

CARRIET COEUR VERT

PLAN GUIDE REVISITÉ - CAHIER 03 - MOBILITÉS

MARS 2022 - VALIDATION 11 FÉVRIER 2022
UE210501 PGR_VALIDÉ_220211 ET UE210501 PLAN OP 220310

BORDEAUX MÉTROPOLE
VILLE DE LORMONT
DOMOFRANCE

TEKHNÊ, architectes, urbanistes, paysagistes

SETEC INTER, BET VRD

REPÉRAGE URBAIN, sociologue

CREASPACE, programmation économique



11/04/22

CAHIER 03

Le cahier suivant présente le troisième fondement du Plan Guide revisité.
Il exprime les éléments liés à la mobilité.

Des fonctionnements aux usages. Il évoque les possibles «lointains», à inscrire dans les mémoires pour les espérer opérationnels... Pour aller plus loin... Pont, passerelles...

MOBILITÉS ACTIVES

À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE (PARTIELLE)

La trame des mobilités s'inscrit dans la structure existante et/ou en projet à l'échelle de la Métropole.

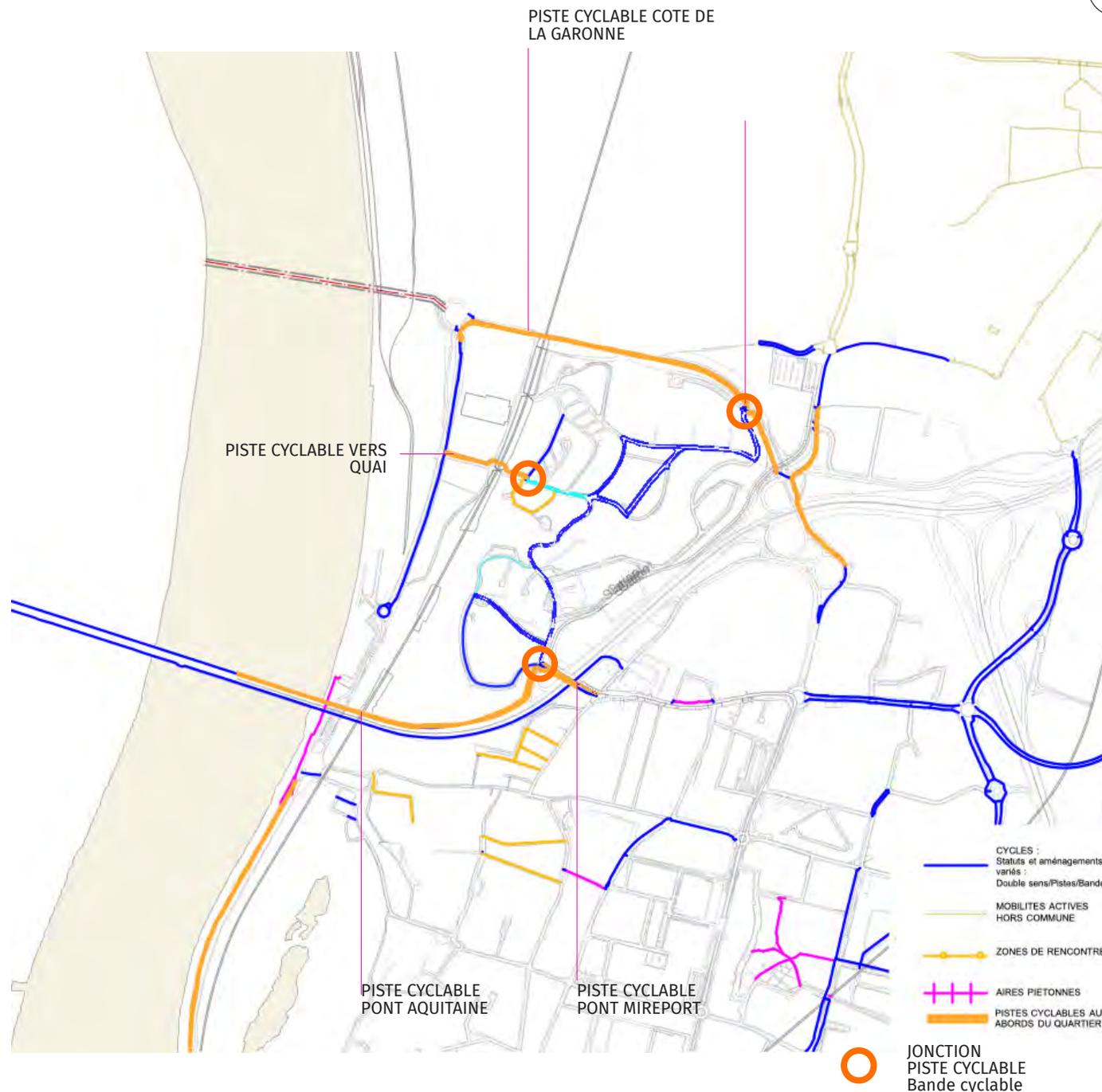
Cette carte décrit les différents dispositifs des déplacements actifs existant (suivant la base de données BDX Métropole), et les voies non hiérarchisées de Lormont.

Le quartier est reconnaissable par son enclavement, notamment en matière de mobilités actives.

Sur le quartier l'ambition est bien d'offrir des continuités piétonnes réelles et concrètes, dans des conditions de confort optimisé, et des continuités cycles sur la globalité des voiries, même si aujourd'hui certaines rues non intégrées aux secteurs opérationnels nécessiteront des élargissements dont certains dans la pente.

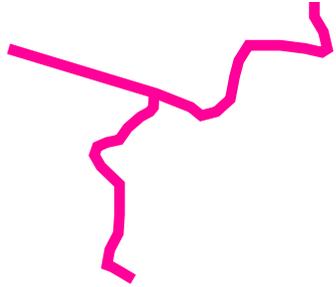
Le projet du quartier Carriet vient compléter le dispositif engagé par la Ville et la Métropole en tissant une nouvelle trame de ce réseau.

L'ambition claire, de fait est de rendre chaque rue du quartier accessible à des dispositifs cycles effectifs.



MOBILITÉS

PROPOSITION POUR UNE HIÉRARCHIE



3 NIVEAUX D'USAGES ET DE FONCTIONNEMENTS

- 1 - Relier les entrées/sorties, traverser, de bas en haut : **un «Y» structurant**
- 2 - Drainer les secteurs du quartier : les bouclages internes
- 3 - Desservir les secteurs d'habitat plus «locaux»

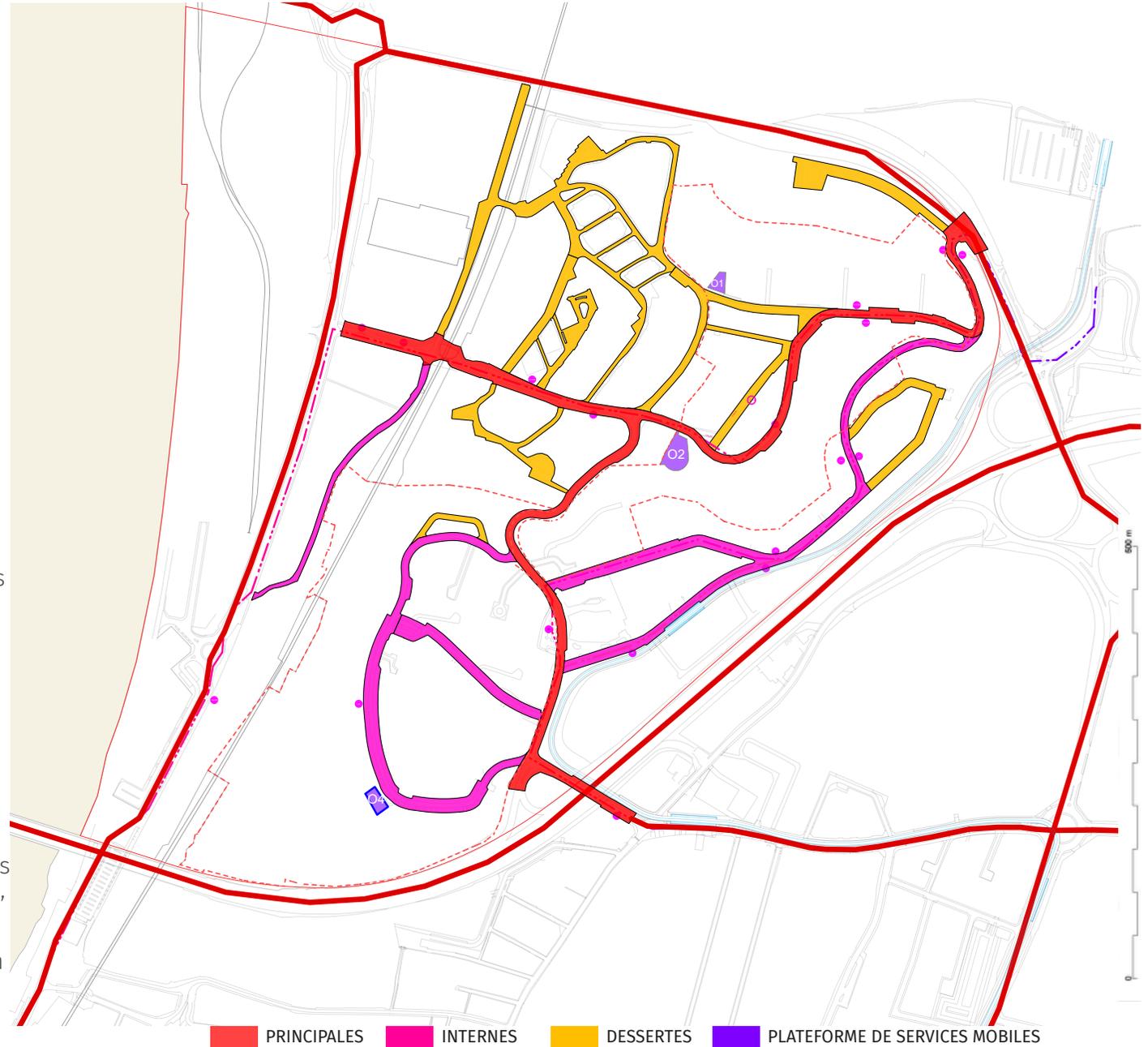
Les appellations utilisées restent contextuelles.

DÉFINITION dans le cadre du projet :

PRINCIPALES : Elles portent l'usage des traversées qui rejoignent les grandes infrastructures existantes en entrée/sortie. Elles portent une circulation VL importante et une part importante des lignes de BUS.

INTERNES : Ces voies relient les différents secteurs du quartier entre eux et sont directement liées aux voies principales. Elles portent une circulation moins dense, et moins importante.

DESSERTES : Les voies dédiées à une desserte très locales. Elles peuvent avoir des statuts différents, notamment, en zone de rencontre. Elles portent les fonctions sécuritaires adaptés. Leurs aménagements doivent contraindre la circulation des véhicules.



PRINCIPALES INTERNES DESSERTES PLATEFORME DE SERVICES MOBILES

MOBILITÉS

SENS DE CIRCULATION - ZONES

Globalement en circulation double sens, les rues du quartier proposeront des évolutions concrètes pour apaiser les vitesses, donner plus d'espaces aux modes actifs et autres usages.

Nous proposons, pour répondre aux difficultés liées aux profils existants, de passer en sens unique les rues suivantes :

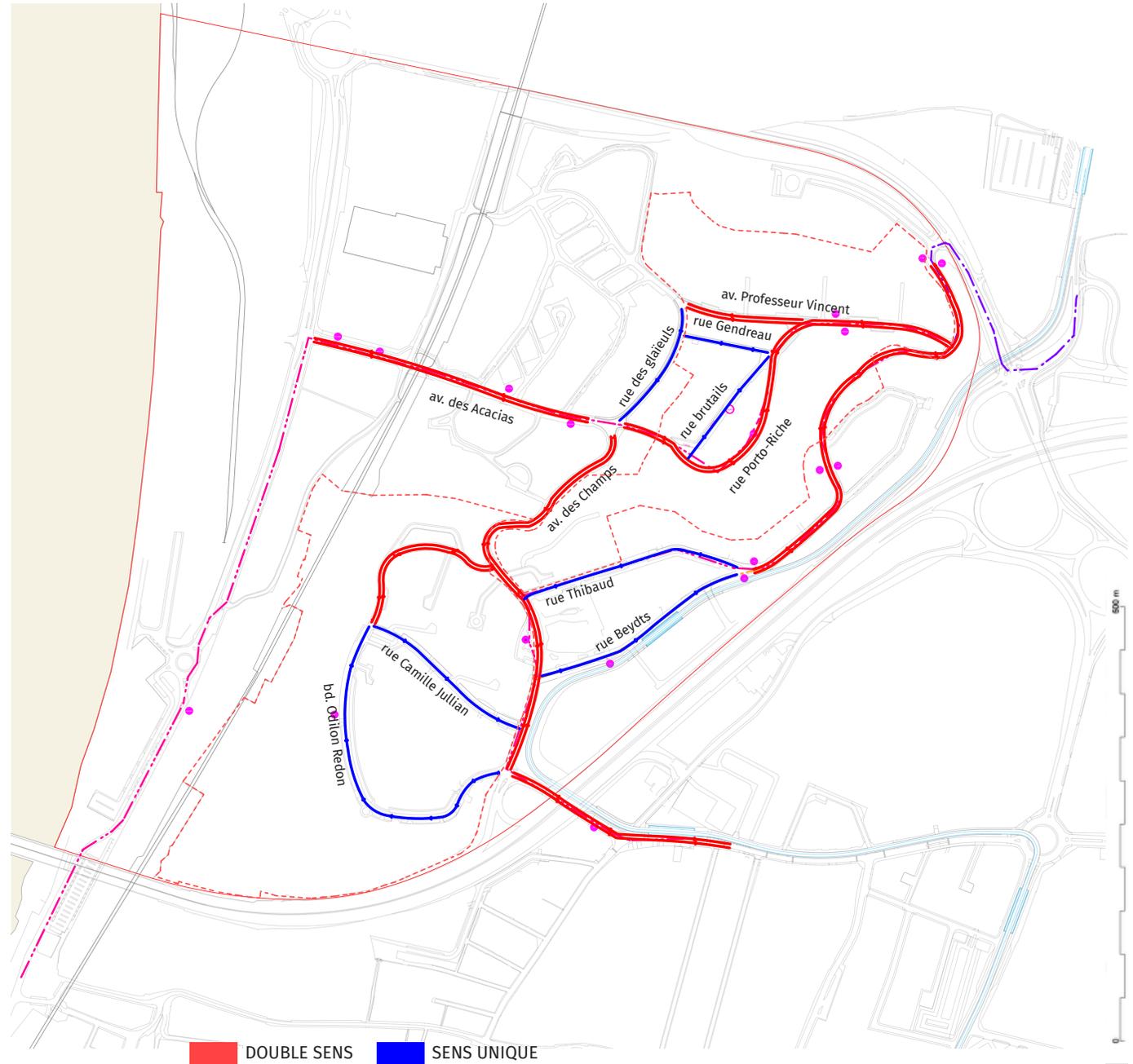
- Rue Camille Jullian : son usage très lié à l'école, la densité de logements adressés sur cette voie, l'ambition d'en faire une voie apaisée, sur un profil contraint nous pousse à imaginer cette voie dans le sens «sortant», depuis le boulevard Odilon Redon vers la rue Paul Courtaud.

- Dans le secteur Porto-Riche, un nouveau quartier s'installe sur un dispositif viaire modifié : La rue Porto-Riche ne reste pas en impasse mais viens trouver une continuité avec la rue Brutails, dans son extrémité Ouest. Pour répondre à cette nouvelle urbanisation et améliorer encore la lisibilité, nous proposons :

- De traiter la rue Brutails et la rue Gendreau comme des courées internes au quartier, du type **zone 20**, à sens unique VL susceptibles ainsi d'apporter sur une faible emprise des réponses aux cycles dans les 2 sens.

- De passer en sens unique la rue des Glaieuls, très étroite aujourd'hui, pour installer correctement des modes actifs efficients (hors PRU)

- Le boulevard Odilon Redon est aussi proposé à sens unique pour faire face aux besoins contradictoires d'une nécessité de stationnement important, logements, équipement, activités... et la volonté de constituer le réseau cycle avec une qualité particulière sur ce boulevard très connecté au Grand Paysage et au Parc.



MOBILITÉS

ZONES 30, ZONES DE RENCONTRE ET PASSERELLES

La globalité des voies est passé en zone 30 en novembre 2021.
Les rues Brutails et Gendreau sont traitées en zone de rencontre.

L'objectif premier est d'apaiser, notamment les vitesses excessives dans les rues en pente. Les passages piétons seront traités en plateau/ralentisseur aux endroits les plus stratégiques.

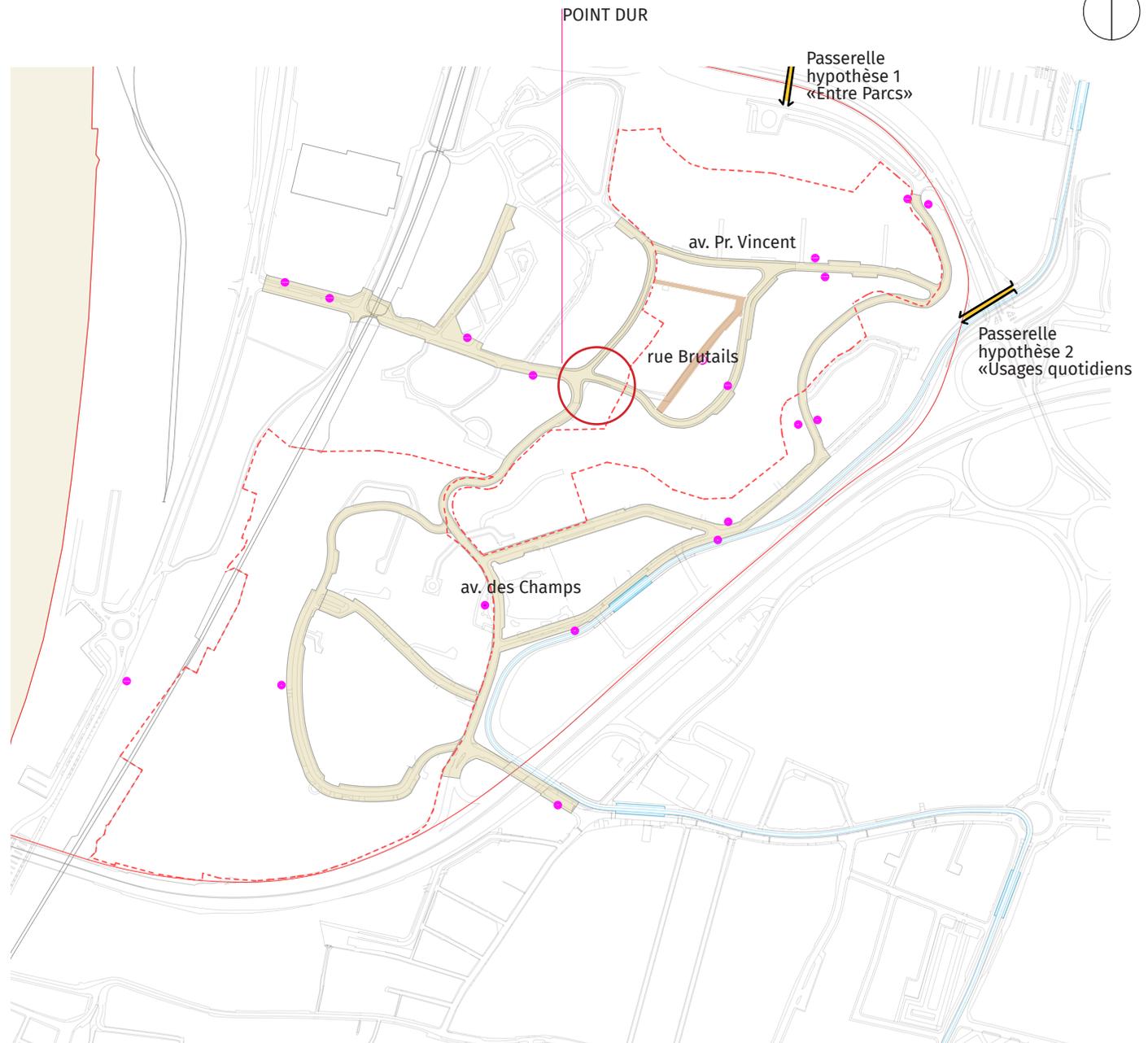
On voit ici les élargissements nécessaires :

- Avenue du P. Vincent : la limite sud sera aisément reculée, vu les occupations foncières existantes

- Rue Brutails : l'extrémité de la rue Brutails à l'ouest, arrivant sur le carrefour avec la rue des acacias et la rue des champs, est aujourd'hui très contrainte par une largeur d'usages très faible. Pas d'espace piéton, circulation pouvant être conflictuelle. Un système de by-pass sera proposé avec une priorisation Bus.

- L'avenue des champs et plus au sud, jusqu'au pont de Mireport, nécessitera à terme un élargissement conséquent si l'on veut installer une continuité cycle notamment, en cohérence avec son statut structurant évident. La complexité viendra de l'ampleur des soutènements à traiter, sachant que ce sera sur le «territoire» du Parc des coteaux essentiellement.

Rappelons, s'il est besoin, le projet toujours d'actualité de la passerelle à trouver au nord pour franchir la Côte de la Garonne.



MOBILITÉS

MODES ACTIFS SUR VOIRIES

PIÉTONS ET CYCLES AU CENTRE DU DISPOSITIF

PIÉTONS :

La globalité des voies du quartier, en commençant par les secteurs opérationnels, sont aménagées avec l'ambition d'un confort piéton concret :

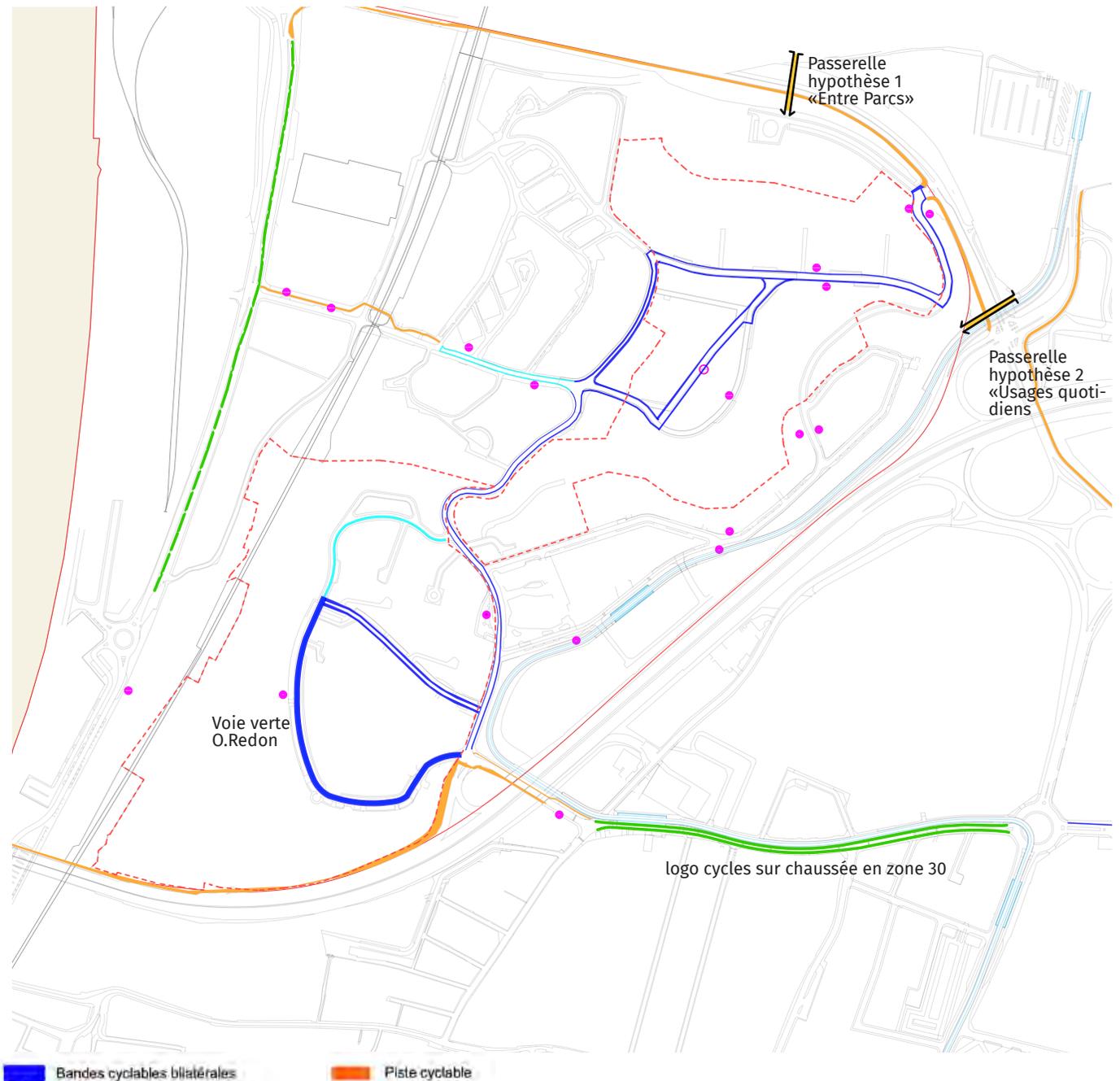
- qualité des sols, du nivellement,
- largeurs minima de 2 m,
- libération de l'espace de tous les obstacles au cheminement,
- traversées en plateau stratégiques.

CYCLES :

Les continuités cycles seront aménagées en bande sur chaussée, les profils existant et les contraintes fortes du stationnement ne permettant pas d'installer des pistes cyclables protégées.

L'avenue Odilon Redon a été passée en sens unique, permettant d'installer une continuité Cycle à double sens, type voie verte ou piste cyclable.

Des rues hors périmètres opérationnels, avenue des champs, des acacias, pourraient malgré tout intégrer des aménagements temporaires : lieux de repos, plantations opportunistes, logo cycle sur chaussée, jalonnement.



MOBILITÉS

MODES ACTIFS PARC

UN AXE NORD/SUD, LE FIL VERT

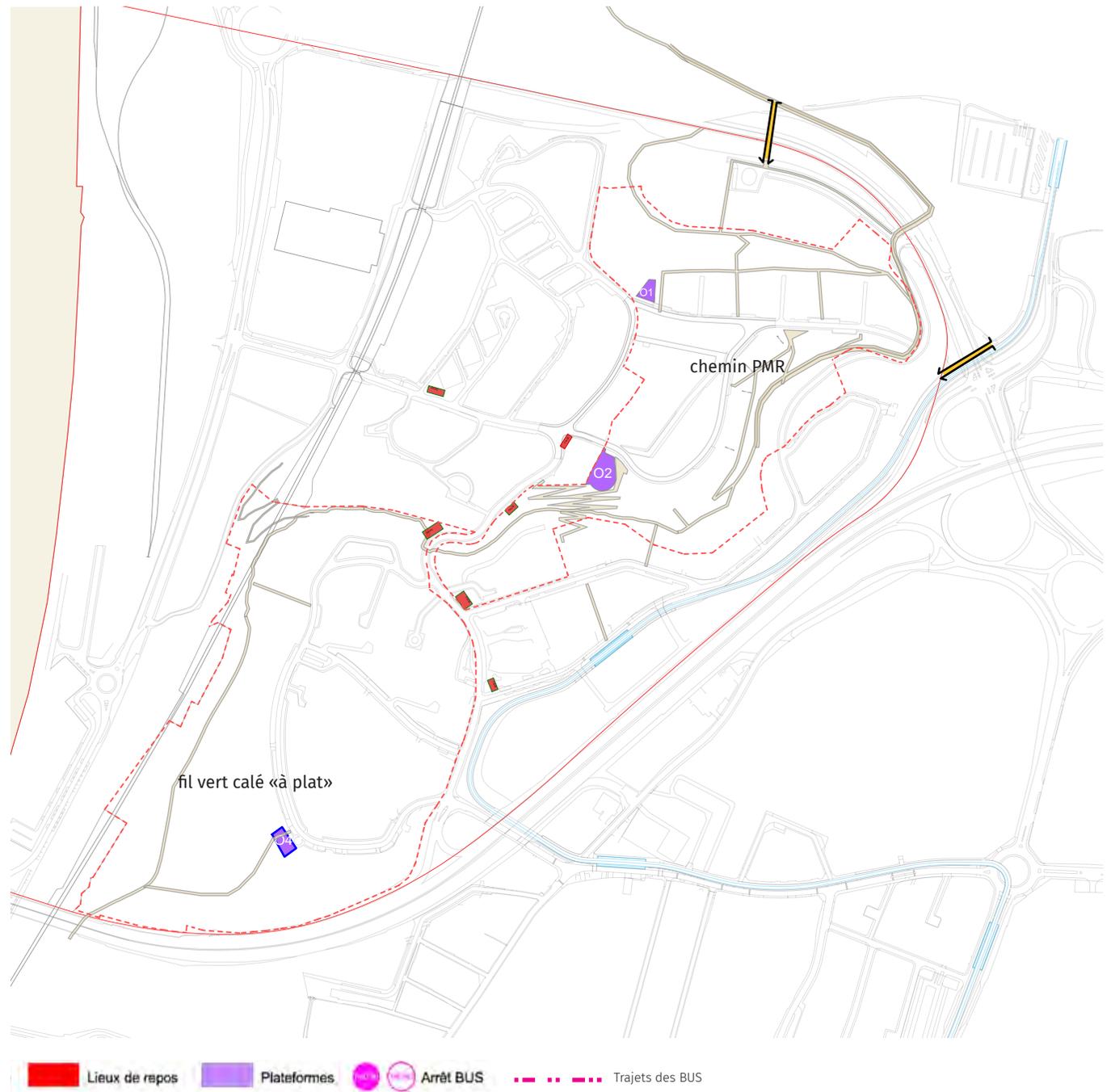
UNE MULTIPLICITÉ DE CHOIX pour rejoindre les lieux d'habitat.

Le Fil vert suit une logique de confort avec une dénivellation minimale.

Une préfiguration légère (piquets/marquage) permettrait d'envisager un travail plus fin, sur place en associant les habitants.

Un chemin à 4% (PMR) est prévu entre le secteur de l'église et Carriet intermédiaire.

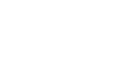
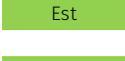
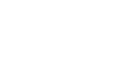
Le chemin «derrière» l'église accompagne l'aménagement à programmer, avec aussi la possibilité d'un équipement socio-culturel, qui s'inscrirait dans la pente et abriterait des circulations verticales mécanisées. (cf. CAHIER 1 - LE PARC)



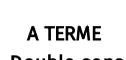
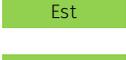
MOBILITÉS

SYNTHÈSE

ETAT ACTUEL

LOT	EXISTANT	CYCLES	ZONE
SECTEUR OPERATIONNEL LOCALISATION			
24 Avenue du Professeur Vincent			30
25 Avenue Camille Jullian			30
26 Axes doux			30
27 Boulevard Odilon Redon			30
31 Carrefour Mireport			30
32 Rue Auguste Brutails			30
35 Rue Georges de Porto Riche			30
30 et 33 Parc des Coteaux et Fil vert			30
34 Liaisons douces haut/bas			30
O Plateformes de Services mobiles			30
SECTEUR NON OPERATIONNEL			
	A TERME		
avenue des acacias			30
avenue des champs			30
rue des glaïeuls		Nord>Sud	30
rue Louis Gendreau		Est>Ouest	30
aménagé PRU 1 rue Jacques Thibaud		Est	30
aménagé PRU 1 rue Louis Beydts		Est>Ouest	30
rue Paul Courtault		Ouest > Est	30
boulevard Albert Marquet			30
rue Henri de Sourdis			30

PROJET

LOT	PROJET	CYCLES	ZONE
SECTEUR OPERATIONNEL LOCALISATION			
24 Avenue du Professeur Vincent			30
25 Avenue Camille Jullian		Ouest > Est	30
26 Axes doux			30
27 Boulevard Odilon Redon		Sud >Nord	30
31 Carrefour Mireport			30
32 Rue Auguste Brutails		Sud >Nord	20
35 Rue Georges de Porto Riche			30
30 et 33 Parc des Coteaux et Fil vert			30
34 Liaisons douces haut/bas			30
O Plateformes de Services mobiles			30
SECTEUR NON OPERATIONNEL			
	A TERME		
avenue des acacias			30
avenue des champs			30
rue des glaïeuls		Nord>Sud	20
rue Louis Gendreau		Est>Ouest	20
aménagé PRU 1 rue Jacques Thibaud		Est	30
aménagé PRU 1 rue Louis Beydts		Est>Ouest	30
rue Paul Courtault		Ouest > Est	30
boulevard Albert Marquet			30
rue Henri de Sourdis			30

CARRIET COEUR VERT

PLAN GUIDE REVISITÉ - CAHIER 04 - ESPACES PUBLICS

MARS 2022 - VALIDATION 11 FÉVRIER 2022
UE210501 PLAN OP 220310

BORDEAUX MÉTROPOLE
VILLE DE LORMONT
DOMOFRANCE

TEKHNÊ, architectes, urbanistes, paysagistes

SETEC INTER, BET VRD

REPÉRAGE URBAIN, sociologue

CREASPACE, programmation économique



14/04/22

Une fois élaboré le Plan Guide, validé, il s'est agit de définir ce qui constitue concrètement les différents «territoires» à aménager, les limiter, les programmer, proposer des périmètres, les évaluer.

L'exercice consiste à dessiner ces espaces dans une logique d'intrication, chacun étant en limite de l'autre, soit en matière de domanialité, soit en terme d'usages. Ils sont de 3 ordres:

- Une typologie résidentielle
- Une typologie publique, de type Parc
- Une typologie publique, de type voirie.

Le Fondement de la composition s'appuie sur l'ambition de «tirer» le Parc au près des voies, des clôtures privées, d'imaginer un quartier où l'on vit dans un Parc, où sa présence est constante et lisible.

Comme pour la résidentialisation, les aménagements sont pensés en continuité des autres espaces (privés et publics) avec un vocabulaire cohérent, avec la même et seule ambition, **étirer le Parc, le faire «croître» au-delà de ses limites.**

Les arbres existant sont évidemment confortés, et d'autres encore viennent les compléter. Ils seront implantés de façon opportuniste, sans chercher de continuité ou d'alignement, mais des conditions de croissance vérifiées. (Réseaux notamment).

Le Parc est évidemment un espace public à part entière, mais fait l'objet d'un programme qui lui est propre. (Cahier 01).

CAHIER 04 - LES ESPACES PUBLICS

Le cahier suivant présente le dernier fondement du Plan Guide revisité.

Il exprime au mieux les éléments opérationnels et programmatiques liés à la mise en oeuvre des opérations d'aménagements de l'espace public, voiries essentiellement.

VUE D'ENSEMBLE

ESPACES PUBLICS PROGRAMMÉS

La nomenclature des espaces opérationnels reste la même que dans le Plan Guide préalable. Mais les périmètres précis ont sensiblement évolué, et surtout le bouclage de la rue Porto-Riche qui rejoint la rue Brutaïls.

VOIRIES PRINCIPALES

VERS LE NORD CÔTE DE GARONNE
EP 35 - Rue Porto-Riche reconfigurée
EP 24 - Avenue du Professeur Vincent

VERS LE SUD A630 et CENTRE LORMONT
EP 31 - Carrefour Mireport

VOIRIES INTERNES

QUARTIER MIREPORT
EP 27 - Boulevard Odile Redon
EP 25 - Avenue Camille Jullian

VOIRIES DE DESSERTE

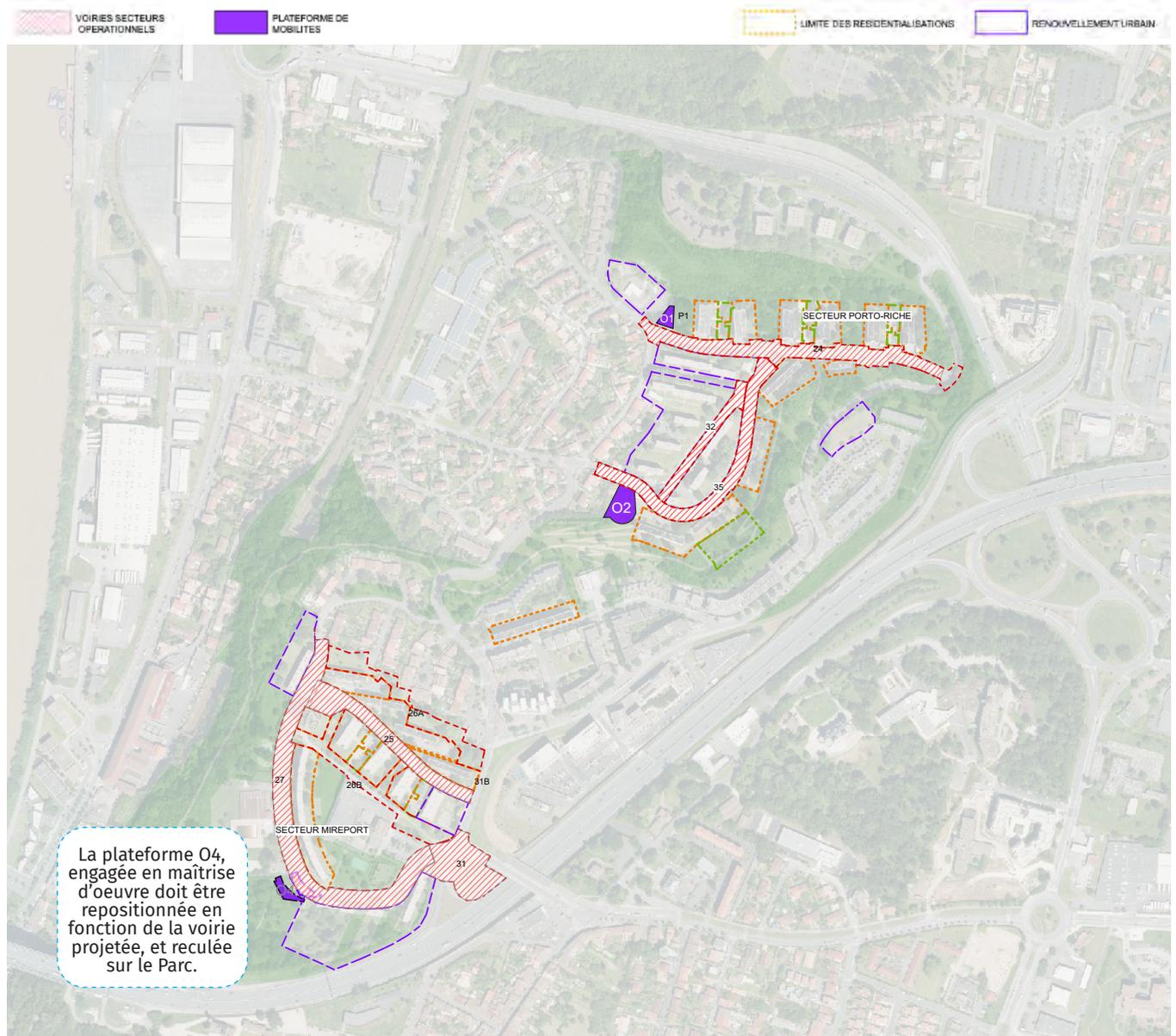
QUARTIER PORTO-RICHE
EP 32 - Rue Brutaïls

CHEMINEMENTS DOUX

EP 26 A - QUARTIER MIREPORT
EP 26 B - QUARTIER MIREPORT

PLACETTES DE MOBILITES

O1 - Rue du professeur Vincent
O2 - Rue Porto-Riche/rue Brutaïls
O4 - Av. Odilon Redon (à repositionner)



LIGNES BUS

TRACÉS PROPOSÉS

Les 3 lignes qui desservent le quartier passent par la rue Porto-Riche, non plus par la rue Brutails dont la vocation est celle d'une rue interne et apaisée.

Les arrêts sont donc reportés sur la rue Porto-Riche.

