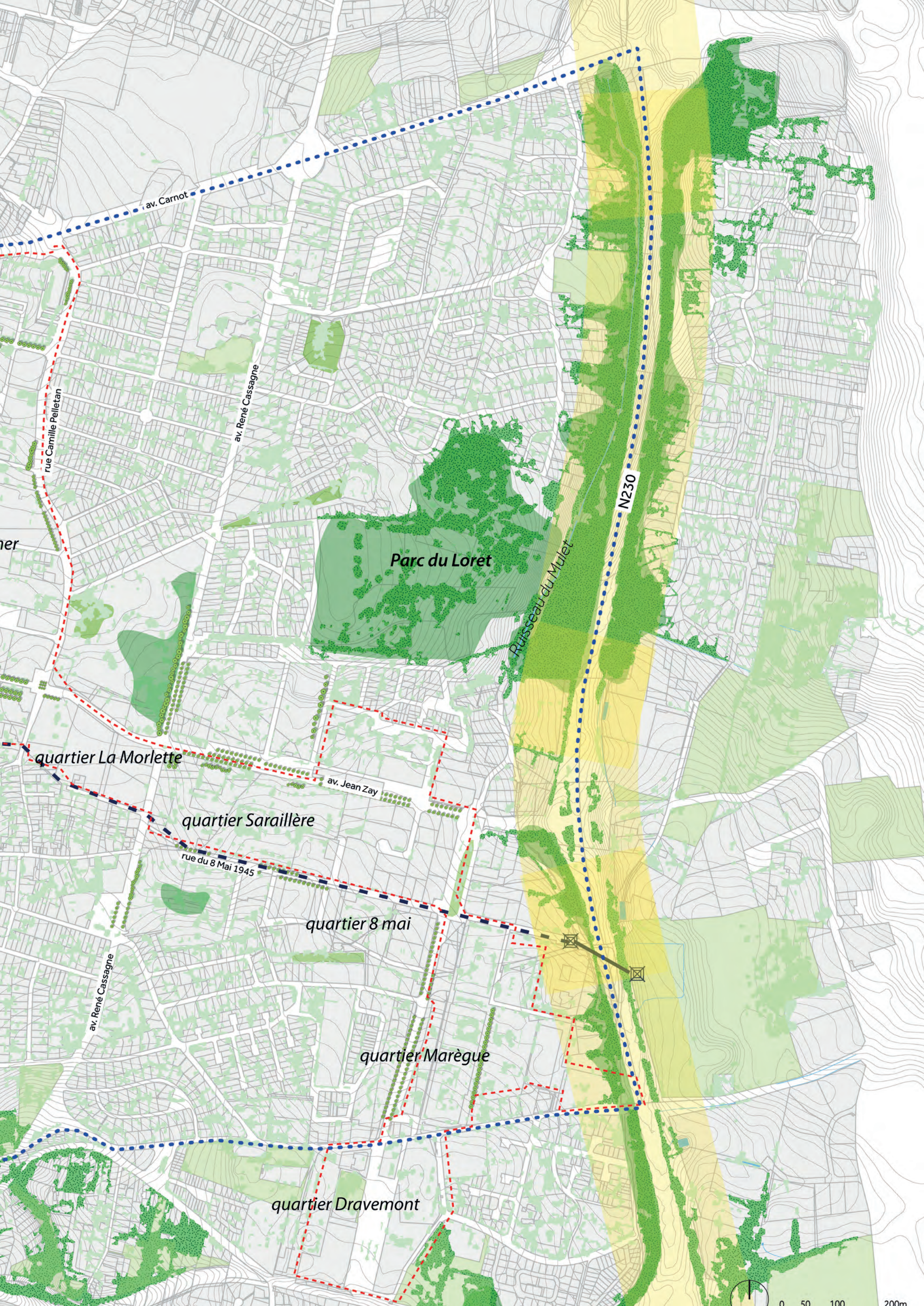
03

DES ESPACES OUVERTS À LA FOIS SECS ET GÉNÉREUX

- A. LA NATURE CENONNAISE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE
- B. À L'ÉCHELLE LOCALE, LES JARDINS PORTENT LE PAYSAGE
- C. DES ESPACES PUBLICS SECS, L'IMPACT DES SOLS
- D. STRUCTURE VIAIRE, ENTRE ATOUTS ET OBSTACLES

CARTE DES ESPACES OUVERTS PAYSAGERS





av. Carnot

rue Camille Pelletan

av. René Cassagne

Parc du Loret

Ruisseau du Mulet

N230

quartier La Morlette

av. Jean Zay

quartier Sarailière

rue du 8 Mai 1945

quartier 8 mai

av. René Cassagne

quartier Marègue

quartier Dravemont



0 50 100 200m

A. LA NATURE CENONNAISE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

LES GRANDS PARCS

UNE STRUCTURE QUI MARQUE LES LIMITES

Le Plateau du Haut Cenon, est délimité à l'est et à l'ouest par des limites topographiques franches. Les Coteaux à l'ouest font la transition entre la plaine alluviale de la Garonne et le plateau à plus de 60 m d'altitude. A l'est, greffé sur les franges de la Rocade, le parc du Loret, s'inscrit dans le parcours d'un ancien cours d'eau.

LE PARC PALMER (Parc des coteaux)

Le parc Palmer qui fait face au quartier Palmer, appartient au Parc des Coteaux qui suit une part importante de la rive Droite Bordelaise. Caractérisé par des vues impressionnantes sur le paysage bordelais il offre de vrais qualité d'usage (sports, jeux pour enfants, randonnée, espace événementiel lié au Rocher Palmer), mais constitue une barrière

forte pour les modes doux entre le haut et le bas Cenon,

Les «châteaux» en enfilade qui le bordent sur sa rive Est marquent la rupture topographique et constituent autant de porte d'entrée sur le parc.

LE PARC DU LORET

Enclavé entre la rocade, la zone d'activité et le tissu pavillonnaire situé au nord, le parc du Loret présente un patrimoine végétal remarquable. Aujourd'hui occupé par quelques terrains de sport, il a vocation à accueillir un véritable pôle sportif incluant la future piscine de Cenon. Son attractivité se renforçant, il sera nécessaire d'imaginer une meilleure accessibilité depuis le sud et l'ouest du plateau.



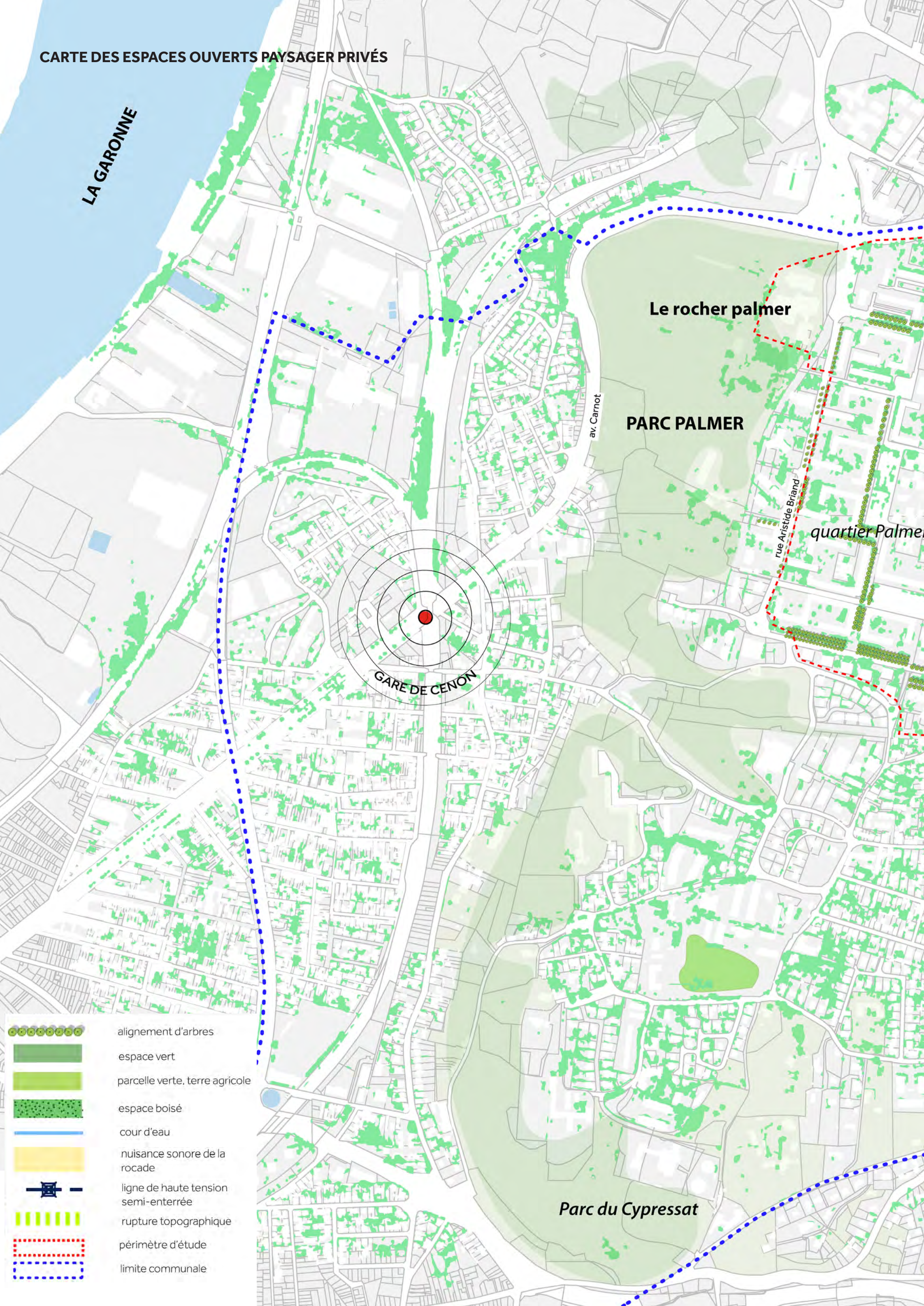
LE PARC PALMER



LE PARC DU LORET



CARTE DES ESPACES OUVERTS PAYSAGER PRIVÉS



LA GARONNE

Le rocher palmer

PARC PALMER

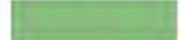
quartier Palmer

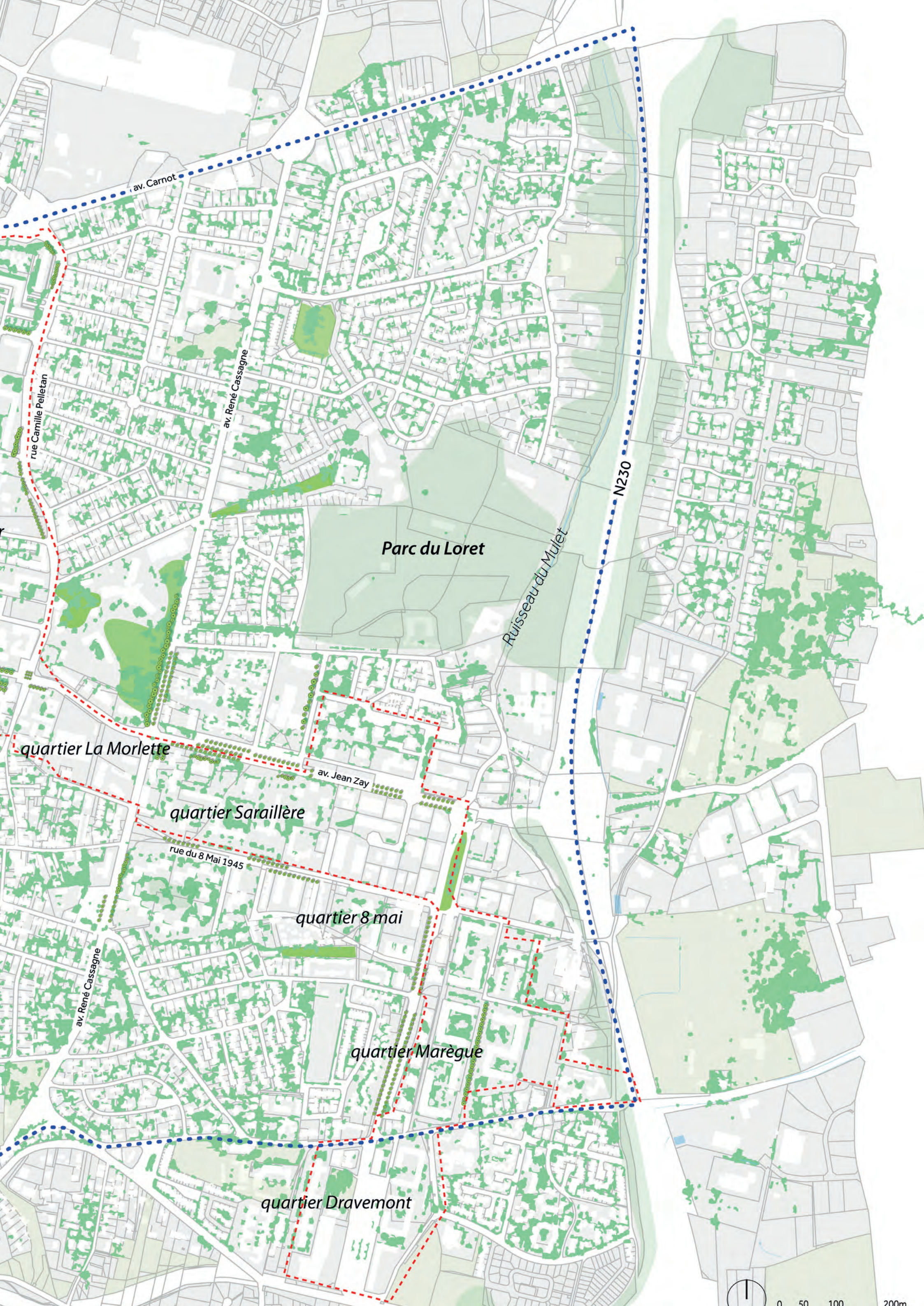
GARE DE CENON

av. Carnot

rue Aristide Briand

Parc du Cypressat

-  alignement d'arbres
-  espace vert
-  parcelle verte, terre agricole
-  espace boisé
-  cour d'eau
-  nuisance sonore de la rocade
-  ligne de haute tension semi-enterrée
-  rupture topographique
-  périmètre d'étude
-  limite communale



av. Carnot

av. René Cassagne

rue Camille Pelletan

Parc du Loret

Ruisseau du Mulet

N230

quartier La Morlette

av. Jean Zay

quartier Sarailière

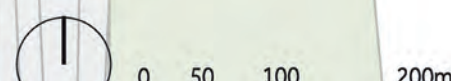
rue du 8 Mai 1945

quartier 8 mai

av. René Cassagne

quartier Marègue

quartier Dravemont



B. À L'ECHELLE LOCALE, LES JARDINS PORTENT LE PAYSAGE

LES JARDINS PRIVÉS FONT LA VILLE PARC

UN PATRIMOINE VÉGÉTAL MATURE

La rapide urbanisation du plateau au début de la seconde moitié du 20^e siècle s'est accompagnée de l'introduction d'un patrimoine végétal arboré nouveau. Aujourd'hui âgés d'une cinquantaine d'années, les arbres plantés dans les années 60 et 70 sont souvent des sujets remarquables dont le gabarit rivalise avec celui des immeubles.

DE GRANDS COEURS D'ÎLOT VERT ET DES JARDINS PAVILLONNAIRES

La taille importante des coeurs d'îlots des logements collectifs sociaux permet de créer de véritables îlots de fraîcheur à l'échelle du plateau. La mise en réseau de la trame arborée de ces coeurs d'îlots avec le tissu paysager des jardins pavillonnaires offre un maillage écologique intéressant pour la faune aviaire .

L'ALLÉE RONCEVAL, UN MODÈLE DE CIRCULATION DOUCE

Si les espaces collectifs et privés présentent une végétalisation forte, c'est rarement le cas des espaces publics ou de circulation. Toutefois l'allée de Ronceval qui traverse la copropriété du même nom présente un des rares modèles de circulation douce et arboré à caractère public s'insérant bien dans le maillage du plateau.

Sobre dans son aménagement, elle bénéficie du bon niveau d'entretien des jardins qui la bordent. Marquée par une diversité de plantation et des arbres de différents gabarits, elle offre à la fois un caractère intime à la promenade tout en distinguant clairement le frontage paysager privé de l'espace de circulation à caractère public.



Un vaste coeur paysager arboré qui joue le rôle d'îlot de fraîcheur à l'échelle du quartier



L'allée Ronceval, une allée à usage publique



C. DES ESPACES PUBLICS SECS, L'IMPACT DES SOLS

DES SOLS PUBLICS IMPERMEABLES

DES ESPACES PUBLICS TRÈS SECS

Contrairement aux coeurs d'îlots très verts, les espaces publics, ou collectifs accessibles à tous, sont très majoritairement imperméables et dédiés à la circulation ou au stationnement automobile.

Bien que le taux de motorisation soit relativement faible dans le parc de logement social sur le plateau, les emprises dédiées au stationnement résidentiel semblent importantes. En effet, traitées systématiquement sous forme de nappes de stationnement, mutualisées entre plusieurs îlots elles sont souvent imposantes : ce cas de figure est notamment remarquable au niveau des îlots de la Marègue à l'arrière desquels les étendues de stationnement s'étirent sur plusieurs centaines de mètres. Par ailleurs, inscrites dans la continuité de l'espace public dont elles présentent une atrophie importante, ces nappes de stationnement contribuent à brouiller les limites entre espace public et privé.

En conséquence la place du piéton au sein de ces étendues bitumées est systématiquement résiduelle : les trottoirs y sont très étroits, discontinus ou inexistants, sans pour autant que le traitement des espaces de circulation dédiés aux voitures soit clairement traité en zone de rencontre.

DE GRANDES ÉTENDUES BITUMÉES LIÉES A L'ACTIVITÉ

Dans les secteurs commerciaux ou d'activité qui ponctuent les quartiers, les nappes de stationnement deviennent encore plus imposantes et les espaces plantés disparaissent totalement au profit d'un sol quasiment totalement minéral.

De plus, aux espaces de desserte et de stationnement s'ajoutent les espaces de livraison ou simplement les délaissés de voirie peu qualifiés lié à la géométrie souvent trop généreuse des infrastructures de desserte. Ainsi au droit du pôle commercial de la Morlette, les étendues imperméables sont composées: du parking, du centre commercial, des délaissés de voiries liés à la station service, des arrières du centre commercial Cassagne.

La pauvreté de l'entretien de ces surfaces extérieurs à usage public mais souvent privées, contribue en outre au sentiment d'abandon du territoire.

Abords du centre commercial de la Morlette





PERMEABILITE ET ILOT DE CHALEUR

Une analyse de la perméabilité du site en s'appuyant sur la perméabilité du sol a été réalisée sur la base d'un système d'échantillonnage pour les trois secteurs identifiés – Palmer, Saraillère et la Marègue (plus ou moins 30 100 m²). Les surfaces de sol perméable, imperméable et bâti sont identifiées, permettant de calculer les ratios correspondant, et d'obtenir un coefficient de ruissellement pour chaque échantillon.

La surface de couverture végétale – arbres et arbustes vus du ciel – a également été relevée, mais elle est volontairement isolée des ratios de sols perméables/ imperméables. A l'heure actuelle, nous ne disposons pas des données permettant de croiser le sol perméable et la couverture végétale. A la vue de ces résultats, il apparaît que la densité du périmètre est assez faible. En revanche, la proportion de sol imperméable - 56 à 67% - identifie clairement l'enjeu de désimperméabilisation. (Voir tableau ci-dessous)

L'imperméabilisation des sols est en effet fortement liée à question du confort thermique urbain en été, et notamment au phénomène d'îlot de chaleur, accompagné de la notion de température ressentie.

L'îlot de chaleur urbain (ICU) est un phénomène plutôt global, à l'échelle de la ville, qui caractérise la différence de température de quelques degrés relevées en été entre ville et campagne. Il est aussi évoqué plus localement par des effets de microclimats, en lien avec la température ressentie et son indicateur l'UTCI (indice universel de climat thermique). La modélisation de ce phénomène en est encore à ses débuts et n'a pas été testée à l'heure actuelle sur le périmètre d'étude de Cenon. Cependant, plusieurs éléments qualitatifs sont déjà identifiés comme ayant un impact fort sur l'ICU.

Pour réaliser la carte ci-contre, trois paramètres majeurs ont été croisés : le type de sol (végétal ou minéral) qui renvoie plutôt à l'albédo des matériaux ; l'ensoleillement en été (voir annexe) ; la couverture végétale (voir carte perméabilité). Les hachures et logos caractérisent les espaces libres publics comme privés. En marge de ces phénomènes d'îlot de chaleur / fraîcheur, celui des brises thermiques est également pris en compte.

D'après l'étude de l'Apur sur le phénomène d'ICU, les brises thermiques sont définies comme suit : « Phénomène lié aux différences climatiques qui existent au sein de la ville notamment en été durant les épisodes de canicules. La nuit, l'air chaud remonte en altitude et l'air froid est « plaqué » au sol, il s'écoule de façon hydraulique en suivant les pentes de la ville. »

Ainsi, le logo « brise thermique » indique les zones où, en croisant la topographie et l'orientation des rues (est/ouest, suivant le vent dominant d'ouest), l'hypothèse de formation du phénomène est envisageable.

Les rares plantations qui ponctuent les espaces publics sont de faible développement (à l'exception de la place Voltaire) et disposent de fosses trop petites et d'un sous sol trop pauvre pour se développer de manière harmonieuse. En conséquence, les effets d'îlot de chaleur localisé sont perceptibles au sein des quartiers lors du passage d'un cœur d'îlot privé vert et planté à un espace public minéral. Seuls quelques trottoirs, préservent une perméabilité relative en n'étant pas bitumés mais recouverts d'un stabilisé peu entretenu et semi naturel.

	Palmer		Saraillère		La Marègue	
	Surface (m²)	Ratio (%)	Surface (m²)	Ratio (%)	Surface (m²)	Ratio (%)
Surface échantillon	30 100	100	30 310	100	30 551	100
Emprise bâtiments au sol	4 324	14	4992	16	5 808	19
Sol perméable	5 815	19	8292	27	4 361	14
Sol imperméable (bitume ou minéral)	19 961	66	17 026	56	20 382	67
Couverture végétale	5 766	19	6 305	21	4 377	14
Coefficient de ruissellement	0,85		0,78		0,89	



Cette carte du confort thermique urbain identifie bien le contraste entre des espaces publics (rue, place) peu agréables, et des espaces privés qui sont ressentis comme des îlots de fraîcheur. La présence du parc forme un large « îlot » de fraîcheur, au sein duquel le phénomène de brise thermique se forme très certainement (présence des coteaux). Cependant, les bienfaits climatiques présents dans le parc ne sont que très peu étendus aux espaces ouverts alentours. La rue Artistide Briand déjà identifiée comme un « obstacle » à la circulation piétonne se retrouve là aussi comme lieu de coupure entre les îlots de fraîcheur de la résidence Palmer et le parc.

-  Risque élevé d'ICU
-  Risque moindre d'ICU
-  Couverture végétale dense
Ilot de fraîcheur ++
-  Couverture végétale partielle
Ilot de fraîcheur +
-  Ecoulement de l'air
Brises thermiques

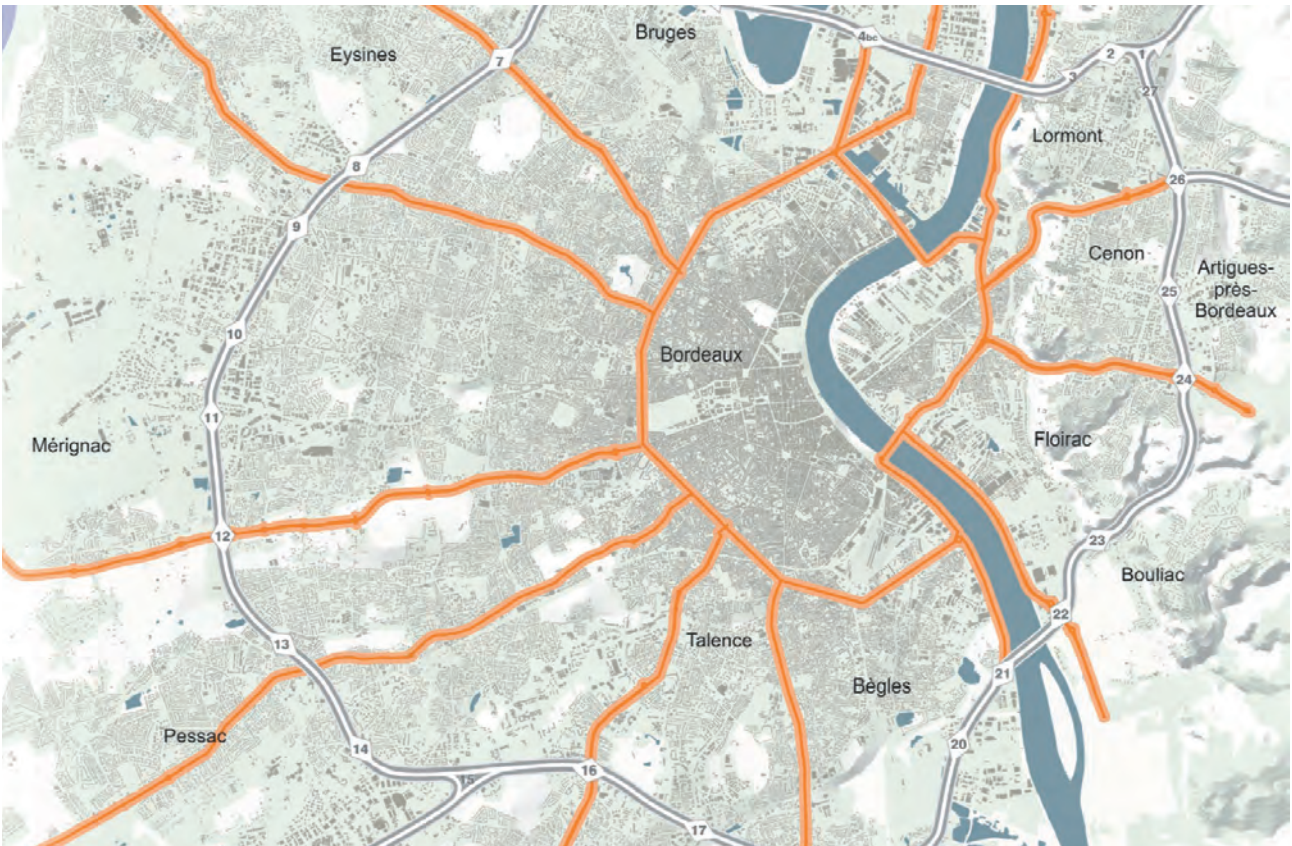


D. STRUCTURE VIAIRE, ENTRE ATOUTS ET OBSTACLES

DES LIMITES MÉTROPOLITAINES

Le plateau du Haut-Cenon est clairement identifiable à l'échelle métropolitaine puisqu'il est délimité par 3 infrastructures majeures : la rocade et deux radiales qui relient le boulevard intérieur à cette dernière.

Mais ces infrastructures majeures qui desservent le secteur l'enclavent également : pensées dans une logique de séparation des flux elles sont en effet en rupture totale avec la trame viaire secondaire et tertiaire ainsi qu'avec la trame modes doux. Par ailleurs, leur implantation en dénivelé par rapport au sol naturel des tissus urbains qui l'environnent, implique souvent la création d'ouvrage de type pont. Ainsi les connexions du plateau cenonais avec Lormont sont elles difficiles pour les modes doux, la longueur de l'ouvrage se cumulant avec celle des rampes d'accès.

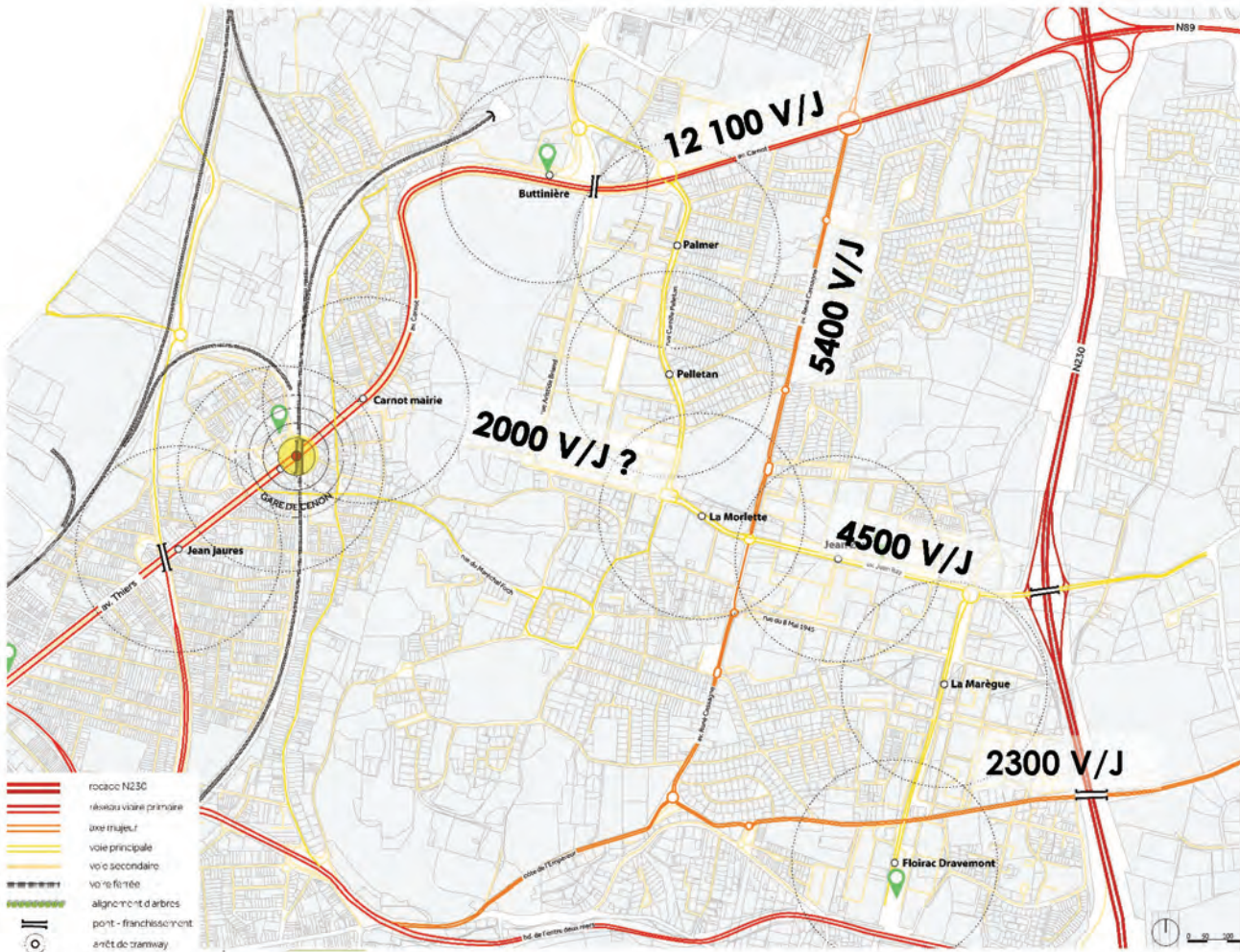


UNE STRUCTURE SECONDAIRE PARFOIS SURDIMENSIONNÉE

La desserte interne du plateau se fait à partir des points de franchissement des infrastructures primaires.

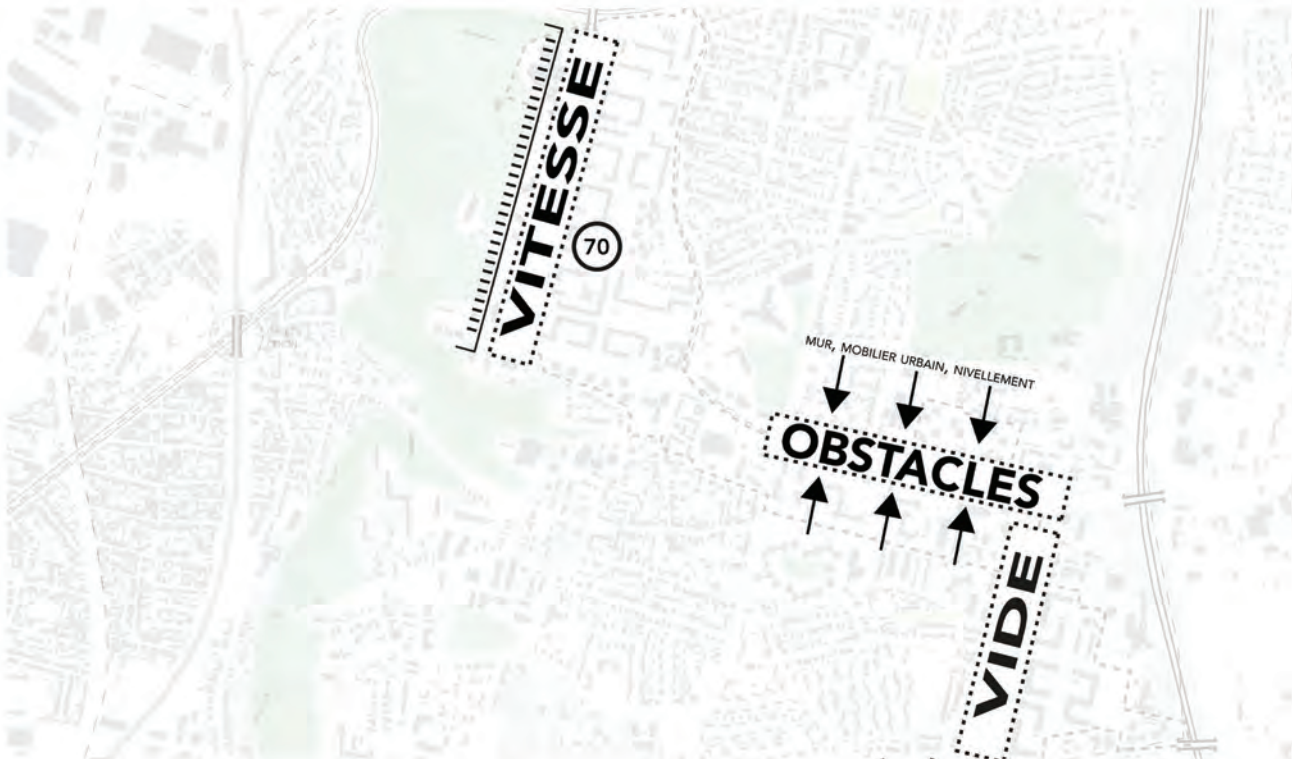
La rue Cassagne, historique, et qui traverse le plateau du Nord au Sud, supporte le trafic le plus important. C'est pourtant la rue qui dispose de la section en zone de rencontre la plus importante au droit du pôle commercial Cassagne.

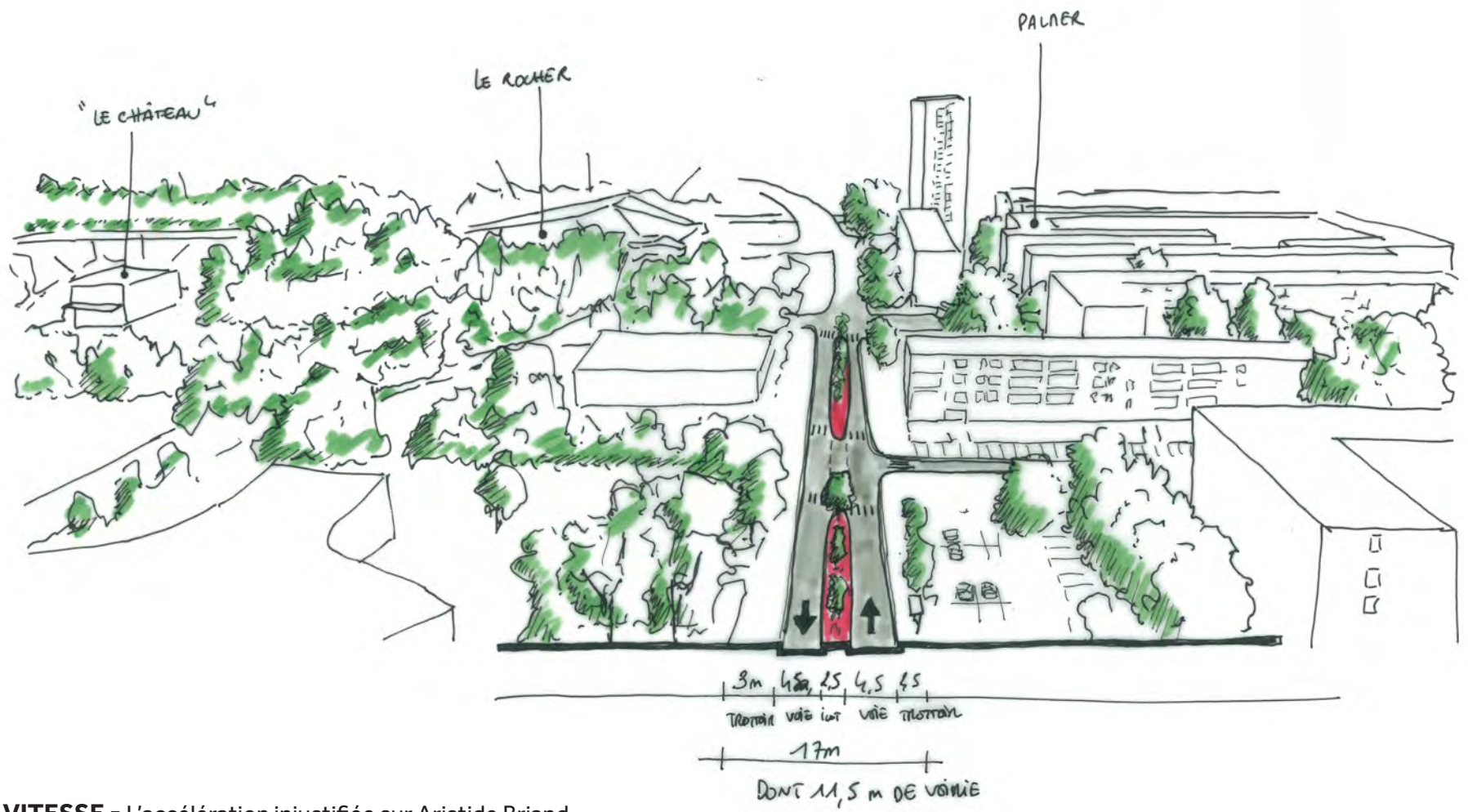
Les avenues Clémenceau, Jean Zay et Camille Pelletan qui accueillent le tramway depuis près de 10 ans, supportent elles un trafic bien moindre mais sont largement dimensionnées.



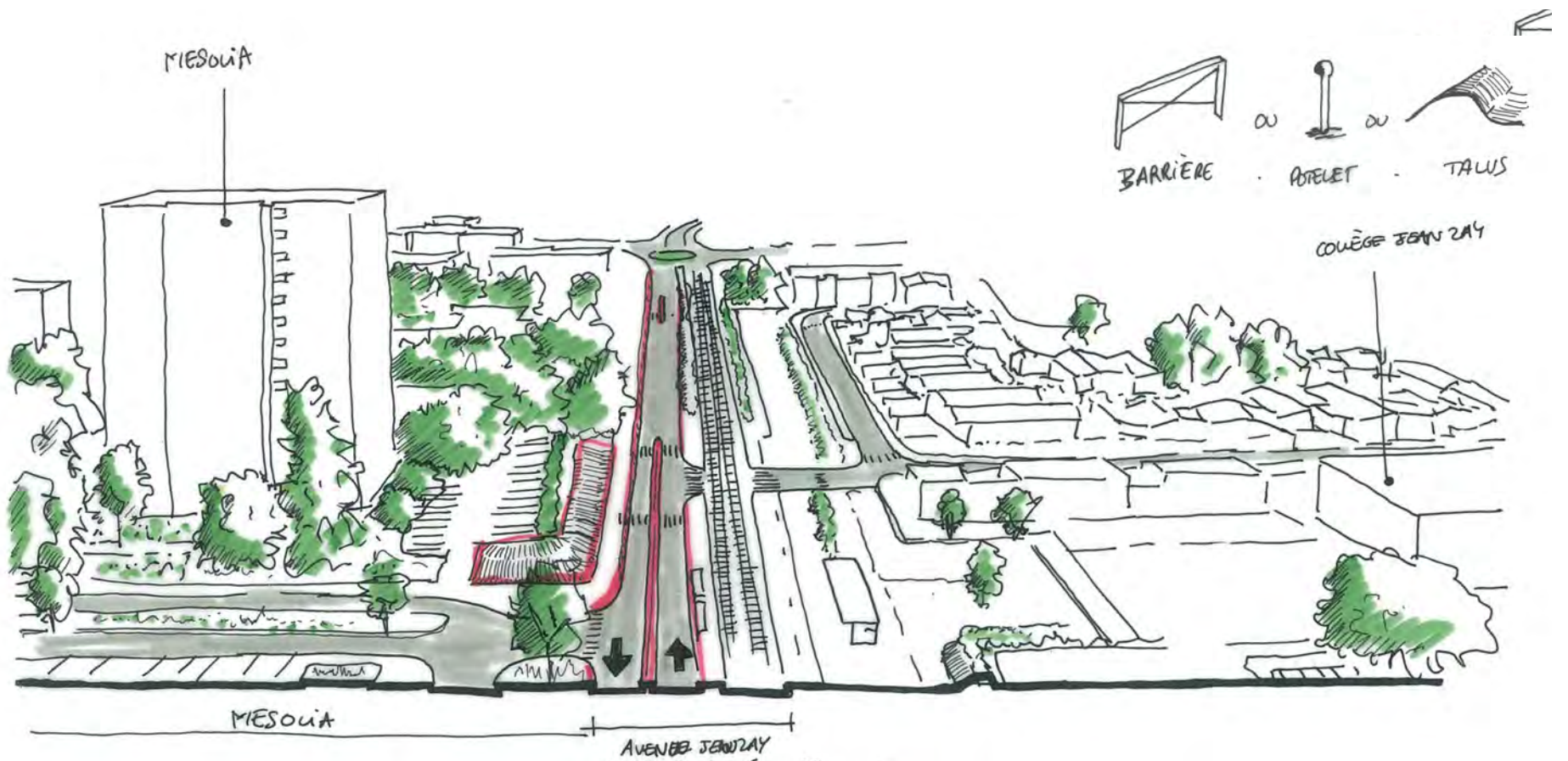
DES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIES PEU COHÉRENTS AVEC DES USAGES PARTAGÉS

Même si le réaménagement des voiries secondaires lors de l'arrivée du tramway a été très qualitatif, ce dernier s'est souvent arrêté au « fil d'eau» en maintenant des trottoirs trop étroits et peu urbains. De plus la largeur des voies engendre la mise en place d'un vocabulaire aux accents routiers peu compatibles avec l'ambition de couture urbaine portée par le tramway. Ainsi, les terres plein centraux y sont systématiques, le stationnement latéral y est presque inexistant, et le séquençage longitudinal marqué par barrières rend difficile la perméabilité de ces infrastructures,

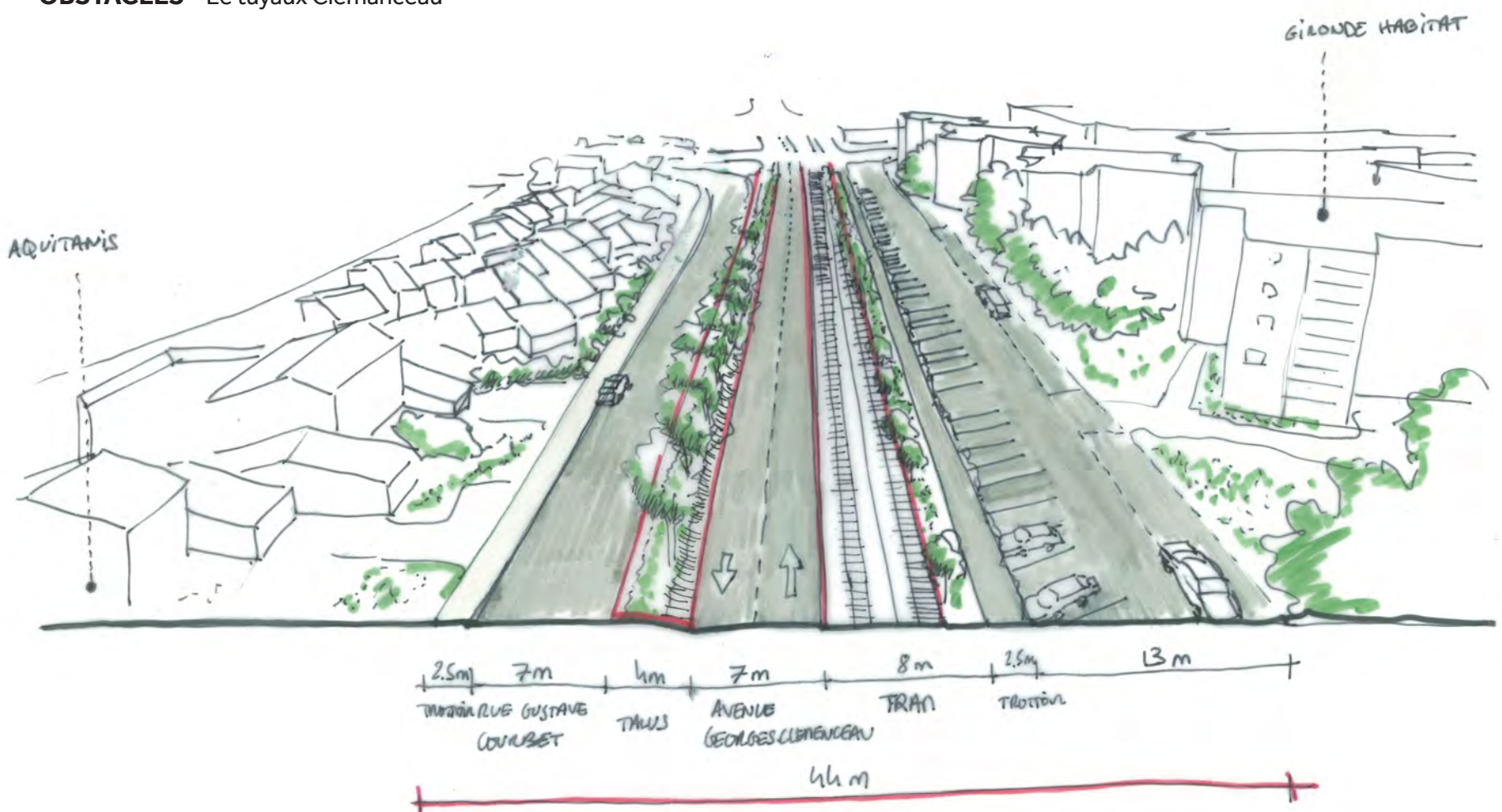




VITESSE - L'accélération injustifiée sur Aristide Briand



OBSTACLES - Le tuyaux Clémanceau



VIDE - Les ruptures de l'avenue Jean Zay

DES MODES DOUX ENCORE DISCRETS

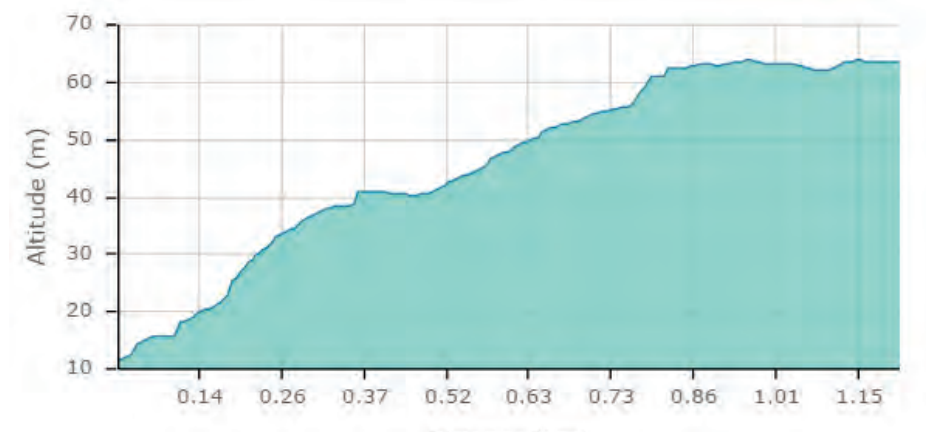
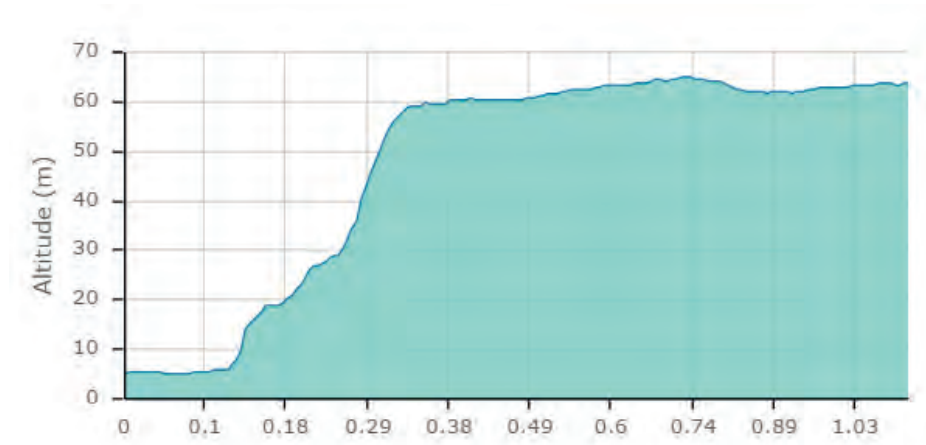
C’est à l’échelle des modes actifs que l’enclavement du plateau se fait le plus fortement ressentir. En effet, si l’arrivée du tramway permet de connecter efficacement le plateau au bas Cenon et plus loin à la rive droite et au cœur de métropole dans son ensemble, la place du piéton et du vélo reste difficile sur le plateau, malgré un taux de motorisation relativement faible dans les quartiers.

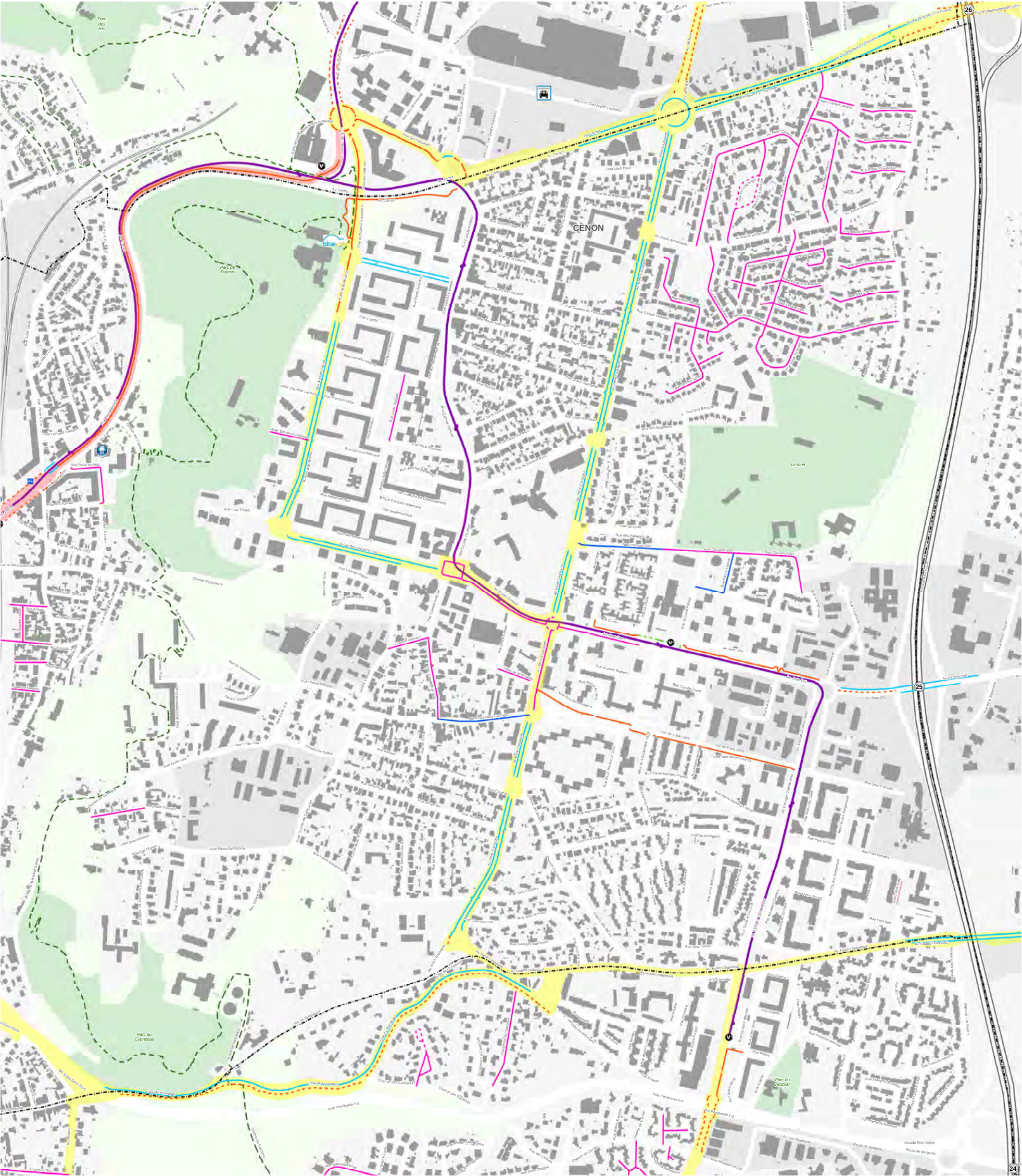
Le premier obstacle aux modes doux reste la topographie du Parc des Coteaux :

- Au droit de la mairie, le dénivelé est non seulement important mais également traité sur une distance faible. Afin de préserver une ambiance naturelle, il est traité comme un chemin de randonnée, qui reste malheureusement accessible à un public restreint.
- Au droit du talweg séparant le parc palmer du parc du Cypressa, une ligne à haute tension défigure l'accès au plateau qui sinon serait plus doux. (Voir seconde coupe).

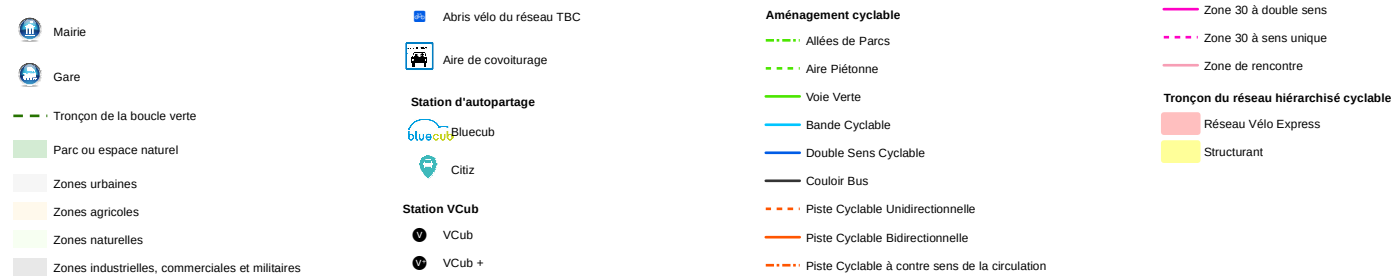
La place du vélo est également limitée. En effet si des aménagements cyclables existent, (on peut notamment citer la piste cyclable suivant le tram), ils restent discontinus et insuffisamment qualitatifs. Ainsi l’arrivée au niveau de la Butinière de la piste cyclable du tramway permettant de relier le bas au Haut-Cenon est compliquée. Sur le reste du plateau, l’axe de la rue René Cassagne permet de traverser le plateau à vélo, reliant Lormont à Floirac, mais la piste s’interrompt à tous les carrefours, rendant insécure pour des enfants son parcours. Enfin la circulation à vélo à l’intérieur du plateau n’est pas du tout facilitée ou encouragée par les aménagements cyclables.

Si le PAVE« Plan local de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics » réalisé par Bordeaux Métropole avec la participation de la ville de Cenon porte un regard précis sur les questions d’accessibilité des modes actifs (principalement les pistes cyclables), ce document ne répond qu’a un périmètre restreint et à des situations ponctuelles ne permettant pas encore d’envisager des actions globales et cohérentes à l’échelle de la ville.





Carte des mobilités douces- Source : Bordeaux Métropole



SOLS DIFFICILES ET OBSTACLES

A l'échelle intra-quartiers, les obstacles rencontrés par les modes doux sont aussi importants qu'à l'échelle inter-quartier.

Nos différentes balades urbaines effectuées sur site, dont celle du séminaire, ont permis une approche sensible, qualitative et partagée de cet espace public résidentiel. Sur la base des photos et de notre expérience de l'espace, il est possible de mettre en évidence les difficultés rencontrées lors des parcours piétons au sein des quartiers.

Outre la place de la voiture importante dans l'espace public, les parcours piétons sont souvent difficiles et empêchés par différents obstacles. Certains éléments mis en avant sont d'ordre physique, d'autres d'ordre sensible.

Ci-dessous certains exemples sont repérés : des mobiliers urbains sont situés au milieu des parcours, les trottoirs sont parfois très étroits, la lisibilité des cheminements est souvent mauvaise.

Une cartographie de ces obstacles a été réalisée pour le quartier Palmer afin d'illustrer ces difficultés.

Cette cartographie proposée ci-dessous (en bas à droite) présente deux niveaux d'information : les lignes jaunes représentent l'ensemble des cheminements (trottoirs, passage-piéton, contre-allées ou place) identifiés, les différents logos signalent des types d'obstacles, physique ou sensible. La gradation en couleur permet de hiérarchiser la prégnance des obstacles.

Cet exemple de représentation du « sol difficile » permet de saisir comment se vit l'espace public. Par exemple, la rue Aristide Briand présente de nombreux passages-piétons, avec terre-plein central sécurisé. Pourtant, de par son caractère très routier et du peu de trafic, les voitures y circulent rapidement, rendant la traversée piétonne peu engageante et dangereuse.



Traversée dangereuse (tramway)



Traversée dangereuse (voiture)



Parcours tortueux et difficile



Parking envahissant



Fin du trottoir



Mauvaise lisibilité du cheminement



Resserrement du cheminement



Contournement inévitable



Omniprésence masculine



Prégnance forte



Prégnance moyenne



Prégnance moindre



Rue Joachim du Bellay
Potelets réduisant l'espace piéton et stationnement sauvage sur les trottoirs



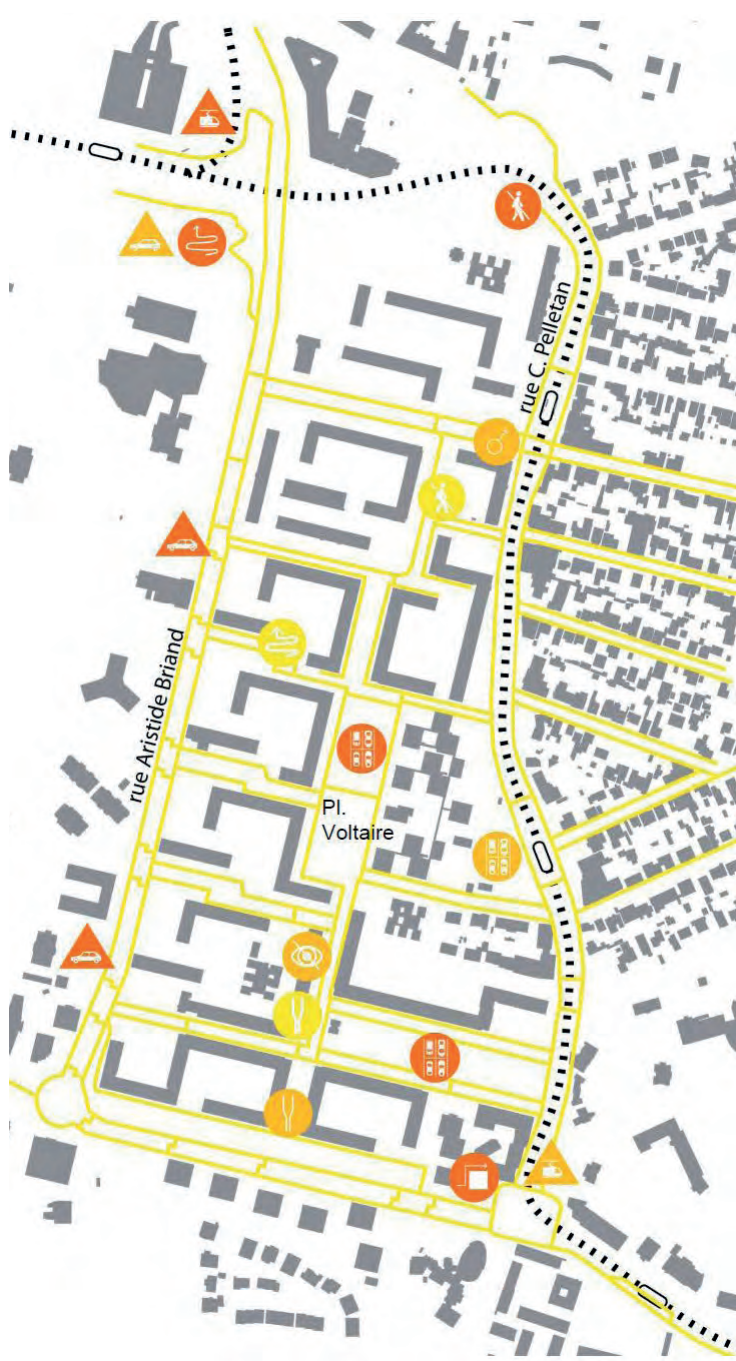
Rue Aristide Briand
Poteau empiétant sur l'espace piéton et croisement avec la piste cyclable peu lisible

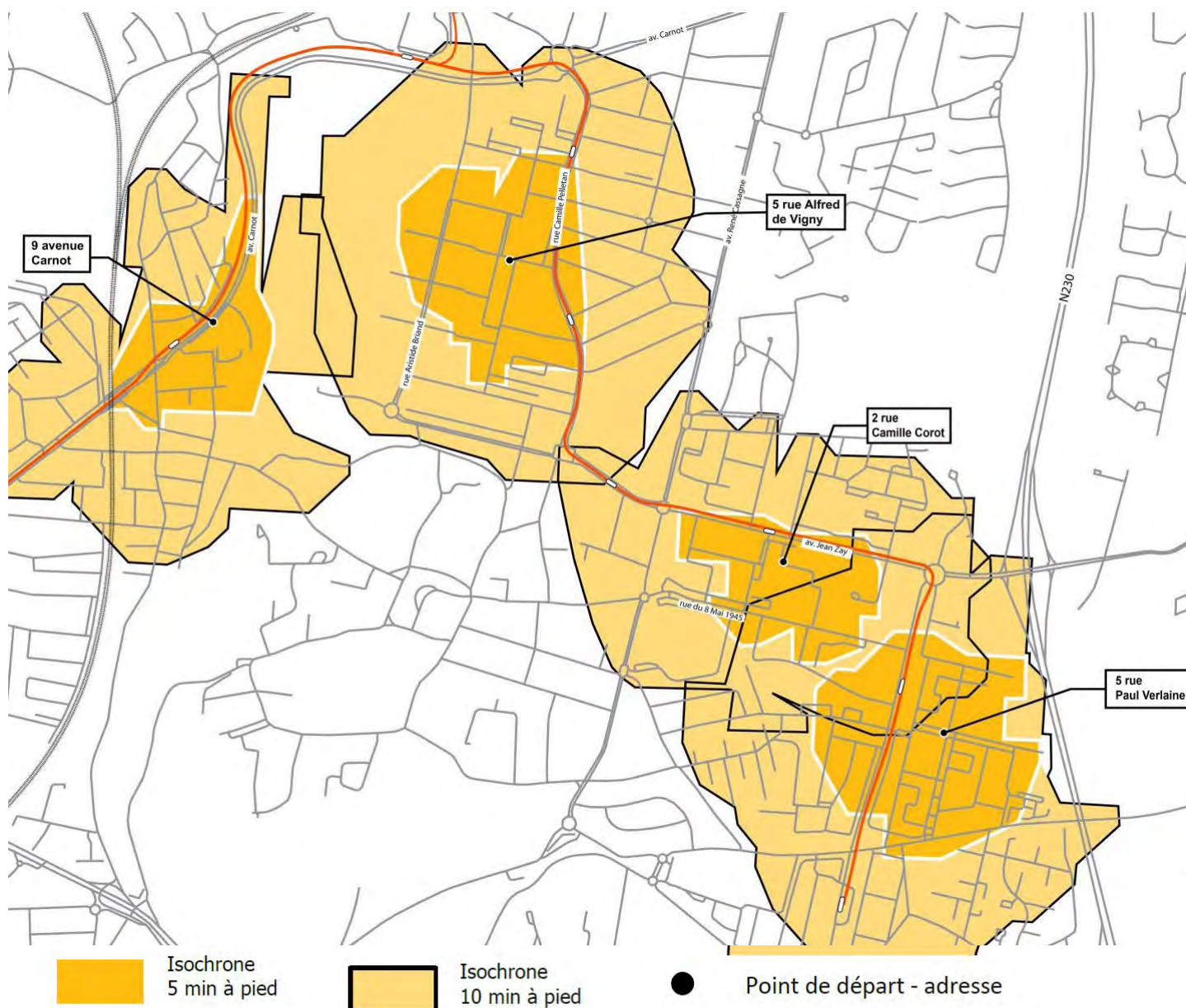


Rue Pétrus Rubens
Accès privé envahi par le stationnement, passage piéton détérioré et mauvaise lisibilité du cheminement



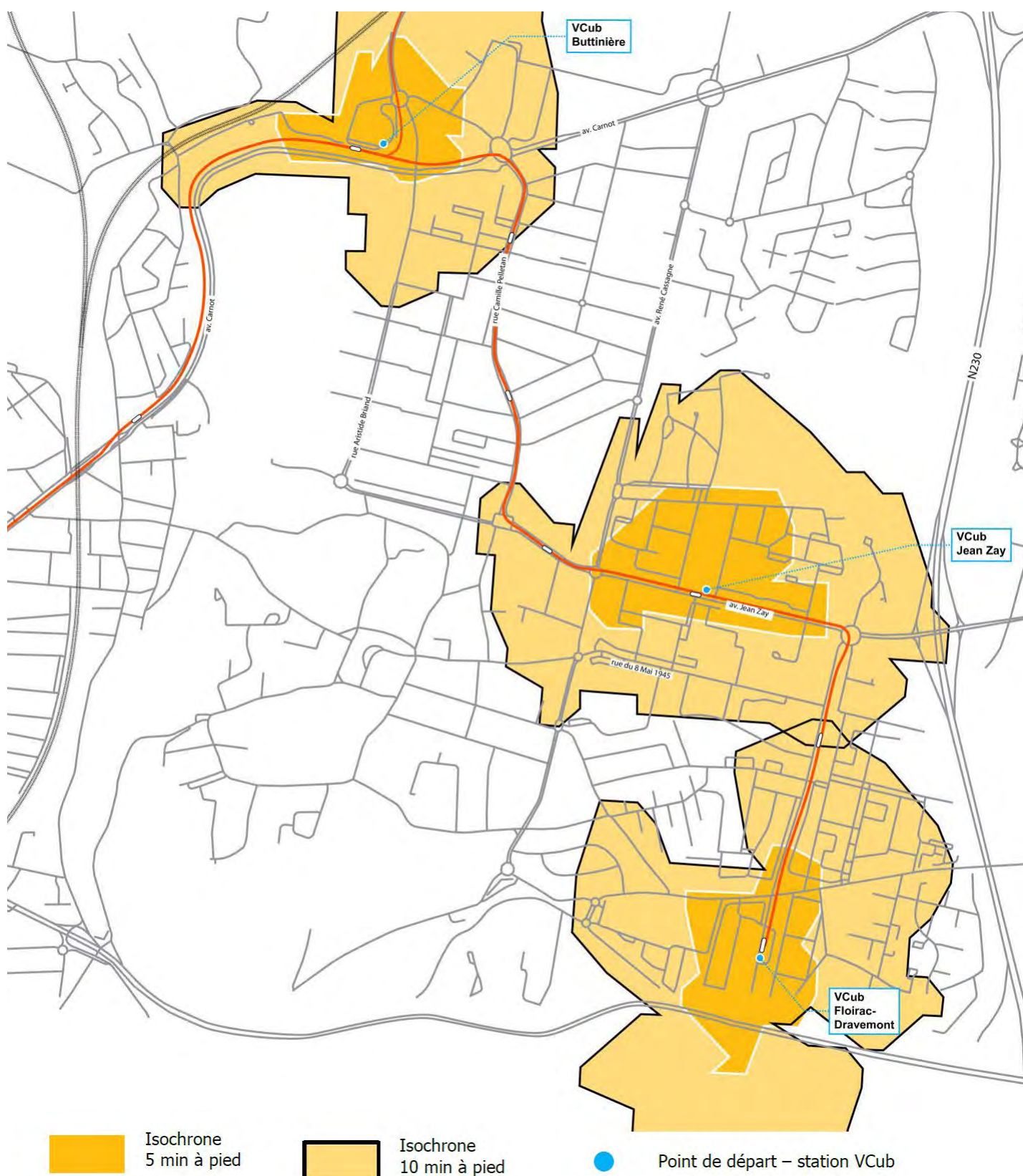
Avenue Roger Schwob
Traversée difficile des rails du tramway





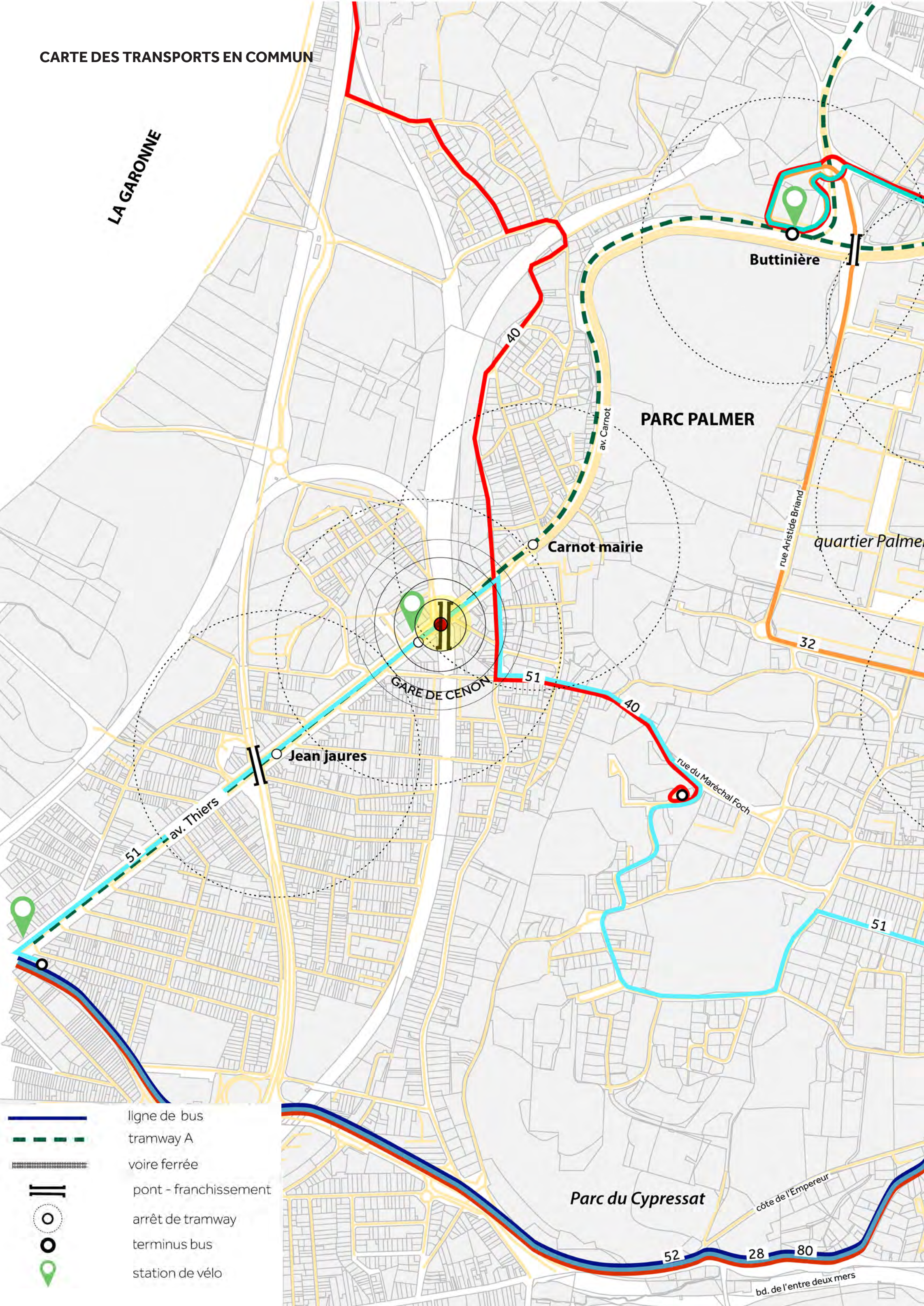
L'isochrone est un moyen de spatialisation des temps de parcours. Calculés à partir du portail en ligne Geoportail, ceux présentés ici représentent la zone accessible depuis une adresse, une station Vcub ou un arrêt de tram (voir annexe), en 5 ou 10 minutes à pied

Ces premiers isochrones viennent mettre en évidence plusieurs choses. La rupture géographique des coteaux se ressent dans le parcours depuis le bas Cenon (9 avenue Carnot), mais le même phénomène est visible le long du tracé du tramway. Cela confirme bien l'impact sectorisant des rails, en particulier le long de la rue Pelletan et de l'avenue Jean Zay. Ces temps de parcours font également échos aux échanges avec les habitants concernant la difficile accessibilité au parc Palmer. Ainsi, les trajets depuis les secteurs Sarailière et Marègue vers le parc dépassent largement les 10 minutes à pied.



Les isochrones depuis les stations de vélos en libre-service Vcub montrent bien que ces stations et leur utilisation sont difficilement efficaces et pertinentes en terme de trajet. L'isochrone depuis la station Buttinière montre bien que malgré sa proximité au secteur Palmer, et notamment à l'équipement culturel du Rocher, la topographie et les parcours piétons tortueux rendent difficile l'accessibilité proche en 5 min. A voir si le projet de passerelle arriverait à raccourcir le temps de parcours.

CARTE DES TRANSPORTS EN COMMUN



LA GARONNE

Buttinrière

PARC PALMER

Carnot mairie

quartier Palmer

GARE DE CENON

Jean Jaures

av. Thiers

rue du Maréchal Foch

rue Aristide Briand

32

51

Parc du Cypressat

côte de l'Empereur

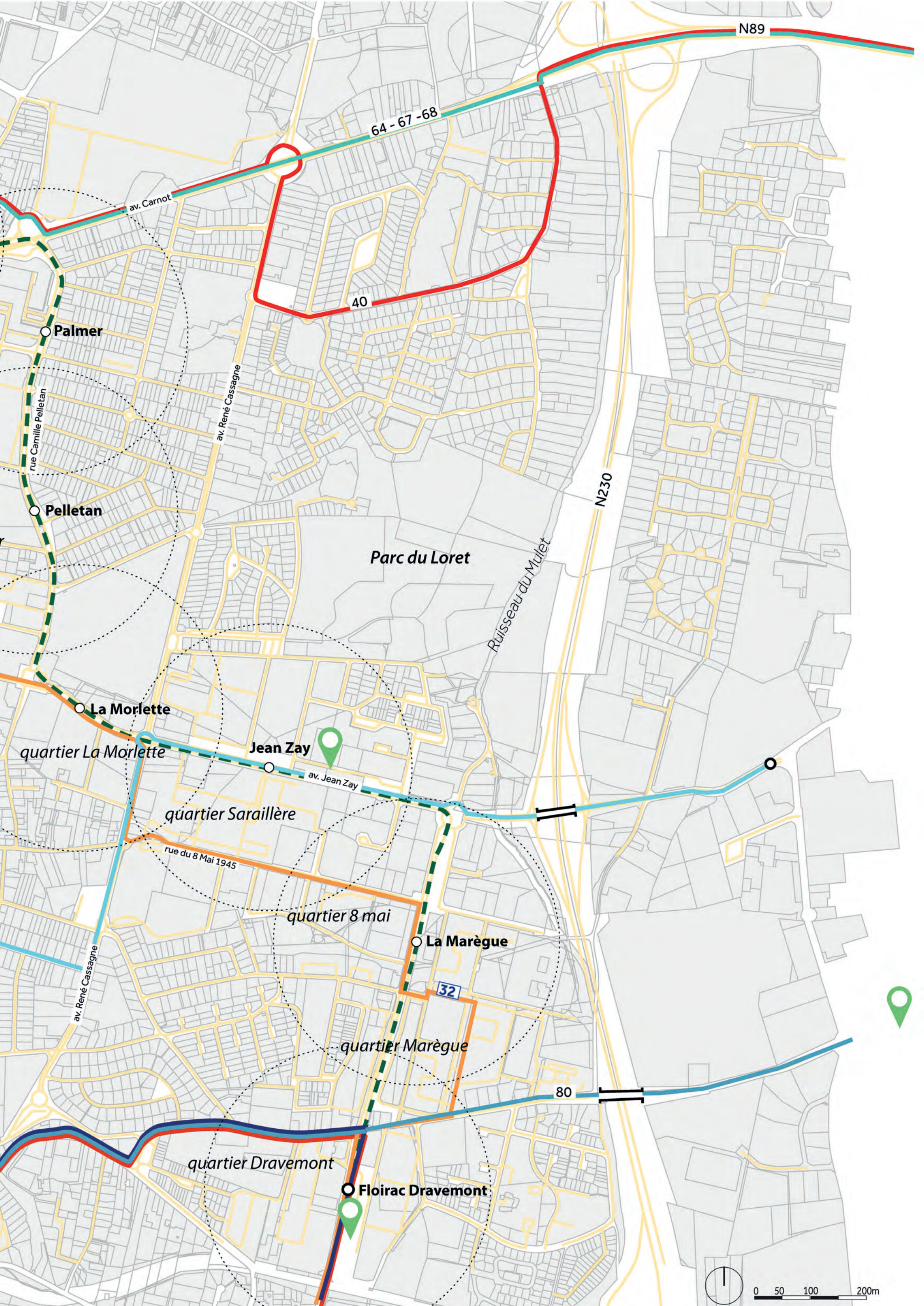
52

28

80

bd. de l'entre deux mers

- ligne de bus
- tramway A
- voire ferrée
- pont - franchissement
- arrêt de tramway
- terminus bus
- station de vélo



N89

64 - 67 - 68

40

av. Carnot

av. René Cassagne

N230

Ruisseau du Mulet

Parc du Loret

Palmer

Pelletan

La Morlette

Jean Zay

av. Jean Zay

quartier Sarailière

rue du 8 Mai 1945

quartier 8 mai

La Marègue

quartier Marègue

32

quartier Dravemont

Floirac Dravemont

0 50 100 200m