Étude de renouvellement urbain L'émergence d'une Centralité Nord

PONT-DE-CLAIX

COMITÉ STRATÉGIQUE

UN PLAN GUIDE POUR LES SECTEURS EN RENOUVELLEMENT URBAIN

3 Juin 2015

Michel Guthmann Architecture & Urbanisme Praxys Paysagistes **EODD Ingénieurs Conseils** Roland Ribi & Associés





SOMMAIRE

I. LES PRINCIPES FONDAMENTAUX DU PROJET URBAIN

1. LA DYNAMIQUE DE TRANSFORMATION DU TERRITOIRE

2. LA VILLE COMPOSITE

- · une ville apaisée
- une ville pragmatique, la prise en compte de l'existant, fabriquer la ville de proche en proche
- une ville mixte et mutable
- une ville réactive, la stratégie du stationnement

3. LA TRAME PAYSAGÈRE

- la mise en scène des massifs montagneux
- le parcours du quotidien
- l'ambiance végétale
- la place de l'eau dans la ville

II. LES SCÉNARIOS

4. LA STRATÉGIE DU PROJET

- une trame liée aux opportunités foncières
- · une trame liée aux aménités existantes

5. LES PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ

6. LES SECTEURS OPÉRATIONNELS

- le quartier gare
- les moulins de Villancourt et le cours Saint André
- Becker

MG-AU / Praxys / EODD / RR&A

LE NOYAU



LE PONT



LA TRANSVERSALITÉ



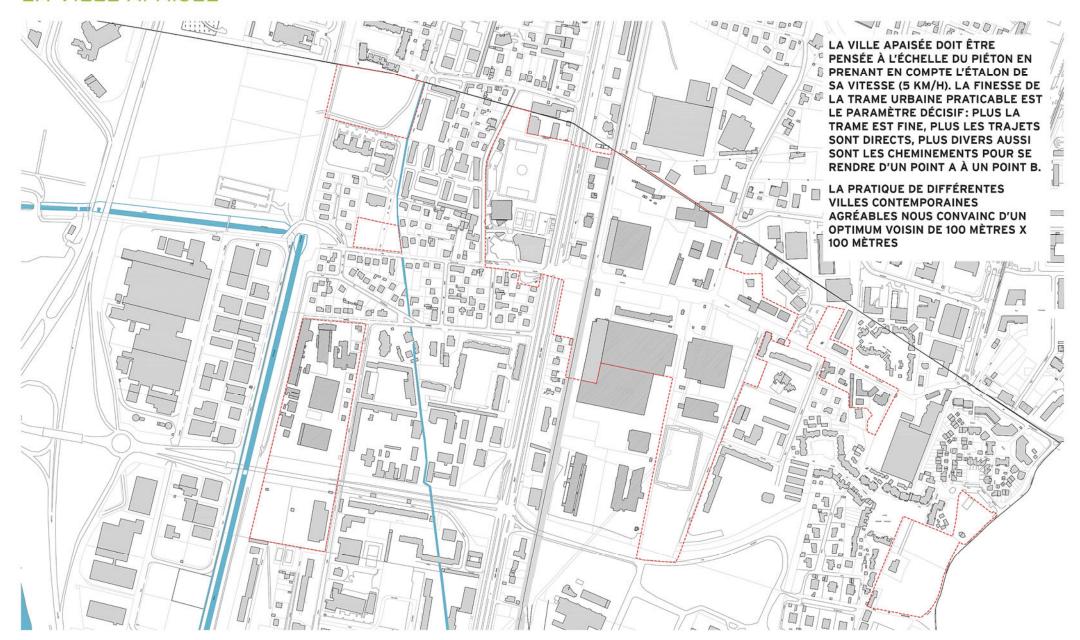
L'ACUPUNCTURE



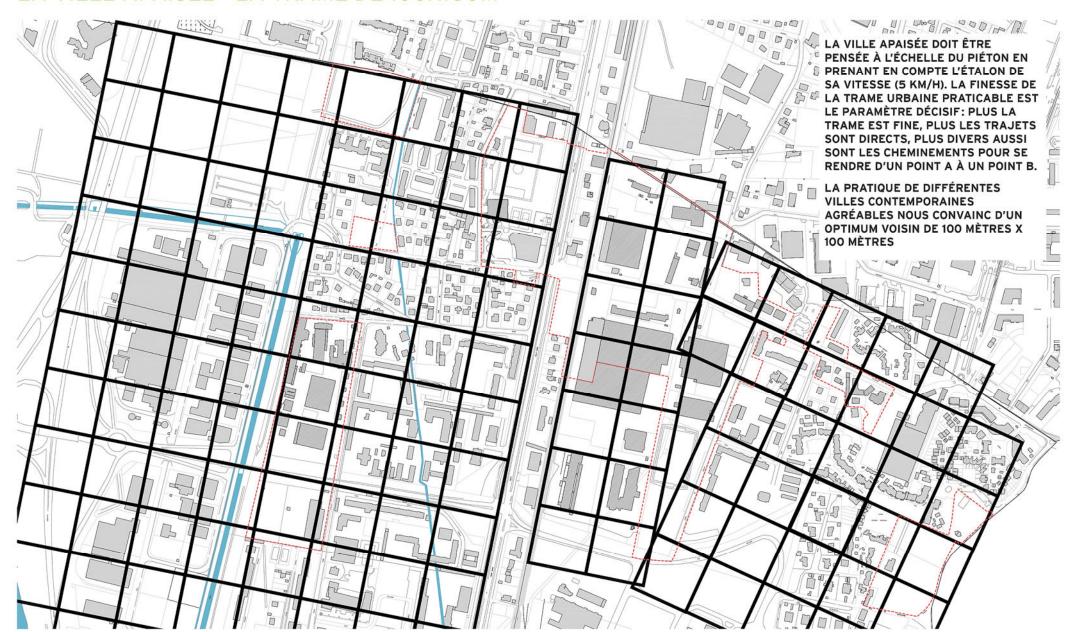
LA VILLE COMPOSITE RAPPEL DU DIAGNOSTIC



LA VILLE APAISÉE



LA VILLE APAISÉE - LA TRAME DE 100X100M



LA VILLE APAISÉE - DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS

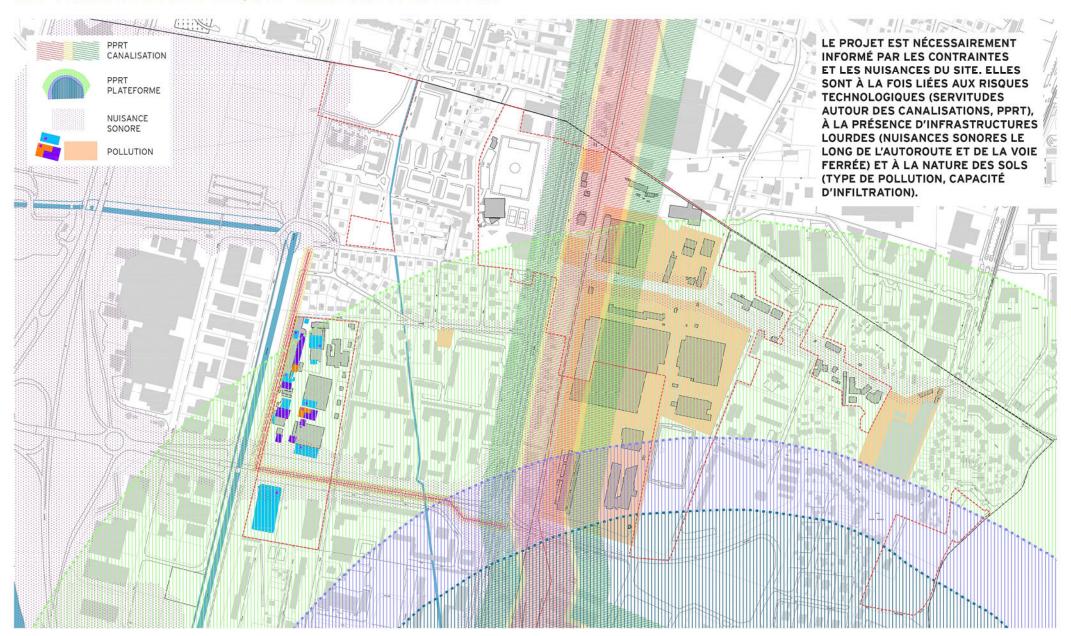








LA VILLE PRAGMATIQUE - LES CONTRAINTES



LA VILLE PRAGMATIQUE - LES POTENTIELS



















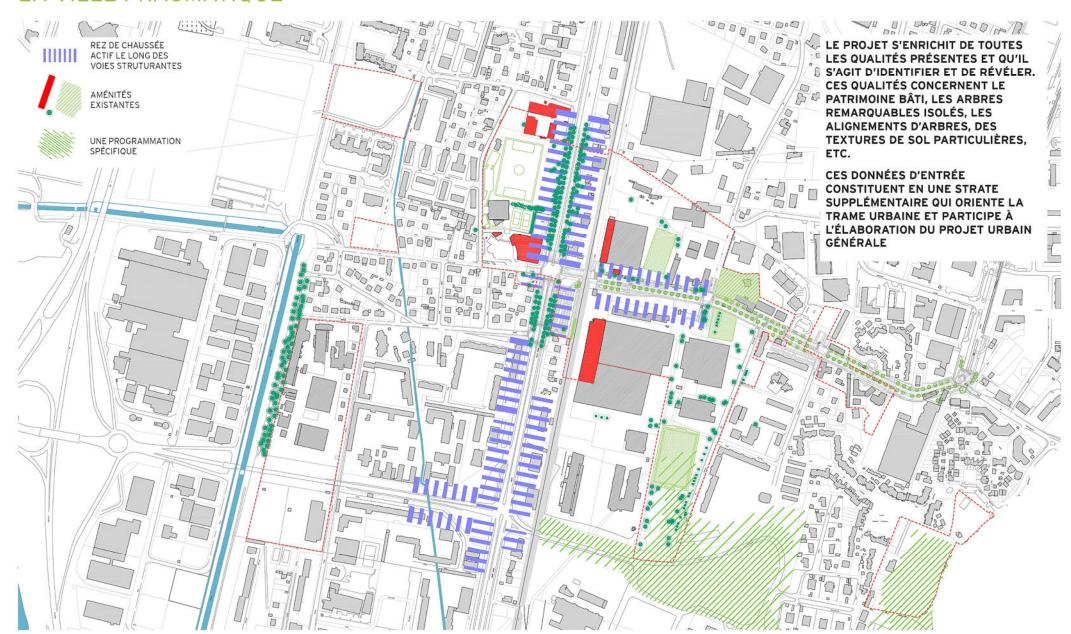




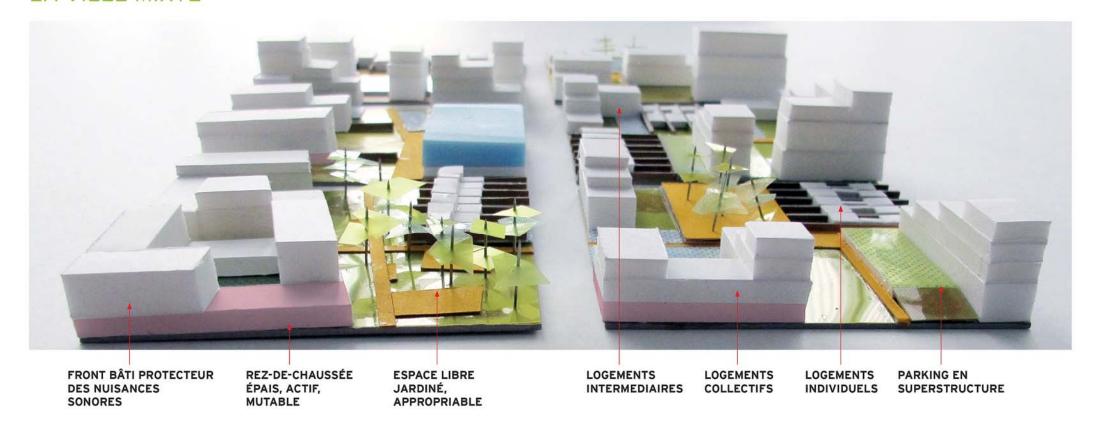


PONT-DE-CLAIX CENTRALITÉ NORD Étude de renouvellement urbain - l'émergence d'une centralité nord

LA VILLE PRAGMATIQUE



LA VILLE MIXTE



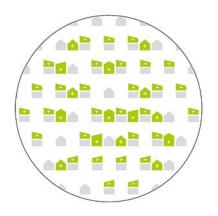
MIXITÉ DES PROGRAMMES (BUREAUX, COMMERCES, ACTIVITÉS, LOGEMENTS, ÉQUIPEMENTS, LOCAUX MUTUALISÉS)

MIXITÉ TYPOLOGIQUE (COLLECTIF, INTERMÉDIAIRE, INDIVIDUELLE, VARIÉTÉ DES CELLULES COMMERCIALES ET DE BUREAUX/ ACTIVITÉS, SMALL OFFICE- HOME OFFICE)

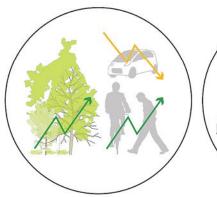
DIVERS MONTAGES À ENCOURAGER (LOGEMENTS SOCIAUX, PROMOTION PRIVÉE, AUTOPROMOTION).

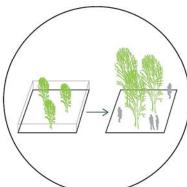
LOGEMENTS PARKING SILO ↑ 2.90m RDC ACTIF / SERVICES OF A CONTROLL SMALL OFFICE HOME OFFICE

LA VILLE MUTABLE



DES ESPACES LIBRES QUI S'ADAPTENT AUX ÉVOLUTIONS DES PRATIQUES URBAINES



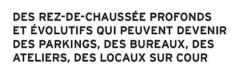


DES BATIMENTS AVEC DES STRUCTURES CAPABLES POUVANT SE DENSIFIER OU ACCUEILLIR DIVERS PROGRAMMES:

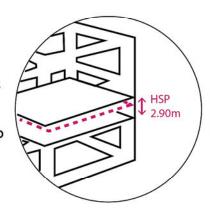
FAVORISER UNE DENSIFICATION ULTÉRIEURE PAR DES CONSTRUCTIONS LÉGÈRES (SURÉLÉVATION OU EXTENSION)

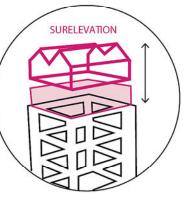
PREVOIR DES HAUTEUR SOUS PLAFOND QUI PERMETTENT D'INSTALLER UN FAUX-PLAFOND SELON LES BESOINS

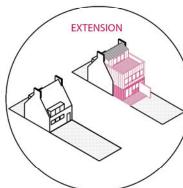
CENTRALISATION DES ESPACES TECHNIQUES: CIRCULATION, SANITAIRES, GAINES

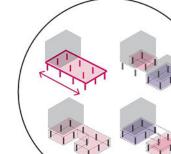


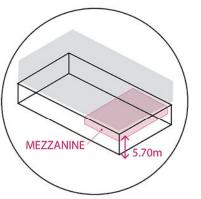
OBLIGATION D'AVOIR DES RDC DE 5,70M SOUS STRUCTURE (VOLUME MUTABLE, POSSIBILITÉ D'INTÉGRER UNE MEZZANINE) LE LONG DES VOIES STRUCTURANTES.





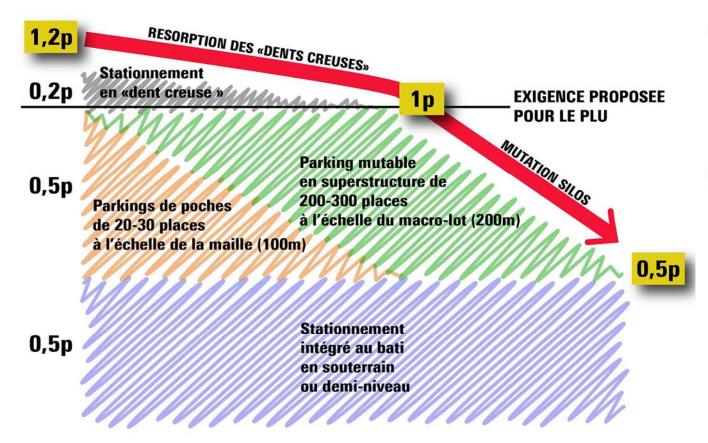






LA VILLE RÉACTIVE: LE STATIONNEMENT RESIDENTIEL

PRINCIPES DE GESTION DU STATIONNEMENT RESIDENTIEL



NORME:

 1 PLACE PAR LOGEMENT / 0,5 PLACE PAR LOGEMENT SOCIAL

TYPOLOGIE:

- 0,5 PLACE MAX À L'ÉCHELLE DE LA PARCELLE, NÉCESSAIREMENT INTEGRÉ AU BATI
- 0,5 PLACE GÉRÉ À L'ÉCHELLE DU VOISINAGE EN SUPERSTRUCTURE AVEC UNE ÉTAPE POSSIBLE PAR DES PARKINGS DE POCHE
- 0,2 PLACE GÉRÉ TRANSITOIREMENT EN « DENTS CREUSES »

INTERETS DE CE SCÉNARIO:

- RÉPONDRE AUX BESOINS D'AUJOURD'HUI TOUT EN ACCOMPAGNANT LA DÉMOTORISATION DE DEMAIN
- METTRE À DISTANCE LE STATIONNEMENT
- PRÉSERVER L'ESPACE PUBLIC
- MAITRISER LE COUT GLOBAL DU STATIONNEMENT POUR LE RÉSIDENT COMME POUR LA COLLECTIVITÉ







LE STATIONNEMENT: LES MONTAGES

RENTABILITE ENVISAGEABLE

VISITEURS, SALARIES => CITE DES ARTS ET DES SCIENCES

RENTABILITE EXCLUE

RESIDENTS SEULS => RESTE DU TERRITOIRE

COMMERCIALISATION GROUPEE

COMMERCIALISATION ECHELONNEE

PARKING FOISONNE (PUBLIC OU PRIVE)

Vente de concessions à destination des résidents. Tarif horaire visiteurs. Services envisageables (rez-dechaussée actif)

! Suppose une tarification du stationnement sur l'espace public !

PARKING PRIVE EN COPROPRIETE

- 1. Un promoteur d'un des lots construit le parking dès la commercialisation des premiers lots
- 2. Il revend à la collectivité / à l'aménageur les places au-delà de celles exigibles par le PLU. Une copropriété type AFUL ou ASL est constituée.
- 3. La collectivité/l'aménageur revend les places au fil de la commercialisation des lots

PARKING PRIVE EN COPROPRIETE (VEFA)

- 1. La collectivité aménage transitoirement des parkings de poche sur l'espace public
- 2. La collectivité vend des places de parking en superstructure aux promoteurs en VEFA (pour revente aux occupants ou investisseurs des logements)
- 3. Lorsque le projet l'exige, une poche évolue vers le parking en superstructure
- 4. Les propriétaires s'organisent en copropriété.

LE STATIONNEMENT: ENSEMBLE DES USAGES

	PAR UNITE	CENTRALITE NORD 1500 logements, 20% social 4000m2 commerces/activités	RECOMMANDATIONS de mise en œuvre
VOITURES			
RESIDENTS	1 place / logement 0,5 place /logement social	1350 places	
COMMERCES <300m2 ACTIVITES	Pas d'obligation 1 place max par 60m2	<= 70 places	
VISITEURS (HORS CITE ARTS ET SCIENCES ET GARE)	1 place banalisée en voirie / 5 à 10 logements	150 à 300 places	Stationnement longitudinal en voirie. Régulation par zone bleue
PERSONNES A MOBILITE REDUITE		3 à 6 places soit 2% des places visiteurs	
LIVRAISON		A dimensionner	
AUTOPARTAGE		1 à 2 places	Equilibre économique à démontrer
		VELO	
RESIDENTS	1 place / logement	1500 places	1,5m2 par place, fermé et sécurisé
COMMERCES <300m2 ACTIVITES	Pas d'obligation 1 place par 50m2 *	80 places	1,5m2 par place, fermé et sécurisé
VISITEURS	1 place banalisée en voirie / 10 logements	150 places	1 site de 5 arceaux/10places tous les 200m en priorisant (gare, stations tram, commerces, proximité d'équipements publics, carrefours)

LA VILLE RÉACTIVE - ÉTAPE 1:



1 PLACE/LOGEMENTS AVEC 0,5PL SOUS L'EMPRISE DES BATIMENTS ET 0,5PL EN SURFACE

LA VILLE RÉACTIVE - ÉTAPE 2: MUTUALISATION



CONSTRUCTION D'UN PARKING SILO MUTUALISÉ SUR UN PARKING AÉRIEN EXISTANT

LA VILLE RÉACTIVE - ÉTAPE 3 : DENSIFICATION



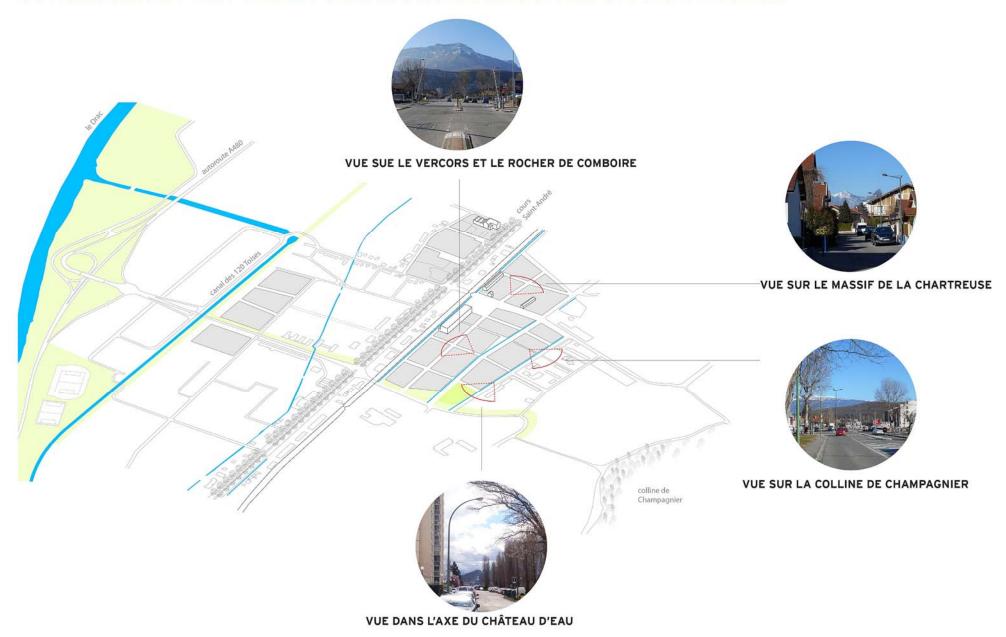
DENSIFICATION POSSIBLE SUR LES AUTRES EMPRISES : DIVERSES **VARIANTES POSSIBLES**

LA VILLE RÉACTIVE - ÉTAPE 3 : DENSIFICATION



DENSIFICATION POSSIBLE SUR LES **AUTRES EMPRISES**

CONSERVER ET METTRE EN SCÈNE DES VUES SUR LE GRAND PAYSAGE



LA TRAME PAYSAGÈRE UN RÉSEAU DE PARCS DU QUOTIDIEN



STRUCTURER LE PAYSAGE À PARTIR DE L'EXISTANT ET DES MÉMOIRES



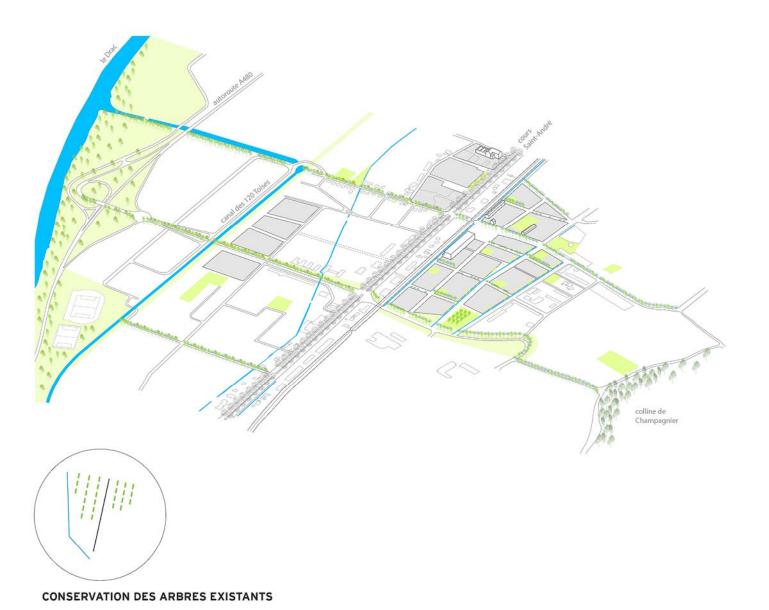






PONT-DE-CLAIX CENTRALITÉ NORD Étude de renouvellement urbain - l'émergence d'une centralité nord

STRUCTURER LE PAYSAGE À PARTIR DE L'EXISTANT ET DES MÉMOIRES

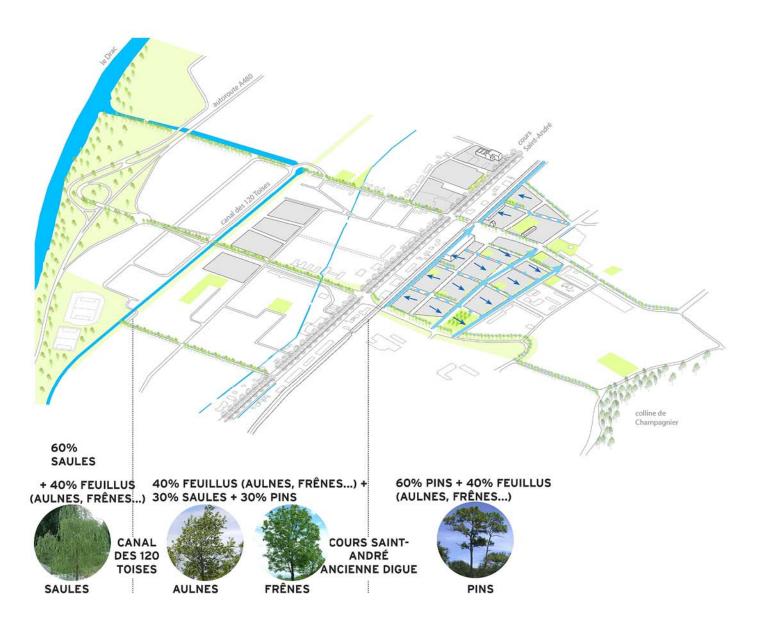








L'EAU VECTEUR DE PAYSAGE



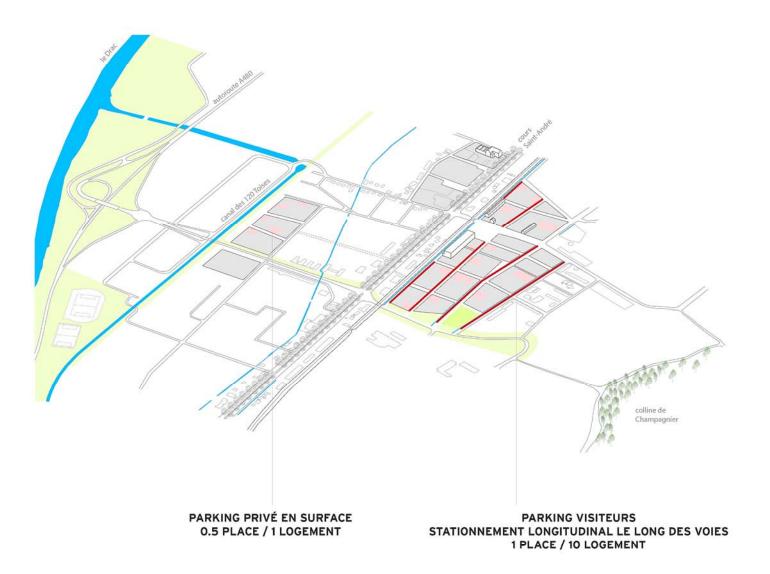








INTÉGRER LE STATIONNEMENT DANS UNE AMBIANCE PAYSAGÈRE









I. LES PRINCIPES FONDAMENTAUX DU PROJET URBAIN CONCLUSION

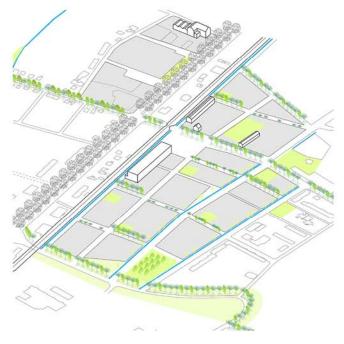
LA DYNAMIQUE DE TRANSFORMATION DU TERRITOIRE

LA VILLE COMPOSITE

LA TRAME PAYSAGÈRE





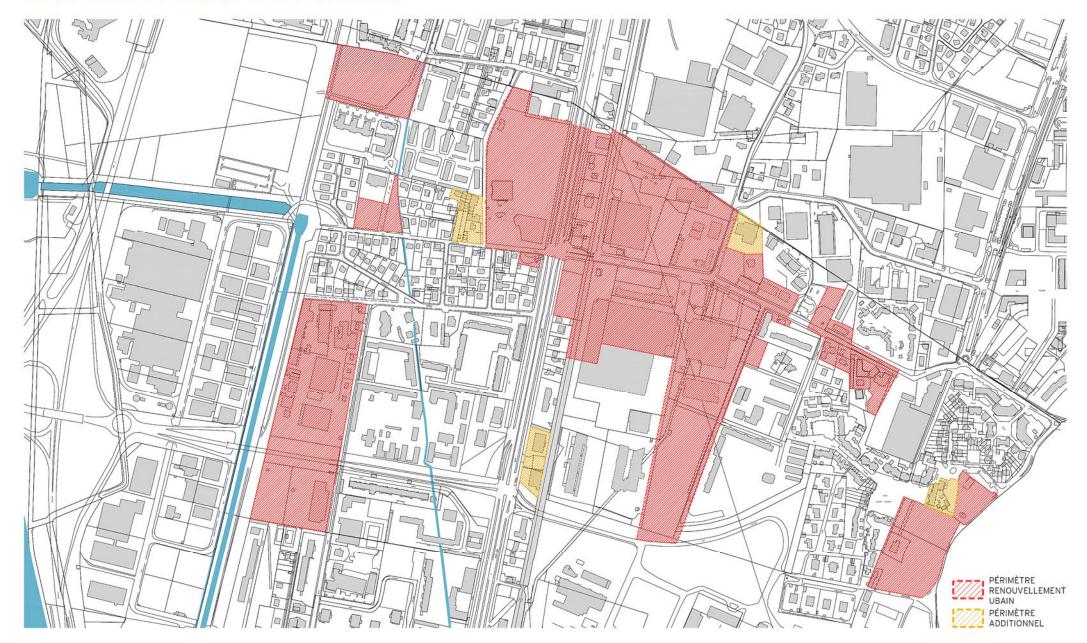


II. LES SCÉNARIOS

- · LA STRATÉGIE DE FABRICATION DU PROJET
- · LES PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ
- · LES SECTEURS OPÉRATIONNELS

- · UNE TRAME LIÉE AUX OPPORTUNITÉS FONCIÈRES
- · UNE TRAME LIÉE AUX AMÉNITÉS EXISTANTES

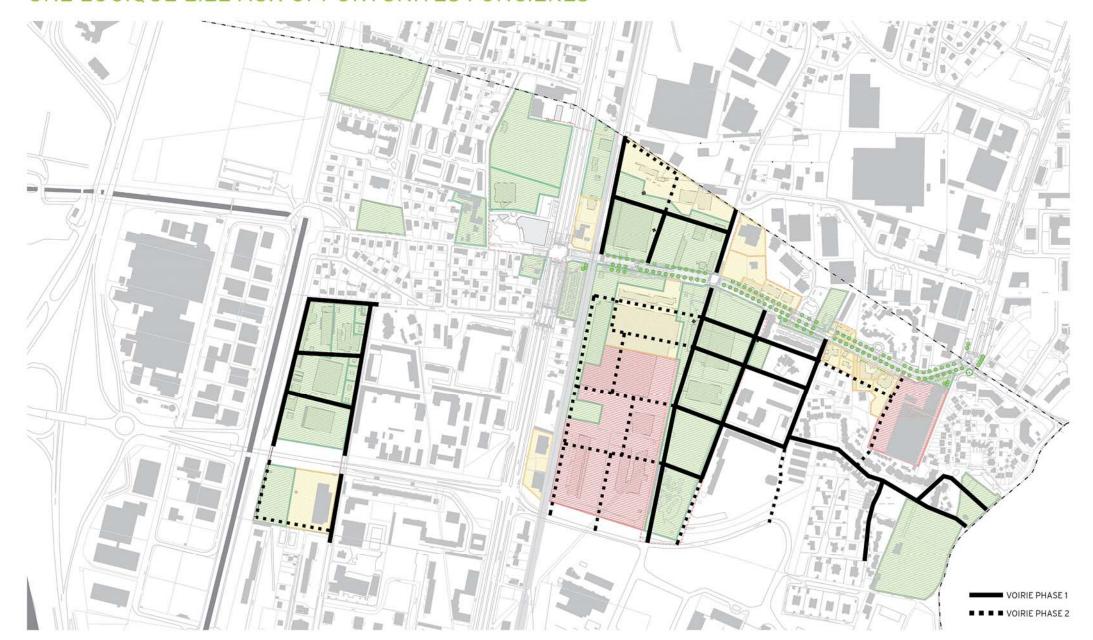
LES PÉRIMÈTRES OPÉRATIONNELS



UNE LOGIQUE LIÉE AUX OPPORTUNITÉS FONCIÈRES



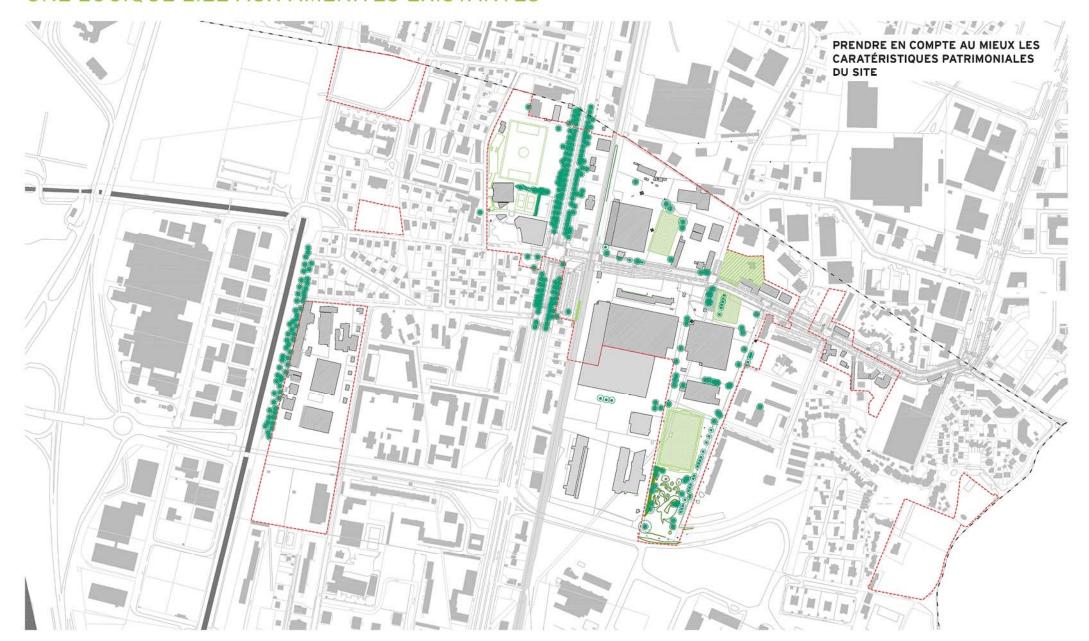
UNE LOGIQUE LIÉE AUX OPPORTUNITÉS FONCIÈRES



UNE LOGIQUE LIÉE AUX OPPORTUNITÉS FONCIÈRES



UNE LOGIQUE LIÉE AUX AMÉNITÉS EXISTANTES



UNE LOGIQUE LIÉE AUX AMÉNITÉS EXISTANTES



UNE LOGIQUE LIÉE AUX AMÉNITÉS EXISTANTES



2 ATTITUDES PAR RAPPORT À L'EXISTANT



VARIANTE 1: OPPORTUNITÉS FONCIÈRES

AVANTAGES

SECTEURS AUTONOMES DUR FONCIER MAITRISÉ PERMETTANT UN ENGAGEMENT RAPIDE DU PROJET

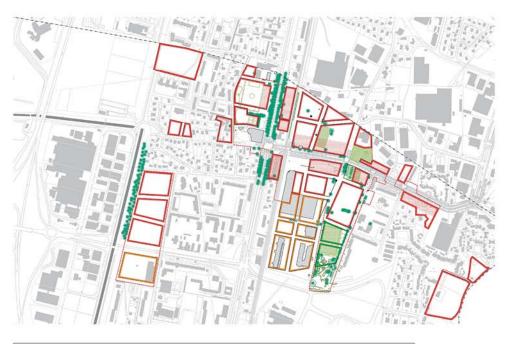
LES RUES NOUVELLES SONT DANS LE PROLONGEMENT DES VOIES EXISTANTES (LOGIQUE DES TRACÉS)

POSSIBILITÉ DE CONSTRUIRE SUR LES TÉNEMENTS DESSERVIS PAR LES RUES EXISTANTES

INCONVÉNIENTS

NON PRISE EN CONSIDÉRATION DU PATRIMOINE VÉGÉTAL EXISTANT

RECONFIGURATION NÉCESSAIRE DU SKATE-PARC ET DU STADE «GAY LUSSAC»



VARIANTE 2: AMÉNITÉS EXISTANTES

AVANTAGES

TIRE PARTIE DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE EXISTANTE

CONTINUITÉ PLUS FORTE AVEC LA VILLE EXISTANTE

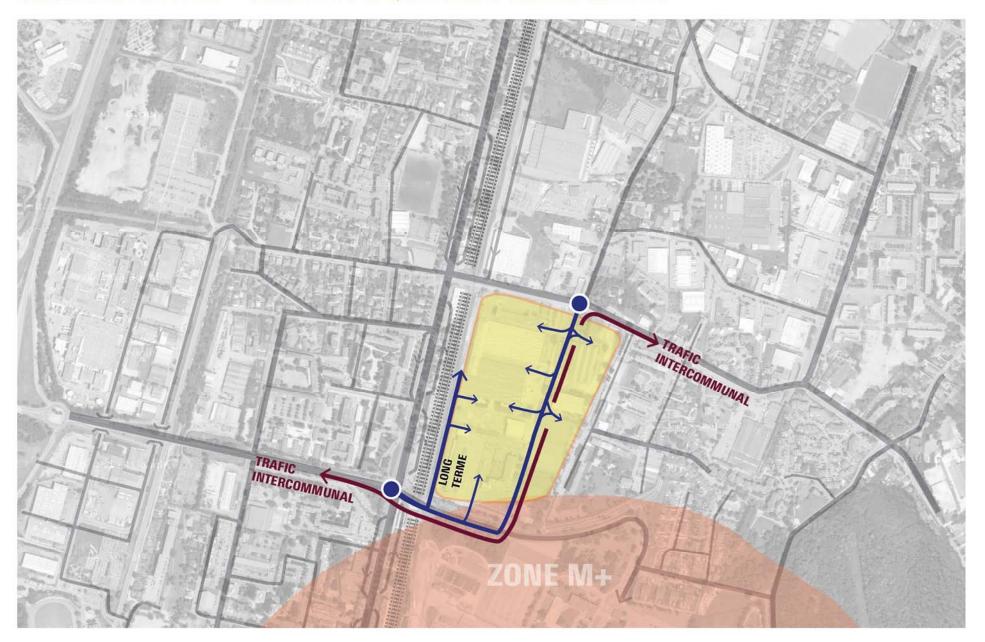
POSSIBILITÉ DE CONSTRUIRE SUR LES TÉNEMENTS DEJÀ DESSERVIS PAR LES RUES EXISTANTES

INCONVÉNIENTS

EMPRISES FONCIÈRES À NÉGOCIER POUR RÉALISER CERTAINES VOIRIES DE LA PHASE 1

TRAME VIAIRE PARFOIS EN DISCONTINUITÉ AVEC LES VOIES EXISTANTES

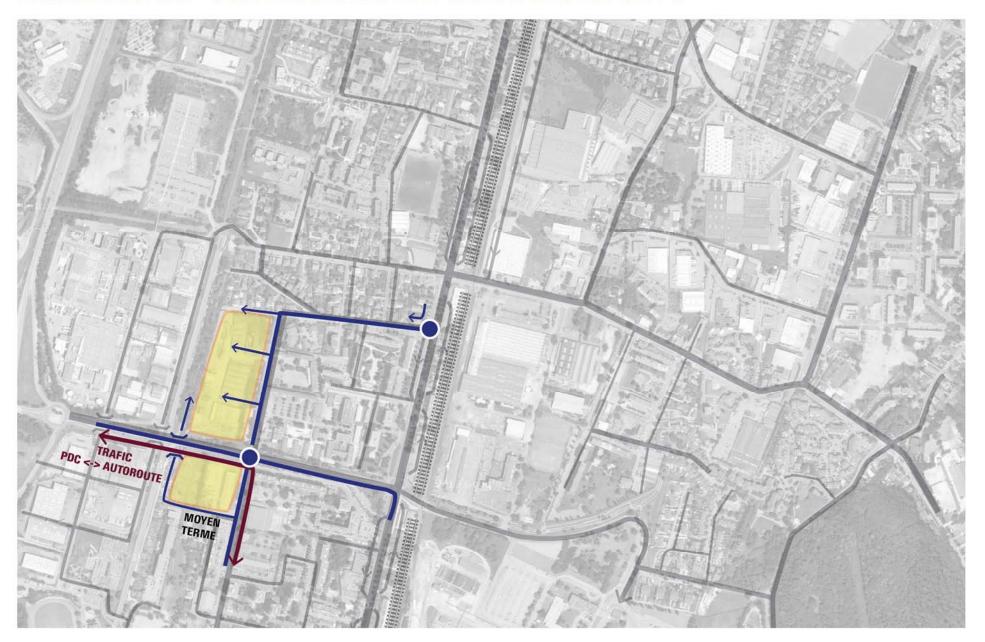
CENTRALITE NORD - SCÉNARIO « QUARTIER TRAVERSANT »



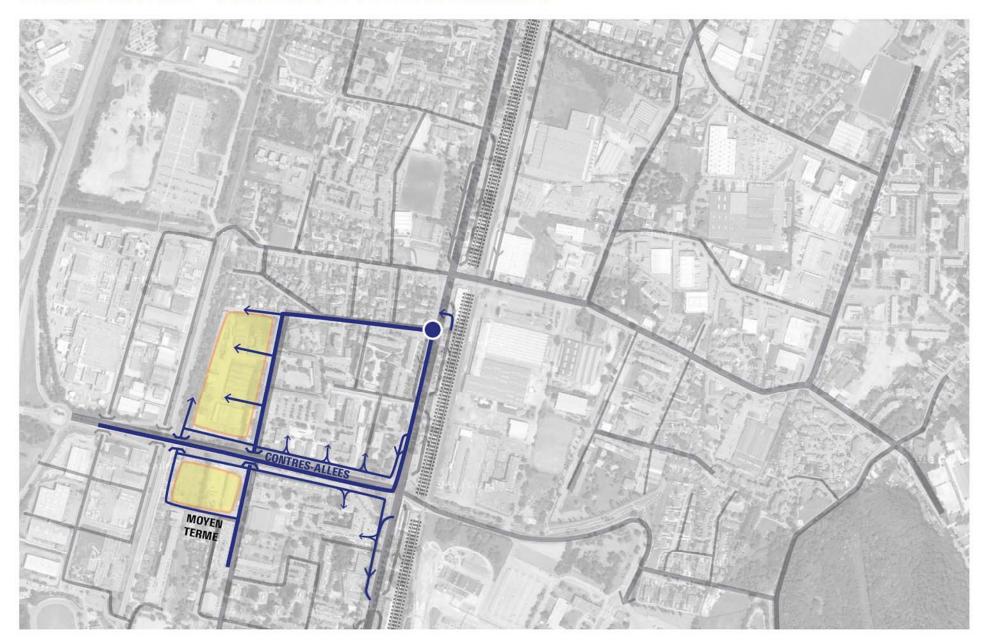
CENTRALITE NORD - SCÉNARIO « PPRT »



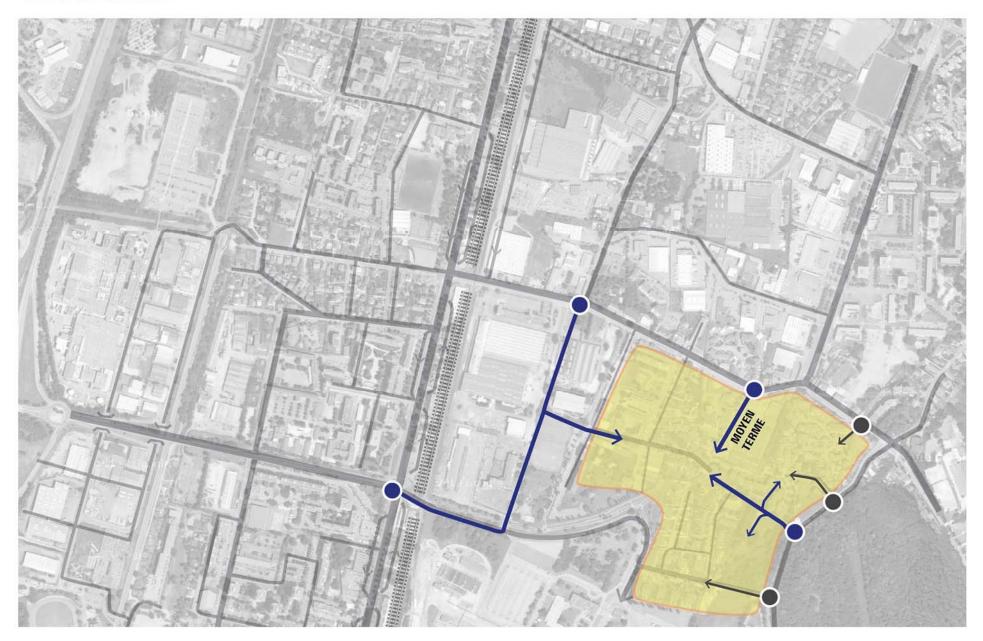
FRICHE BECKER - SCÉNARIO « MISE A PLAT DE L'AUTOPONT »



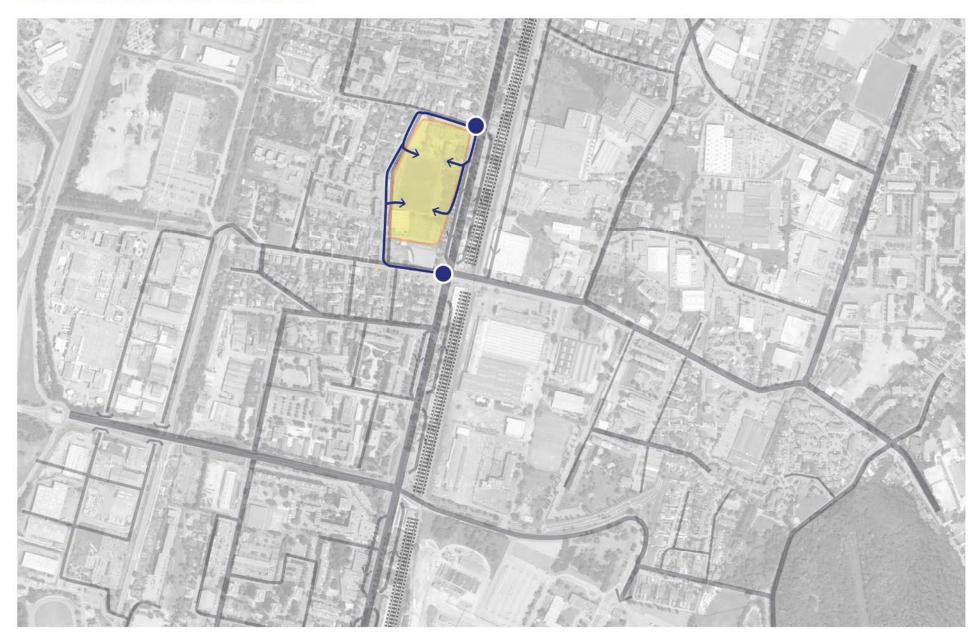
FRICHE BECKER - SCÉNARIO « CONTRE-ALLÉES »



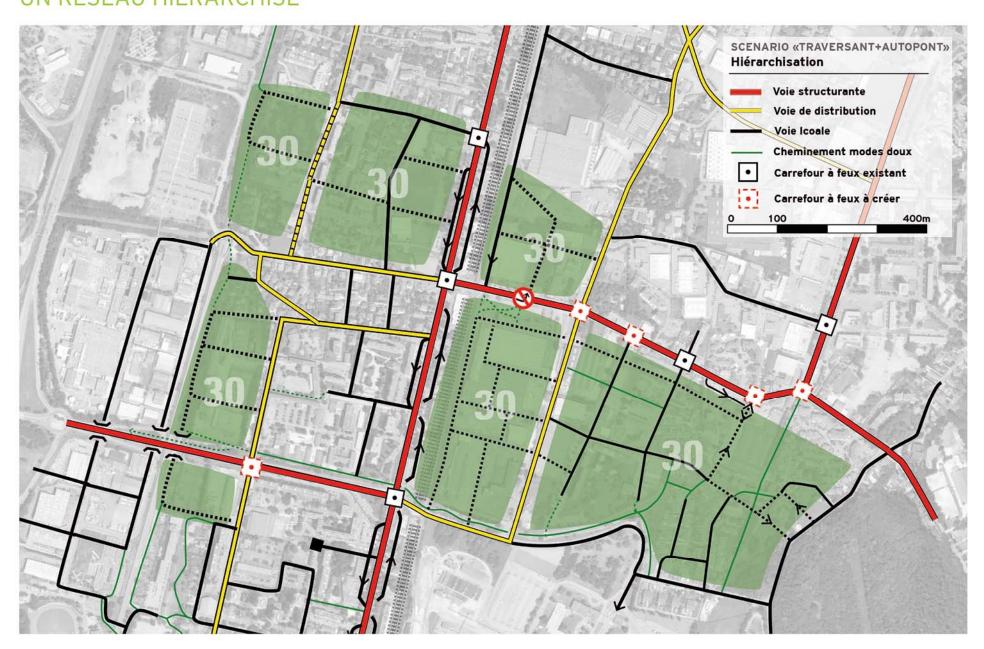
GRAND GALET



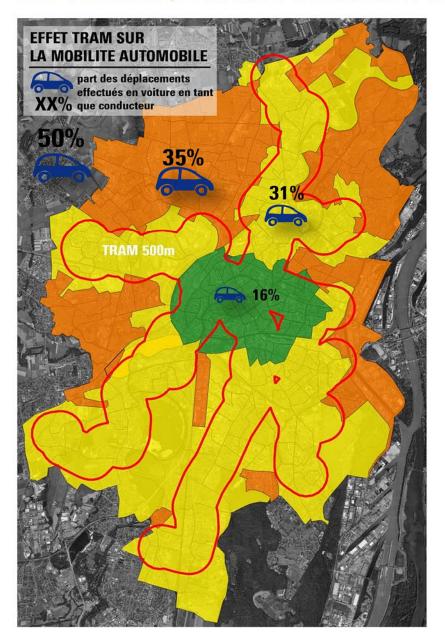
MOULINS DE VILLANCOURT



LES PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ



HYPOTHÈSES / OBJECTIFS MODAUX: QUEL EFFET TRAM HORS VILLES-CENTRES?



CE QUE NOUS ENSEIGNE LE CAS DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE :

- DES PARTS MODALES COMPARABLES : 35% DE DEPLACEMENTS EFFECTUES EN AUTOMOBILE EN TANT QUE CONDUCTEUR SUR L'EUROMETROPOLE STRASBOURGEOISE, 38% SUR L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE
- HORS CENTRES-VILLES, LE TRAM S'ACCOMPAGNE D'UNE BAISSE MOYENNE DE 10 à 15% DE LA MOBILITE AUTOMOBILE (31% AU LIEU DE 35%)

TRANSPOSITION AU CAS DE LA CENTRALITE NORD:

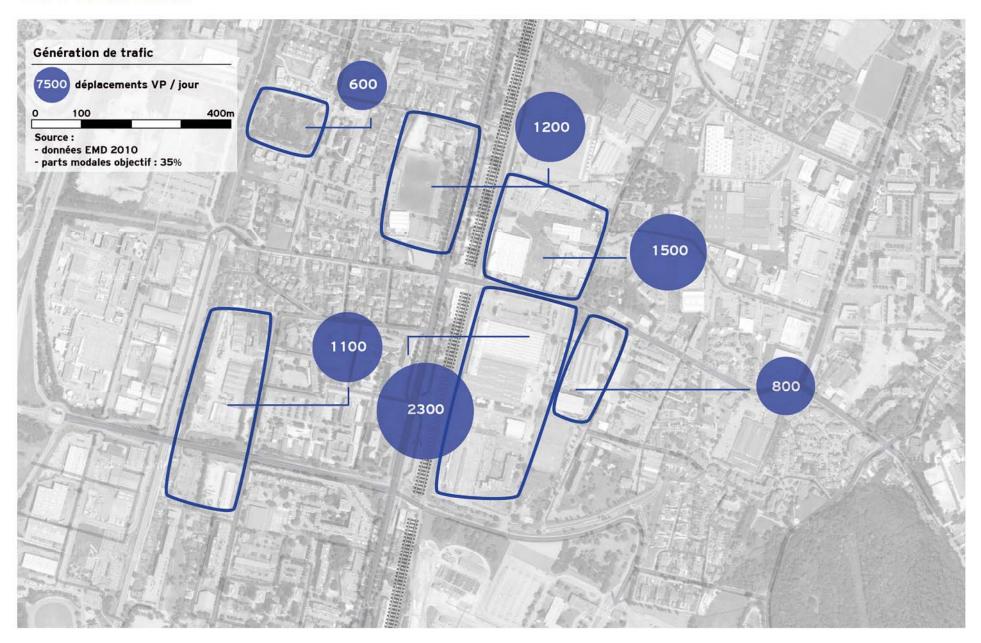
PARTS MODALES AUTOMOBILE CONDUCTEUR ...

... AUJOURD'HUI: 45%

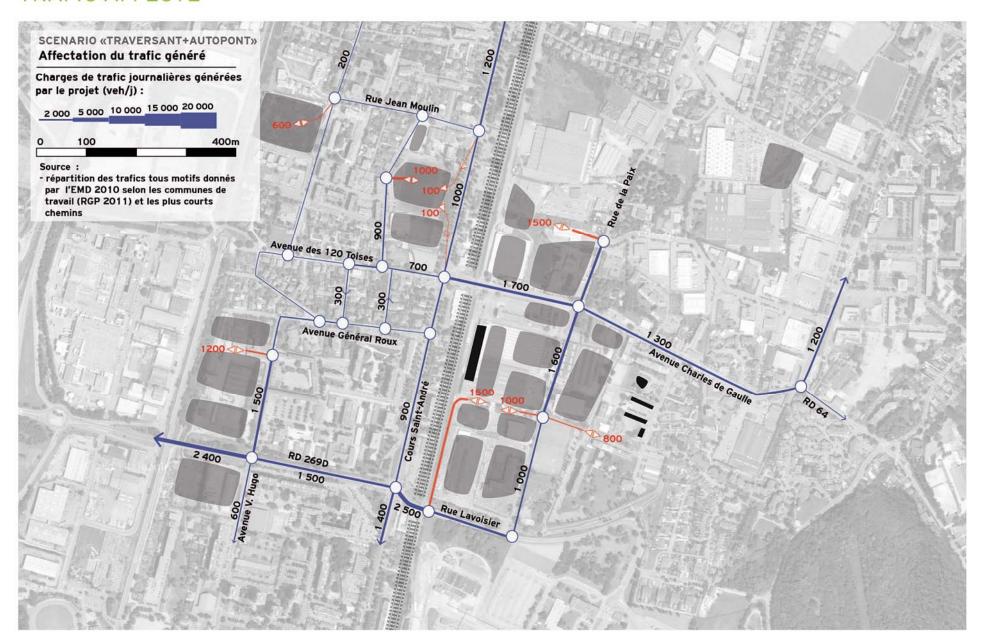
... A HORIZON TRAM: 40%

... A TERME: 35% (=PART MODALE ACTUELLE GRENOBLE HORS VILLE CENTRE)

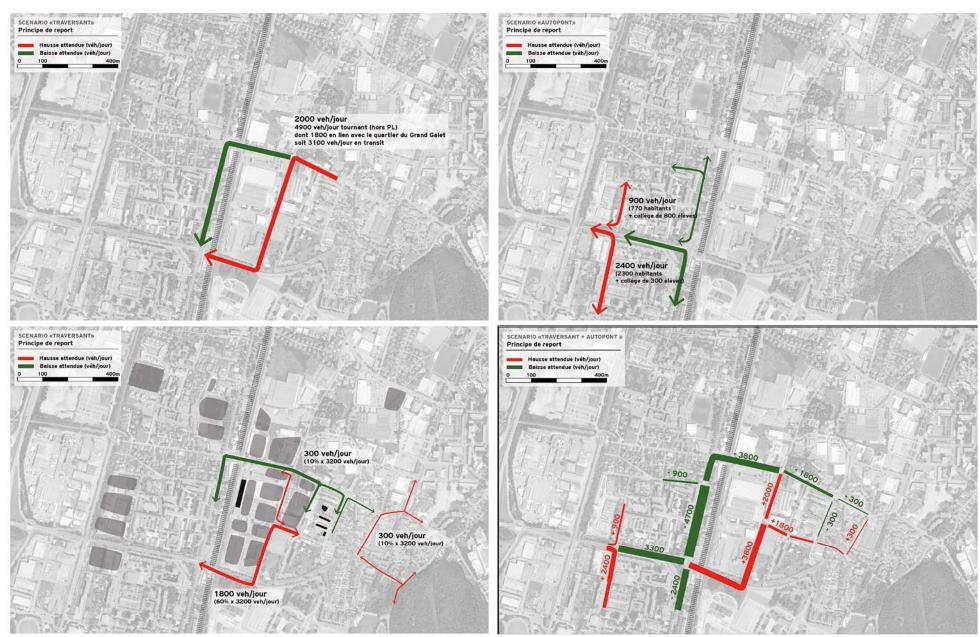
TRAFIC GÉNÉRÉ



TRAFIC AFFECTÉ

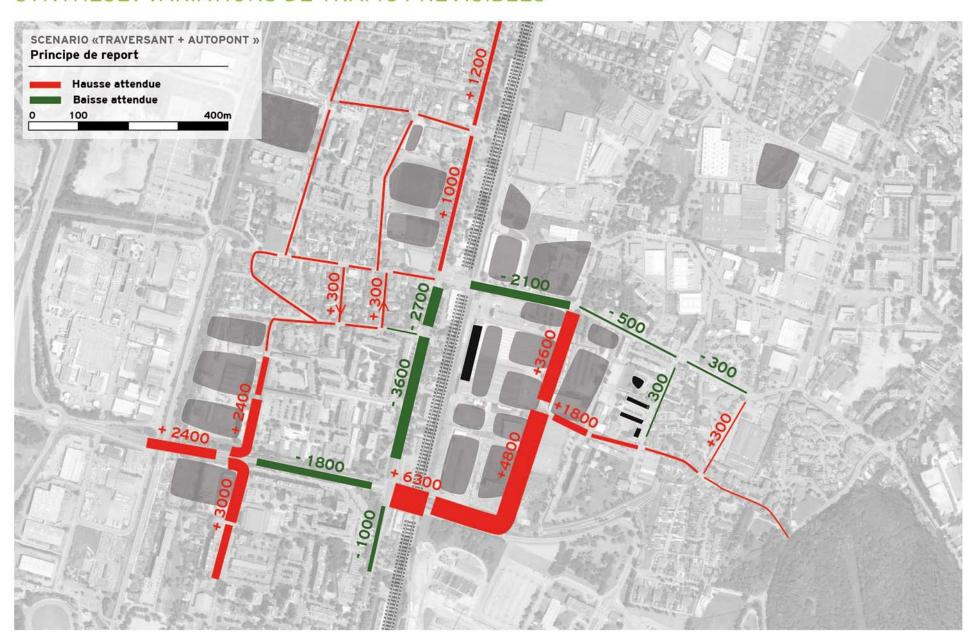


PRINCIPES DE REPORT

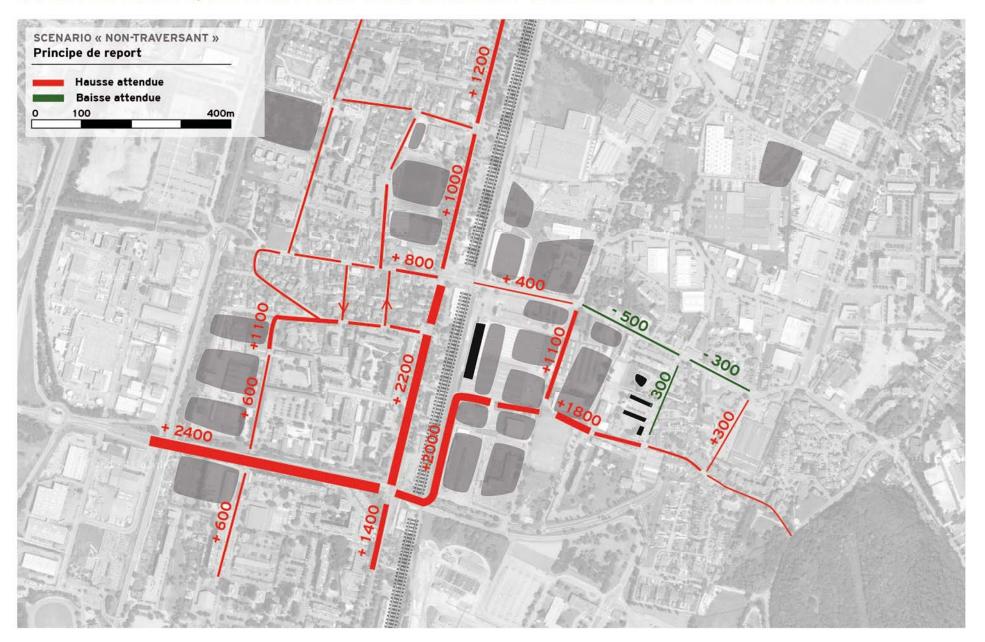


PONT-DE-CLAIX CENTRALITÉ NORD

SYNTHÈSE: VARIATIONS DE TRAFIC PRÉVISIBLES



COMPARAISON QUARTIER NON TRAVERSANT : VARIATIONS DE TRAFIC PRÉVISIBLES



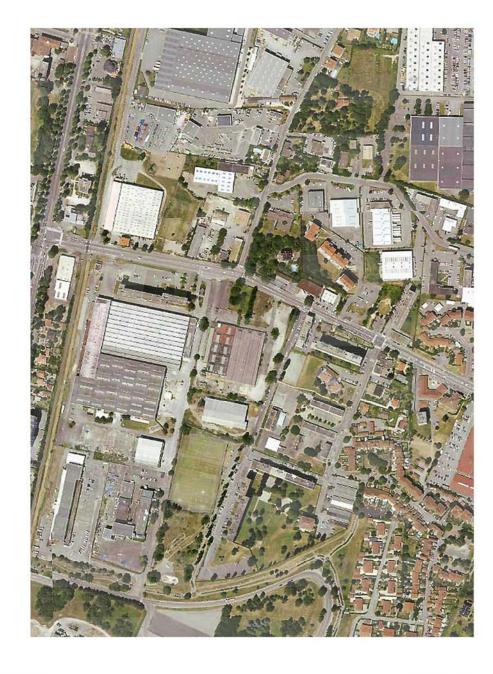
EN GUISE DE CONCLUSION SUR CE THÈME

- UNE AMBITION ASSUMÉE D'ECOMOBILITÉ: 35% DE DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES CONTRE 45% ACTUELLEMENT
- DES OUTILS MOBILISÉS: TRANSPORTS COLLECTIFS, STATIONNEMENT, FINESSE DE LA TRAME, APAISEMENT DES TRAFICS DANS LE QUARTIER
- UNE VOITURE QUI N'EST NÉANMOINS PAS EXCLUE: DÉSENCLAVEMENT, VOIRIE EN DOUBLE SENS
- QUARTIER TRAVERSANT/ NON TRAVERSANT?
 - QUARTIER TRAVERSANT : NOTRE OPTION DE RÉFÉRENCE
 - 2 PN ÉQUIVALENTS
 - RUE DE LA PAIX : VOCATION D'AXE INTERQUARTIER 5000 VEH/JOUR
 - QUARTIER PEU TRAVERSANT : POSTURE DE REPLI EN CAS DE CONTRAINTE PPRT?
- MISE À PLAT AUTOPONT / CONTRE-ALLÉES ?
 - MISE À PLAT AUTOPONT
 - · LE TRAITEMENT URBAIN DE LA RD DEVIENT POSSIBLE
 - DÉSENCLAVEMENT DU QUARTIER
 - LA RUE VICTOR HUGO SUPPORTE LE TRAFIC INTERQUARTIER. ACCEPTABILITE ?
 - QUESTION DU COUT
 - CONTRE-ALLÉES
 - DÉSENCLAVEMENT

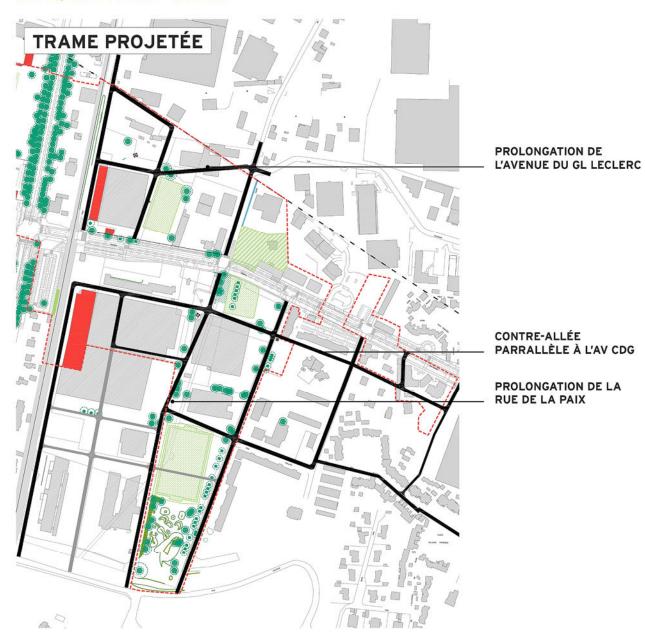
MG-AU / Praxys / EODD / RR&A

LE QUARTIER GARE

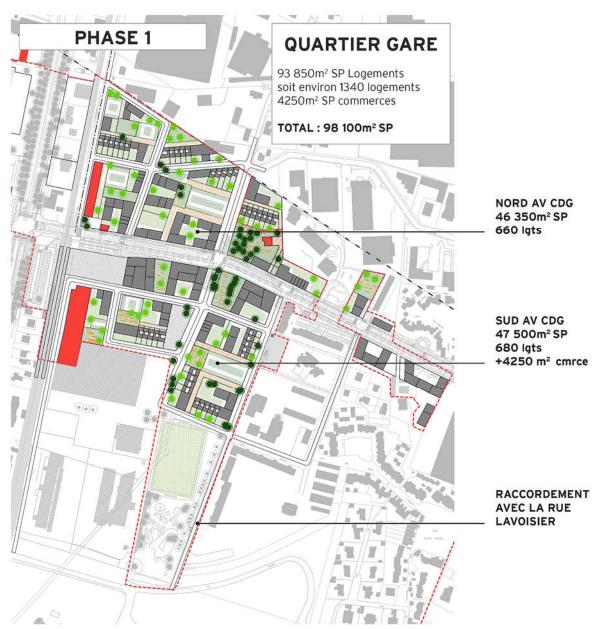




LE QUARTIER GARE

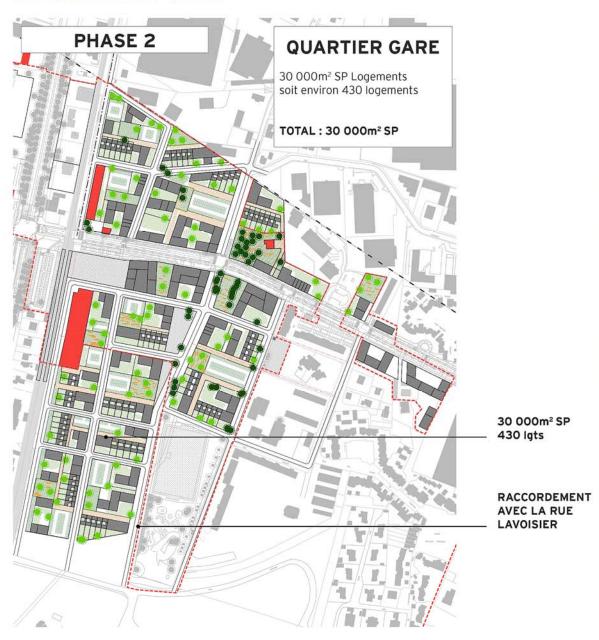


LE QUARTIER GARE



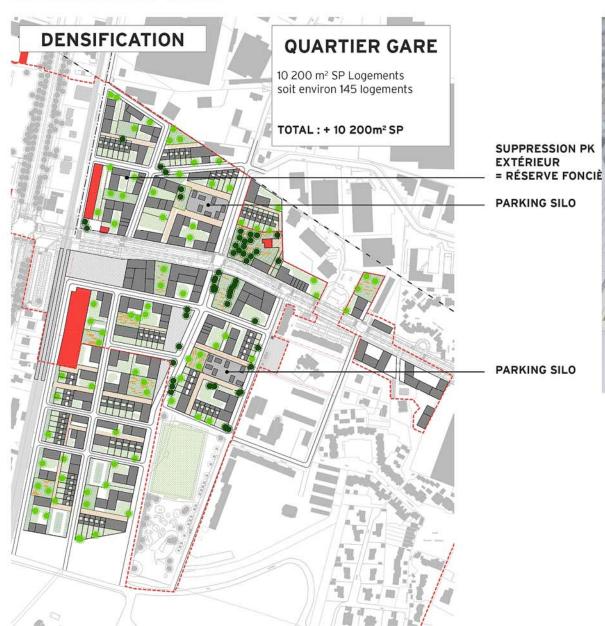


LE QUARTIER GARE





LE QUARTIER GARE





LE QUARTIER GARE



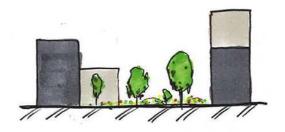


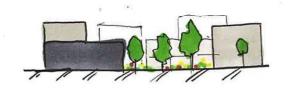
LE QUARTIER GARE





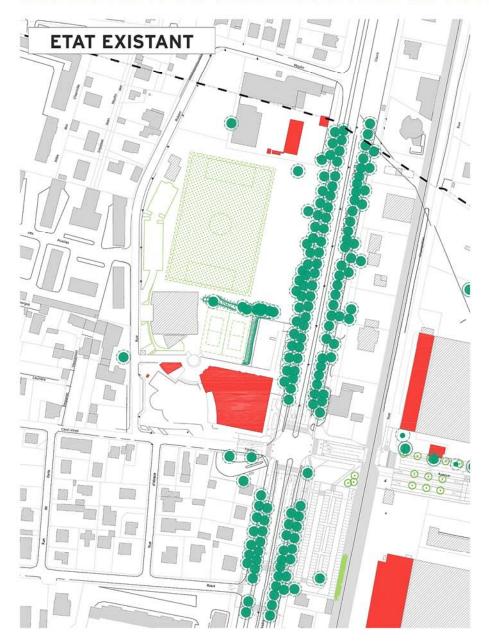


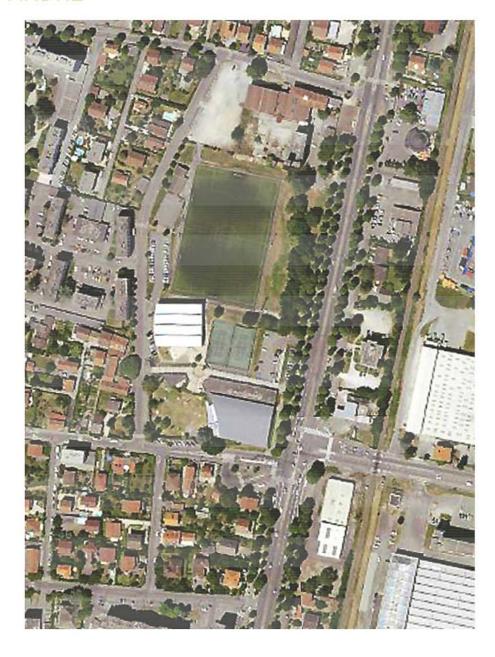




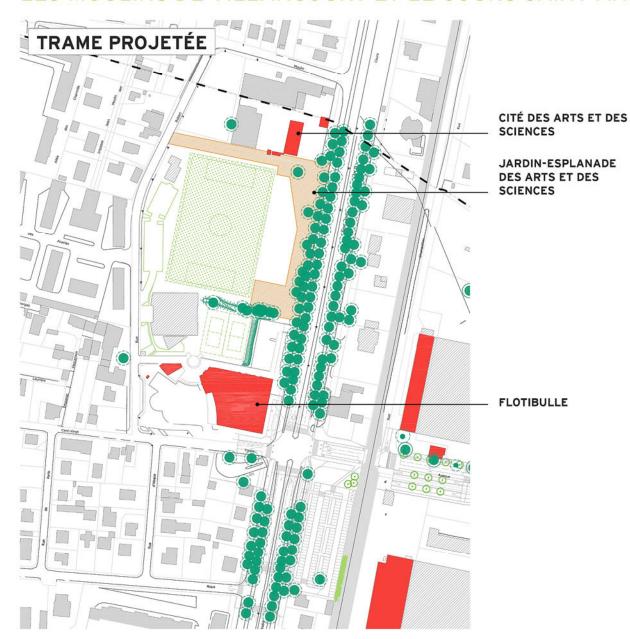


LES MOULINS DE VILLANCOURT ET LE COURS SAINT ANDRÉ

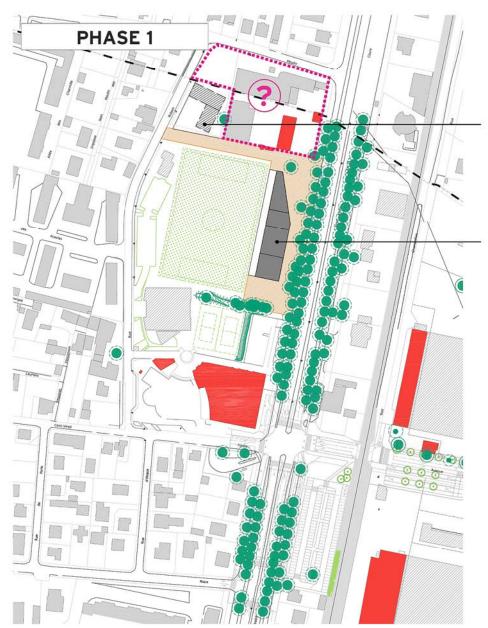




LES MOULINS DE VILLANCOURT ET LE COURS SAINT ANDRÉ



LES MOULINS DE VILLANCOURT ET LE COURS SAINT ANDRÉ



CONSTRUCTIBILITÉ DÉPENDANTE DE L'EMPRISE DE LA CITÉ **DES ARTS ET DES** SCIENCES

CONSTRUCTION MIXTE SOCLE RDC MUTABLE



LES MOULINS DE VILLANCOURT ET LE COURS SAINT ANDRÉ



LOGEMENTS

UNE PARTIE DES STATIONNEMENTS SONT INSTALÉES SUR LE PARKING EXISTANT



LES MOULINS DE VILLANCOURT ET LE COURS SAINT ANDRÉ



PROGRAMME MIXTE (COMMERCES/ ACTIVITÉS/LOGEMENTS OU BUREAUX)

SOCLE RDC MUTABLE PARKING SILO MUTUALISABLE (ENVIRON 180PL) POSSIBILITÉ D'INTÉGRER L'HOTEL «LE VILLANCOURT»

SCENARIO 1: RELOCALISATION DES TENNIS SCENARIO 2: PROGRAMME MIXTE



LES MOULINS DE VILLANCOURT ET LE COURS SAINT ANDRÉ

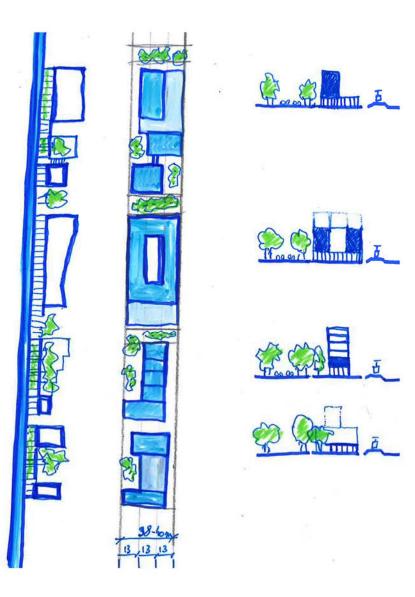


PROGRAMME MIXTE (COMMERCES/ ACTIVITÉS/LOGEMENTS OU BUREAUX)

SOCLE RDC MUTABLE PARKING SILO MUTUALISABLE (ENVIRON 180PL) POSSIBILITÉ D'INTÉGRER L'HOTEL «LE VILLANCOURT»

SCENARIO 1: RELOCALISATION DES TENNIS SCENARIO 2: PROGRAMME MIXTE

LE COURS SAINT ANDRÉ



LES MOULINS DE VILLANCOURT ET LE COURS SAINT ANDRÉ



DENSIFICATION POSSIBLE EN FONCTION DE L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DES MOBILITÉS

LOGEMENTS

PROGRAMME MIXTE

SOCLE RDC SERVICES
PARKING SILO
INTÉGRANT UN
PARKING RELAIS
(ENVIRON 200PL)
LOGEMENTS OU
ACTIVITÉS DANS LES
ÉTAGES HAUT

VILLANCOURT

25800m² SP Logements soit environ 370 logements 1100m² SP commerces

TOTAL: 26900m² SP - COS 1.6

COURS SAINT ANDRÉ

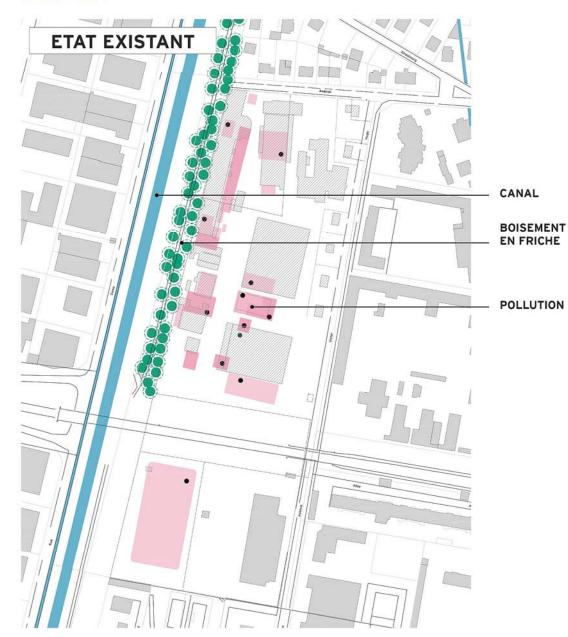
11000m² SP Lgts ou bureaux 4600m² SP RDC Parking silo 180pl + 200pl Équipement sportif

TOTAL: 15 600m² SP - COS 1.5

TÉNEMENTS ROBERT

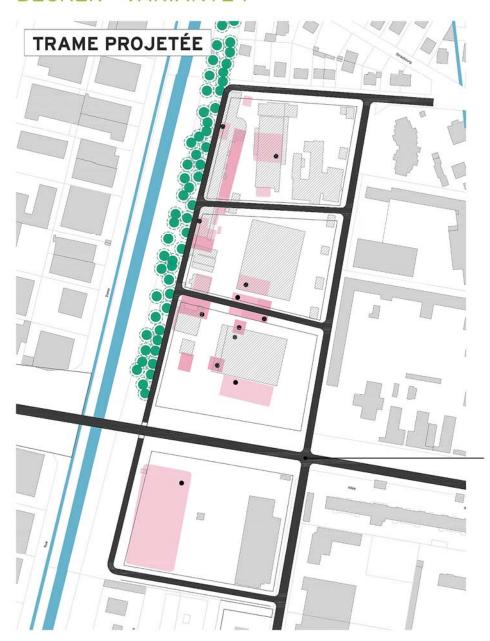
TOTAL: 4100m² SP - COS 0.9

BECKER



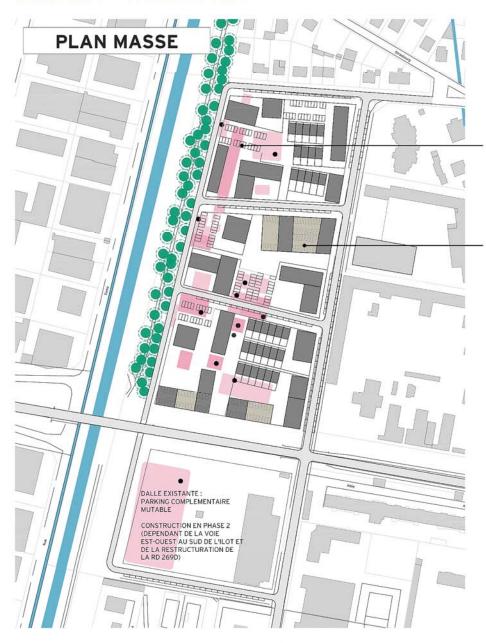


BECKER - VARIANTE 1



RESTRUCTURATION DE L'AUTO-PONT **AU PROFIT D'UN** CARREFOUR ENTRE L'AVENUE V. HUGO ET LA RD269D

BECKER - VARIANTE 1



IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS EN FONCTION DE LA PRÉSENCE DES POCHES DE POLLUTION

PROGRAMME MIXTE ACCUEILLANT DES SERVICES À RDC, UN PARKING SILO DANS LES ÉTAGES BAS ET DES LOGEMENTS

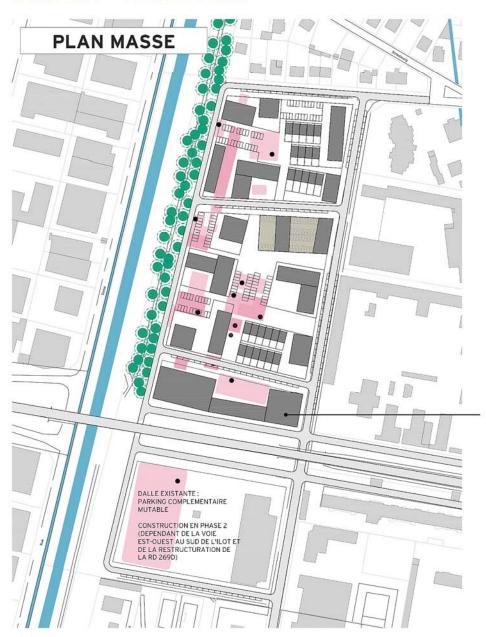


BECKER - VARIANTE 2



MAINTIEN DE L'AUTO-PONT ET DESSERTE PAR DES CONTRE-ALLÉES DE PART ET D'AUTRE DE LA RD269D

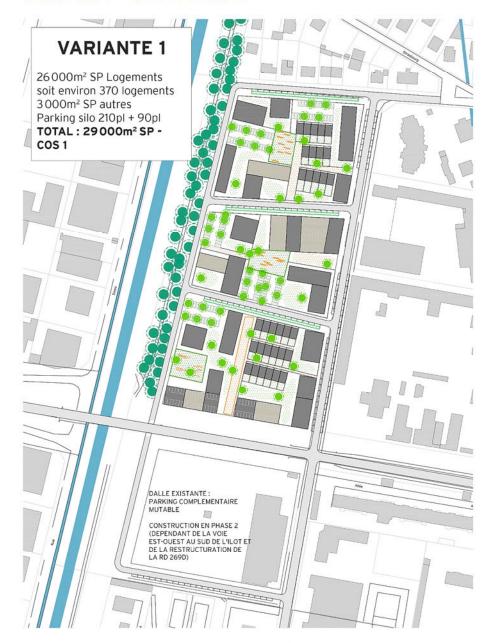
BECKER - VARIANTE 2

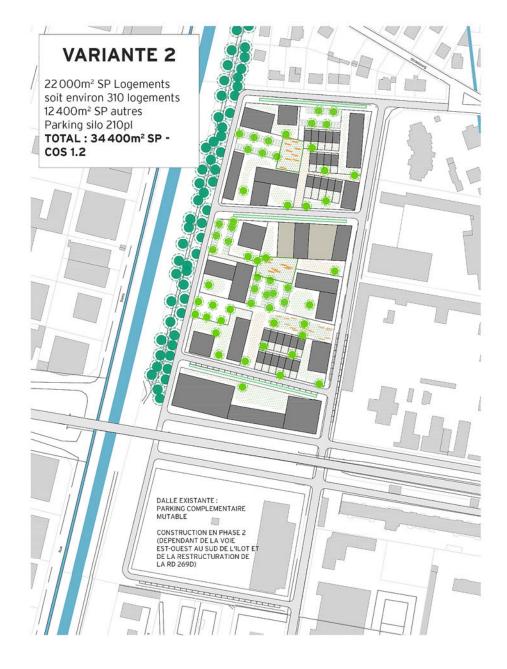


PROGRAMME
PARTICULIER QUI
S'ADAPTE DES
NUISANCES DE LA
RD269D (ACTIVITÉS/
ÉQUIPEMENTS/AUTRES)



BECKER - SYNTHÈSE





LE PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN



TEMPS D'ÉCHANGES