

CARRIET COEUR VERT
PLAN GUIDE REVISITÉ - CAHIER 00 - FONDEMENTS

MARS 2022 - VALIDATION 11 FÉVRIER 2022
UE210501 PGR_VALIDÉ_220211

BORDEAUX MÉTROPOLE
VILLE DE LORMONT
DOMOFRANCE

TEKHNÊ, architectes, urbanistes, paysagistes
SETEC INTER, BET VRD
REPÉRAGE URBAIN, sociologue
CREASPACE, programmation économique



11/04/22

CAHIER 00

présente le nouveau Plan Guide basé sur la reconnaissance d'une grande partie du Plan Guide Initial.

Ce cahier décrit les fondements renouvelés , validés, et développés dans les cahiers thématiques 01 à 04.

Deux carnets techniques (Foncier et Réseaux complètent l'ensemble).

Une étude complémentaire en cours concerne le devenir et la programmation économique de cette seconde grande phase du PRU. (CRESPACE moe).

INTRODUCTION AU PLAN GUIDE

Ce document définit le Plan Guide dit «revisité», s'appuyant sur le Plan édité en 2018 (GRAU Urbanistes) ayant fait l'objet alors des validations diverses auprès des partenaires, dont l'ANRU.

Ce Plan Guide a notamment fixé les périmètres opérationnels concernés, en complément des réalisations du PNRU 1, et a fixé les choix en matière d'habitat, précisant les nombres de démolitions, leurs emplacements, le nombre de logements réhabilités sur le patrimoine concerné, et le nombre et la typologie d'accès des logements neufs en renouvellement.

Il avait également précisé les espaces publics concernés par le projet, voiries, et autres, ainsi que les principes de résidentialisation.

Les dimensions environnementales, y compris les mobilités, manquaient d'approfondissement pour fixer un Cap à suivre.

Le présent PLAN GUIDE REVISITE (PGR) vient compléter, et adapter essentiellement ces deux notions, en redéfinissant notamment les principes de résidentialisation et les principes de composition des espaces publics, en cohérence avec un Plan de mobilités intégrant les objectifs métropolitains en ce qui concerne les modes actifs (piétons/cycles).



«UN PROJET URBAIN EST PAR ESSENCE UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UN TEMPS LONG, DE SA CONCEPTION À SA RÉALISATION.

Objet mouvant, il est conçu entre différentes parties durant plusieurs années le plus souvent, période pendant laquelle le projet peut changer de mains et parfois d'orientation. Des documentations et supports s'amoncellent alors, et il devient difficile de distinguer les documents obsolètes des supports pertinents.

En fonction de la nature de certains documents, certains s'avèrent accessibles pour certaines parties prenantes mais complètement opaques pour d'autres, en fonction de l'équipe à l'origine du document ou de sa finalité. Pour se forger une vision globale du projet, il faudra prendre connaissance d'une multiplicité de documentations abordant ici une spécificité du projet, là une autre. En bref, en plus de ne pas proposer de porte d'entrée unique dans l'univers du projet, les supports peuvent manquer de cohérence, en plus de n'être rapidement plus à jour. Tout ceci, in fine, peut freiner son appropriation et sa continuité.

Un des enjeux des projets urbains réside donc dans la transmission correcte des informations en parvenant à trouver l'équilibre entre genèse et l'état de l'art du projet à date.

GRAVER DANS LE MARBRE... MAIS PAS TROP : UN DOCUMENT DE RÉFÉRENCE SOUPLE ET COMPLET
Ce sont à ces problèmes que le plan-guide tente de répondre. Utilisé pour la première fois à la fin des années 1990 dans le cadre du renouvellement urbain de l'île de Nantes et mis au point par Alexandre Chemetoff, il s'agit d'un outil évolutif à destination de toutes les parties prenantes du projet. Évolutif car il a vocation à être amendé, modifié et complété au fur et à mesure du projet. Cette caractéristique peut sembler être une évidence pour qui s'est déjà frotté à la réalité des projets urbains de long terme, où il est parfois complexe de trouver l'équilibre entre la précision de la volonté politique et le flou ou l'incertitude qui entourent parfois certains aspects des projets au long cours. Pourtant, elle se conjugue difficilement avec la nécessité de coucher sur le papier le savoir de nombreux corps de métiers pour mieux l'appréhender, conceptualiser des solutions et transmettre ces informations. Avec le plan-guide, le problème ne se pose pas : plusieurs versions du document sont amenées à voir le jour durant la vie du projet, construisant sur les anciennes à la façon d'un palimpseste.»

Lucie Santoro
Agence Sennse

CONTEXTE

1. CARRIET RIVE DROITE



La cité Carriet, localisée dans la partie Nord de Lormont, s'inscrit le long du coteau au dessus du Pont d'Aquitaine.

Bordée à l'ouest par la voie ferrée, au nord par la côte de la Garonne et au sud et à l'est par l'autoroute, le quartier est physiquement délimité par des infrastructures difficilement franchissables, produisant une condition d'insularité.

L'arrivée du tramway ligne A, franchissant la rocade pour desservir Carriet, accompagné d'une première phase de renouvellement urbain dans le cadre de l'ANRU 1, a contribué à désenclaver en partie le quartier.

Une deuxième phase du projet, en cours, doit permettre de renverser l'image de Carriet, faisant du quartier un lieu de destination organisé autour du Parc des Coteaux.

2. CARRIET DANS SON HISTOIRE

Il est bon de rappeler que l'histoire de ce quartier est en premier lieu lié à sa géographie. Son territoire à vocation agricole, vergers, vignobles s'étagaient sur ces coteaux d'orientation Ouest. C'est cela, cette vocation nourricière, à moins de 6 km du Centre de Bordeaux, qui donnait à Lormont, et Carriet, sa spécificité, l'attache et l'ancrage d'une population rurale.

Mais l'histoire urbaine de notre pays a transformé la Rive Droite de Bordeaux, et Carriet est l'un des premiers quartiers construits dans la région pour répondre à la crise du logement de l'après-guerre.

En 1949, les chantiers de la Gironde font don de 15 ha pour construire 214 logements suivant les principes de la cité jardin (architecte Pierre Mathieu). Entre 1957 et 1961, la deuxième partie de Carriet émerge avec la construction de 1219 logements collectifs autour du coteau.

Peu après l'achèvement de la cité, en 1967, la construction du pont d'Aquitaine et de l'autoroute vient séparer Carriet du bourg de Lormont et contribue à produire l'insularité que nous connaissons aujourd'hui.

Entre 2003 et 2011 la partie haute de Carriet fait l'objet d'une rénovation urbaine dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine.

Cette rénovation a permis de résorber certains dysfonctionnements dans le quartier et le réinscrire dans un environnement urbain :

- Transformation du cadre de vie via l'arrivée du tramway en 2008 et aménagement de l'espace public sur le Haut-Carriet.
- Construction/démolition de 450 logements permettant de diversifier les typologies d'habitats
- Construction de deux pôles éducatifs, Paul Fort et Romain Rolland, respectivement sur le haut et le bas Carriet.
- Création d'un équipement multi-accueil spécialisé petite enfance à Mireport
- la réalisation du Parc Actif, pôle économique le long de la rocade

On observe toujours néanmoins un manque de diversification sociale, fonctionnelle et en terme de formes urbaines.



Vue aérienne 1950



Vue aérienne 2020

Place Magendie - 1964





3. CARRIET AUJOURD'HUI

La situation du quartier implique une forme d'insularité insularité. L'ensemble est physiquement enclavé par les infrastructures difficilement franchissables: la rocade au sud, la côte de la Garonne au nord, le chemin de fer à l'ouest. Mais cette insularité est également connectée : branchée à la rocade, au tramway, aux quais et à la Garonne.

Haut et Bas Carriet

Construit dans le coteau, le quartier observe un dénivelé très important, allant jusqu'à 50 m de différence entre le haut et le bas. Cela rend l'accessibilité difficile et crée des sous-ensembles séparés. On lit des quartiers relativement distincts qui semblent fonctionner en autonomie : le quartier autour du tramway, la cité jardin du bas Carriet, Mireport, Carriet intermédiaire.

La condition topographique induit aussi un ensemble orienté sur la Métropole et le fleuve avec une grande partie des logements bénéficiant de vues sur le paysage, une qualité qui est rappelée par de nombreux habitants.

Un quartier résidentiel dans un paysage exceptionnel

La parc des Coteaux offre à Carriet une situation naturelle exceptionnelle et le traverse du nord au sud. Autour de cette pièce naturelle on retrouve une mixité typologique : d'un côté, la cité jardin avec ses maisons individuelles et jardins, de l'autre, les logements « parc », collectifs avec loggias et vue lointaines.

Il est évident que d'un point de vue de l'accessibilité, Carriet restera toujours un morceau de territoire en partie insulaire, les infrastructures qui l'entourent n'ayant pas vocation à disparaître, à court terme. Mais le quartier doit pouvoir tirer partie de ses défauts en les transformant en critères d'attractivité. L'identité métropolitaine de Carriet, capable d'attirer de nouveaux acteurs sur le quartier et fabriquer une mixité plus naturelle, peut être renforcée par la présence de ces grands éléments transversaux.



4. CARRIET DEMAIN

Carriet s'inscrit largement dans sa commune :

Le projet de renouvellement Urbain objet de ce Plan Guide commence la mise en oeuvre des synergies nécessaires entre les projets à l'oeuvre aujourd'hui :

Le quai Carriet en bas, dont l'objet est une ambition programmatique riche et variée, logements, activités et autres services et/ou équipements (en cours d'étude 2022).

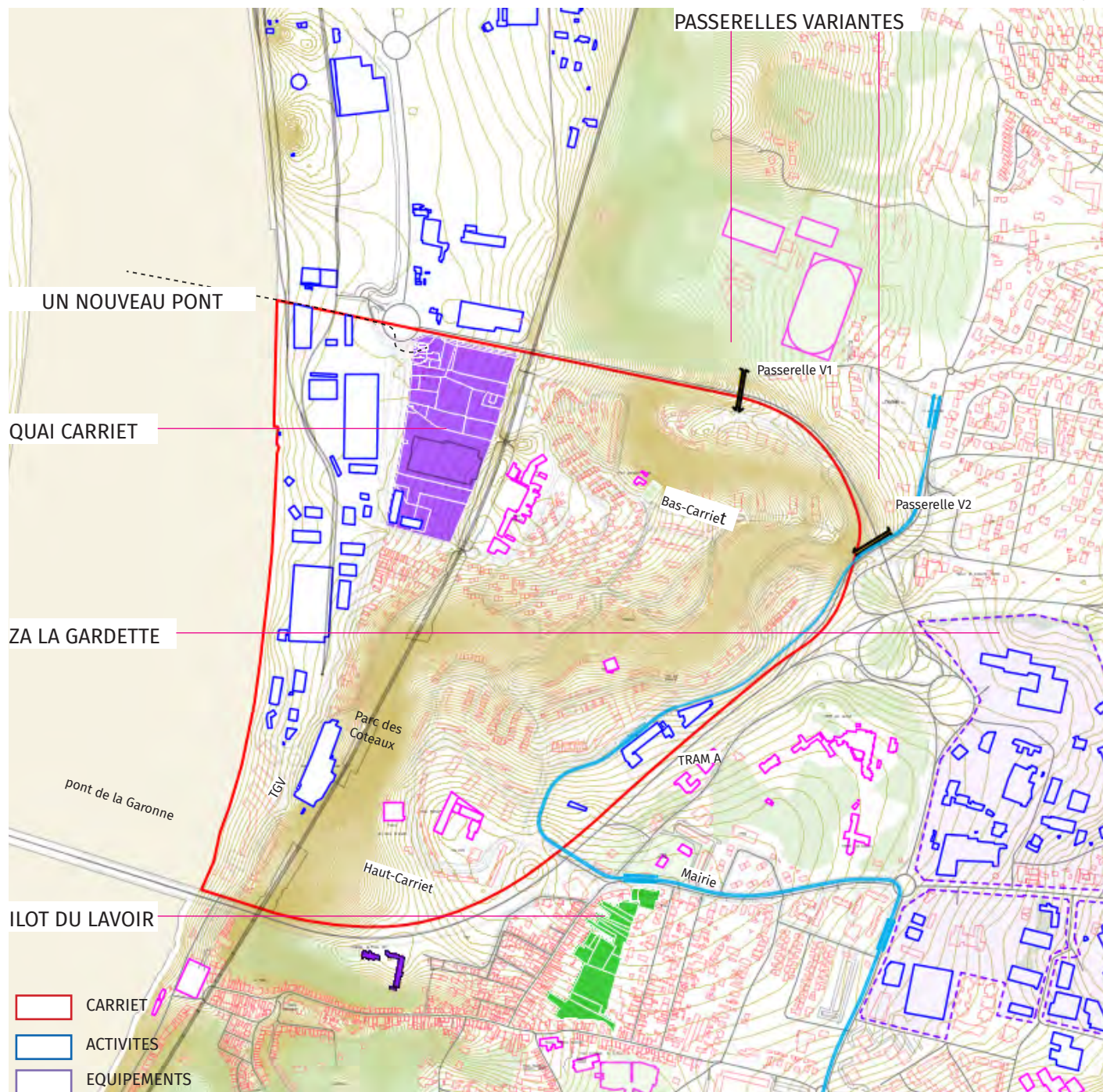
Le projet de **l'îlot du lavoir**, entre mairie et centre-bourg, à vocation agricole, pouvant devenir un pôle nourricier exemplaire de Lormont.

Le projet de **renouvellement de la Zone d'Activités Gardette** constitue d'ores et déjà un secteur actif important, et devrait se densifier pour atteindre les objectifs économiques de la commune.

Entrer/Sortir de Carriet. Un enjeu à venir consistera à ouvrir les mobilités actives, relier celles existantes au-delà de Carriet, et permettre de trouver des alternatives concrètes à leurs déplacements et à leurs mobilités

D'une part, une passerelle piétonne et cycle serait imaginée soit au nord même de Carriet, franchissant la côte de Garonne, soit longeant le tram, afin de permettre de désenclaver aisément les quartiers.

D'autre part le projet d'un nouveau pont sur la Garonne, au nord pourrait trouver son intérêt dans un dispositif élargi des déplacements qui desserre l'étau du Pont d'Aquitaine (à étudier).



INCONTOURNABLE ET INVARIANT
DÉVELOPPEMENT DURABLE

HABITER CARRIET DANS LE PARC DES COTEAUX

Quatre sujets essentiels concernent aujourd'hui les Actes d'aménagement, la vie sociale, en d'autres termes, tout ce qui a attiré à la projection, à l'avenir, à court, moyen et long terme.. Ce rappel doit guider tous les concepteurs et maîtres d'oeuvre existant et/ou à venir sur Carriet, et permettre d'alerter lorsque cela est nécessaire sur la prise en compte effective des objectifs à atteindre, ce, au-delà des seules dimensions économiques qui prévalent souvent dans les choix opérés.

1 - ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Constat sans appel, Bordeaux fait face au changement climatique et aura d'ici 2100 à s'adapter à des modes de vie totalement inédits.

Les grands objectifs sont, dans le moment:

- Diviser par 6 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050,
- Préserver, valoriser, les espaces naturels, agricoles, et forestiers.

Une série d'actions en cours ou à développer agit dans le sens de ces objectifs.

On peut citer :

- Une gouvernance alimentaire raisonnée,
- La lutte contre les Îlots de Chaleur Urbains (ICU),
- Des aménagements urbains régulés en intégrant plus largement l'implantation d'une «nature en ville»,
- Toutes les actions liés à l'amélioration et/ou à la construction durable, matériaux, filières, conceptions...

Enfin, et pour synthétiser, toutes les actions qui vont permettre de mieux gérer les eaux, qu'elles soient consommées, récupérées, rejetées, etc doivent être pensées en adéquation avec l'environnement, notamment par une préservation accrue de la perméabilité des sols, la récupération utile...

2 - ÉNERGIES

Les enjeux se rejoignent, la question de l'énergie étant également la conséquence, notamment, d'une surexploitation des ressources fossiles, et un accroissement en flèche des consommations humaines.

Augmentation plausible de 45% d'ici 2030 de la demande électrique.

Certaines pistes sont :

- Exploitation de sources alternatives et renouvelables,
- Rénovation de bâtiments anciens,
- Intégration de nouvelles normes de construction auxquelles il sera nécessaire d'ajouter une nécessaire mutation des comportements.

Les grands objectifs sont :

- Porter la part des énergies renouvelables à 32%, en 2030,
- Massifier la rénovation performante de l'habitat

Des actions sont déjà en cours, et l'on citera :

- L'exploration géothermique de la Garonne :
 - . 61,5km (+6km en 2019) de réseaux de chaleur
 - . 81 % de la chaleur est issue des énergies renouvelables et de récupération
- L'accompagnement des ménages pour la rénovation énergétique
- Le soutien à la rénovation du patrimoine tertiaire et industriel.

POUR ALLER PLUS LOIN :

Rapport du Développement Durable 2020
Bordeaux Métropole

Guide Loi Climat et résilience
CNFPT

Loi ZAN : Zéro Artificialisation Nette (ZAN) est un objectif à 2050 fixé par la loi climat et résilience, publiée au JO le 24 août 2021. Elle demande d'abord aux territoires de baisser de 50%, d'ici à la fin de la décennie, le rythme d'artificialisation et de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

- <https://modaal.fr/webinaire-loi-climat-resilience-replay/>

3 - MOBILITÉS

Bouger mieux, c'est aussi bouger pour respirer. Le sujet est directement lié à celui de la santé. De ce point de vue, les objectifs sont clairs mais plus ou moins évidents à mettre en oeuvre suivant les contextes, tant pour certains habitants, la voiture reste la seule réponse.

Les objectifs principaux sont :

- Passer d'une part modale des vélos de 8% en 2017 à 18% en 2030,
- Passer d'une part modale des véhicules motorisés de 50% en 2017 à 33% en 2030,
- Passer d'une part modale des transports en commun de 12% en 2017 à 20% en 2030.

Les actions à l'oeuvre et à venir :

- Une extension du réseau des Transports en commun.
- Les prêts de vélos métropolitains, et le réseau V3,
- La création de plus de 250 bornes de chargement électrique des véhicules,
- Une politique de sensibilisation aux pratiques de mobilités partagées.

4 - DÉCHETS ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Sensibiliser à la réduction des déchets, envisager un système de recyclage, de collecte et de revalorisation efficace contribue à la création d'un cercle vertueux, où chaque déchet peut prétendre à une seconde vie.

Soutenir une consommation responsable joue aussi sur les enjeux de production, en incitant les entreprises à s'inscrire dans des logiques plus durables et raisonnées.

Les grands objectifs :

- Réduire de 15% le tonnage de déchets par hab/an d'ici 2030,
- Atteindre 65% de valorisation matière des déchets en 2025,
- Diminuer de 50% la quantité de déchets admise en centre de stockage en 2025.

FONDEMENTS

1. PARC
2. RENOUVELLEMENT
3. MOBILITÉS
4. ESPACES PUBLICS

RÉSEAUX ET FONCIER

LE PROJET : HABITER CARRIET DANS LE PARC DES COTEAUX

LES CONTRAINTES COMME MOTEUR DU RENOUVELLEMENT :

La vision est celle d'un "Carriet Coeur Vert " à travers un rééquilibrage entre bas et haut en assumant les différences. Ce rééquilibrage est nécessaire pour partager les transformations du haut Carriet au bas Carriet, et naturel, au vu des transformations qui seront amenées à s'opérer sur le bas Carriet et la Garonne à l'avenir. Carriet est un morceau de territoire tourné vers la Garonne et cette ouverture vers l'Ouest ne peut que profiter à l'ensemble du quartier.

Il s'agit de retrouver un nouveau rapport à la topographie qui passerait ainsi d'une contrainte à une des qualités majeures du quartier. Tout projet doit désormais s'articuler avec et autour de la pente.

1. Le parc devient l'équipement majeur du quartier :

Le parc des coteaux deviendra un lieu d'activités *multiplés* et *atypiques*, un lieu de destination métropolitaine au coeur même de Carriet.

2. Un renouvellement dans le sens d'une mixité concrète :

En acceptant des démolitions importantes, et en s'appuyant sur les typologies existantes, il s'agit de radicaliser les qualités des logements en lien avec le paysage, *et plus clairement, avec le climat et son évolution*. La pente et le coteau apportent deux qualités paysagères majeures au quartier : la présence importante de nature avec la strate arborée du coteau et une vue magnifique vers l'ouest. Ces deux qualités seront valorisées pour mieux habiter le territoire. Que l'on évoque l'ancien et les réhabilitations, mais également les opérations neuves à concevoir avec les mêmes liens avec Paysage et Climat.

Un second aspect du Renouvellement tient dans l'inscription d'un nouveau programme d'activités susceptibles d'offrir également une spécificité locale, dans le sens plausible d'une économie liée à la santé (étude Creaspace en cours). L'activité économique, sous toutes ses formes, deviendra un levier important d'ouverture du quartier. Sur le haut, avec la poursuite du parc actif, et sur le bas, avec l'introduction d'activités artisanales sur le quai, Carriet accueillera demain une nouvelle mixité fonctionnelle.

3. Mobilités : faciliter les déplacements et repenser les services

Le tramway sur le plateau et bientôt le TCSP sur les quais rattachent Carriet à son environnement métropolitain. Mais le dénivelé d'à peu près 50m entre le haut et le bas sera toujours une contrainte dans les déplacements des habitants. Celui-ci doit induire une nouvelle manière de se déplacer et permettre de faire de Carriet un quartier dédié à une transformation concrète de sa mobilité : formes, typologies, montages, innovation.

4. Les voiries interfaces des usages :

Les espaces publics liés aux voiries nécessitent les priorités d'usages et leurs arbitrages, dans un contexte où ces espaces sont déjà fortement contraints. La priorité est cohérente avec le fondement 3, les voiries seront toutes sous une forme ou une autre, équipés pour les cycles. Cette ambition peut mener à passer des voies à sens unique ou à les classer en zone de rencontre, pour gagner l'espace nécessaire.

Les aménagements doivent laisser par ailleurs une place importante au stationnement, en envisageant sa réversibilité à terme. La place des arbres de haute tige est importante. Préservation optimale des sujets existant (suivant état phytosanitaire en cours d'étude), et nouvelles plantations au plus près des chaussées, dans un opportunisme lié aux réseaux, notamment.

Ces voiries ont été identifiées par le Plan Guide précédent et constitue des Lots opérationnels.

5. Le foncier : clarifier et mettre à jour les domanialités

Le projet redéfinit les emprises foncières, les précise pour notamment faire correspondre les occupations et les propriétés, les usages et les responsables des espaces redéfinis.

Sans être un fondement conceptuel, le foncier est la fondation de la vie du quartier dans le temps. Chaque propriétaire est ainsi défini et connaît le cadre de ses responsabilités.

PLAN PROGRAMME DE L'ENSEMBLE DU PROJET

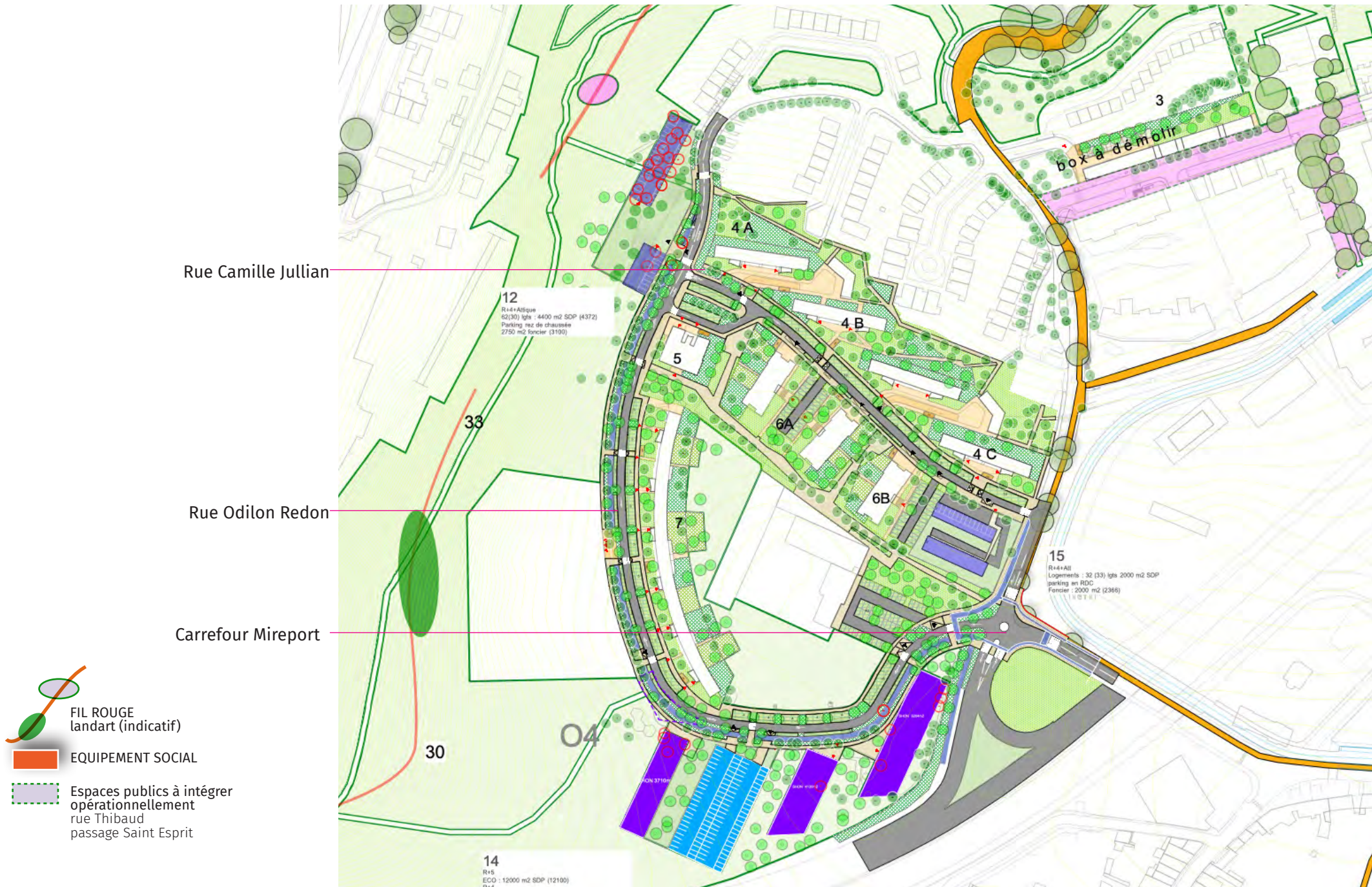
- SECTEURS OPÉRATIONNELS
- PARC**
- PARC des COTEAUX
- FIL VERT et CHEMINS DU PARC
- CARRIET
- RENOUVELLEMENT**
- RÉHABILITATION
- RESIDENTIALISATION
- PÉRIMÈTRES RENOUVELLEMENT URBAIN
- LOGEMENTS NEUFS
- BÂTIMENTS ACTIVITÉS NEUFS
- MOBILITÉS ESPACES PUBLICS**
- VOIRIES OPÉRATIONNELLES
- VOIRIES A PROGRAMMER
- PLATES-FORMES de services mobiles
- ZONE DE REPOS PIÉTONS
- PROJETS PASSERELLES (OPTIONS)



PLAN MASSE DE L'ENSEMBLE DU PROJET



PLAN MASSE HAUT CARRIET



PLAN MASSE BAS CARRIET



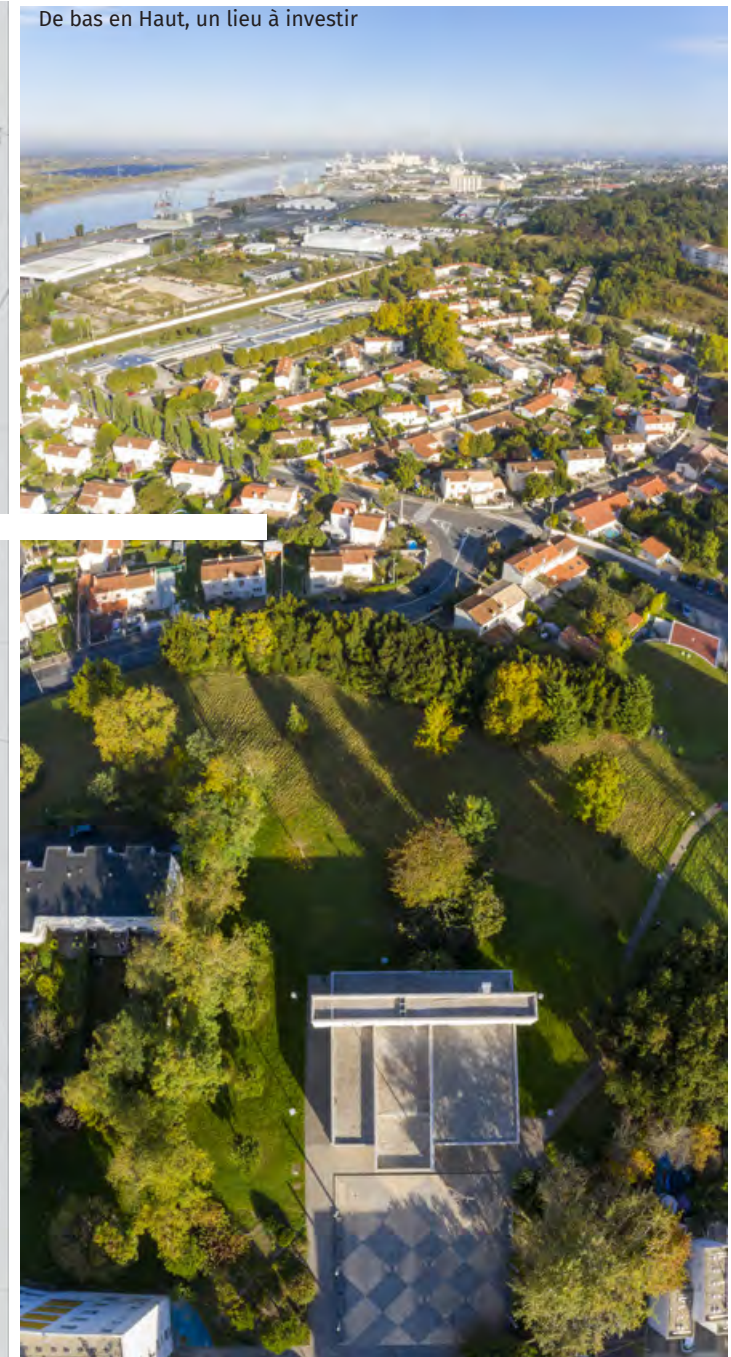
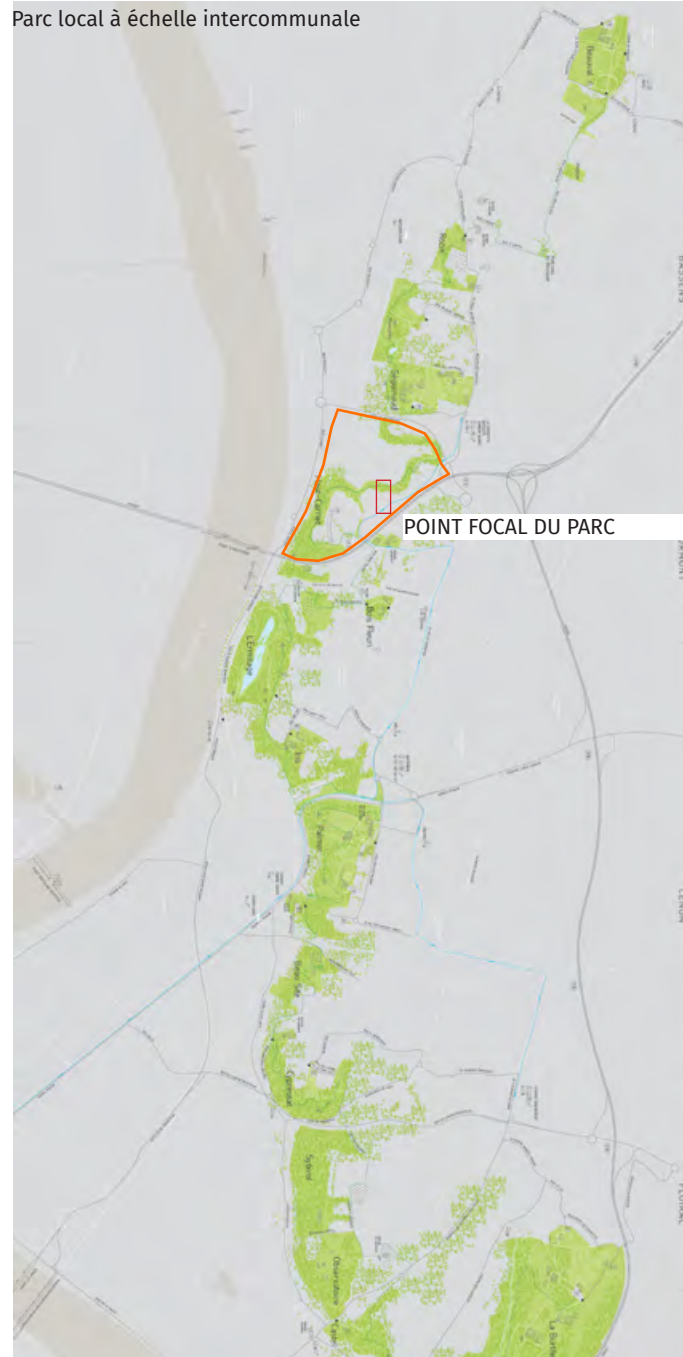
1. LE PARC COMME ÉQUIPEMENT MAJEUR DU QUARTIER

Carriet haut et Carriet bas doivent se tourner vers le parc des coteaux, futur équipement nature du quartier réunissant les habitants et les métropolitains.

Lieu de promenade le long des coteaux, liaison entre le haut et le bas et la Garonne, colonne vertébrale du quartier, le parc des coteaux doit pouvoir s'étendre au cœur des îlots habités ou occupés pour créer un grand parc habité où les différentes strates de végétation accompagnent le bâti et donnent un sentiment de nature et une vraie qualité environnementale. L'îlot de fraîcheur généré par le parc des coteaux pourra ainsi être renforcé.

La séquence particulière du Parc des coteaux l'inscrit dans son rapport étroit avec le quartier, mais ne doit pas obérer de donner une lisibilité aux habitants et aux voisins de cette possibilité de venir ici, de traverser, ou même de venir y passer un moment particulier.

Le nouveau Plan Guide ne fait qu'affirmer ce fondement du projet déjà énoncé en portant l'idée d'un «marquage» (landmarks) fortement identifié, en imaginant intervenir à la fois du nord au sud, le long du «fil vert», par des mises en scènes pérennes ou temporaires d'actes artistiques, à la manière d'événements, avec une participation habitants, et du nord au sud, ou de bas en haut, là où le parc présente une opportunité forte de liens, d'installations, d'équipements... Entre ancien réservoir d'eau et station du tram, avec l'église entre les deux, ce lieu est un passage, et une évidence pour les habitants. C'est la partie du Parc à investir dans tous les sens du terme. On imagine ici un lieu d'intensité, fait de réalités d'usages différenciées, jeux, services, parc, repos, passages...avec l'idée de plus en plus précise d'un équipement «dans la pente», à la fois service social et facilitateur des mobilités.



1. LE PARC COMME ÉQUIPEMENT MAJEUR DU QUARTIER

Un axe pré-existant traverse le Parc dans une pente adaptable. Le Plan Guide précédent avait fait valoir cet «ensemble» comme la possible rencontre de liens, de chemins, d'aménagements, de bâtiments symboliques forts.

Le démantèlement du réservoir, la nécessité d'une offre communale ont amené à mettre ce secteur sous les feux de la rampe.

La possibilité d'un équipement à vocation sociale, son interaction avec le bâti du réservoir, les espaces devant/derrière l'église, voire son occupation partielle, le jeu des pentes pour inscrire des jeux d'enfants ambitieux...sont autant d'éléments à inscrire dans l'aménagement à terme de ce «bout» de Parc.

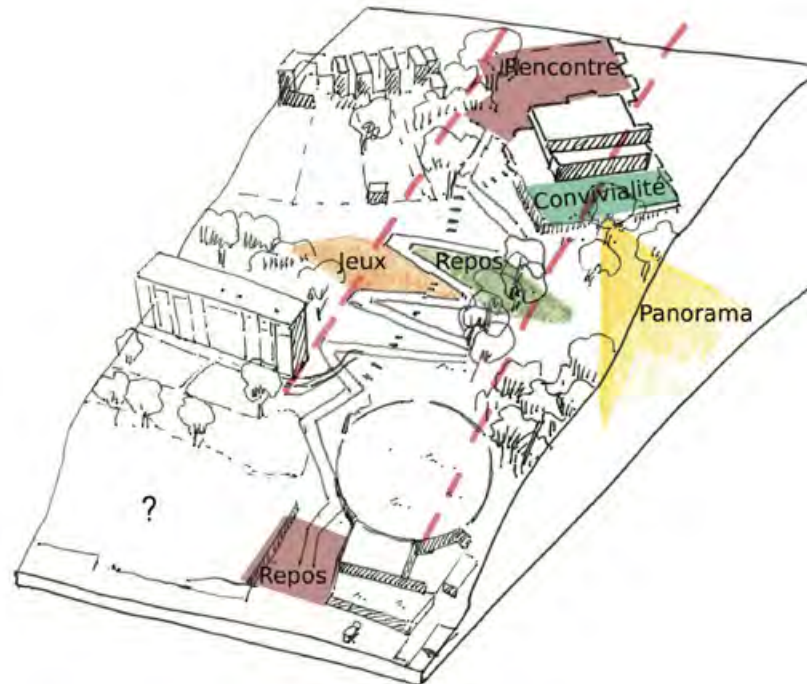


Schéma extrait du Plan Guide GRAU 245 ml/8% (exemple)

2. RENOUVELER POUR UNE MIXITÉ CONCRÈTE

Le Renouvellement est l'enjeu «Premier» de ce projet tel que défini par le fondement même de l'ANRU.

Programme :

Le programme du Renouvellement concernant la partie logements, comprend ici démolitions (216 U), réhabilitations sur l'ensemble du Parc restant (503 U), une partie en vente HLM (100) comprenant leur résidentialisation, et la création de nouveaux logements, aux typologies diverses (261 logements) dont l'objectif est d'abonder dans le sens d'une mixité voulue.

Ce programme a pour objectifs :

- D'améliorer les logements, le rapport au sol, le quotidien des habitants
- en mesurant une répartition différentes entre loyer et charges (consommation énergétique notamment), afin d'éviter les hausses de loyer en fine.
- Offrir un parcours résidentiel plausible en ouvrant notamment de l'accession sociale via la vente de logements réhabilités, ou neufs. Une partie en accession «simple» permettra de compléter l'offre concrète. L'attractivité du quartier Carriet n'a pas été étudiée, un regard plus technique (marché) sera porté lors de Séminaires organisés au printemps 2022.

Programme des réhabilitations:

Ainsi, le projet doit répondre à l'objectif de performance énergétique réglementaire visé mais aussi à l'ambition de réduction des charges locatives, d'amélioration du confort, du cadre de vie, de la sécurité des locataires et de la valorisation du patrimoine.

Le projet doit répondre à l'objectif énergétique suivant :

- obtention du niveau BBC réhabilitation soit un Cep inférieur à 72 kwhep/m².an. (suivant méthode THC E Ex).



2. UNE OFFRE ÉCONOMIQUE

Dans le renouvellement pour une mixité, la programmation d'activités économiques tient un rôle à part entière.

Dans la suite du PRU 1, ayant créé, au «pied» du Tram, des opérations à vocation économique, le projet Carriet Coeur vert met en scène en entrée de ville et de quartier un programme restant à définir précisément (document Diagnostic Orientations cahier ECO «CREASPACE»), dont la vocation se dessine autour de l'accompagnement à la personne, du para-médical...

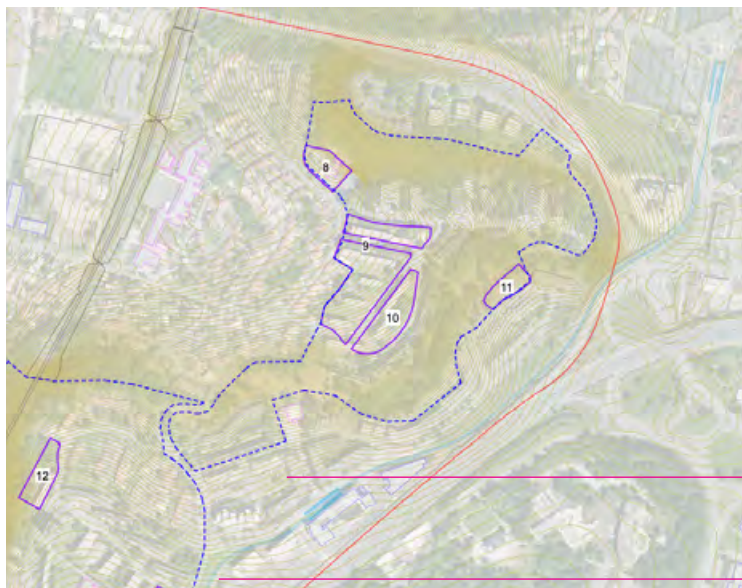
La possibilité d'une antenne de formation liée à une institution siégeant Rive Gauche, viendrait compléter l'offre en permettant d'imaginer l'ouverture locale aux jeunes du quartier vers des formations abordables et débouchant sur de l'emploi.

La logique de réflexion prend en compte l'échelle élargie de la commune, considérant la co-existence des projets déjà cités :

- Quai Carriet,
- Îlot du Lavoir,
- ZA la Gardette,

Au-delà de sa définition programmatique essentielle, ce projet doit se concevoir également dans son rapport au Parc, avec l'ambition d'une image architecturale forte et composée, d'une véritable particularité, écrivant, avec son «vis à vis», le Château du Prince Noir abritant un restaurant gastronomique, une porte de ville signifiante pour Lormont.

La programmation économique ne permet pas le tatonnement. On note ici une ambition politique locale de M. le Maire de porter e un Appel à Manifestation Nationale sur le Volet économique.



Zone économique projetée

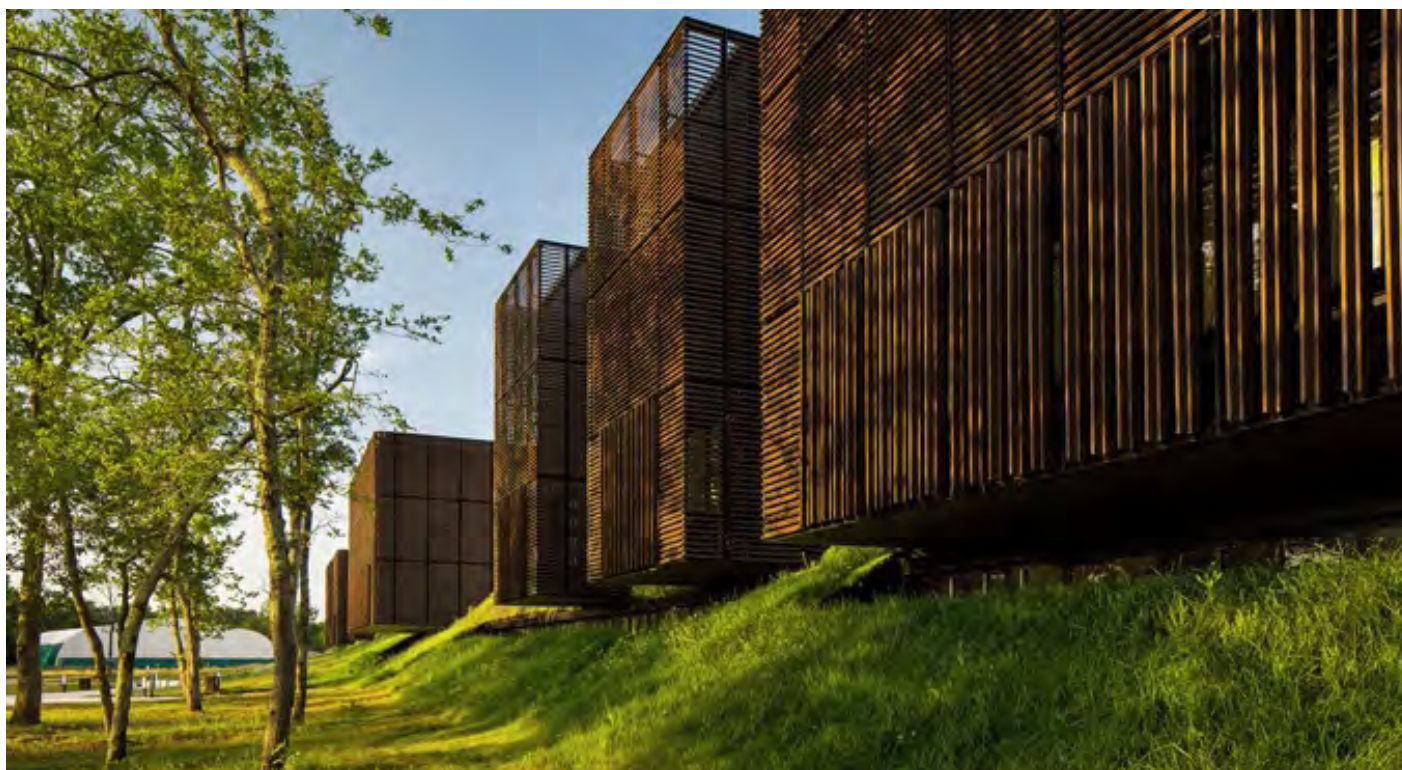
Le château du Prince Noir- Restaurant gastronomique et Cours Florent

POUR ALLER PLUS LOIN :

Charte du «Bien construire à Bordeaux Métropole»
janvier 2018

Réinventer la zone d'activités, CAUE 44-2011

Etude de Programmation économique
(TEKHNE/CRÉASPACE) en cours



3. MOBILITÉS, FACILITER ET ÉVOLUER

Pilier incontournable de l'évolution positive du quartier, les mobilités comprennent un panel d'actions complémentaires et à prioriser en réponse aux besoins réels, et notamment aux difficultés des cheminements quotidiens (dénivelé, sécurité)

Véhicules motorisés:

Le quartier est classé en zone 30. Le projet propose les objectifs suivant :

- Hiérarchiser les voies en imaginant des traitements différents, basée sur le marquage clarifiée des voiries qui entrent et sortent du quartier sur les axes principaux, à savoir, à l'ouest, via la rue du fleuve vers le quai Carriet, au nord est, sur la Côte de la Garonne, et au sud est, vers l'A630 et vers le centre ville via le pont de Mireport.
- La transformation du sud de la rue Porto-Riche, actuellement en impasse, en la reliant à la rue Brutails,
- Les trajets Bus restent inchangés si ce n'est justement dans ce secteur : arrêts et passage se trouveront dès lors sur la rue Porto-Riche.

Cycles :

Le projet propose sur la globalité des dispositifs concrétisant les espaces dédiés aux cycles. A l'instar des V.L., le réseau «interne» mettra en oeuvre ses liens avec le réseau «externe» arrivant aux «portes» du quartier.

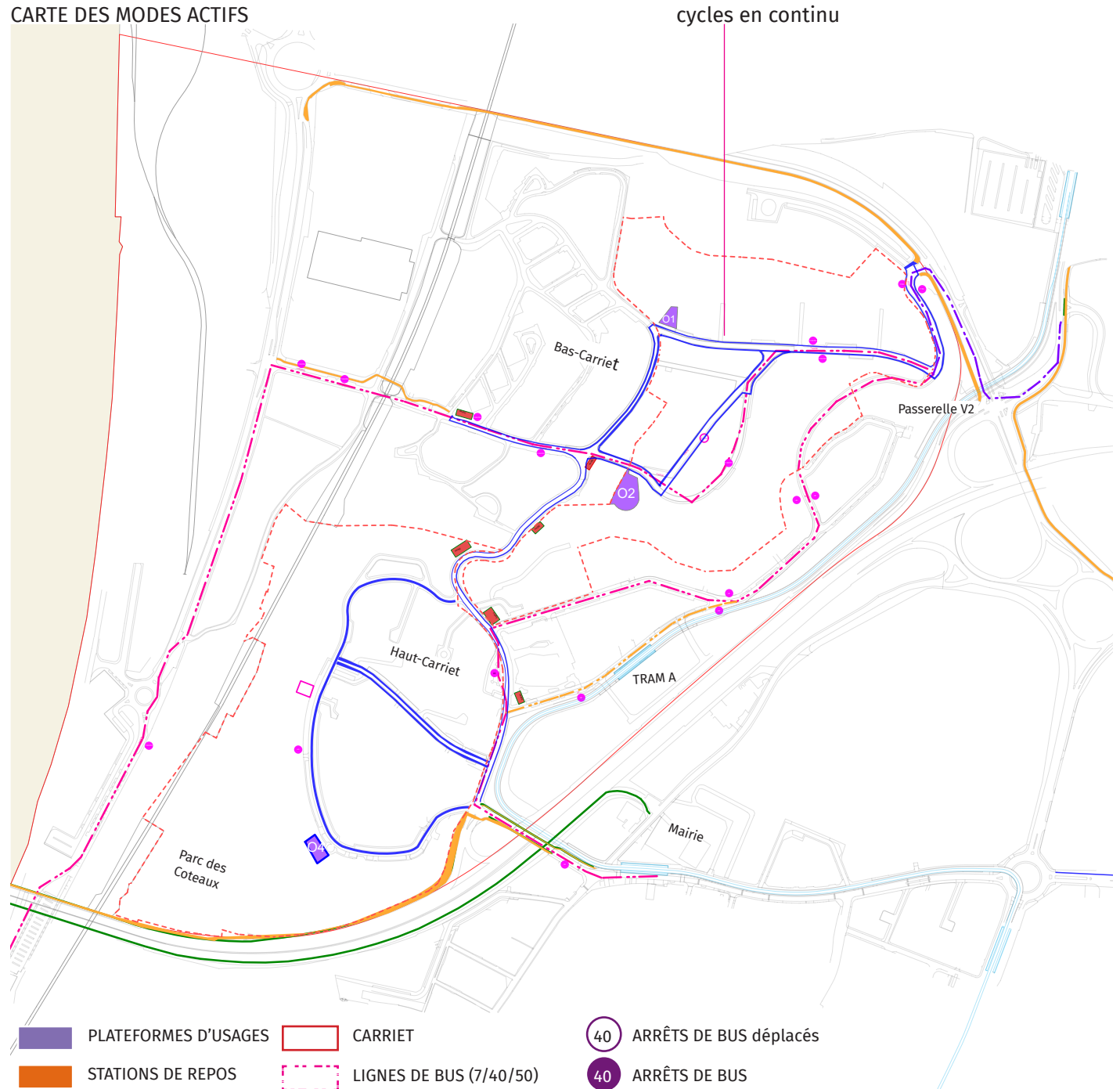
Piétons :

C'est la part modale majoritaire du quartier. Le projet offre un panel de solutions adaptées pour améliorer les confort, concrétiser les continuités, sécuriser les traversées, tout en se connectant confortablement et lisiblement aux chemins existant ou prévus dans le Parc des coteaux.

Autres alternatives:

Une navette locale a fait l'objet d'une expérience il y a quelques années. Jugée négative il s'agit aujourd'hui d'inscrire des arrêts spécifiques au droit des «plateformes» (cf. espaces publics), «au cas où».

CARTE DES MODES ACTIFS



4. LES ESPACES PUBLICS, INTERFACES D'USAGES MULTIPLES

Comme dans la globalité des quartiers Politique de la Ville, la voirie, les espaces publics, ne sont pas définis par des limites bâties. Elles s'écrivent suivant des logiques préalablement fonctionnelles sans qualifier justement ce qui les borde : résidences aux limites floues essentiellement.

Par ailleurs, les espaces de voiries sont directement liés pour leurs aménagements aux objectifs de mobilité énoncés, et aux ambitions de qualité voulues.

La voirie est un espace «à usages multiples» par définition, qui nécessitent un arbitrage, une priorisation, l'espace d'aménagement possible n'étant pas extensible .

Ici, clairement le projet pose comme attendu l'inscription concrète dans les aménagements des espaces dédiés aux piétons et aux cycles. Les chaussées sont réduites à 6m, à double sens à 3,50 m à sens unique.

La difficulté présente réside dans le stationnement sur la voie publique. Une seule typologie (plots) des immeubles existant offrent une partie des stationnements nécessaires sur leur tènement, la globalité des autres ne trouvent comme réponse qu'une offre sur le domaine public, et pour des raisons quantitatives, ces stationnements sont essentiellement en talon, avec les conséquences d'usages, et les ambiances résultantes. Le choix politique est celui d'une «conservation» optimale des stationnements existants. L'idée serait d'en imaginer des mises en oeuvre «réversibles» à moyen terme.

Enfin, la voirie est l'occasion de proposer des nouvelles plantations d'arbres de haute tige, de composer et conforter l'existant. Cette ambition ne peut être naïve, elle se confronte au sujet précédent :

-Transformation de quelques places de stationnements en fosses de plantation, et le faire au fil de l'eau, suivant les évolutions des usages



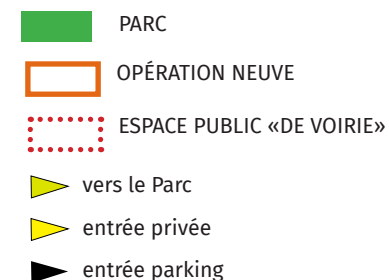
- Démarche opportuniste de plantation, dès que cela est possible en tenant compte des réseaux techniques particulièrement foisonnant dans le quartier.

Dans le dispositif piéton, en lien avec les cheminements du Parc, deux espaces singuliers sont proposés par le Plan Guide Revisité.

- Les plateformes de services mobiles en enlevant la 03, place Magendie et en définissant une programmation «invariante» pour chacune d'elle et des éléments complémentaires suivant leur contexte.

- La proposition de création de «station de repos» le long d'un cheminement piéton principal de bas en haut, venant ponctuer la déambulation de petits espaces aménagés autour de la pause, du confort, de l'ambiance. (hors périmètre R.U.)

ILLUSTRATION DES INTERFACES MULTIPLES ENTRE LES VOIRIES ET LEURS CONTEXTES SINGULIERS (EXEMPLE DE LA RUE DU PROFESSEUR VINCENT)



LE FONCIER, CLARTÉ DES RESPONSABILITÉS

Souvent envisagé comme une dimension technique, le foncier porte en fait la définition des limites qui permettent de clarifier les propriétés, et, de fait, les responsabilités et les compétences qui leurs incombent : aménagements, maintenances, gestions, etc.

Le quartier Carriet présente une domanialité singulière, la presque totalité du Parc des Coteaux appartient au bailleur unique Domofrance.

La principale action foncière engagée consiste en fait à restituer le foncier Domofrance non résidentielisé soit à la Ville, pour le Parc, soit à la Métropole, pour les espaces de voiries.



AVANT



APRÈS

ANNEXE

RISQUES

RISQUES GÉOTECHNIQUES

Le sous-sol du quartier Carriet présente des caractéristiques géotechniques hétérogènes vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des argiles. Il présente une large inclusion de terrains argileux et marneux qui ont une capacité de stockage de l'eau et qui peuvent présenter un risque de gonflement ou de retrait des sols. En effet, en période de sécheresse, les sols pauvres en eau se retirent alors qu'en période de fortes eaux ils peuvent gonfler. Le quartier Carriet est ainsi concerné par un aléa moyen (orange) à faible (jaune).

Ces aléas impactent à la marge les projets de construction neuves prévus.

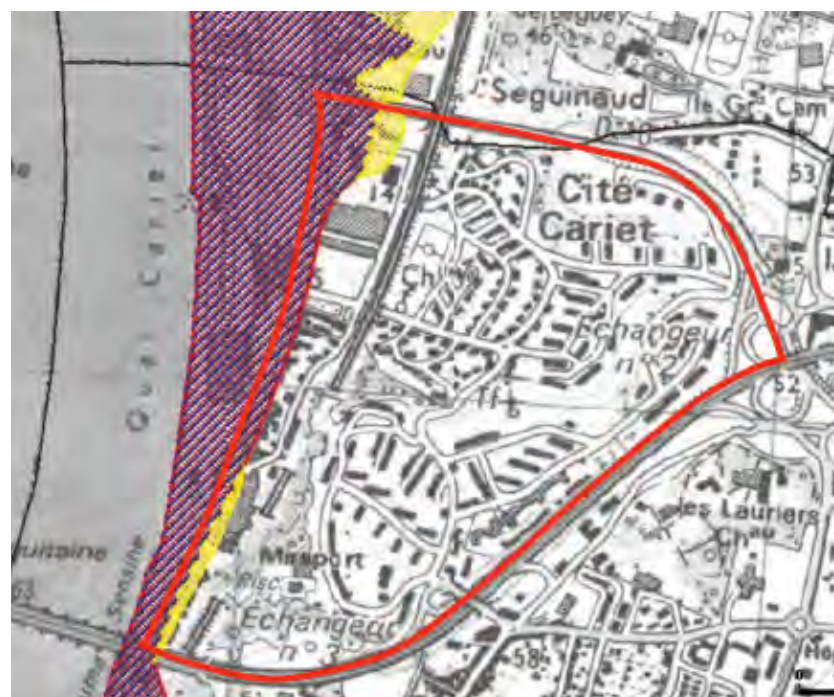
ZONAGE RÉGLEMENTAIRE

Conformément à l'article 40-1 de la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 modifiée par l'article 16 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 et conformément au décret n° 95-1089 du 5 octobre 1995, le territoire couvert par le PPRI a fait l'objet d'une part, d'une analyse du risque à partir des cotes des Plus Hautes Eaux Connues et d'autre part, d'une évaluation des enjeux par une analyse morphologique des territoires de chaque commune. Le croisement de l'analyse du risque et de l'évaluation des enjeux a conduit à l'établissement d'un plan de zonage. A chaque zone ainsi définie est associé un règlement qui donne des prescriptions en matière d'urbanisme et de construction.

Le quartier Carriet dans sa définition opérationnelle liée au NPNRU n'est aucunement impacté.



Risque de gonflement/retrait des argiles (BRGM)



Zone rouge hachurée bleue : Elle est constituée du secteur urbanisé situé sous moins d'1m d'eau en centennal et reste un secteur urbanisable mais avec prescriptions constructives.
Zone jaune : Elle est constituée du secteur urbanisé non fondé en centennal mais irremédiablement exceptionnel et reste un secteur urbanisable avec limitation des établissements sensibles.