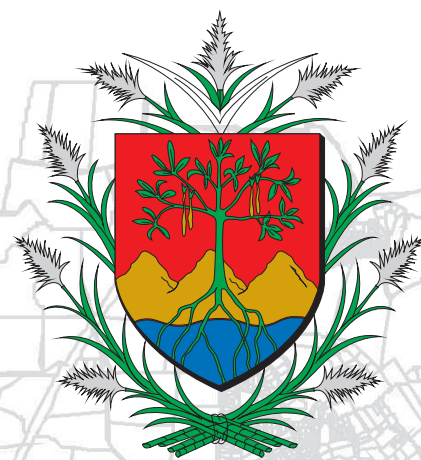




Ville des Abymes

Le Plan Local d'Urbanisme

Abymes, Territoires d'avenir

3- Orientations d'aménagement



Décembre 2011

Sommaire

Sommaire

Préambule

Orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou secteurs spécifiques à aménager, restructurer ou réhabiliter et à des problématiques particulières.

La loi Urbanisme et Habitat du 3 juillet 2003 a créé pour les communes la possibilité d'ajouter aux Plans Locaux d'Urbanisme, un document : « les orientations d'aménagement ». Celui-ci permet de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. A noter que les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre. A titre d'exemple, la commune peut prévoir un schéma des futures voies d'une zone à urbaniser, sans pour autant inscrire leur localisation précise par un emplacement réservé, ce qui permet une certaine souplesse pour organiser l'urbanisation définitive.

La ville des Abymes est un territoire multiple qui est aujourd'hui en pleine mutation particulièrement dans sa partie urbaine que l'on peut globalement situer de part et d'autre de l'axe de la RN 5.

Les opérations qui font l'objet d'orientations d'aménagement ci-après présentées concernent les quatre opérations de Résorption de l'Habitat Insalubre, l'opération de Rénovation Urbaine Raizet Grand-Camp, les projets d'extensions urbaines au nord notamment à Perrin au contact du futur CHU.

Est appréhendée également la problématique des déplacements et du maillage du territoire par un réseau de transport performant relayé dans la partie urbaine par un Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

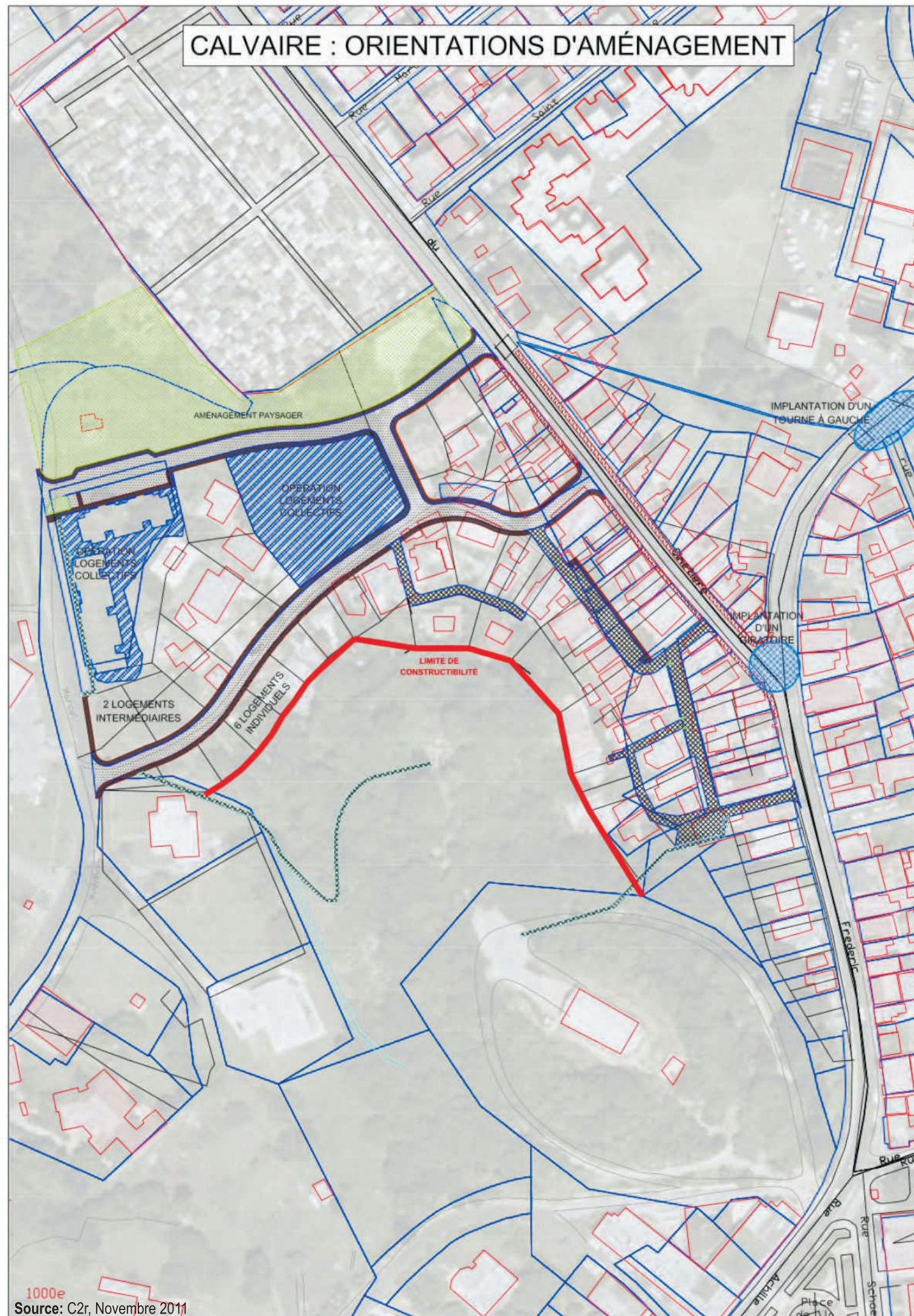
Le dossier présenté les orientations retenues pour chacun des secteurs :

- l'opération de Résorption de l'Habitat Insalubre multisite du Centre Bourg
- l'opération de Résorption de l'Habitat Insalubre multisite
- l'opération de Rénovation Urbaine de Raizet / Grand-Camp
- le projet d'éco quartier de Perrin
- la question des déplacements et le projet de TCSP

1.1. Opération de Résorption de l'habitat insalubre multisite du centre- bourg

Sur le centre-ville des Abymes, cinq périmètres de RHI ont été définis au début des années 1990; il s'agit des quartiers de Calvaire, Dothémare, Morne Cabrit, Nérée et Nérée-Bazin. Un premier projet de restructuration a été conçu, il y a une quinzaine d'années. Sans les remettre en cause, les principes définis ci-après réactualisent les projets d'alors.

CALVAIRE : ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



1000e
Source: C2r, Novembre 2011

1

Résorption de l'Habitat Insalubre

1.1.1. Calvaire

Afin d'améliorer la gestion des flux de proximité et de transit, il est proposé la création d'un giratoire et d'un « tourne à gauche » sur l'ancienne RN 4. La réalisation du giratoire nécessite une emprise au sol importante qui implique de ne pas réaliser l'équipement public prévu dans le projet d'origine au droit de la RN 4.

Au Nord, le tourne-à-gauche permettra l'accès au parking car il est déjà raccordé sur la voie primaire.

Le raccordement tangentiel de la voie du cimetière, son implantation en pleine courbe et une topographie peu favorables génèrent une zone de conflit par manque de visibilité et de lisibilité. A noter, que le raccordement de la rue Naigre n'offrira pas tous les mouvements, le mouvement vers le centre-bourg s'effectuera en contournant le grand îlot aménagé puis le giratoire via le tourne-à-gauche.

Dans le même temps, le parking situé à proximité de l'agence postale est conservé mais pour éviter une imperméabilisation trop grande, il sera réalisé en dalles végétalisées. La partie centrale ne sera pas utilisée afin de conserver libre de toute entrave le cheminement préférentiel pour la ravine. À proximité du cimetière, le busage de la ravine pourra être conservé mais il sera complété d'un programme de restauration écologique de cette zone basse afin que les zones humides retrouvent leur pouvoir épurateur et que les écoulements pluviaux naturels soient confortés.



Projet de giratoire sur le secteur de Calvaire

DOTHÉMARE : ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

DOTHÉMARE : PRINCIPE PARCELLAIRE

FONCIER PRIVÉ
FONCIER PUBLIC

TOIRE

Rue

PARCELLAIRE ALIGNÉ SUR LIMITE EMPRISE VOIRIE

- Parcelles pour logements individuels
- Parcelles pour logements collectifs
- Espace vert
- Stationnement

Source: C2r, Novembre 2011

1

Résorption de l'Habitat Insalubre

1.1.2. Dothémare

Principes d'aménagement

Le projet de Dothémare se veut respectueux de la qualité de vie existante. Il est proposé de conserver le front bâti individuel le long de la rue Marcel Rambière, deux collectifs de part et d'autre d'un espace public compléteront l'aménagement.

Les constructions existantes sont maintenues et régularisées le long de la rue Marcel Rambière. Les parcelles individuelles ainsi créées sont redressées pour être alignées au droit des voiries, leur régularisation sera l'occasion d'imposer à leur propriétaire un type de clôture conforme au règlement du PLU car les palissades en tôle actuelles devront être proscrites.

Parcellaire

Ce projet fige en partie l'évolution future du bâti conservé : parcelles calées sur des implantations faites en coup de main au fur et à mesure du temps qui aboutissent à des formes complexes ne permettant pas l'implantation d'une construction neuve dès lors que le pétitionnaire respectera les règles imposées par le PLU (prospect, recul, CES, ...). Les parcelles privées feront approximativement 480 m² en moyenne. Un parking public (une douzaine de places environ) utilisable tant par les riverains que par les clients du restaurant et des commerces installés dans la rue complètera le front bâti.

Trame viaire

Aucune voirie nouvelle n'est nécessaire pour mener à bien cette restructuration. En effet, pour les deux îlots collectifs la voie de desserte peut être considérée comme de type tertiaire avec un statut privé. Les parcelles dédiées aux collectifs de 2000 m² environ chacune permettront la construction de 40 à 50 logements environ selon le parti architectural retenu.

Le canal pluvial sera intégré à une parcelle publique de 9 mètres de largeur environ. Ce canal busé sera habillé d'un écran végétal atténuant son impact visuel depuis les logements collectifs et agrémentant les bancs et autres équipements de proximité qui pourront être implantés. Les eaux de pluie recueillies s'écouleront vers l'exutoire naturel par un passage busé sous le parking public situé en vis-à-vis de l'opération.

Réseaux

Les écoulements pluviaux seront repris au niveau de la rue Rambière en souterrain. Son maintien pose problème car il nécessiterait des servitudes de passage et des difficultés possibles lors d'interventions pour entretien ou réparation. Le busage en Ø 1 000 est remplacé par un canal busé central afin de conserver deux emprises foncières « utilisables » et non grevées par une servitude technique.

Résorption de l'Habitat Insalubre

1.1.3. Morne Cabrit

Principes d'aménagement

Le projet propose tout à la fois l'affirmation d'un quartier dense composé de maisons basses sur la frange Nord-Est du morne, la reconquête du morne par la destruction des logements insalubres sur le piémont Ouest du morne, la valorisation sommitale du morne avec la création d'un parc botanique permettant malgré tout l'insertion paysagère de 5 à 10 constructions individuelles respectant la norme HQE.

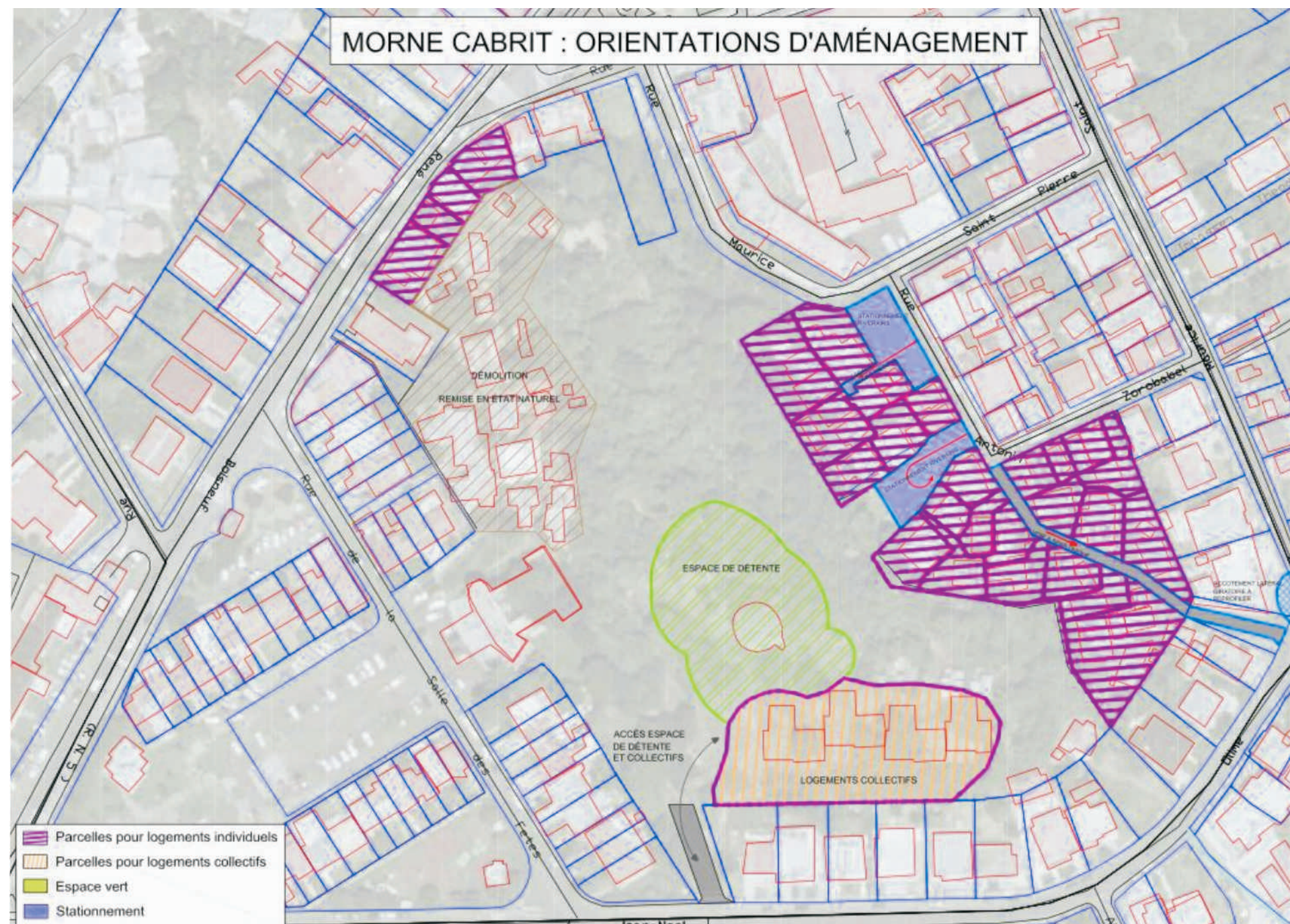
Une dizaine de logements, devront, au préalable, être démolies pour réaliser ce projet.

Trame viaire

Les accès automobiles directs à la parcelle seront quasi-systématiques et le stationnement pour les riverains est augmenté, une vingtaine de places seront disponibles. Une voie en sens unique est proposée, elle améliorera la desserte du quartier et permettra son maillage entre les rues Zorobabel et Olomé.

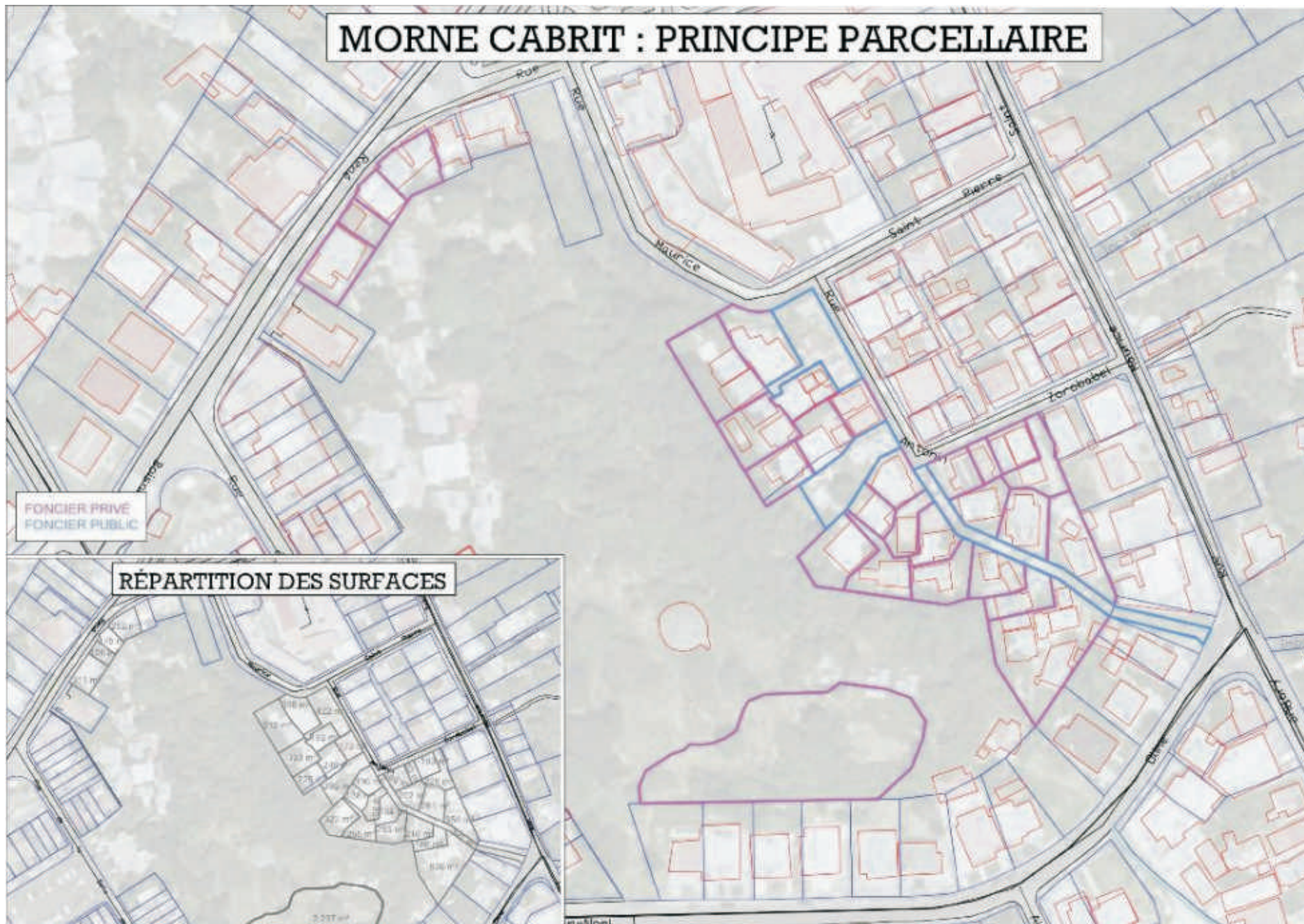
La création de cette voie nouvelle nécessitera le réaménagement du giratoire avec la création d'une chicane sur la rue Maurice Saint-Pierre afin de sécuriser le raccordement au giratoire de la nouvelle voie en faisant ralentir les automobilistes empruntant la rue Saint-Pierre pour rejoindre la rue Olmé.

Ce projet viaire (d'environ 80 ml) évite toute voie en impasse dans le quartier.



Source: C2r, Novembre 2011

MORNE CABRIT : PRINCIPE PARCELLAIRE



Source: C2r, Novembre 2011

Parcellaire

Certaines parcelles de petite taille conditionneront des petits logements à moins d'un remembrement foncier ultérieur (de 58 à 600 m² environ).

Au total, ce sont une vingtaine de parcelles individuelles qui seront créées pour un total de 6 100 m² environ. A ce lots, il faut ajouter l'emprise de 2300 m² environ dédiée aux logements individuels de type HQE.

Des parcelles publiques sont également créées pour recevoir des parkings et permettre les accès piétons, dont une pour la nouvelle voie de desserte.

L'essentiel des constructions implantées sans autorisation sur le piémont du morne en arrière des logements en bande sera démolie, l'espace dégagé sera mis à profit pour consolider la pente du talus. Il est proposé de replanter les pentes du morne. Afin que ce rideau végétal forme un arrière-plan valorisant pour le futur projet culturel qui viendra en remplacement de l'actuelle maison de la culture désaffectée.

L'espace public, parc paysager

Les mornes du bourg des Abymes sont des éléments paysagers forts, témoins du relief de la plaine des Abymes qui constitue le socle naturel du bourg. Ces mornes sont souvent boisés et leur végétation participe à un réseau écologique beaucoup plus vaste.

Le rôle écologique des mornes boisés du bourg des Abymes est donc majeur. Restaurer la couverture arborée du Morne Cabrit sera alors un geste fort permettant de souligner cette valeur écologique tout en valorisant un élément structurant et patrimonial du paysage de la plaine des Abymes. Le reboisement du Morne Cabrit devra alors faire appel à la flore locale spontanée, à commencer par les espèces déjà présentes sur le morne. On pourrait y ajouter quelques espèces recensées à proximité du morne, ou typiques des mornes calcaires de zone basse.

En proposant des cheminements piétonniers reliant à la fois la future médiathèque et le centre-ville, des points de vue, des bancs ombragés, et des supports pédagogiques adéquats, c'est alors un véritable petit parc que l'on pourra aménager sur le Morne Cabrit. Cet espace public qualitatif pourra alors devenir le symétrique du Morne Calvaire, complémentaire à ce dernier grâce à une identité plus naturelle et à des outils de vulgarisation plus aboutis.

Les percées visuelles sont actuellement très ponctuelles et étroites, mais la vue depuis le chemin d'accès à la citerne ou depuis les marches de la Salle des Fêtes laisse imaginer un panorama privilégié.

Le parc du Morne Cabrit offrira donc un point de vue exceptionnel, intérêt supplémentaire de ce site, et sera donc une belle occasion de valoriser la présence des mornes au coeur du bourg des Abymes en favorisant la restauration des milieux naturels, souvent dégradés ailleurs.

Sur la façade Est du morne, quelques logements individuels à ossature bois et en rez-de-chaussée pourraient être intégrés dans un espace paysager. Leur implantation compléterait le parc botanique et serait un parfait exemple d'intégration urbaine dans un cadre naturel préservé.

NÉRÉE : ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Source: C2r, Novembre 2011

Résorption de l'Habitat Insalubre

Principes d'aménagement

Le quartier très densément construit souffrant d'un manque de desserte en coeur d'îlots, le projet porte essentiellement sur la création de deux voies internes de desserte au sein du périmètre opérationnel de RHI. Les constructions implantées en limite de voies existantes pourront faire l'objet d'une régularisation foncière si leur état le permet, d'un branchement aux réseaux présents sous voirie et obtenir des aides de droit commun à la réhabilitation auprès de l'ANH. En complément, des espaces de stationnement pour les riverains seront créés afin de limiter le stationnement sur chaussée ce qui facilitera la circulation automobile au sein du quartier.

La ravine de Nérée sera reprise tant dans son profil en longueur que son profil en travers.

La première voie en sens unique aura 3 m de largeur environ d'emprise et desservira les constructions conservées en coeur d'îlot. Un stationnement longitudinal partiel est proposé, il permettra le stationnement de 10 véhicules environ.

Une seconde voie, à double sens, irriguera le second îlot sans avoir à franchir la crique. Un confortement de talus sera malgré tout nécessaire au pied de cette voie en limite de crique. Un parking en coeur d'îlot est proposé pour le stationnement des riverains. D'une superficie de 400 m² environ, il permettra le stationnement d'une quinzaine de véhicules automobiles.

NÉRÉE : PRINCIPE PARCELLAIRE

RÉPARTITION DES SURFACES

FONCIER PRIVÉ
FONCIER PUBLIC

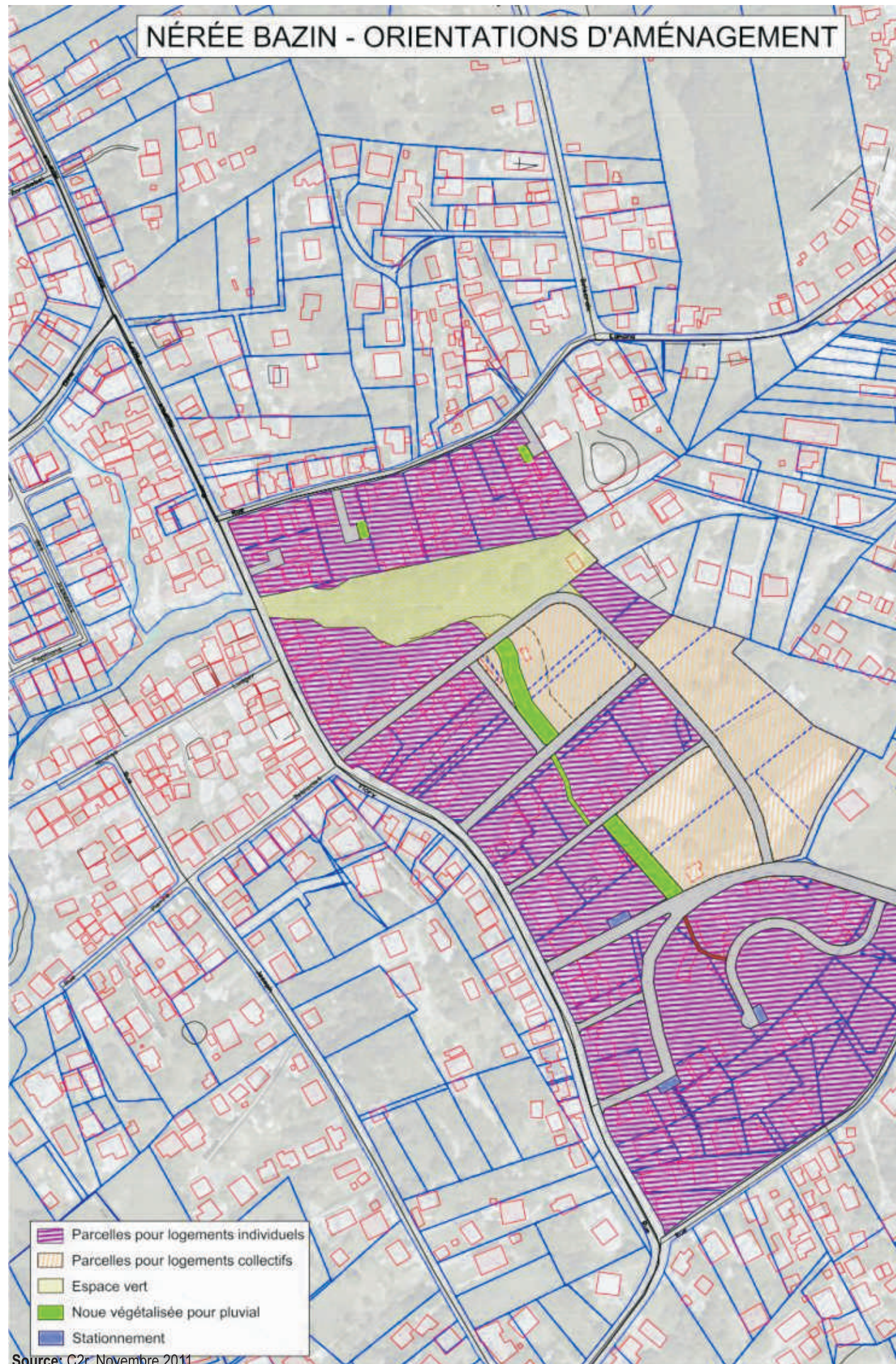
Source: C2r, Novembre 2011

Résorption de l'Habitat Insalubre

Toutes les parcelles ont un accès direct à la voirie et aux réseaux. Pour mettre en oeuvre ce principe, certaines constructions ne pourront pas être conservées. Des bâtis situés en coeur d'îlot devront également être démolis pour permettre un découpage parcellaire.

Au total, ce sont 70 parcelles environ qui seront régularisables, soit près de 17 000 m², avec des disparités entre les parcelles en question.

Il est proposé de reprofiler la ravine de Nérée et de la paysager. Elle doit perdre son usage plus ou moins privatif et toute culture devrait y être proscrite. Son profil en travers pourrait être sur deux niveaux : le niveau inférieur permettant l'écoulement minimal plus ou permanent et le supérieur fonctionnant lors des épisodes pluviaux importants quand la ravine se met en charge. L'emprise réservée à cet aménagement serait de 8 m environ.



Source: C2r, Novembre 2011

Résorption de l'Habitat Insalubre

1.1.5. Nérée - Bazin

Les amendements proposés sont la création de 2 noues le long des axes de circulation internes permettant un meilleur écoulement des pluviaux sur le quartier et limitant l'imperméabilisation. Il semble que la mise en oeuvre de l'équipement sportif impliquera des mouvements de terrain au préalable qui ne sont pas souhaitables en zone humide naturelle, les prairies humides doivent être conservées. Son intégration au sein du quartier serait souhaitable.

De plus, les remblais d'ores et déjà réalisés ne doivent pas être poursuivis afin de permettre la réalisation des noues et les écoulements pluviaux vers les zones basses.

Enfin, si la trame viaire proposée pourrait être conservée, il apparaît malgré tout impératif d'augmenter les emprises de ces voies afin de permettre simultanément la circulation à double sens, le stationnement longitudinal et la circulation piétonnes sur des trottoirs aux dimensions confortables.

1.2. Opération de Résorption de l'habitat insalubre multisite de Capou-Ferrand-Charneau-Montella

La mise en œuvre de la Zone d'Aménagement Concerté, couplée avec l'opération de résorption de l'insalubrité, constituent l'aboutissement d'une volonté farouche d'atténuer les dysfonctionnements identifiés sur le périmètre d'étude. Les études préalables engagées par la collectivité ont permis de mettre en évidence une dégradation certaine du site, caractérisée par des réseaux défectueux et insuffisants, un bâti dont les matériaux de construction et la structure sont les témoins d'une insalubrité et d'un inconfort pour les habitants, la présence de déchets d'ordure épars, et d'un fonctionnement viaire favorisant l'enclavement relatif des quartiers Montella, Ferrand, Charneau et Capou. Les dysfonctionnements identifiés au sein du périmètre sont par ailleurs accentués par le vieillissement et la perte d'attractivité des quartiers alentours, qui bénéficient pourtant eux-aussi d'une position stratégique au sein de l'agglomération pointoise. Au-delà de la volonté communale de requalifier et de redynamiser ces quartiers, l'objectif est d'inscrire leur aménagement dans un ensemble cohérent de renouvellement urbain à l'échelle de l'agglomération.

Sur une superficie de plus de 15 hectares, l'opération multi-sites doit permettre en premier lieu de résorber l'insalubrité du site traduite par une requalification, une recomposition et une structuration complète par la refonte du parcellaire des quartiers Montella, Ferrand, Charneau et Capou. L'habitat spontané calqué sur un mode d'habiter rural, contrastant fortement avec les grands ensembles et les quartiers d'habitat collectif, va laisser place à une recomposition du bâti fondé sur une mixité de l'habitat via la construction de logements collectif, individuels et individuels groupés sur l'ensemble de la zone.

L'insuffisance des réseaux divers et les pollutions générées par des eaux usées déversées dans le canal du Raizet devront être résorbées par le raccordement aux réseaux collectifs.

Au-delà de la requalification et de la restructuration du site, il s'agit de redynamiser et d'affirmer ces quartiers en cohérence avec la nouvelle dimension urbaine apportée par le projet de requalification de la RN5 et dans le confortement de leur position stratégique en entrée de ville. Pour cela, la réhabilitation des activités existantes et la création de nouveaux commerces de proximité, d'activités en front de la RN5 et de zones d'activités favoriseront un nouveau dynamisme dans l'enceinte de la zone et son attractivité en rapport avec la RN5. De la même façon, les équipements projetés viendront renforcer l'offre déjà existante sur le périmètre et à proximité.

Le prolongement et la création de nouvelles voies, la création d'un lieu d'échange interurbain à Charneau (gare routière, déplacements intermodaux) et la mise en place de réseaux multi modaux avec la création de chemins piétonniers, de piste cyclable et de voies de bus dans un contexte général de requalification ambitieuse de la RN5, axe majeur de l'agglomération pointoise, favoriseront à la fois les échanges internes et externes aux quartiers et ainsi leur désenclavement bien que relatif.



Source: Urbis, septembre 2010

Par ailleurs, la requalification des quartiers inscrits dans un espace largement urbanisé, passera aussi par le traitement et l'aménagement des espaces publics, via plantations et installation de l'éclairage public. Cet axe atténuera ce sentiment d'insécurité et l'existence d'une promiscuité exprimés par les habitants et mettra en scène un paysage marqué en particulier par les grands ensembles et des axes majeurs de circulation.

1.2.1. Le parti d'aménagement

Le projet d'aménagement défini dans le cadre du POS et repris dans le PADD validé et le projet de PLU arrêté en 2004 fait valoir des ambitions fortes de requalifier et de réhabiliter les quartiers de Capou, Ferrand, Charneau et Montella pour leur donner une nouvelle dimension urbaine dans un contexte global de renouvellement urbain.

Il s'agit de donner une nouvelle perspective urbaine à ces quartiers dont les caractéristiques sont celles d'un paysage urbain dégradé mais dont l'implantation est imprégnée d'un mode d'habiter rural et d'une identité forte. La logique de recomposition et de restructuration doit s'inscrire en cohérence avec les quartiers existants, souffrant eux-aussi de dysfonctionnements urbains et avec les ambitions politiques de requalification de la RN5 et de renouvellement urbain de cet ensemble.

L'affirmation urbaine de ces quartiers doit s'inscrire au-delà du strict périmètre d'étude pour donner au projet toute sa cohérence et son équilibre, notamment dans son schéma de renforcement viaire (prolongement et création de voies) et dans sa recomposition du bâti sur le fondement d'une mixité de l'habitat, un des principes fort de l'aménagement du territoire.

L'aménagement tend à inscrire un niveau d'équipement et d'activité pour conférer aux quartiers dans une nouvelle dynamique urbaine. Leur affirmation se traduira également par une ouverture sur l'extérieur grâce à une réorganisation viaire équilibrée.

Au-delà de la requalification et du développement urbain, le projet vise aussi à mettre en valeur un paysage urbain fortement dégradé, par l'aménagement d'espaces publics et de détente, et la plantation d'arbres et d'arbustes. La mise en place de modes de déplacement alternatifs à la voiture (piste cyclable, chemins piétons, voies de bus) et l'aménagement d'espaces verts induisent un parti d'aménagement orienté vers un mode de développement durable, contrastant avec un développement urbain moins soucieux de la qualité de vie des habitants (grands axes de circulation, grands ensembles, proximité de la ville).

1.2.2. Les choix du projet

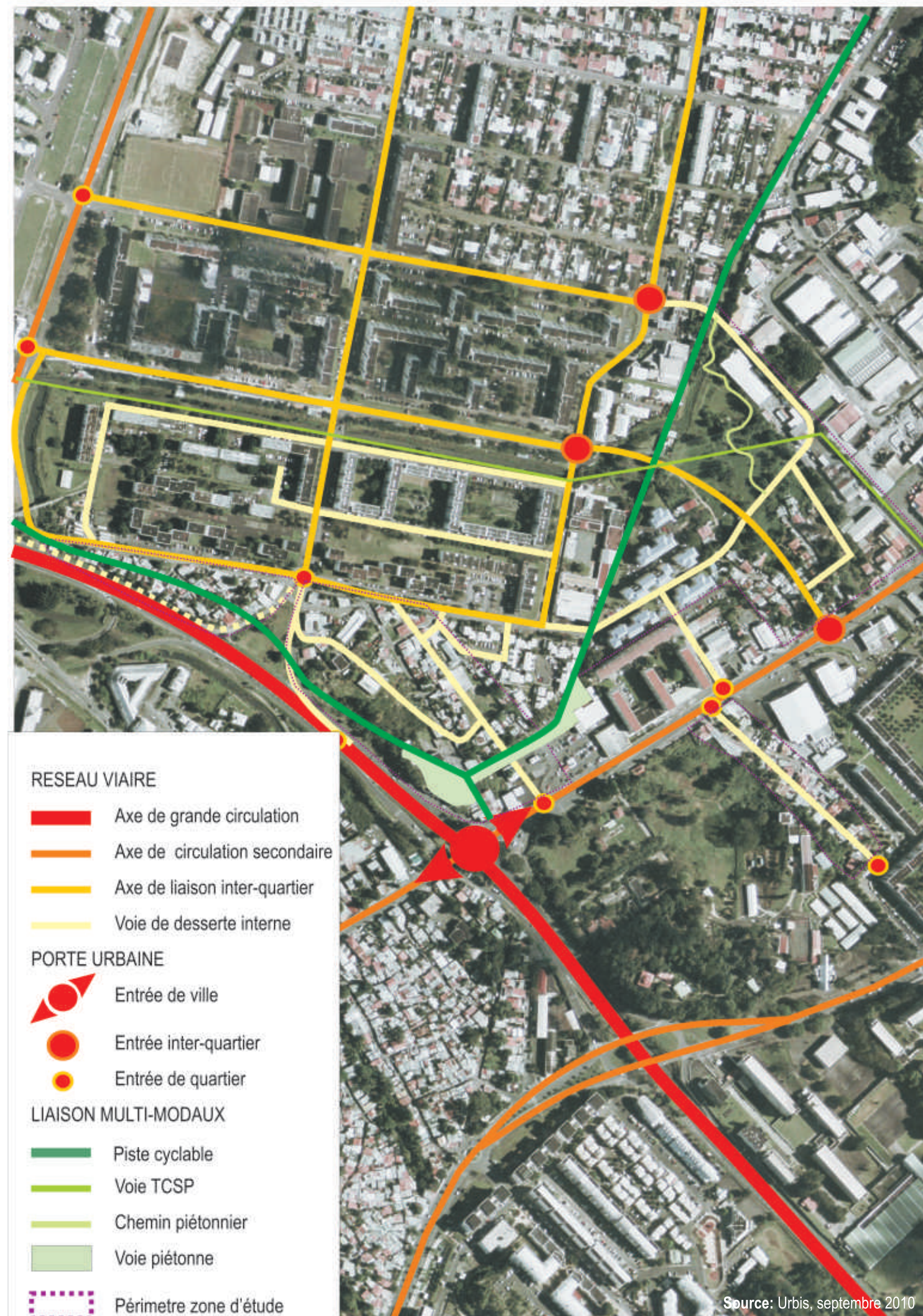
Principes et motivations

Le projet d'aménagement vise à donner une nouvelle dimension urbaine aux quartiers de Capou, Ferrand, Montella et Charneau. Caractérisés par une position stratégique aux portes de Pointe-à-Pitre, berceau économique de la Guadeloupe, l'affirmation urbaine des quartiers doit passer par une recomposition du bâti et une réorganisation viaire en cohérence avec le contexte de renouvellement urbain (requalification de la RN5 et rénovation des grands ensembles) dans lequel ils s'inscrivent.

Réorganisation de la desserte et de son fonctionnement

Les quartiers de Capou, Ferrand, Montella et Charneau sont situés au cœur d'un point de convergence de deux artères majeures de circulation et d'échange au cœur de l'agglomération pointoise : la rocade et la RN5. Malgré la présence de ces axes stratégiques, les quartiers souffrent d'un enclavement relatif (principalement le quartier Montella) et des nuisances qu'ils engendrent. Ce constat est renforcé par la présence de ruelles en cul de sac sur les quartiers Charneau et Ferrand et l'inexistence de voies à l'intérieur de l'îlot Capou. Les voies internes sont par ailleurs avant tout qualifiées de ruelles dont l'emprise est insuffisante et les trottoirs quasi inexistant.

Dans un contexte global de requalification de la RN5 en boulevard urbain, et pour donner une nouvelle dimension urbaine aux quartiers étudiés, ces derniers doivent faire l'objet d'une réorganisation viaire. Le projet d'aménagement impose une nouvelle maille urbaine permettant d'intégrer les quartiers étudiés à la trame viaire des quartiers Sud (Raizet, ...). Un nouvel axe de liaison est proposé depuis Ferrand pour prolonger le boulevard du canal du Raizet. La trame réorganisée au sein des quartiers prévoit de prolonger les voies existantes favorisant une desserte interquartiers et la création de connexions nouvelles avec les grandes artères. Le dynamisme des quartiers se traduit par la création de voies réservées à des modes de déplacement intermodaux et multimodaux favorisant davantage cette migration urbaine et l'ouverture vers l'agglomération pointoise.



POUR UNE MIXITE DE L'HABITAT

TYPOLOGIE DE L'HABITAT

Habitat collectif

Habitat individuel groupé

Habitat individuel

Bâti hors zone d'étude

Maillage viaire

Périmètre de la zone d'étude



Source: Urbis, septembre 2010

1

Résorption de l'Habitat Insalubre

Principes et motivations (suite)

De nouvelles formes urbaines fondées sur une mixité de l'habitat

Ces quartiers intégrés au cœur des grands ensembles de Raizet et Grand-Camp et d'un habitat collectif contrastent fortement avec leur environnement. Le projet d'aménagement vise en une refonte du parcellaire écrasant un mode d'habitat spontané, dense et fortement dégradé imprégné d'une ambiance rurale mais dont les caractéristiques sont urbaines. Même si quelques constructions sont conservées, le principe fort est la démolition-reconstruction. La recomposition du bâti a pour objet la reconstruction de logements développés sur le principe de la mixité de l'habitat (logements collectifs, individuels groupés et individuels).

PROGRAMMES DE LOGEMENTS	
LOGEMENTS INDIVIDUELS Sur 755m2	19 Lots (nouveaux)
LOGEMENTS INDIVIDUELS GROUPEES	
PROGRAMME 1	4 Lots
PROGRAMME 2	6 Lots
PROGRAMME 3	5 Lots
PROGRAMME 4	5 Lots
PROGRAMME 5	24 Lots
LOGEMENTS COLLECTIFS	
PROGRAMME 7	24 Lots
PROGRAMME 8	35 Lots
PROGRAMME 9	28 Lots
PROGRAMME 10	28 Lots
PROGRAMME 11	36 Lots
PROGRAMME 12	65 Lots

PLAN DE COMPOSITION GENERAL

Résorption de l'Habitat Insalubre

Bâti existant

- Bâti conservé
- Bâti hors périmètre RHI

Bâti crée

- Logement individuel
- Logement individuel groupé
- Logement collectif

Equipements et activités

- Equipements
- Equipements hors périmètre RHI
- Activités
- Activités hors périmètre RHI

Projet foncier

- Parcellaire régularisé
- Nouveau parcellaire

Maillage inter et intra quartier

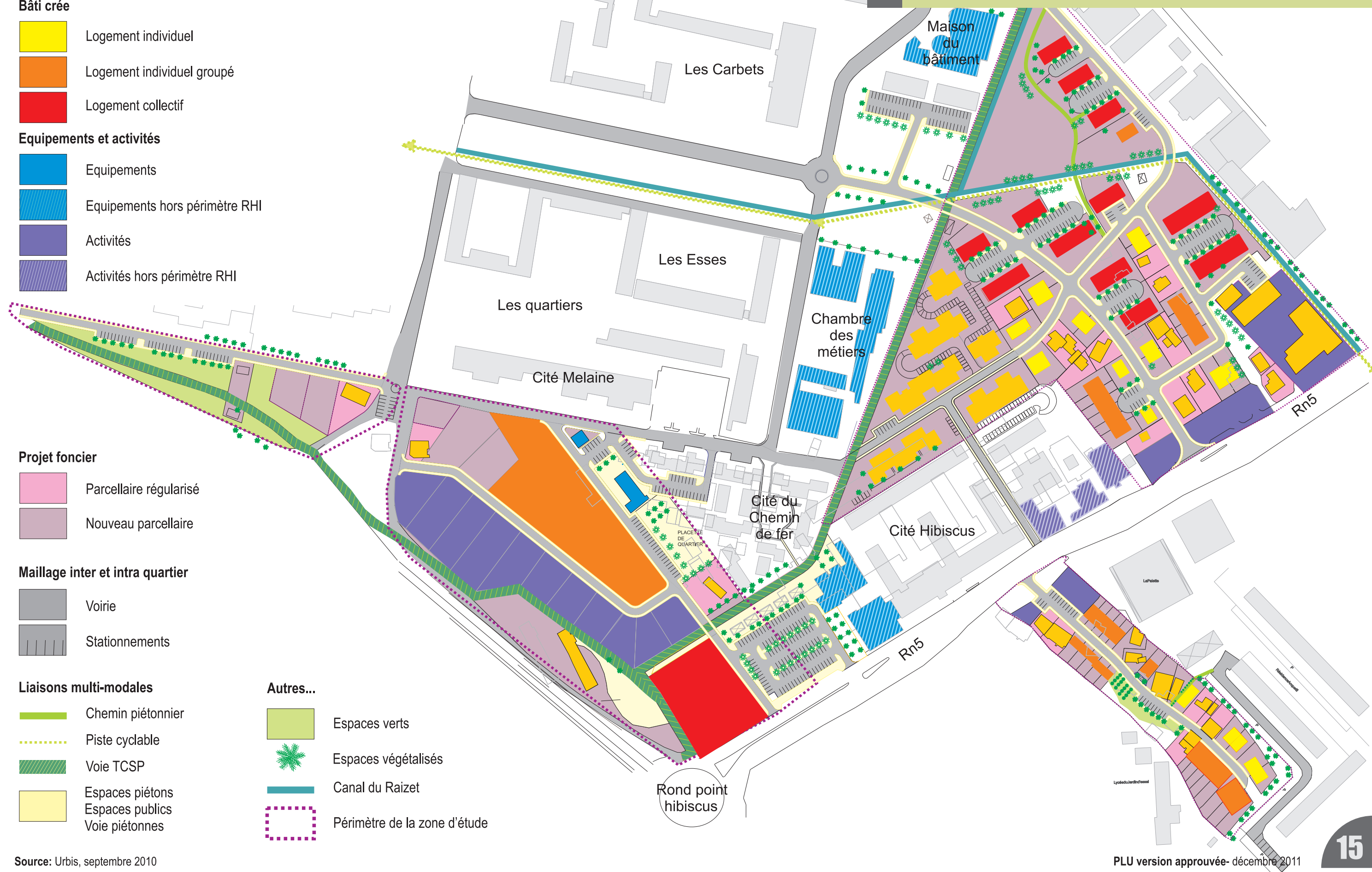
- Voirie
- Stationnements

Liaisons multi-modales

- Chemin piétonnier
- Piste cyclable
- Voie TCSP
- Espaces piétons
- Espaces publics
- Voie piétonnes

Autres...

- Espaces verts
- Espaces végétalisés
- Canal du Raizet
- Périmètre de la zone d'étude



1.2.3. Définition du programme

Mixité de l'habitat

Sur l'ensemble de la zone d'étude, près de 90% du parc de logements est détruit en vue de traiter l'insalubrité constatée par des études préalables sur le bâti et confirmée par l'arrêté préfectoral d'insalubrité.

Sur la base d'une mixité d'habitat, le projet prévoit la construction de 55 logements individuels groupés et de 228 logements collectifs et de 20 logements individuels, soit un total de 330 logements neufs. Etablis en coeur d'îlots, les logements individuels groupés permettent de prolonger à travers une identité urbaine plus affinée cet esprit rural, qui caractérise les quartiers. Sur la cour Capou, aucun programme de logements n'est prévu compte tenu des contraintes imposées par le POS. La disponibilité foncière de la cour ferrand favorise une intervention lourde en termes de constructions.

Désenclavement des quartiers

L'enclavement relatif des quartiers, bien qu'ils soient traversés par deux artères majeures de l'agglomération pointoise et implantés à l'entrée de la ville de Pointe-à-Pitre, influence le parti d'aménagement. La création de nouvelles voies et le prolongement des ruelles finissant en cul-de-sac favorisent une desserte interne des quartiers et l'aménagement de ronds-points permet la pénétration des quartiers à partir des voies structurantes vers les quartiers limitrophes. Leur situation en façade de boulevard est stratégique pour l'animation et la gestion des flux dans cet ensemble de grands quartiers. L'opération d'aménagement est l'occasion de créer un pôle d'échanges interurbains avec la mise en œuvre de modes de déplacements intermodaux et multimodaux. La position de la Cour Charneau à proximité du rond-point Hibiscus, de la rocade et de la RN5 constitue une réelle opportunité pour ce point d'échanges.

Pour compléter le schéma viaire, des chemins piétons, des pistes cyclables parcourant l'ensemble des îlots et les quartiers des Esses et des Quartiers et des voies réservées aux bus seront aménagés.

L'aménagement d'aires de stationnement à proximité des équipements et des zones d'activités favorisera le déplacement et l'accès aux quartiers.

Dynamiser le territoire

Dans l'objectif de redynamiser les quartiers, le projet prévoit la création de zones d'activités réparties sur les cours Ferrand (2000m²), Charneau (12 lots de 600 à 900m²), Capou (1470 m²) en bordure des grands axes pour donner une nouvelle perspective en cohérence avec le projet de requalification de la RN5. Des commerces de proximité sont également créés sur les cours Montella et Charneau.

Contrairement aux activités, les nouveaux équipements sont peu nombreux (annexe de la DDE, gare interurbaine, maison de quartier) mais au contact des aménagements d'espaces verts et de détente ils constituent les lieux de centralité des quartiers.

Amélioration du cadre de vie

De nombreux espaces verts sont créés pour donner une ambiance plus végétale à un environnement largement artificialisé. Des lieux de détente et de loisir (jeux de pétanque, aire de foot, jeux pour enfants) sont également aménagés. Sur la cour Capou, un réel effort de plantation a été fait en raison de la nécessité de requalifier les abords de la rocade et l'inscription en emplacement réservé de 1600m² de parcelles au titre du POS. Les zones vertes sur les cours Ferrand, Charneau et Montella permettent de contraster avec les activités créées et d'améliorer le confort et le cadre de vie des habitants.

L'aménagement de trottoirs, jusqu'alors quasiment inexistant ou mal entretenus, sécurisera la circulation des piétons.

Le projet prévoit avec l'aménagement des voies cyclables et des chemins piétonniers la mise en valeur des berges du canal du Raizet, mal entretenues mises en scène par les pollutions diverses auxquelles elles sont soumises (déversement des eaux usées, ...) et aux encombrants.

Viabilisation et création de réseaux

Structuration de la voirie

Malgré leur position stratégique aux portes de Pointe-à-Pitre, les quartiers de Capou, Charneau, Ferrand et Montella présentent un enclavement relatif, liée notamment à la présence de ruelles en cul-de-sac et une voirie peu propice à la circulation automobile.

Le projet vise alors à améliorer et renforcer le maillage viaire existant dans l'objectif de répondre à ces dysfonctionnements.

Ces améliorations porteront essentiellement sur les travaux suivants :

- L'élargissement de la chaussée aux endroits nécessaires
- La réalisation de trottoirs
- Le renforcement de la signalisation
- L'organisation du stationnement
- La réfection de la couche de roulement des chaussées

Ces améliorations porteront également sur les aménagements paysagers et les mobiliers urbains en bordure de ces voies.

Par ailleurs, en complément de cette requalification, des zones nouvelles d'habitats sont prévues, nécessitant ainsi la création de voies nouvelles, d'espaces de vie (placette, jardins...).

Réseau d'eaux pluviales

Un réseau d'assainissement pluvial fonctionnel et rationnel sera créé pour chacun des secteurs afin de supprimer les nuisances liées à la stagnation des eaux de ruissellements. Compte tenu de la topographie des quartiers et du canal du Raizet, le réseau devra tenir compte du risque d'inondation.

Sur le plan technique, le réseau sera constitué de canalisations enterrées munies de regards. Le canal du Raizet sera reprofilé et dévié jusqu'à l'avenue du Général de Gaulle par la construction d'un ouvrage cadre dimensionné en fonction du débit à transiter.

Eaux usées

Dans le cadre des aménagements de chacun des secteurs, un réseau gravitaire sera créé pour permettre d'évacuer les effluents issus du bâti existant, d'assainir toutes les poches d'insalubrité et de favoriser les raccordements de nouvelles zones d'habitat conformément aux règles de salubrité.

Eau potable

Le réseau projeté devra couvrir d'une part tous les besoins de la consommation humaine et prendre en compte d'autre part la couverture incendie.

A partir du branchement sur le réseau, la conduite en eau devra être capable de débiter 17l/s nécessitant un diamètre de 100 mm minimum.

Au-delà des poteaux d'incendie, le calcul des diamètres a été fait sur la base de 300l/jour/usager.

Eclairage public

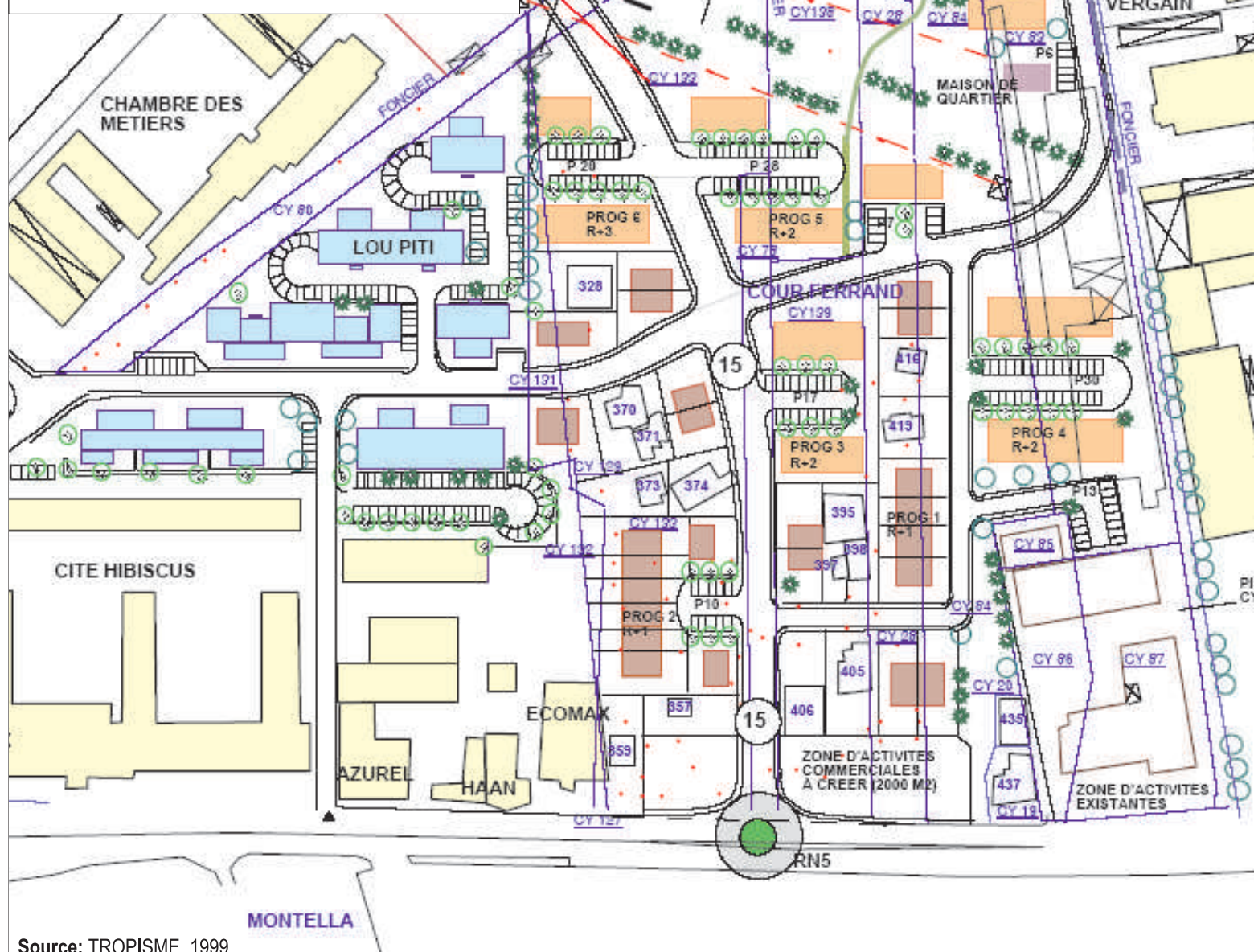
Dans le cadre du projet, un réseau souterrain composé de candélabres balisera les voies et les cheminements piétonniers.

Les nouveaux secteurs d'habitat et aménagements divers seront munis d'un éclairage approprié.

Le réseau de chaque secteur sera raccordé sur le réseau EDF basse tension qui sera créé.

LEGENDE

- Constructions à démolir
- Constructions conservées
- Construction remédiable à démolir
- Constructions nouvelles (collectif)
- Constructions nouvelle (individuel groupé)
- Constructions hors zone
- Programme Lou Piti
- Commerces et activités
- Chemin piétonnier
- Plantations d'alignement



Source: TROPISME, 1999

1

Résorption de l'Habitat Insalubre

Après avoir synthétisé le projet d'aménagement de façon thématique, les propositions d'aménagement se déclinent sur les quatre cours de la façon suivante :

Cour Ferrand: Définition du programme

Le désenclavement du site et les effets induits par sa situation stratégique font apparaître des enjeux liés au fonctionnement de l'agglomération. Le projet sur cet îlot de près de 5 hectares doit prendre en compte l'existence de l'ancienne voie ferrée, les risques liés à la qualité du terrain et la proximité de la RN5 et du mail central du Raizet.

Habitat

La cour Ferrand présente de réelles opportunités foncières permettant d'accueillir un nombre important de logements. Sur 67 logements recensés initialement 53 logements sont proposés à la démolition et seulement 14 sont conservés. Le projet prévoit la réalisation de 250 logements soit 200 logements supplémentaires pour répondre au relogement des habitants et aux besoins de décohabitation.

Logements neufs

Sur le principe d'une mixité de l'habitat et en cohérence avec les grands ensembles, le projet prévoit 250 logements répartis de la façon suivante :

- 14 logements individuels ;
- Logements individuels groupés :
 - Programme 1 : 4 lots
 - Programme 2 : 6 lots
- Logements collectifs (226 logements collectifs ventilés en 5 programmes dont 1 hors périmètre) :
 - Programme 3 : 24 lots
 - Programme 4 : 35 lots
 - Programme 5 : 28 lots
 - Programme 6 : 28 lots
 - Programme 7 : 36 lots
 - 75 logements sur les parcelles CY 86 et 87

Le maintien des constructions qui le permettent est recherché et favorise une certaine mixité de l'habitat :

- le sud du périmètre, à proximité de la RN5 sera constitué de logements existants, de logements individuels groupés ; cet espace s'inscrira en prolongement du fonctionnement actuel de la cour Ferrand via le type d'habitat et son organisation.

- Le centre de la zone sera composé de logements conservés, de logements individuels et de logements collectifs R+2. L'imbrication de différents types d'habitat laisse entrevoir une progression des programmes de logements s'élevant à R+3 pour accrocher les lignes urbaines du proche quartier du Raizet.
- Le nord de la zone est caractérisé par 3 programmes de logements collectifs R+2 et R+3. L'orientation Sud/Ouest Nord/Ouest des immeubles collectifs permet de garder une certaine harmonie au regard du programme de logements « Lou Piti » réalisé par la SIG.

Activités et équipements

La création d'une zone d'activités commerciales de 2000 m² en façade de la RN5 permettra la requalification de l'axe Pointe-à-Pitre Abymes ainsi que le recul et la préservation de la zone d'habitat. Elle s'inscrit également en cohérence avec le projet de requalification de la RN5, qui vise à traiter cet axe majeur en boulevard urbain.

Espaces publics

Al'opposé de la zone d'activités, la création d'un espace vert urbain dans un périmètre non constructible (et de surcroît traversé par 2 lignes haute tension), favorisera l'aménagement d'un certain nombre d'activités (mini-foot, jeux d'enfants, ...)

Voirie

Le nouveau schéma de voirie est conçu à partir de la mise aux normes des échangeurs sur la rocade de Pointe-à-Pitre et de la suppression de certains accès.

Pour cela il s'avère nécessaire de créer une nouvelle desserte sur l'ensemble du quartier du Raizet et de reporter les accès en périphérie, vers la RN5 et vers Grand Camp, qui constitueront les seules jonctions avec les échangeurs de la rocade.

Ceci implique la création d'une nouvelle voie traversant la cour Charneau et prolongeant le grand mail du Raizet, ponctuée de 4 ronds-points aménagés permettant une desserte inter quartiers.

Cette disposition permet en outre de créer des espaces de stockage suffisants aux abords des échangeurs d'Hibiscus et Grand-Camp.

L'axe principal reliant la RN5 au mail central du Raizet s'inscrit dans cette logique de continuité viaire. Il est traité comme un axe principal avec une emprise de 15 m et une chaussée de 7 m de large. Le raccordement de cette voie pourra se faire par deux ronds-points permettant non seulement une meilleure fluidité de circulation mais surtout d'intégrer l'axe Nord-Sud reliant le centre de vie du Raizet à la Chambre des Métiers.

L'axe secondaire d'une chaussée 6 m relie la Cité du Chemin de Fer à la maison du Bâtiment, par la Cour Ferrand. Sa vocation étant avant tout la desserte du programme de 134 logements SIG Lou Piti et les nouveaux programmes RHI. Le parti a été pris de prolonger cette voie afin de définir une trame pour le quartier et permettre ainsi la desserte d'un certain nombre de logements et d'équipements (maison de quartier, espaces verts) mais aussi le désenclavement de la zone Nord en lieu et place de l'actuel canal.

Une dernière voie de desserte d'une chaussée de 5 m achève le maillage du quartier et permet de fluidifier le cas échéant le carrefour résultant du croisement de l'axe principal et secondaire.

D'autres axes de circulation viennent compléter le schéma viaire. Ces axes constituent le fondement du schéma de rattachement d'urbanisme proposé sur le quartier :

- La piste cyclable reliant les lycées de Baimbridge et du Jardin d'essai au futur parc urbain du Raizet. Cette voie longe le canal du Raizet et forme la limite Sud de l'espace vert urbain.
- En bordure Nord-Ouest du périmètre la voie de transport en commun en site propre emprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée reliant la gare routière interurbaine CHARNEAU et desservant le quartier du Raizet. Un arrêt est prévu à proximité du croisement de Transport en Commun en Site Propre et la voie principale.

Le canal du Raizet constituant un dernier axe modifiant la morphologie du site puisque son cours est dévié. Le coude formé au Nord des entreprises Chlorex est supprimé. Le canal traversera désormais en ligne droite la partie Nord de Ferrand pour rejoindre son - cours normal au niveau du mail central du Raizet. Cet axe est associé à l'axe cyclable forma une limite naturelle à l'espace vert prévu.

L'ensemble des axes structurants (voie principale, voie TSCP, piste cyclable, canal) qu'il conviendra d'aménager en conséquence, se croisent à la limite Ouest du périmètre.

Cour Capou: Définition du programme

En raison de leur faible dimension, la vocation des terrains de Capou ne se traduit pas à l'échelle de l'agglomération mais à l'échelle du quartier et de son environnement direct (rocade, Raizet, autres projets, ...).

Les risques naturels auxquels est soumis le site orientent les propositions d'aménagement sur une superficie d'à peine plus d'un hectare, elles doivent avant tout répondre aux problématiques suivantes :

- accessibilité à la cité Mélaïne (vie de quartier, passage, commerces, barrière psychologique, ...)
- besoins réels en terme d'équipements (sportifs, loisirs, transport en agglomération, services liés à la rocade)
- prise en compte du projet d'équipement communal sur le site
- prise en compte des projets en cours d'étude ou de réalisation aux abords du quartier ainsi que la mise aux normes des accès à la rocade

Equipements :

L'ensemble des 56 logements existants est démoli. Aucun programme de logements n'est envisagé en raison de l'inscription dans le POS de 1600 m² en emplacement réservé, destiné à l'implantation d'un équipement public communal.

Les contraintes et les nuisances liées à la proximité de la rocade de contournement empêchent par ailleurs l'installation d'équipements sportifs ou de jeux sur le secteur.

Il est proposé de rendre constructible deux parcelles limitrophes à l'emplacement réservé en bordure de la voie de desserte de la cité Mélaïne ainsi que le délaissé de voirie jouxtant la rocade :

- l'ensemble de cette disposition permet de dégager un terrain de 3800 m² permettant d'accueillir une antenne de la DDE pour les services routiers, équipement nécessaire au regard de la requalification de cette voie rapide
- l'association « Profil » qui occupe un terrain du Département peut être maintenue à l'intérieur de cette zone constructible

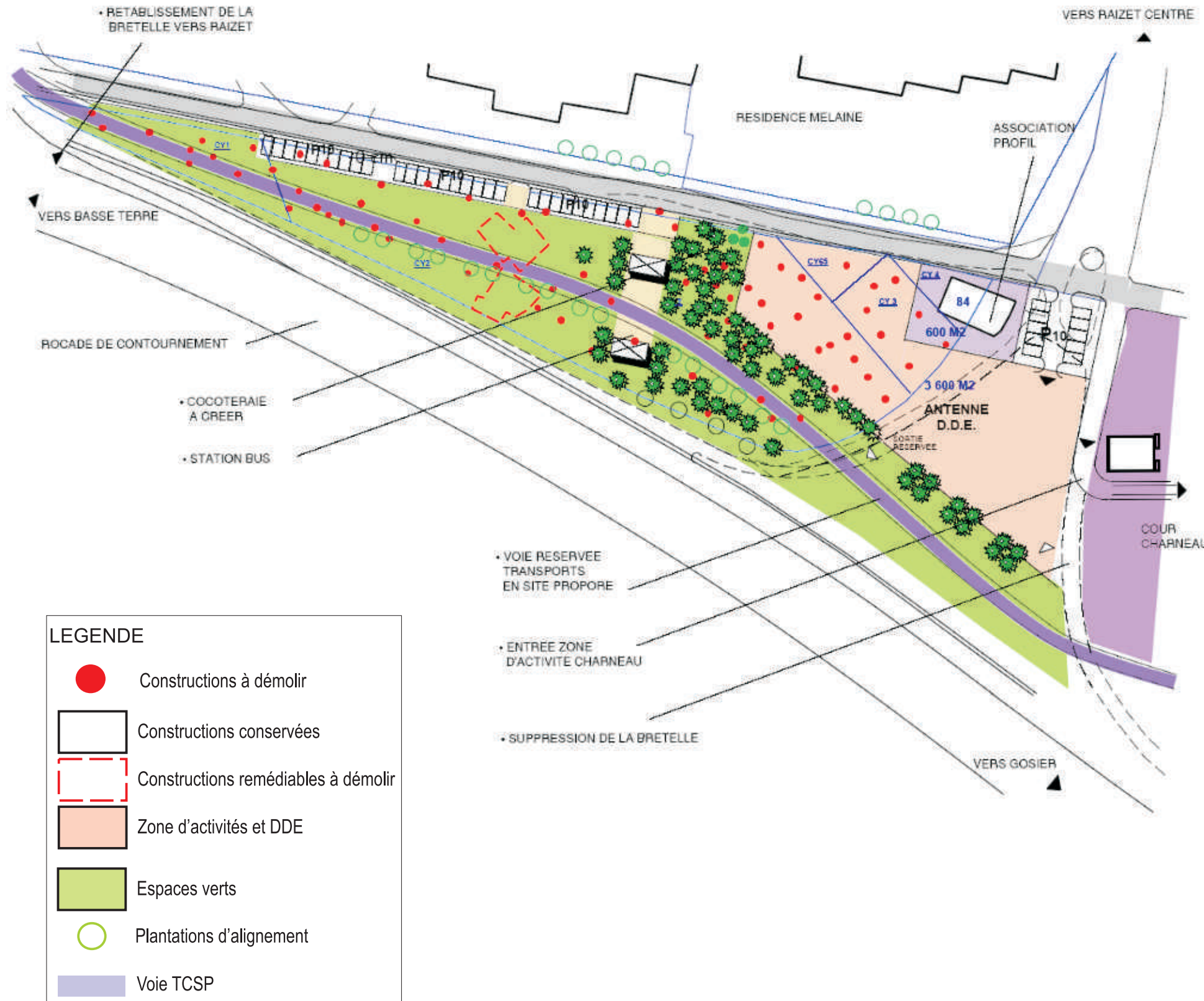
La libération d'un maximum d'espace sur la Cour Capou va permettre de répondre aux objectifs de requalification des abords de rocade et de la résidence Mélaïne.

Voirie :

L'espace ainsi libéré permet par ailleurs l'implantation de la voie de transport en site propre, avec une station de bus, ainsi qu'un espace paysager d'accompagnement.

Les bretelles de la rocade sont supprimées et reportées sur les échangeurs d'Hibiscus et de Grand-Camp (à part un accès réservé à l'antenne DDE).

La configuration du terrain et la réglementation du POS permettent la création de la voie de transport en site propre assurant de ce fait une liaison indépendante entre la gare interurbaine de Charneau et l'échangeur de Grand-Camp.



Cour Montella: Définition du programme

Le quartier de Montella, implanté sur une superficie de 1,16 hectares, s'inscrit dans un système urbain compris entre les résidences d'Anquetil, les lycées de Baimbridge et du jardin d'Essai, et les façades commerciales de la Rn5.

Tout comme la Cour Capou, le schéma d'aménagement de la Cour Montella doit s'inscrire dans le strict cadre de son périmètre et de son environnement direct.

Cet îlot se caractérise par une situation sociale précaire, un niveau de chômage et une insécurité certaine qui ne fait pas exception en Guadeloupe.

En ce sens, l'aménagement du quartier devra répondre aux objectifs suivants :

- le désenclavement du site (ouverture d'une liaison viaire RN5)
- l'intégration du site et de son environnement par la préservation des secteurs à vocation commerciale (proche RN5) et d'habitat.
- La prise en compte des souhaits de la population en particulier en matière d'équipements

Le parti d'aménagement est fortement contraint par la morphologie du site, caractérisée par cet ensemble en lanière de 220 mètres de long et 40 mètres de large avec un accès unique sur le côté, lui imposant une position d'enclavement certain.

Le site est également ressenti comme un espace d'appropriation spécifique ou « lakou », conséquence directe de son enclavement physique.

Bien que l'enclavement du site constitue une réelle contrainte à son aménagement, il en ressort une identité sociale forte qu'il convient de préserver.

Habitat:

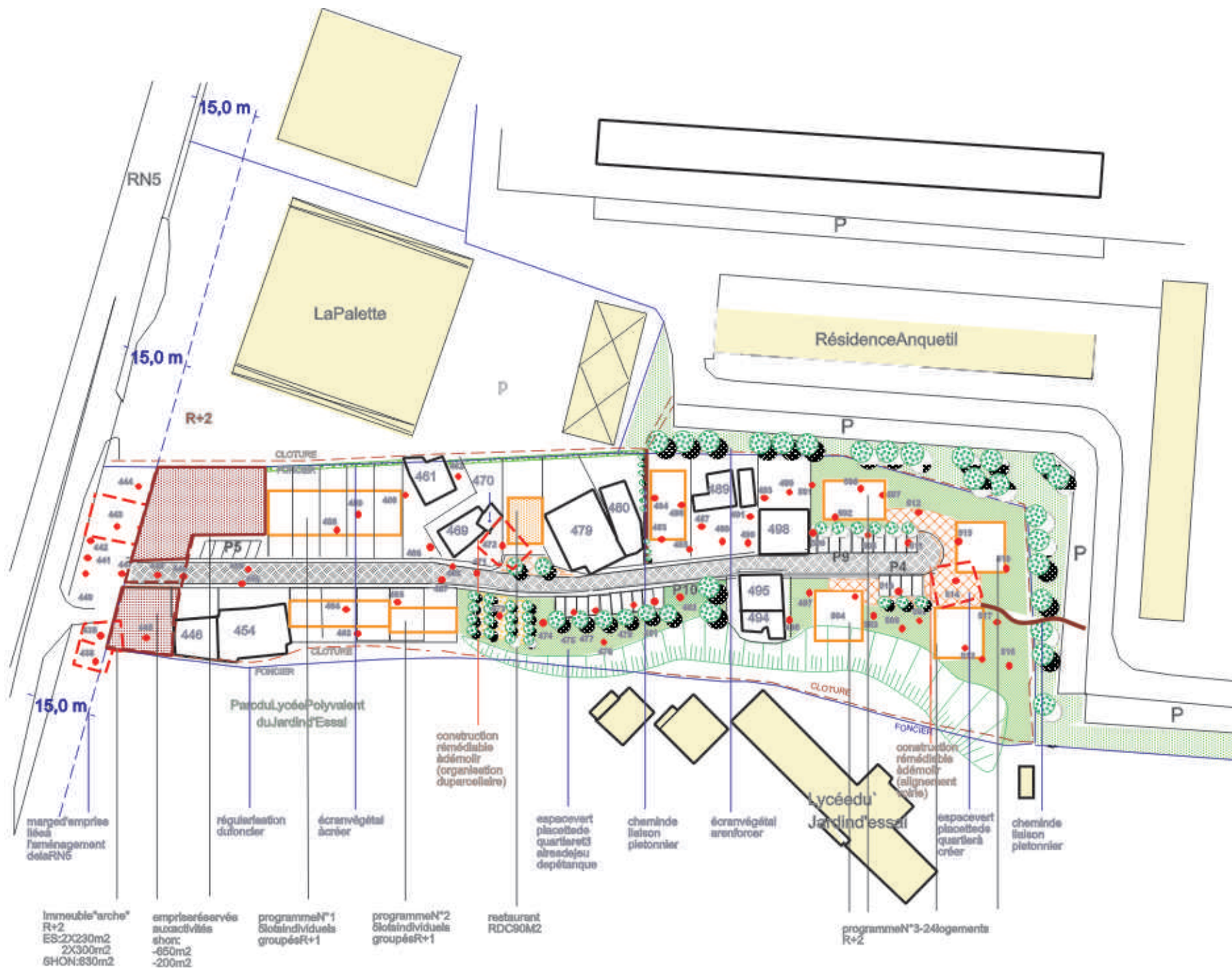
Dans le respect de l'identité du quartier, le programme prévoit la construction de logements individuels groupés. L'ensemble des constructions existantes est remplacé par de petits ensembles de constructions individuelles en bande, articulées autour de l'unique voie de desserte et de la zone de vie centrale.

Sur un ensemble de 39 logements, 30 seront voués à la démolition.

Le programme de logements neufs se décline de la façon suivante :

- 5 logements individuels situés dans les intervalles restants, pouvant accueillir des grandes familles ;
- 26 logements groupés déclinés en 4 programmes :
 - Programme 1 : 5 lots
 - Programme 2 : 5 lots
 - Programme 3 : 24 lots

Deux constructions remédiables sont par ailleurs démolies pour des impératifs opérationnels. La construction n°514 devra être détruite pour des raisons d'alignement de la voirie et la construction n°472, pour répondre à une nouvelle organisation du parcellaire.



LEGENDE

- Constructions à démolir
 □ Constructions conservées
 □ Construction rémissible à démolir
 □ Constructions nouvelles
 □ Constructions hors zone
 □ Jeux de boules
 □ Espace public
 □ Espaces verts
 ○ Plantations d'alignement

Source: TROPISME, 1999

Amélioration du cadre de vie :

En tenant compte des équipements et des activités existants, de nouvelles activités et équipements seront construits avec un effort de requalification des espaces par l'aménagement de plantations.

Le maintien d'activités en façade de la RN5, avec le respect d'un recul de 15m favorisera la requalification complète de cet axe urbain majeur.

Un commerce de proximité sera proposé au cœur du périmètre pour répondre aux besoins des habitants.

L'aménagement d'un espace vert de détente adossé aux premiers contreforts du talus et ombragé accueillera la réalisation de trois terrains de pétanque.

Entre l'espace vert et les commerces de proximité, l'aménagement d'une aire de stationnement de 10 places est prévu.

Un rideau végétal est également proposé entre et le parking de la Palette, situé à proximité de la résidence Anquetil et le quartier Montella complètera et renforcera une ambiance végétale au site.

Voirie :

Pour réduire le phénomène d'enclavement, un axe de desserte unique est proposé traversant la zone en sens unique pour limiter les conflits sur la RN5 et un débouché unique en direction de la résidence Anquetil en passant par le boulevard de Baimbridge. Cette chaussée large de 5 m est bordée de trottoirs de 1 m.

Les propositions de voie en boucle ou de retournement ont été écartées pour cause d'incompatibilité des objectifs de relogement, du confort des habitants, du schéma de composition et en particulier des contraintes du POS.

2.1. Opération de Rénovation Urbaine de Grand-Camp

Le quartier de Grand-Camp est un quartier d'habitat en renouvellement Urbain. Il s'inscrit dans une démarche d'aménagement qui vise à transformer durablement le quartier principalement sous trois axes : désenclavement, mixité des formes et des fonctions, mixité sociale.

Principes d'aménagement

L'aménagement du quartier de Grand Camp doit s'inscrire dans le concept de la ville Jardins Caraïbéenne. Ainsi, la structure urbaine s'articule autour de trois espaces publics importants recréant les conditions d'un lien social fondé sur la transmission culturelle,

- le parc urbain, lieu de promenade et d'échange culturel.

Ces lieux s'inscrivent dans une trame orthogonale avec des axes Nord sud à fonction sociale et culturelle et des axes Ouest Est à vocation commerciale.

Les parcelles ainsi définies accueilleront des immeubles d'épannelage varié constituant des résidences perméables aux circulations douces et renfermant des cœurs végétaux.

La trame viaire

Les voies sont hiérarchisées en:

1/ Voies principales. Elles sont qualifiées en boulevard urbain avec des alignements d'immeubles et de plantations.

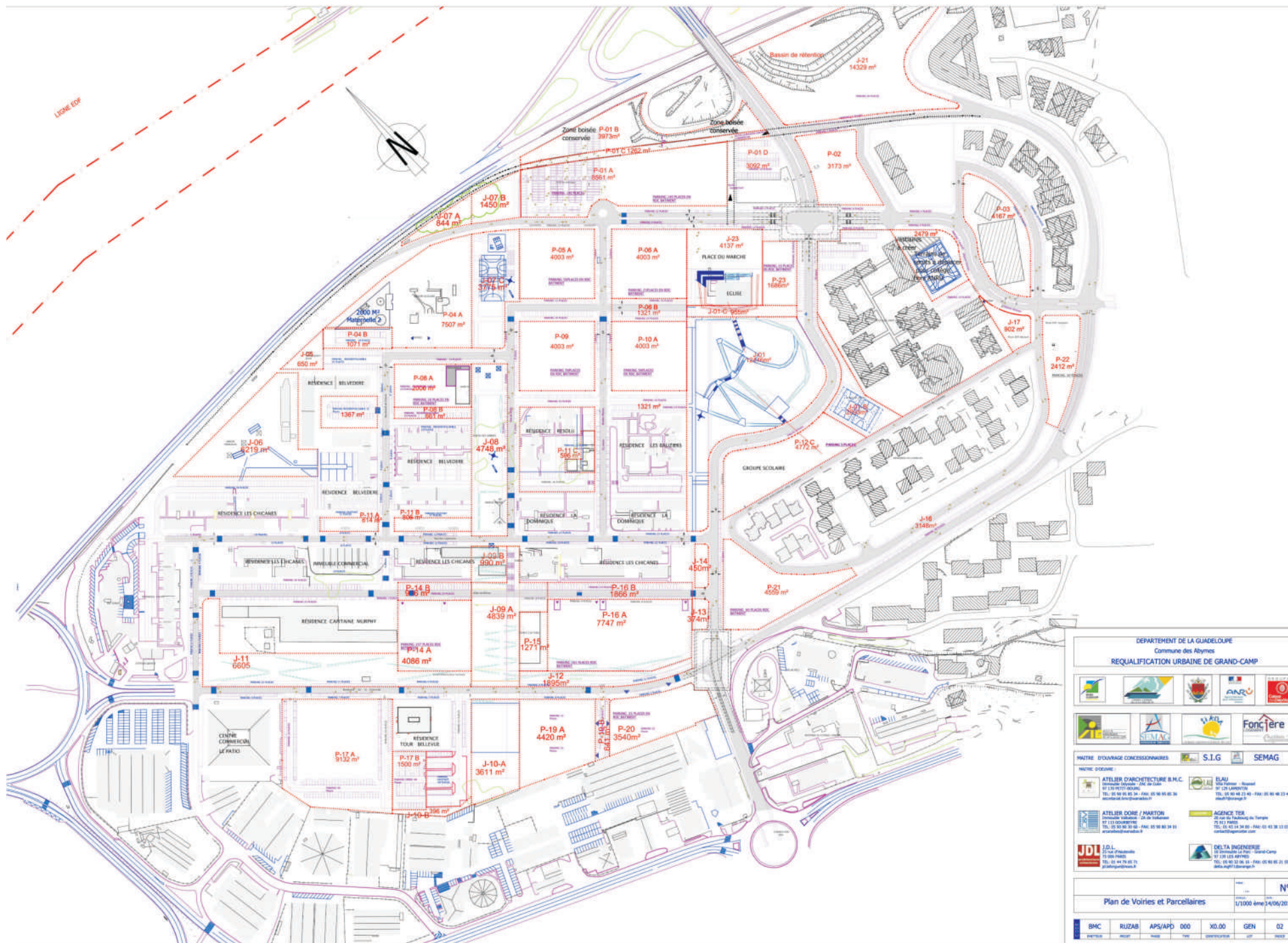
Le gabarit de ces voie à double sens est suffisant pour réserver de part et d'autre l'espace nécessaire à du stationnement en long et des déambulations piétonnes aisées.

2/ Rues secondaires dites de liaisons intra-quartier. De gabarit inférieur aux boulevards, elles peuvent être à sens unique ou à double sens.

Elles relient les différents îlots et accueillent du stationnement longitudinal ou en bataille. Elles peuvent se finir en impasse sur les espaces publics.

3/Circulations douces. Ces voies longent les espaces publics et traversent les îlots. Elles proposent des aménagements paysagers de qualité et un grand confort d'usage.





Parcellaire

Les îlots délimités par la trame viaire fonctionnent de façon autonome. Ils supportent, outre les bâtiments, une partie des stationnements nécessaires ainsi que, sur environ un tiers de la superficie, des espaces paysagers qualitatifs.

Ces îlots sont perméables aux circulations douces.

Les bâtiments en limite de parcelles sont ouverts directement sur la voirie publique. Le nombre d'accès des véhicules sur les parcelles sera réduit.

Formes bâti

Le quartier de Grand-Camp propose une forme urbaine dense. Le découpage en damier des plaines accueillera des immeubles aux épaulements variés pour éviter l'effet de masse.

Les bâtiments participent à la constitution de l'alignement des rues. Les fronts bâtis auront une hauteur maximale en relation avec la largeur des rues.

Sur ce secteur le gabarit des immeubles sera compris entre R+1 et R+7.

Sur le morne des Capitaines, le bâti prendra la forme de tours indépendantes, élancées au gabarit allant du R+8 à R+12 et à l'architecture soignée.

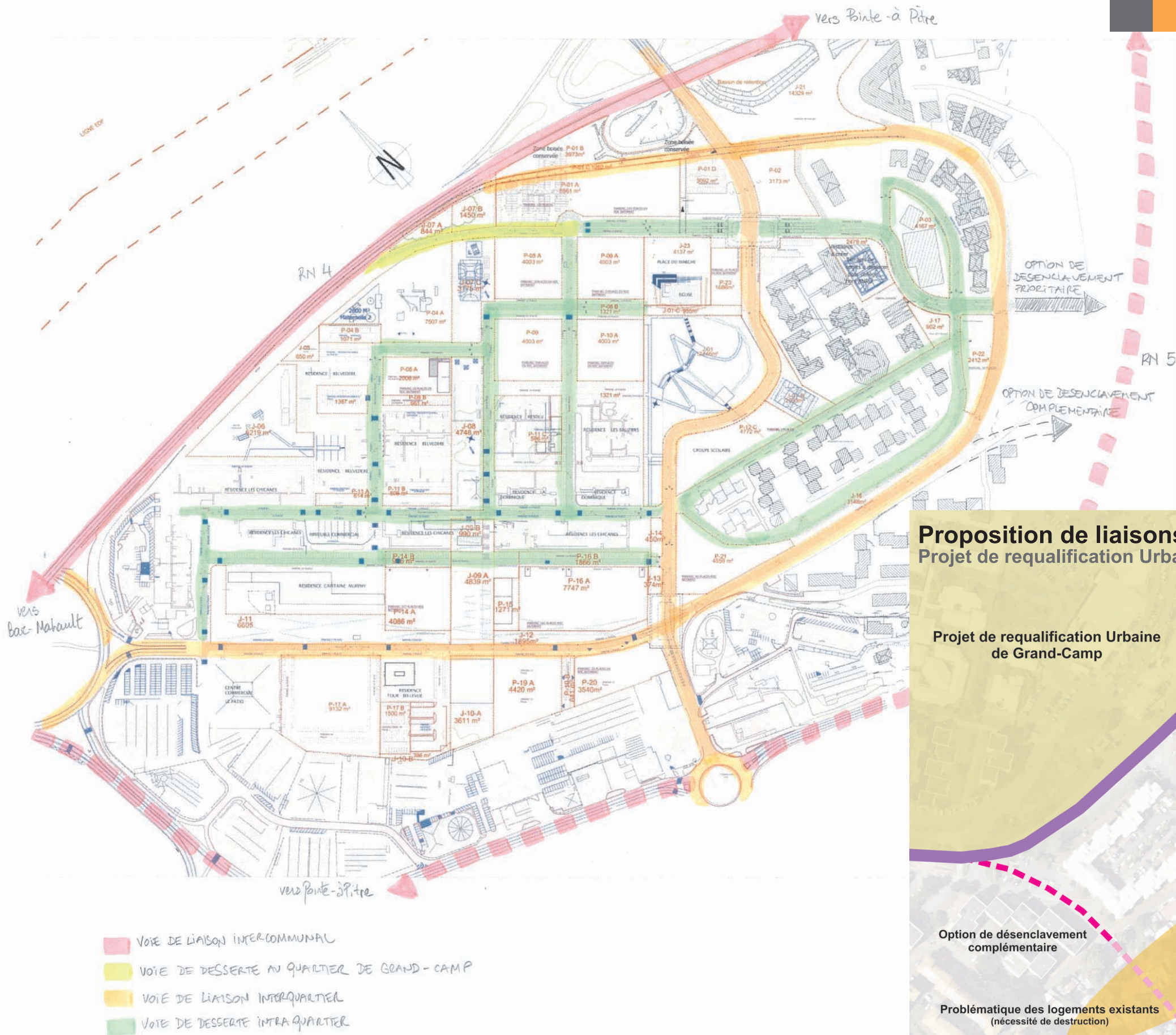
Sur les Coteaux en contre bas des Capitaines (emplacement actuel des résidences Collinettes), les immeubles participeront à l'alignement des voies et s'inscriront dans la topographie du site.

L'espace public, boulevard piéton et parc urbains, jardins collectifs

Ces espaces publics de qualité sont à dominante végétale.

Ils sont ouverts aux circulations douces. Les aménagements seront conçus pour une sécurité accrue des usagers.

Le parc et Les jardins ne devront accueillir que des constructions strictement nécessaires à leur utilisation et de petite dimension SHOB n'excédant pas 25m².



Proposition de liaisons vers Pointe-à-Pître & Vieux-Bourg
Projet de requalification Urbaine de Grand-Camp



2.2. Opération de Rénovation Urbaine de Raizet

Le quartier du Raizet est un quartier complexe, à la lisibilité incertaine : à la fois disparate, confus, à l'écart et enclavé, au tissu économique sinistré et à la fois un quartier original, divers et particulièrement bien situé dans l'agglomération, tout en s'appuyant sur un tissu social dynamique et un tissu économique de proximité vivace. Loin des cités homogènes des années 70, c'est un véritable petit morceau de ville, certes mal desservi en transport en commun, mais qui offre à la fois commerces et équipements et des conditions d'habitat diversifiées (les collectifs 70 au sud, les constructions neuves à l'ouest et au sud-est, un coeur de quartier au tissu individuel dense couplé de quelques collectifs en copropriété...)

Aujourd'hui un ensemble d'actions tendent à corriger ces dysfonctionnements :

- réalisées ou en cours : équipements sportifs bd de la Rénovation, constructions neuves à l'est et à l'ouest, plus ou moins bien insérées dans le tissu mais d'une certaine qualité architecturale contribuant à changer l'image, présence de grands équipements, réhabilitations récentes...

- programmées : qualification d'espaces publics majeurs, réseau de transports en commun, résidentialisation et réhabilitation, lien à la N5 et résorption des RHI, développement de l'aéropôle, équipements à l'Ouest et au Nord (respectivement école primaire et centre socio-culturel),

- réhabilitation et mise aux normes des groupes scolaires...

Ces actions tendent à améliorer le cadre de vie et, vu leur nombre, méritent d'être agencés dans un schéma de cohérence qui les mette en synergie. Enfin, on note qu'à l'échelle du territoire, le Raizet, même si ses caractéristiques morphologiques ne sont pas comparables, est indissociable du quartier de Grand-Camp.

Cela s'entend par la nature commune de leurs accès, la construction de certains secteurs (Sud, géré par les mêmes bailleurs), par leur complémentarité en termes de fonctions urbaines, d'équipements et d'offres de logement, par leur rôle potentiellement structurant de toute l'agglomération pontoise, par le lien de part et d'autre du pont qui structure les deux quartiers, jusqu'aux projets de revalorisation qui les concernent tous deux aujourd'hui...



Les actions engagées :

La trame viaire orthogonale actuelle est apparemment structurante mais elle doit être affirmée, hiérarchisée et liée à son environnement. Les actions programmées doivent l'être dans un souci d'organisation, de cohérence et de lisibilité de l'espace, pour articuler les différentes échelles et modalités de déplacements :

- Avenue Marie Galante longe le canal, principal exutoire du quartier, le long duquel se sont installés des cabanes de restauration qui génèrent une animation potentiellement intéressante. Elle est aussi le principal axe de distribution du quartier,
- Avenues De Gaulle et Leclerc à différencier en fonction de leurs vocations et de leurs usages, aujourd'hui de gabarit heurté, limitées par des bâtiments souvent peu urbains et disparates,
- Avenue de la Rénovation, à l'emprise gigantesque, hésitant et en impasse.
- Des espaces publics à programmer, souvent de petites tailles et informels mais existants, égrainés en chapelet à mettre en réseau pour les espaces verts, à mettre en valeur pour les espaces urbains recevant commerces et activités (type restauration et garages...),
- Autres voies importantes telles la rue des Ecoles, le boulevard Botino et la rue des Saintes...
- La construction d'un nouveau centre socio culturel au nord-est
- La revitalisation de l'aéropôle



Source: Urbis, juillet 2011

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| A le boulevard animé | I le marché agricole |
| B le Cours Perrin | J la crèche |
| C les maisons de ville | K le terrain mini-foot |
| D les îlots fermés | |
| E les places publiques | |
| F le centre commercial | |
| G le parc urbain | |
| H le bassin de compensation | |

Un environnement stratégique

En prolongement du Parc d'activités la Providence actuellement en cours de commercialisation, la volonté politique est de favoriser l'émergence d'un pôle de développement au Nord-Est du bourg des Abymes, le long de la route départementale 106, dans un secteur géographique stratégique puisqu'établi en proximité immédiate du futur Centre Hospitalier Universitaire et de programmes d'activités liées, établies à son contact mais également au contact du site de promotion écotouristique de Taonaba.

Sur ce secteur de Perrin est projetée l'affirmation d'un pôle urbain où se conjuguent les fonctions d'équipements, de commerces et de services à celles d'habitat et de cadre de vie qualifié. Cette ambition se traduit par l'inscription d'un quartier sur un ensemble foncier de 10 hectares. La municipalité pose les bases d'un développement urbain durable, visant au progrès social et capable de répondre aux enjeux futurs qui se poseront demain.

Le projet doit permettre l'expression d'un nouveau quartier de ville répondant à la demande sociale de logements, découlant des opérations ANRU menées sur l'agglomération pointoise ces dernières années.

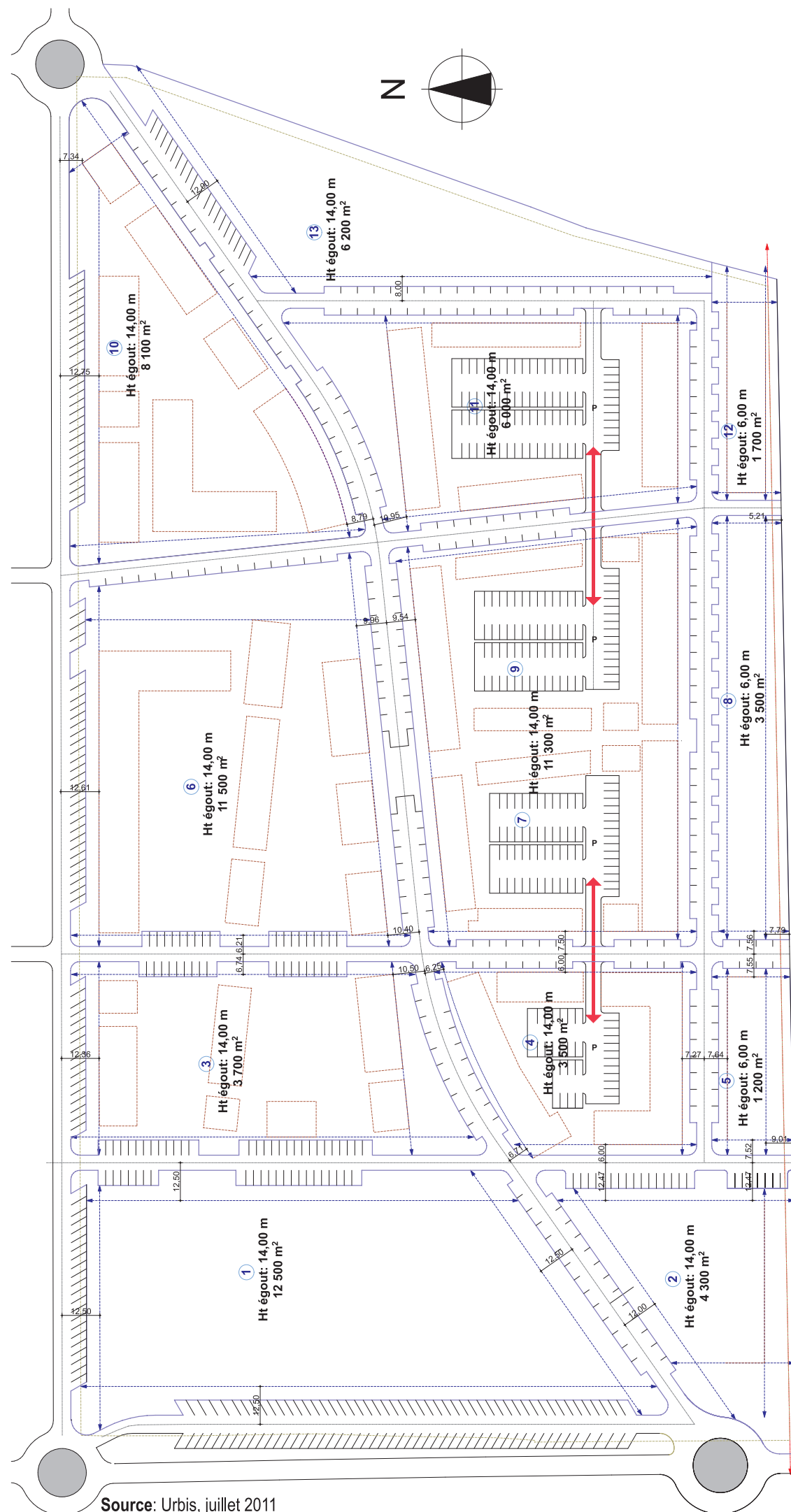
Dans le cadre du Schéma d'Aménagement Régional, l'assiette du projet se situe dans un secteur global de «Renouvellement urbain» et s'inscrit plus précisément dans un périmètre d'«Espaces à urbaniser».

Une offre urbaine mixte et diversifiée

Le projet prend forme à travers la composition d'une trame viaire orthogonale, prenant naissance le long de la voie départementale existante, à laquelle elle se connecte par le biais de deux ronds points. Ce maillage viaire s'organise, et se développe sur la parcelle, autour d'un axe central, le Boulevard - véritable épine dorsale du projet - et découpe la parcelle en 13 îlots.

Ces différents îlots, bénéficiant d'une irrigation optimisée accueillent une offre urbaine plurielle où se conjuguent des commerces et services, des logements (pour près de 500) déclinés en différentes formes et typologies, de nombreux équipements et espaces publics, ainsi qu'un marché destiné à la promotion des productions agricoles de proximité. Les expressions urbaines en termes de hauteur résultent de l'ambition initialement, des situations urbaines actuelles et futures et du dialogue que le projet entretient avec les identités existantes ou annoncées.

Non loin de l'ensemble hospitalier, les hauteurs des futures constructions sont mesurées avec une hauteur maximale fixée à R+3.



Source: Urbis, juillet 2011

Des espaces publics généreux, supports d'animation

Le quartier de Perrin est structuré sur la base d'un espace public généreux. Au delà de la richesse urbaine et architecturale et la mixité souhaitée pour le quartier, le projet de Perrin offre de nombreux espaces publics, affectés à des fonctions différenciées de loisirs et de culture, directement reliés à des activités de commerces et de services. Ainsi, le cœur du projet accueille un grand espace public, nommé Cours Perrin. Défini par les nombreuses opérations qui le bordent, et décliné sous des formes diverses, son traitement au sol décrit un espace de raccord piéton entre les différents lieux d'intensité du quartier, favorisant un investissement piéton sur l'ensemble de la parcelle.

Il est projeté d'y installer au Nord, sur l'une des places publiques, un marché agricole. Sa facilité d'accès et la proximité dont bénéficie le nouveau quartier avec les services de la ville des Abymes constituera un levier pour dynamiser ce lieu d'intensité.

Une démarche durable

La composition et l'organisation, de la trame viaire et des îlots, s'inscrivent au sein d'une démarche durable à travers une volonté de transformabilité, afin de permettre les développements qui s'imposeront au quartier pour faire face aux enjeux et besoins futurs. Ainsi, les limites actuelles du site sont appréhendées non pas comme des ruptures mais comme des espaces de raccordement en attente.... Le dessin du maillage viaire tel que proposé aujourd'hui, tout comme le traitement paysager développé sur le site, permet en effet, une extension possible et cohérente de l'existant avec de futurs quartiers qui s'implanteront à Perrin. Les îlots, eux, permettront grâce à leur forme urbaine, ainsi qu'à la réversibilité de certains de leurs logements, des redécoupages et l'attribution de nouvelles fonctions.

L'espace public est aussi pensé en termes de réversibilité. Généreux il pourra être demain le support de nouvelles activités et même permettre l'implantation de futurs bâtiments.

Outre la composition et la disposition des logements, les préoccupations environnementales se traduisent à travers la mise en œuvre des logements.

Sur la majorité des îlots, les bâtiments sont prêts à recevoir des panneaux photovoltaïques sur les toitures. Les locaux techniques attenants sont d'ores et déjà intégrés dans la conception des bâtiments.

Sur l'ensemble de la parcelle, tous les bâtiments seront équipés de chauffe-eau solaires.

La commune des Abymes est membre du Syndicat Mixte des Transports du Petit-Cul de Sac Marin (SMT), autorité organisatrice des transports urbains en charge du Plan de Déplacements Urbains et d'une manière générale de l'organisation des déplacements sur le territoire de l'agglomération, notamment Abymien.

A ce jour, cinq variantes sont proposées, répondant aux orientations souhaitées par la collectivité en matière de transport.

L'objectif pour la commune est de réussir le maillage de tout de son territoire par un réseau de transport performant et dans une perspective de développement durable. A terme un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans la zone urbaine devrait venir renforcer ce réseau dont la réussite passe nous le savons par une évolution des comportements des usagers, évolution que nous devons inciter et accompagner.

Depuis quelques mois, le SMT se relance avec la mise en place d'une véritable ingénierie et a souhaité revisité le document en s'adjoignant les conseils d'un autre bureau d'étude. Aussi nous ne sommes pas en mesure aujourd'hui d'être extrêmement précis dans les choix retenus, mais nous pouvons d'ores et déjà affirmer un certain nombre de principes :

- la ville des Abymes présente une forte dualité ville/campagne mais tous les secteurs doivent être desservis par un moyen de transport collectif performant, adapté et proportionnel aux besoins des secteurs concernés.

- dans les projets de rénovation ou de restructuration en cours dans les zones urbaines la question des déplacements, du désenclavement, du stationnement et des transports collectifs sera traitée avec une attention spécifique et dans une perspective de développement durable.

- De même, dans les projets d'extensions urbaines de la commune notamment au nord la question des déplacements, du désenclavement, du stationnement et des transports collectifs sera traitée avec une attention spécifique et dans une perspective de développement durable.

- Les trois routes départementales majeures (n° 101, 102 et 103) traversant la commune et support aujourd'hui d'un trafic de desserte mais surtout de transit dense auront un traitement particulier. Elles contribueront fortement au maillage du réseau en récupérant par des moyens à définir le trafic en provenance des petites routes communales desservant les quartiers.

- Les zones économiques particulièrement le parc d'activité La Providence (ZAC de Dothémare) et la zone aéroportuaire, devront bénéficier d'une offre de transport collectif adaptée.

- Pour ses projets à venir la collectivité essaiera de prendre en compte autant que possible l'étude de mode de circulation alternatifs et de circulation douce.

La question des déplacements est au cœur des préoccupations de la collectivité qui s'est notamment lancée dans la mise en œuvre d'un agenda 21.

Par conséquent, au-delà des principes, dès que les dossiers sur cette question auront avancé et autant de fois que nécessaire elle procédera à la mise à jour, la modification ou la révision de son document d'urbanisme pour l'adapter aux décisions prises en matière de transport sur l'agglomération.



Proposition de tracé du TCSP

Ville des Abymes

 Tracé du TCSP

Variantes

- 1 -Liaison RN 5 - Grand-Camp via Ferrand et boulevard de Marie-Galante
- 2 -Desserte des lycées de Baimbridge et de Jardin d'Essai
- 3 -Utilisation de la RN 5 en totalité
- 4 -Desserte Raizet par Boulevard Botino et De Gaulle
- 5 -Contournement de Raizet RD 125 prolongée desserte aéroport

