ISÈRE Aménagement
groupe ELEGIA

VILLE DE Pont DE Claix

Mai 2023

AMENAGEMENT DE LA ZAC DES MINOTIERS SUR LA COMMUNE DE PONT-DE-CLAIX

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

7 – CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

SETIS Groupe Degaud

http://www.groupe-degaud.com/
SETIS GROUPE DEGAUD – 20 rue Paul Helbronner 38100 Grenoble – Tél. (+33)04 76 23 31 36 – Fax (+33)04 76 23 03 63
SETIS Antenne Foncière – Parc Club Millénaire bât 6, 1025 rue Henri Becquerel, 34000 Montpellier

OPQIBI L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE MASE

SOMMAIRE

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS 4

1 PRINCIPE D'AMENAGEMENT RETENU 4

2 DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DE LA ZAC 6

2.1 Voies de circulation 6

2.2 Aménagement des contre-allées et venelles 23

2.3 Stationnement au sein de la ZAC 26

2.4 Espaces publics 27

2.5 Gestion des eaux pluviales 29

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

1 PRINCIPE D'AMENAGEMENT RETENU

PROGRAMMATION URBAINE

La programmation urbaine retenue est la suivante :

- Logements : environ 2 000 logements (dont 30% de logements sociaux) seront réalisés à terme. Il est envisagé un rythme de construction d'environ une centaine de logements par an pendant 20 ans.
- Bureaux, commerces et activités : environ 33 000 m² de SDP dont 1 hôtel sur le secteur Villancourt.
- 1 équipement public.

Ces chiffres concernent l'horizon 2038, mais dès 2024, l'objectif de quasi 500 logements et environ 3 000 m² de SDP de bureaux, commerces et activités est recherché.

Les premières opérations de la phase 1 représentent 25% de la ZAC. Ces constructions sont pour certaines déjà lancées. Un total de 475 logements est prévu en phase 1. La surface de plancher est d'environ 33 000 m² de SDP. La part sociale de ces îlots est d'environ 30%.

Concernant la part des commerces-équipements-bureaux, ces îlots accueilleront 9 commerces sur 2 832 m² et 746 m² de bureaux.

DESSERTE, ESPACE PUBLIC ET ORGANISATION VIAIRE

- Création d'espaces publics : place François Mitterrand, parc Simone Lagrange, square Adrienne Bolland, jardins, esplanade Thomas Pesquet…
- Amélioration des déplacements : requalification de l'avenue du Général de Gaulle, prolongement de la rue de la paix vers le sud, prolongement de la ligne de tramway A, création d'un pôle d'échanges multimodal, aménagement de voies douces pour les piétons et les cycles, déplacement de la halte ferroviaire au niveau du pôle multimodal…

Plan Programme prévisionnel

Source : MG-AU / PRAXYS / RRA / EODD

2 DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DE LA ZAC

L'aménagement de la ZAC a été défini en trois phases.

- **Phase 1 :** opérations engagées ou à engager à court terme sur les tènements maitrisés ou acquis à l'amiable (période 2019-2026).
- **Phase 2 :** opérations à moyen terme sur les tènements nécessitant une première phase d'acquisition et qui correspondent aux parcelles du dossier d'enquête parcellaire mené conjointement au présent dossier de DUP (2026-2030).
- **Phase 3 :** opérations sur les tènements conduisant à l'achèvement de l'aménagement de la ZAC à plus long terme (2030-2037).

Sur la 1ère phase, les travaux ont débuté au sein des parcelles dont Isère Aménagement avait la maîtrise foncière.

Ce chapitre présente les principaux aménagements qui concernent les opérations d'aménagement à réaliser sur les parcelles privées devant faire l'objet d'une acquisition.

Les travaux détaillés ci-après ne concernent que les espaces publics et réseaux associés. Les constructions des lots privatifs sont à la charge des promoteurs.

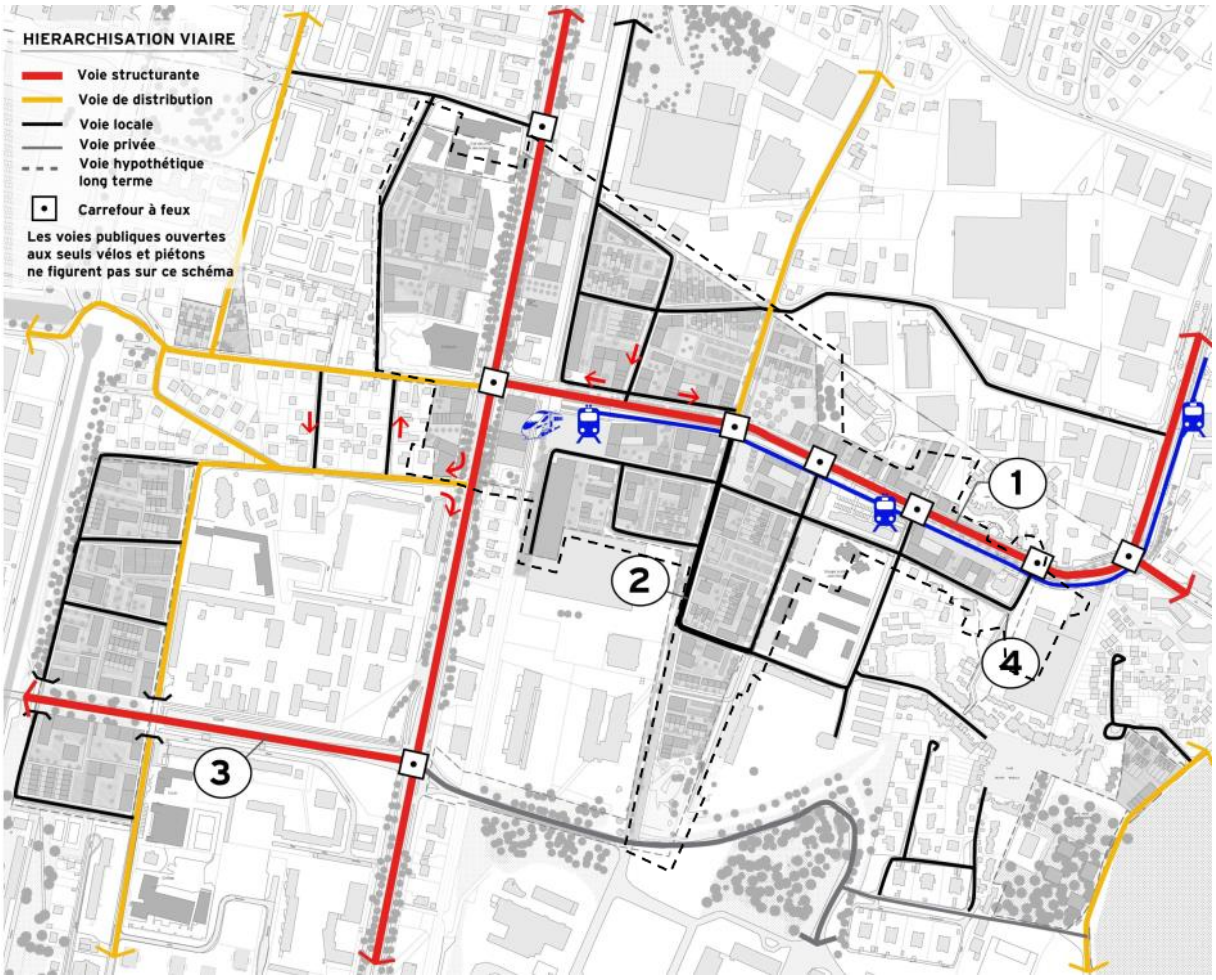
2.1 VOIES DE CIRCULATION

Une hiérarchisation du réseau viaire permet d'ajuster l'aménagement en section courante et en carrefours aux fonctions attendues. Quatre niveaux sont retenus sur le réseau pontois :

- le réseau hyper structurant constitué par l'autoroute A480,
- le réseau des voies structurantes, supports d'un trafic important et multimodal à l'échelon intercommunal (cours Saint-André, accès autoroutier…),
- le réseau de distribution supportant un trafic davantage orienté inter-quartier,
- et enfin les voies de desserte locales.

Les modalités d'aménagement des différents niveaux hiérarchiques sont détaillées ci-après.

Hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire



La hiérarchie des voies :

1. Avenue Charles de Gaulle, voie structurante « apaisée »
2. Rue de la Paix Prolongée, nouvel axe de distribution du quartier
3. Autopont
4. La voie « Covidien »

Source : RR&A

AVENUE CHARLES DE GAULLE, VOIE STRUCTURANTE « APAISEE »

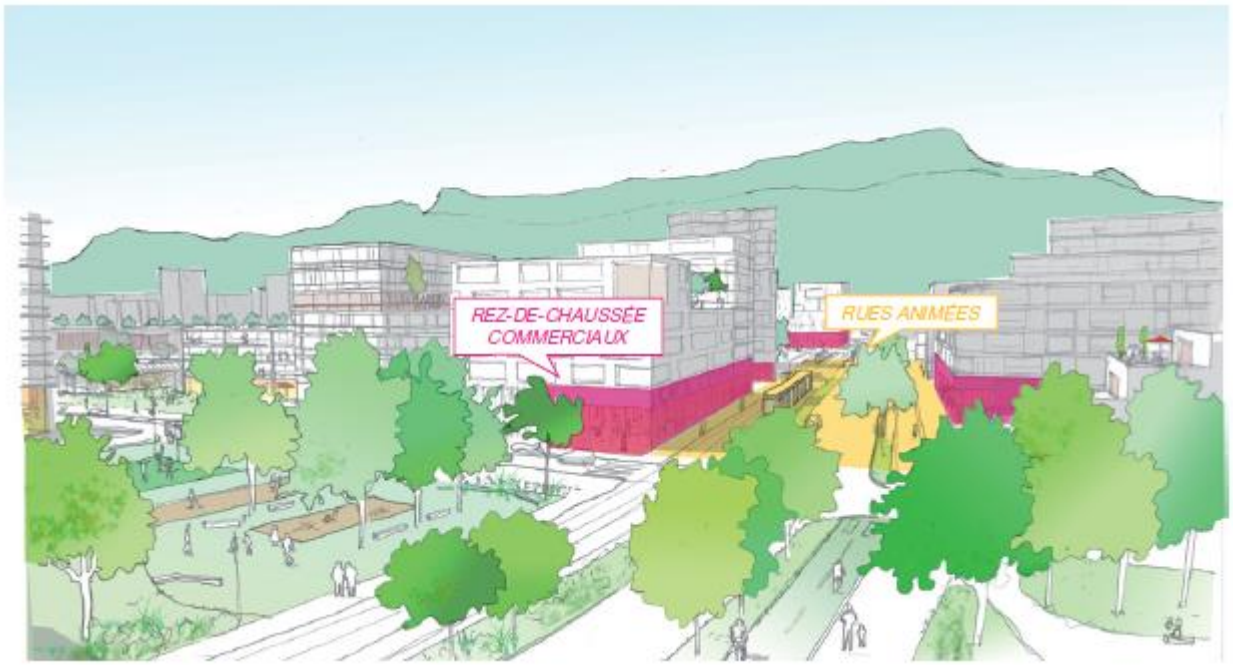
Accompagnant l'arrivée du tramway, l'avenue Charles de Gaulle s'affirme comme une artère résolument multimodale accueillant, outre deux voies voitures, une bande cyclable de 2 mètres, une promenade piétonne, et accorde une large place à la végétalisation.

Le trafic attendu reste significatif avec 8800 à 13900 véhicules/jour selon les tronçons, mais les vitesses sont limitées à 30km/h compte tenu de l'animation riveraine programmée (pôle d'échange multimodal, commerces, services).

Les carrefours en rive sud sont régulés par des feux permettant d'accorder une priorité absolue au tramway et garantir son attractivité.

Entre la rue de la Paix et le passage à niveau n°6 (PN6), les enjeux de programmation de cellules commerciales et de sécurisation du PN6 conduisent à créer une contre-allée à sens unique bouclant sur la rue Champollion (qui ne débouche donc plus sur l'avenue). Les jeux de sens uniques visent à dissuader les risques de transit dans le quartier. Des traversées piétonnes sont aménagées à minima tous les 100 mètres.

Vue sur les futurs aménagements de l'avenue Charles de Gaulle



RUE DE LA PAIX PROLONGEE, NOUVEL AXE DE DISTRIBUTION DU QUARTIER

La rue de la paix est prolongée dans la ZAC, canalisant à la fois les trafics générés par les Minotiers, mais aussi ceux induits par le quartier de Grand Galet (copropriété Canton-Mounier, logements rue des Droits de l'Homme) apaisant les voies existantes : rue de la Fraternité (-200 véhicules/jour) et rue du Docteur Valois (-400 véhicules/jours).

Le trafic attendu : 2500 véhicules / jour au nord de la rue et 1000 véhicules / jour dans la partie sud. A court terme, des trafics poids lourds liés aux entreprises déjà en place sont également attendus.

La rue ne débouche pas sur la rue Lavoisier du fait des contraintes PPRT, mais une continuité modes doux est néanmoins préservée.

La rue de la Paix est prolongée jusqu'au parc Simone Lagrange pour se raccorder à terme dans l'axe de la rue Mounier. Elle s'inscrit désormais dans le prolongement de l'axe qui part du PN5 (Echirolles).

Elle se développe également comme un axe singulier permettant de relier les trois espaces paysagers des Minotiers, à savoir le Parvis de la Paix, le square Adrienne Bolland et le parc Simone Lagrange le long de la promenade Gay Lussac.

Sa partie sud est caractérisée par un mail piéton reliant physiquement la rue de la Paix à la rue Lavoisier.

➢ *Tronçon nord – voirie existante requalifiée*

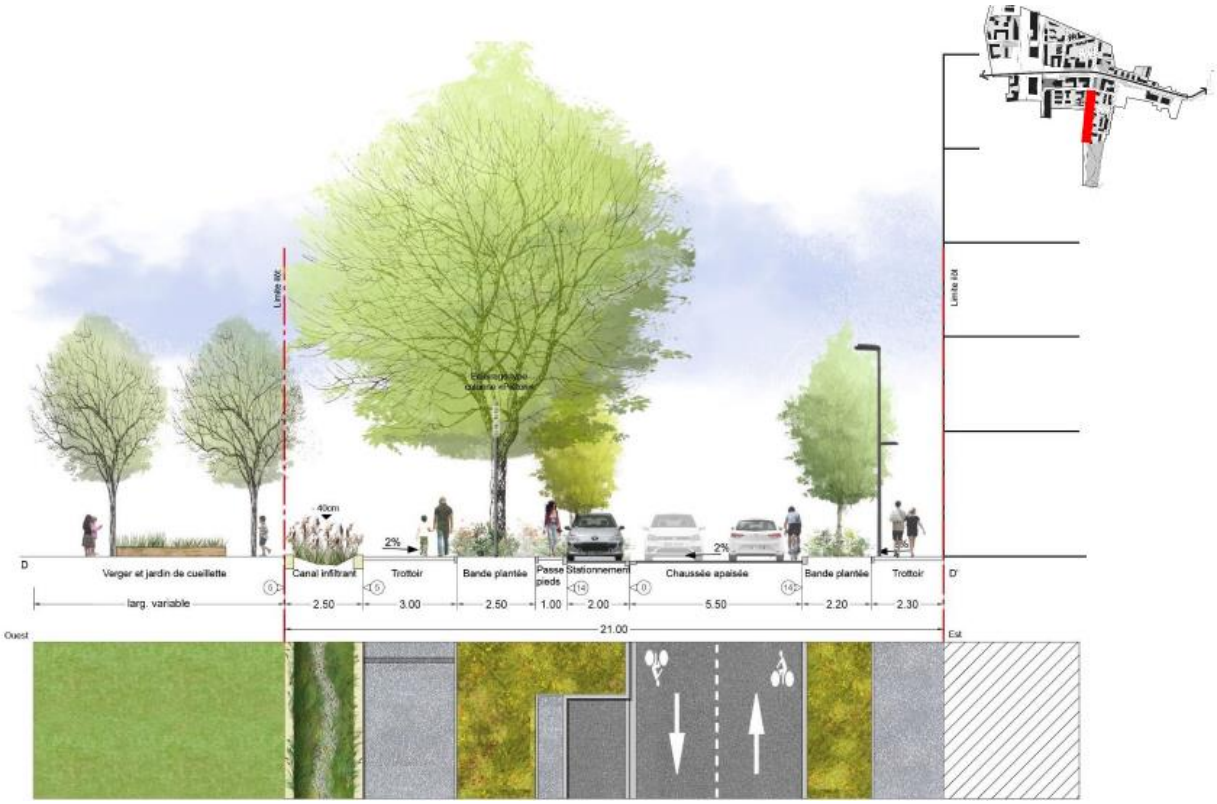
Coupe de principe sur la rue de la Paix (tronçon nord)

Sur la rue de la Paix existante, le profil dimensionné à 18.80m reprend les éléments constitutifs des axes Nord-Sud tout en présentant quelques variations et est donc constitué :

- d'un trottoir de 2.50 m, assurant un confort pour les cheminements piétons ;
- d'une bande plantée de 2.50m jalonnée par de l'éclairage type colonne piétonne ;
- d'une bande active de 3.00m accueillant des poches de stationnement de 2.00m de large bordée d'un passe-pied de 1.00m, en alternance avec les espaces plantés et autre mobilier urbain ;
- d'une chaussée apaisée de 5.50m permettant le passage des camions ordures ménagères et une circulation des cycles en mixité avec les VL ;
- d'un second trottoir de 2.30 m de largeur accueillant l'éclairage de la rue.
- d'un canal infiltrant de 3.00m, assurant la récupération et l'infiltration des eaux pluviales de toute la largeur du profil de la rue ;

➢ *La rue de la Paix prolongée - Tronçon sud*

Ce nouveau barreau s'inscrit dans la prolongation de la rue de la Paix existante. Il présente une respiration apportée par les jardins des lots à bâtir situés en rive Ouest. Afin de leur donner une certaine épaisseur, le canal est implanté à l'ouest en bordure de ces derniers.



Aussi, d'Ouest en Est, la rue de la Paix est composée :

- d'un canal infiltrant de 2.50m, assurant la récupération et l'infiltration des eaux pluviales de toute la largeur du profil de la rue ;
- d'un large trottoir de 3.00 m, assurant un confort pour les cheminements piétons ;
- d'une bande plantée de 2.50m jalonnée par de l'éclairage type colonne piétonne ;
- d'une bande active de 3.00m accueillant des poches de stationnement de 2.00m de large bordée d'un passe-pied de 1.00m, en alternance avec les espaces plantés et le mobilier urbain ;
- d'une chaussée apaisée de 5.50m permettant le passage des camions ordures ménagères et une circulation des cycles en mixité avec les VL ;
- d'une bande plantée de 2.20m recevant l'éclairage fonctionnel de la rue ;
- d'un second trottoir de 2.30 m de largeur.

LES VOIES DE DESSERTE LOCALES NORD-SUD

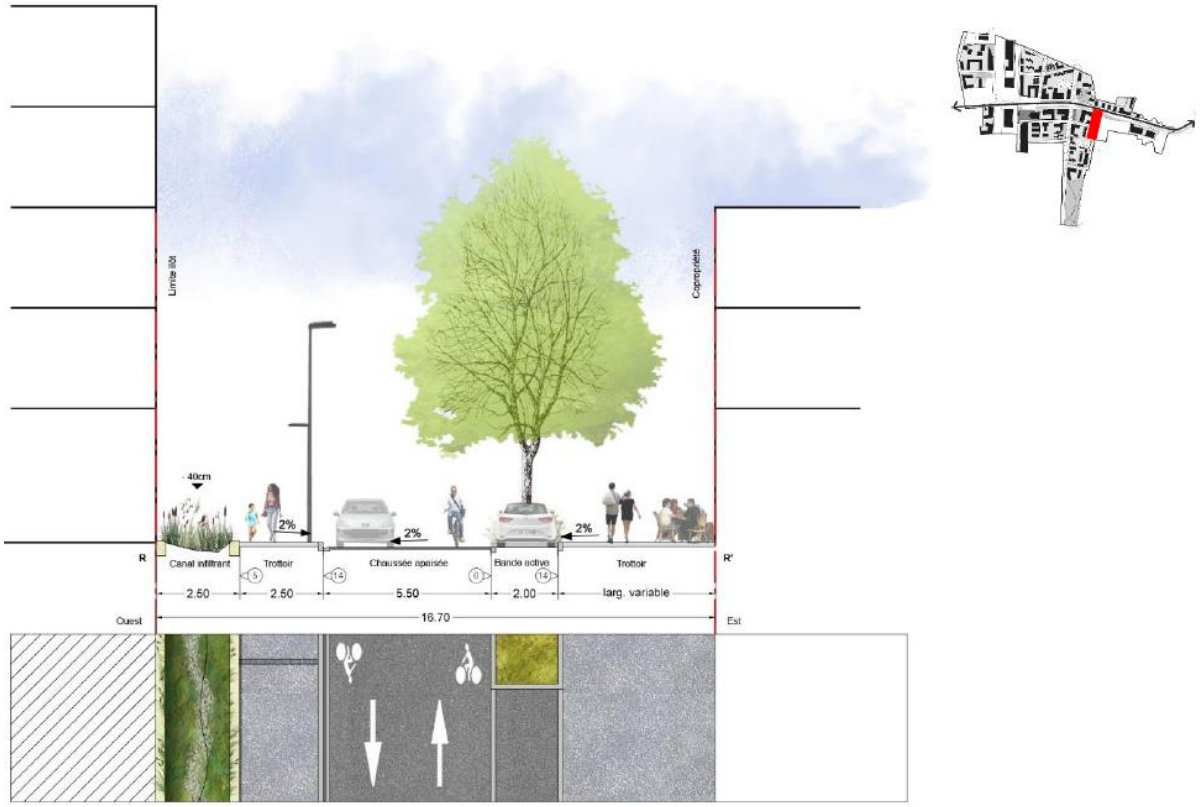
LA RUE DE LA FRATERNITE

➢ *Tronçon nord*

L'aménagement repose sur la requalification et l'élargissement de la rue de la Fraternité existante. Cette dernière présente des contraintes liées à la présence de réseaux souterrains. Le réseau de gaz existant, conservé dans le cadre du projet, ne permet pas d'appliquer le profil général tel que présenté précédemment. De façon à assurer la plantation d'arbres dans l'aménagement, la bande active est implantée à l'Est de la chaussée.

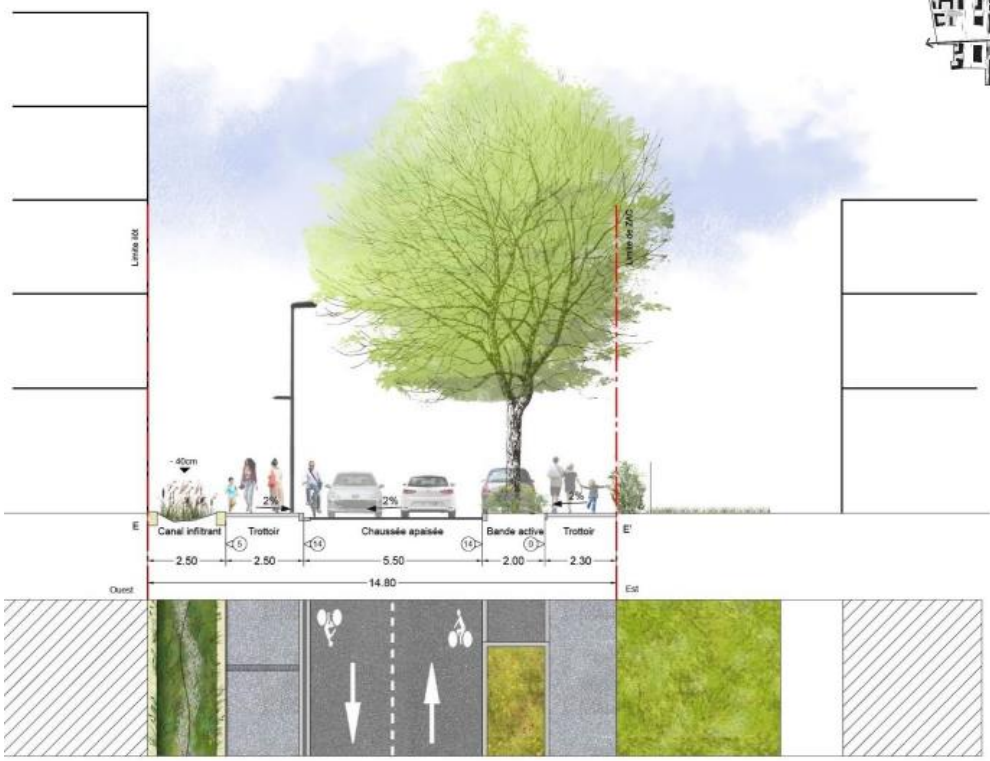
Le profil de la rue se rétrécit ensuite à 5.00m au niveau de son débouché sur l'avenue Charles de Gaulle, car conditionné par les aménagements du tramway en cours de réalisation. De façon à restituer un maximum de stationnements par rapport à la situation actuelle sur un secteur présentant

quelques commerces, du stationnement latéral est intégré dans l'aménagement en rive Est du projet. Des banquettes arborées généreuses se glissent toutes les 3 places de stationnement pour apporter de l'ombrage à la rue et pour minimiser l'impact de la co-visibilité entre la copropriété du Concorde et les futures constructions situées en vis-à-vis côté ouest de la rue.



➢ *Tronçon sud*

La partie Sud de la rue de la Fraternité présente le même profil que la partie Nord, à l'exception du trottoir en rive Est, qui lui présente une largeur minimum de 2.30m.



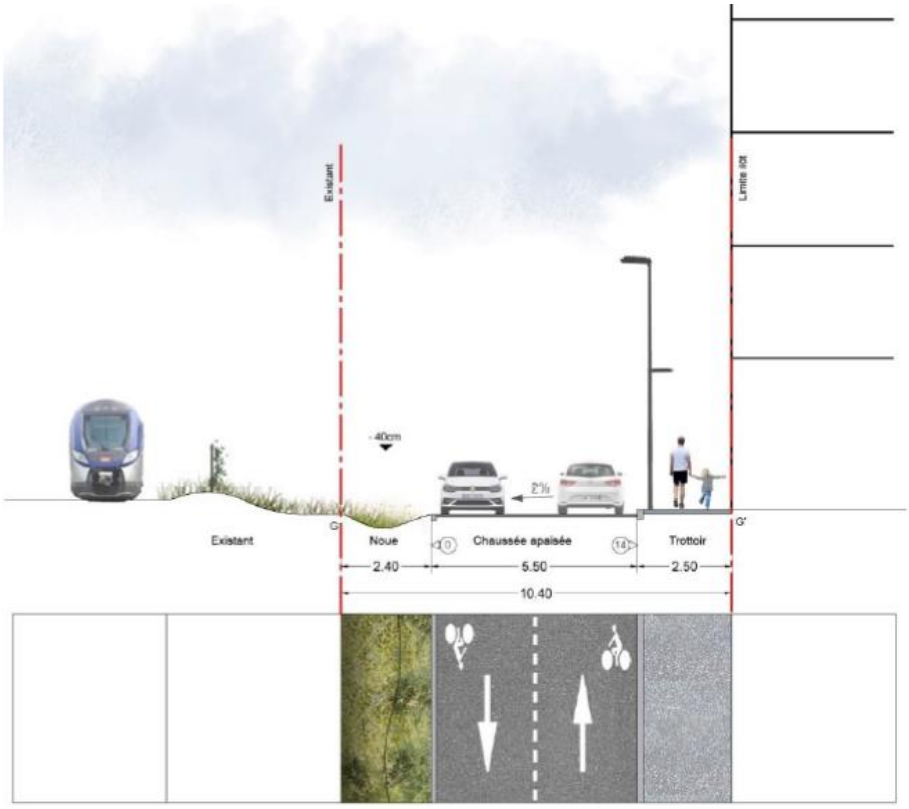
LA RUE CHAMPOLLION : UNE MISE EN RETRAIT DES VOIES FERREES

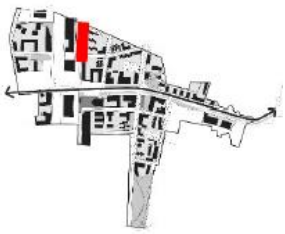
La rue Champollion est requalifiée et présente un profil réduit d'environ 10m, du fait des voies voies ferrées à l'Ouest et de la conservation de certains bâtiments à l'Est. Elle affiche par ailleurs des contraintes liées au passage de nombreux réseaux (saumoduc, éthylène, gaz, chauffage urbain, etc.) ne permettant pas la plantation d'arbres de haut-jet.

La rue présente deux séquences caractérisées par une circulation à sens unique sur sa partie Sud (sauf pour les vélos) et à double sens sur sa moitié Nord. Elle est aménagée de manière cohérente sur toute sa longueur avec :

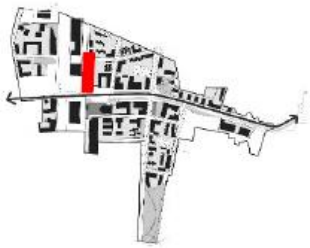
- un trottoir unique de 2.50m du côté des îlots bâtis (largeur permettant l'implantation d'émergences : candélabres, signalisation verticale, etc. ; tout en garantissant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite) ;
- une chaussée apaisée de 3.50m en partie Sud et de 5.50m en partie Nord permettant le ramassage des ordures ménagères ;
- une noue accompagnée de plantations arbustives assurant une mise en retrait des voies ferrées par la création d'un filtre végétal.

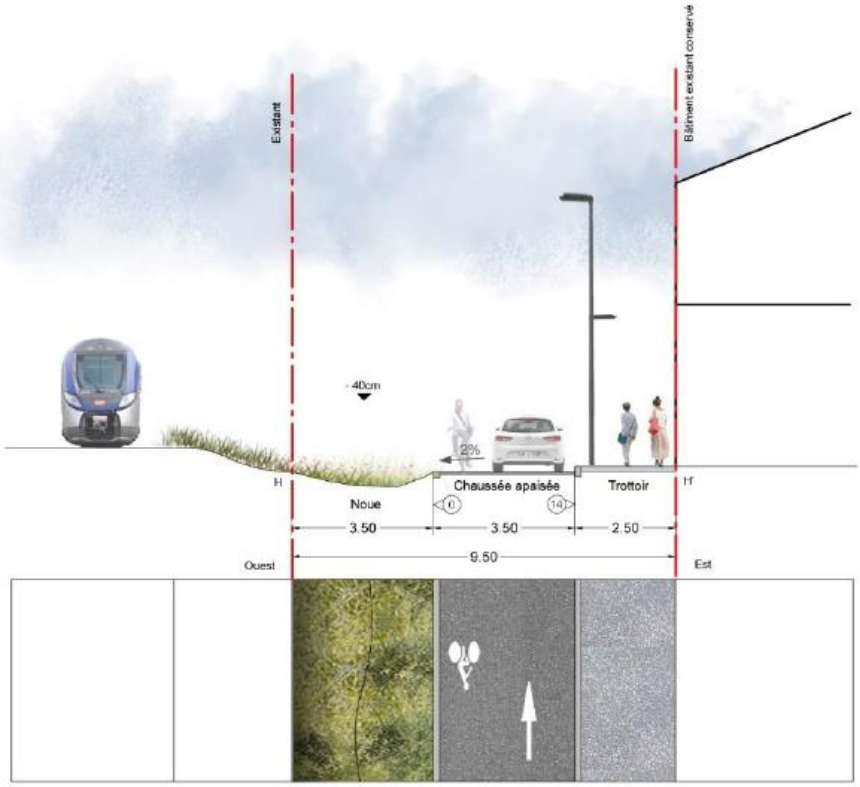
➢ *Séquence Nord à double sens de circulation*





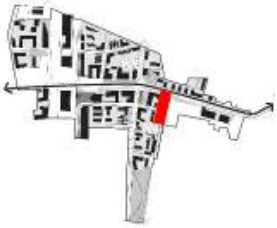
➢ *Séquence Sud en sens unique de circulation*

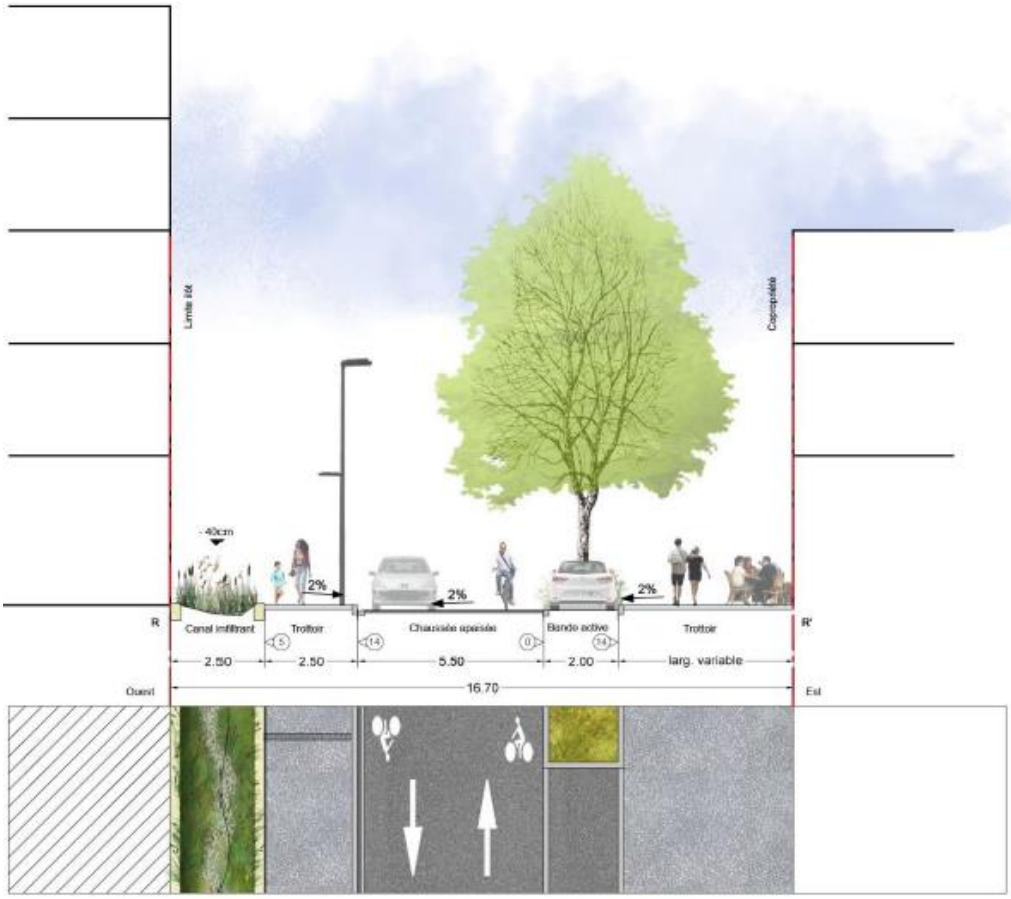




LA RUE DE LA FRATERNITE

➢ *Tronçon Nord*



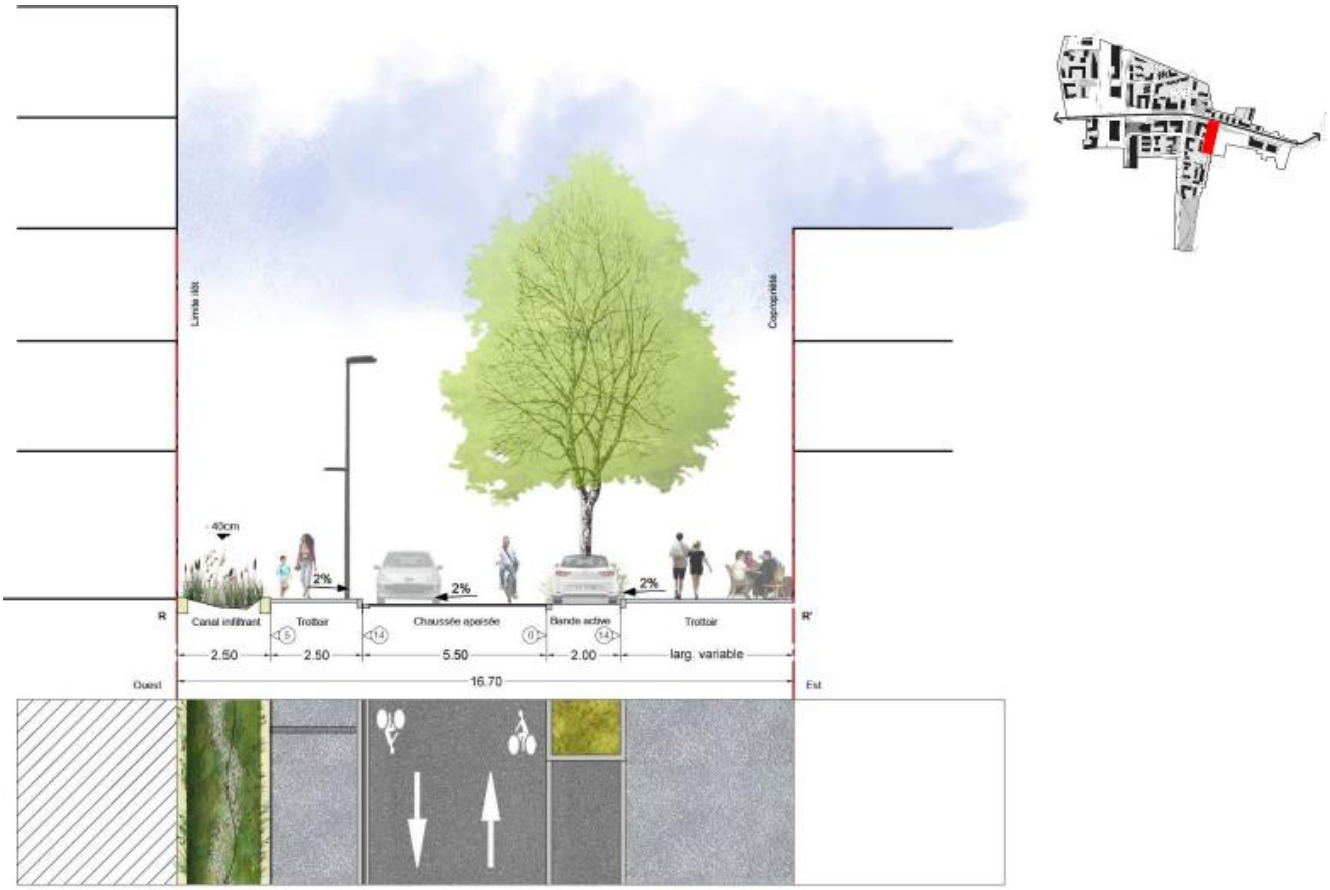


L'aménagement repose sur la requalification et l'élargissement de la rue de la Fraternité existante. Cette dernière présente des contraintes liées à la présence de réseaux souterrains. Le réseau de gaz existant, conservé dans le cadre du projet, ne permet pas d'appliquer le profil général tel que présenté précédemment. De façon à assurer la plantation d'arbres dans l'aménagement, la bande active est implantée à l'Est de la chaussée.

Le profil de la rue se rétrécit ensuite à 5.00m au niveau de son débouché sur l'avenue Charles de Gaulle, car conditionné par les aménagements du tramway. De façon à restituer un maximum de stationnements par rapport à la situation actuelle sur un secteur présentant quelques commerces, du stationnement latéral est intégré dans l'aménagement en rive Est du projet. Des banquettes arborées généreuses se glissent toutes les 3 places de stationnement pour apporter de l'ombrage à la rue et pour minimiser l'impact de la co-visibilité entre la copropriété du Concorde et les futures constructions situées en vis-à-vis côté ouest de la rue.

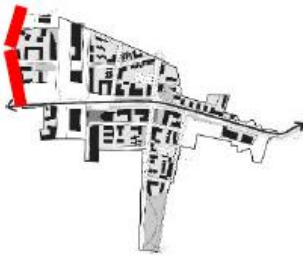
A noter que le projet présenté ici prévoit la suppression des 8 places de stationnement privé appartenant à la copropriété voisine du Concorde. Cette proposition pourra être rediscutée en fonction des limites cadastrales réelles et en fonction d'un accord négocié avec la copropriété.

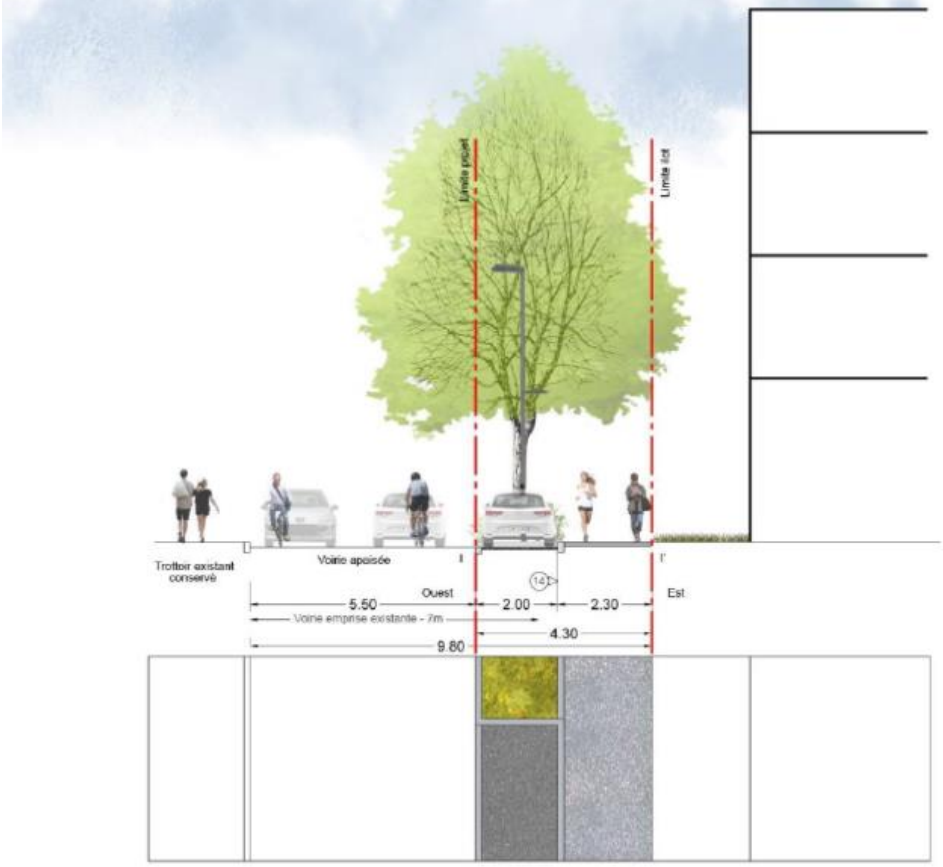
➢ *Tronçon sud*



La partie Sud de la rue de la Fraternité présente le même profil que la partie Nord, à l'exception du trottoir en rive Est, qui lui présente une largeur minimum de 2.30m.

LA RUE FIRMIN ROBERT : UNE REQUALIFICATION A MINIMA

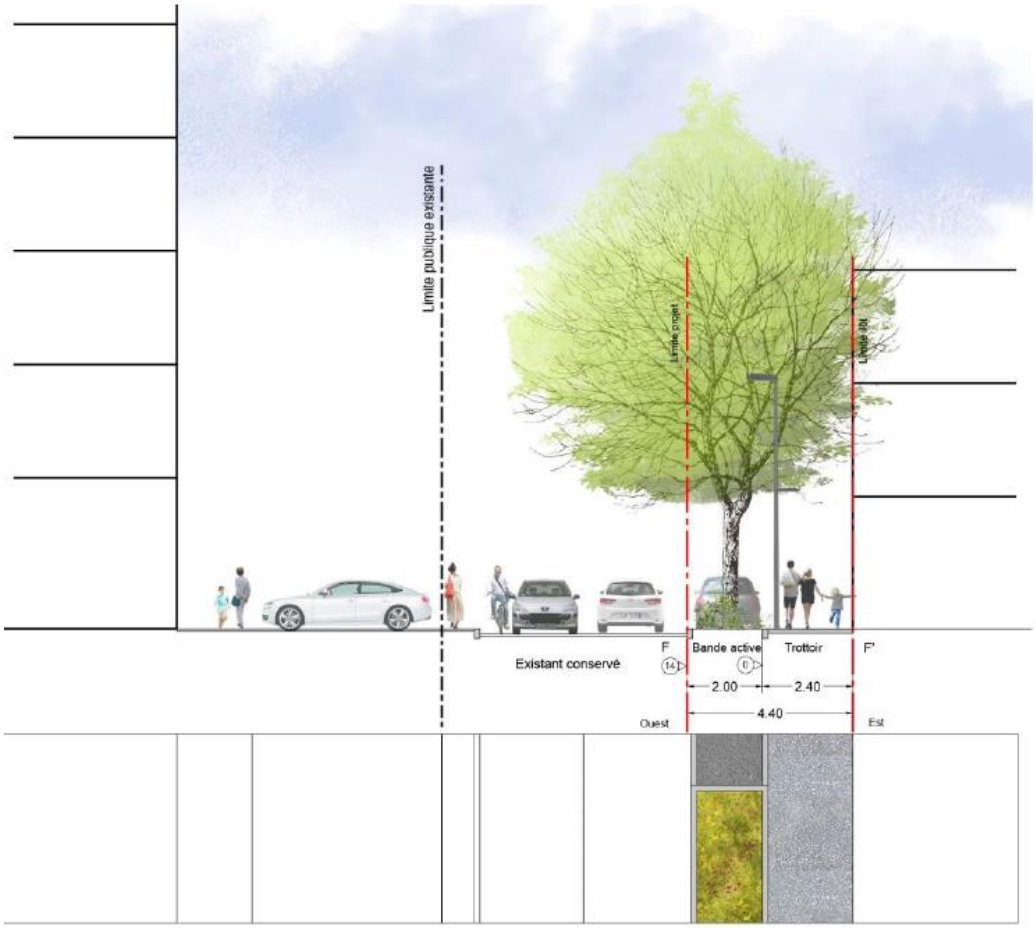


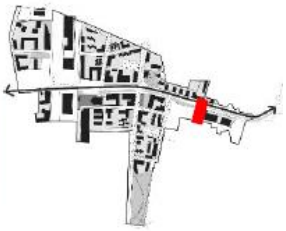


La rue Firmin Robert est requalifiée a minima en travaillant dans les emprises de bordures existantes pour insérer du stationnement. Le gabarit de chaussée actuel de 7.00 m permet de restituer un double sens de circulation et d'aménager des places de stationnement longitudinales par une simple reprise du marquage au sol.

Les vélos sont gérés en mixité dans la circulation en cohérence avec les autres voies de desserte locale de la centralité Nord (zone 30).

LA RUE DU DR VALOIS : UNE REQUALIFICATION A MINIMA



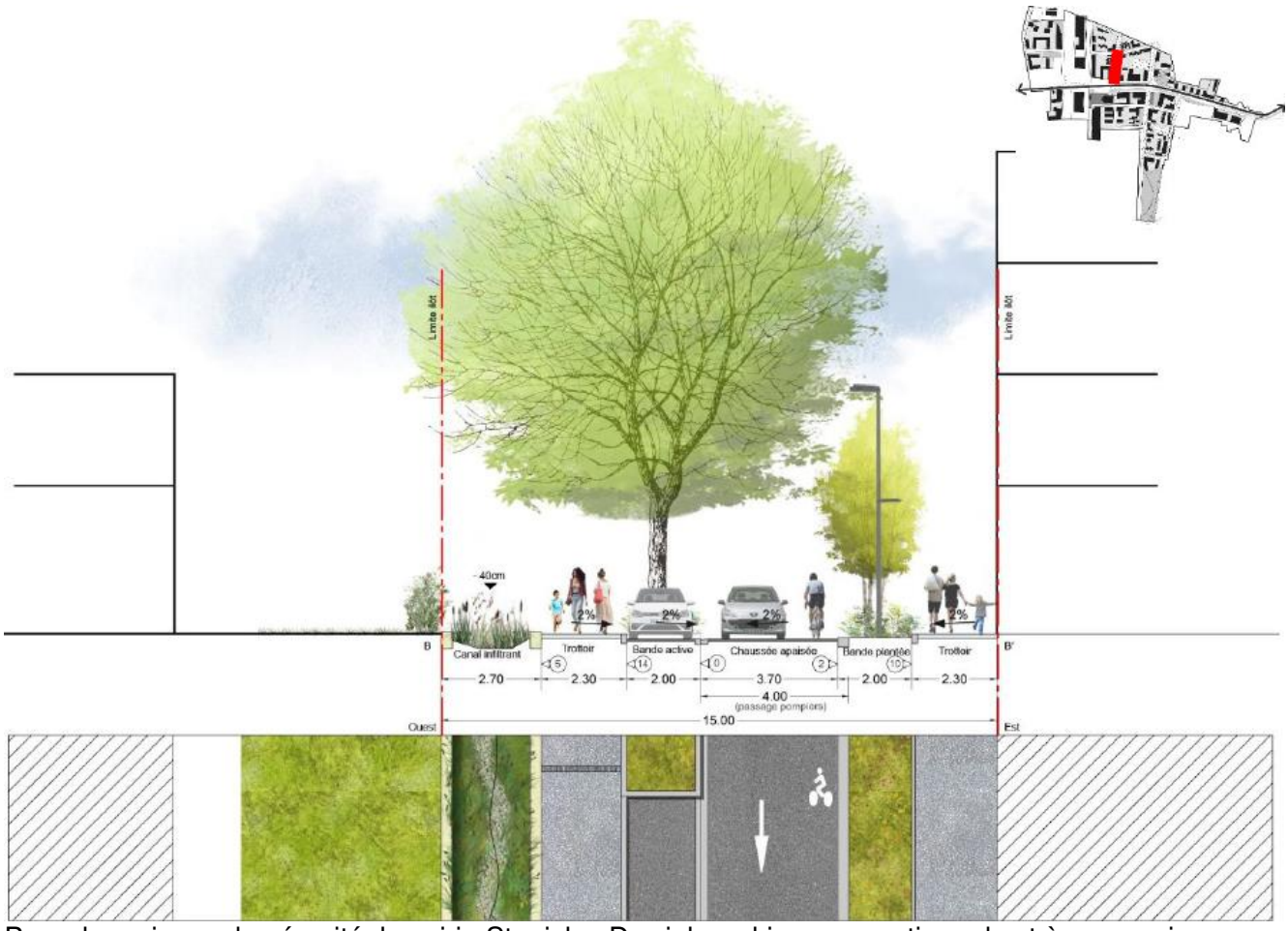


Comme pour la rue Firmin Robert, la rue du Dr Valois est requalifiée a minima. Le projet prévoit donc de conserver la chaussée en l'état, ainsi que le trottoir Ouest qui la borde. Seul l'espace compris entre la chaussée conservée et l'emprise du futur lot sera aménagée. Il accueillera :

- Une bande active de 2.00m de large
- Un trottoir piéton de 2.40m recevant l'éclairage de la chaussée et du trottoir.

RUE STANISLAS DWOJAKOSWKI

➢ *Tronçon Sud*

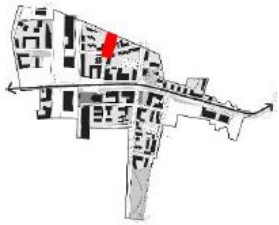


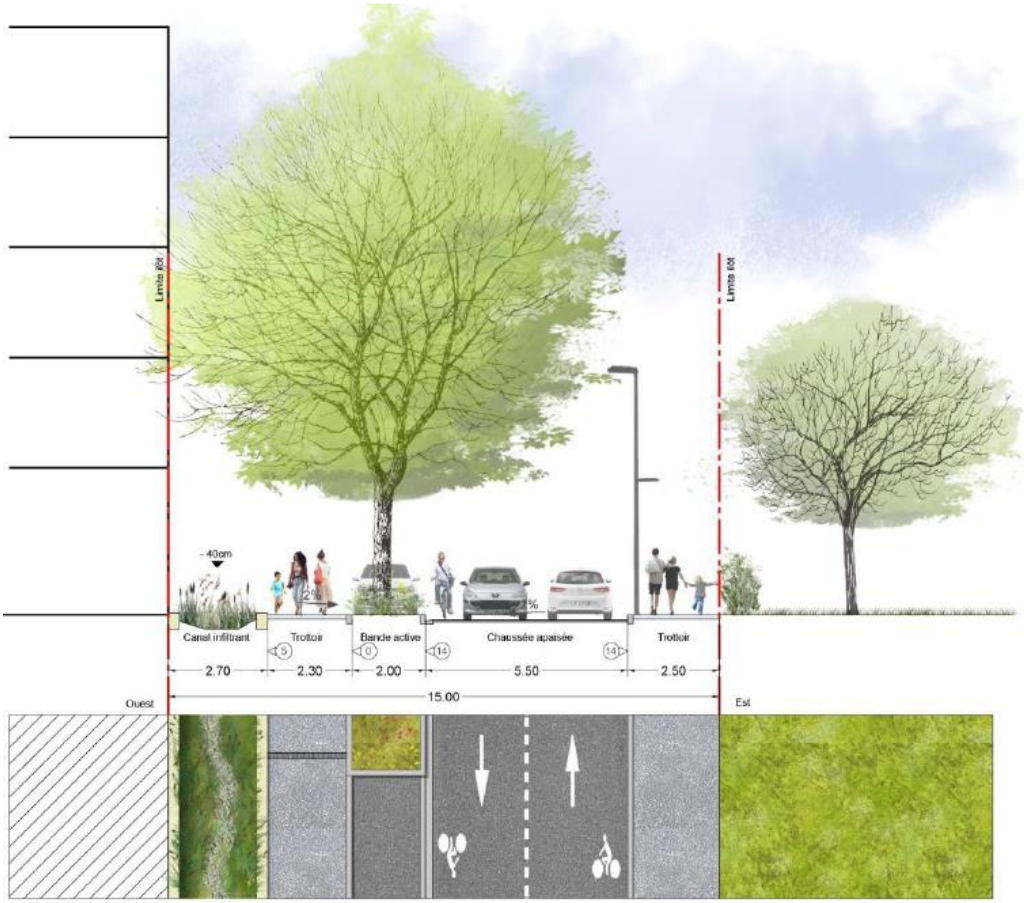
Pour des raisons de sécurité, la voirie Stanislas Dwojakoswki sur sa partie sud est à sens unique avec flux de circulation du Nord au Sud. Cette configuration évite qu'une voie en tourne à gauche sur l'avenue du Général de Gaulle ne stocke trop de véhicules et ne vienne bloquer la voie ferrée plus à l'Ouest.

Aussi, le profil diffère des axes Nord-Sud. Il est donc composé :

- d'un canal infiltrant de 2.70m, assurant la récupération et l'infiltration des eaux pluviales de toute la largeur du profil de la rue ;
- d'un trottoir de 2.30 m, assurant un confort pour les cheminements piétons ;
- d'une bande active de 2.00m accueillant des poches de stationnement en alternance avec les espaces plantés et autre mobilier urbain ;
- d'une chaussée en sens unique de 3.70m permettant le passage des camions ordures ménagères et une circulation des cycles en mixité avec les VL ;
- d'un second trottoir de 2.30 m de largeur.

➢ *Tronçon nord*





La voirie Stanislas Dwojakoswki présente le même profil que le profil type des axes Nord-Sud. Aussi, d'Ouest en Est, l'aménagement de ces axes est généralement composé :

- d'un canal infiltrant de 2.70m, assurant la récupération et l'infiltration des eaux pluviales de toute la largeur du profil de la rue ;
- d'un trottoir de 2.30 m, assurant un confort pour les cheminements piétons ;
- d'une bande active de 2.00m accueillant des poches de stationnement en alternance avec les espaces plantés et le mobilier urbain ;
- d'une chaussée apaisée de 5.50m permettant le passage des camions ordures ménagères et une circulation des cycles en mixité avec les VL ;
- d'un second trottoir de 2.50 m de largeur, accueillant les candélabres.

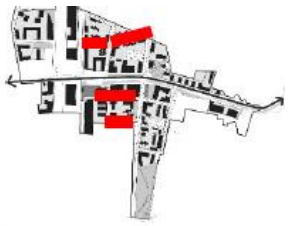
VOIRIE N°7

La voirie 7 présente une légère variante par rapport au profil type des voies Nord-Sud et est composée :

- d'un canal infiltrant de 2.50m, assurant la récupération et l'infiltration des eaux pluviales de toute la largeur du profil de la rue ;
- d'un trottoir de 2.50 m, assurant un confort pour les cheminements piétons ;
- d'une bande active de 2.00m accueillant des poches de stationnement en alternance avec les espaces plantés et le mobilier urbain ;
- d'une chaussée apaisée de 5.50m permettant le passage des camions ordures ménagères et une circulation des cycles en mixité avec les VL ;
- d'un second trottoir de 2.50 m de largeur, accueillant les candélabres.

LES VOIES DE DESSERTE LOCALES EST-OUEST

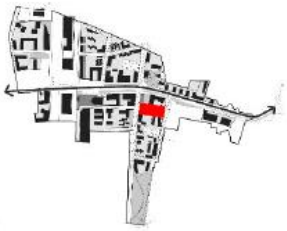
RUE FERDINAND BUISSON (VOIRIE N°4) / RUE MARGUERITE GONNET (VOIRIE N°5) / VOIRIE N°8

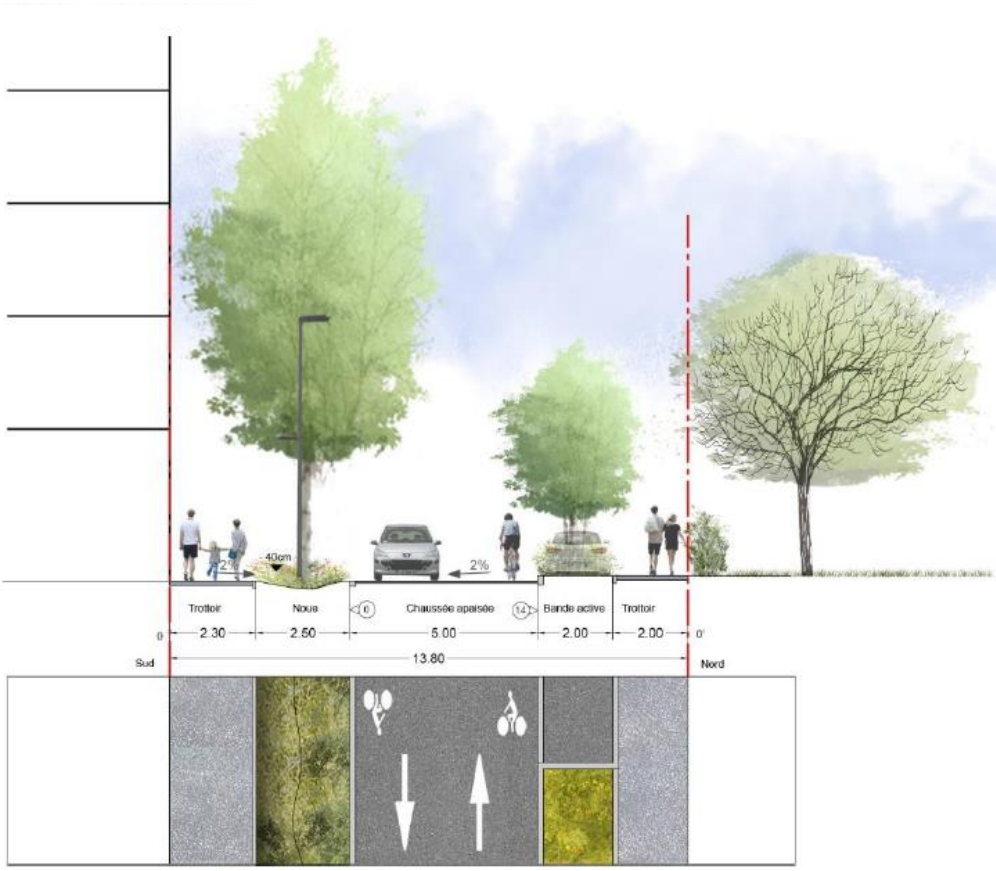


Les voiries 4, 5, et 8 sont similaires et composées :

- d'un trottoir piéton de 2.30m;
- d'une bande densément plantée de 2m50m intégrant le système de brise vent au port fastigié ainsi que des plantations couvre-sol en pied. Elle accueille aussi le mobilier d'éclairage public ;
- d'une chaussée apaisée de 5.50m de large permettant le ramassage des ordures ménagères et le croisement de véhicules / cycles ;
- d'une bande active de 2.00m accueillant des poches de stationnement en alternance avec les espaces plantés et le mobilier urbain ;
- d'un second trottoir d'une largeur de 2m20.

RUE MARGUERITE GONNET (EST) ENTRE LA RUE DE LA PAIX ET LA RUE DE LA FRATERNITE

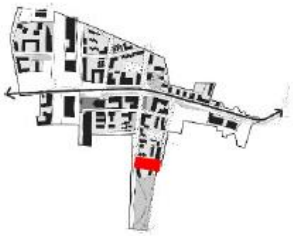


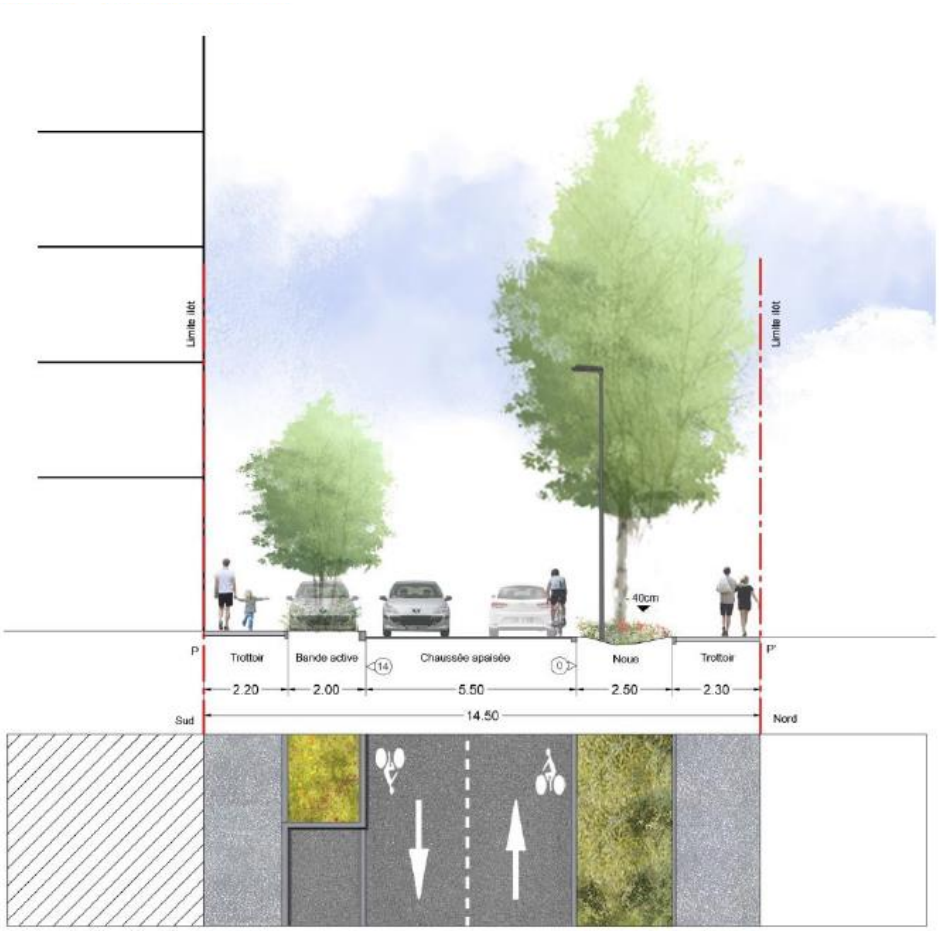


La rue Marguerite Gonnet, sur sa partie est, présente une adaptation au profil type, à savoir que son profil est réduit à 13.80m et qu'elle est composée :

- d'un trottoir piéton de 2.30m;
- d'une bande densément plantée de 2m50m intégrant le système de brise vent au port fastigié ainsi que des plantations couvre-sol en pied. Elle accueille aussi le mobilier d'éclairage public ;
- d'une chaussée apaisée de 5.00m de large permettant le ramassage des ordures ménagères et le croisement de véhicules / cycles ;
- d'une bande active de 2.00m accueillant des poches de stationnement en alternance avec les espaces plantés et le mobilier urbain ;
- d'un second trottoir d'une largeur de 2m00.

VOIRIE N°10





La voirie 10 est un axe Est-Ouest à part puisqu'elle dessert le parc Simone Lagrange en partie Nord, dans le prolongement de la rue Mounier et qu'elle permet de faire le bouclage entre les rues de la Fraternité et de la Paix.

Cette voirie viendra en lieu et place du parking temporaire d'aménagement de la ZAC des Minotiers.

De l'aménagement temporaire de ce parking ne seront conservés que la chaussée, qui sera élargie de 5.00m à 5.50m, et la noue paysagée plantée d'une haie brise-vent.

La voirie 10 présente une inversion de profil par rapport au profil type, à savoir qu'elle est composée du Sud au Nord :

- d'un trottoir piéton de 2.20m;
- d'une bande active de 2.00m accueillant des poches de stationnement en alternance avec les espaces plantés et le mobilier urbain ;
- d'une chaussée apaisée de 5.50m de large permettant le ramassage des ordures ménagères et le croisement de véhicules / cycles ;
- d'une bande densément plantée de 2m50m intégrant le système de brise vent au port fastigié ainsi que des plantations couvre-sol en pied. Elle accueille aussi le mobilier d'éclairage public;
- d'un second trottoir d'une largeur de 2m30.

2.2 AMENAGEMENT DES CONTRE-ALLEES ET VENELLES

Les contre-allées permettent de desservir les commerces implantés au Nord de l'avenue Charles de Gaulle. Elles fonctionnent en sens unique de circulation, sauf pour les vélos où un double sens cyclable est assuré dans le gabarit de chaussée. Du stationnement est disposé longitudinalement, en alternance avec des poches plantées et intègre des emplacements pour les livraisons. L'espace est traité quasiment de niveau et un large trottoir est libéré au pied des immeubles permettant d'accueillir les terrasses et étals des commerces. De façon à lui donner une largeur confortable une reprise partielle des aménagements du projet d'extension du tramway est proposée par la suppression du trottoir bordant la bande arborée.

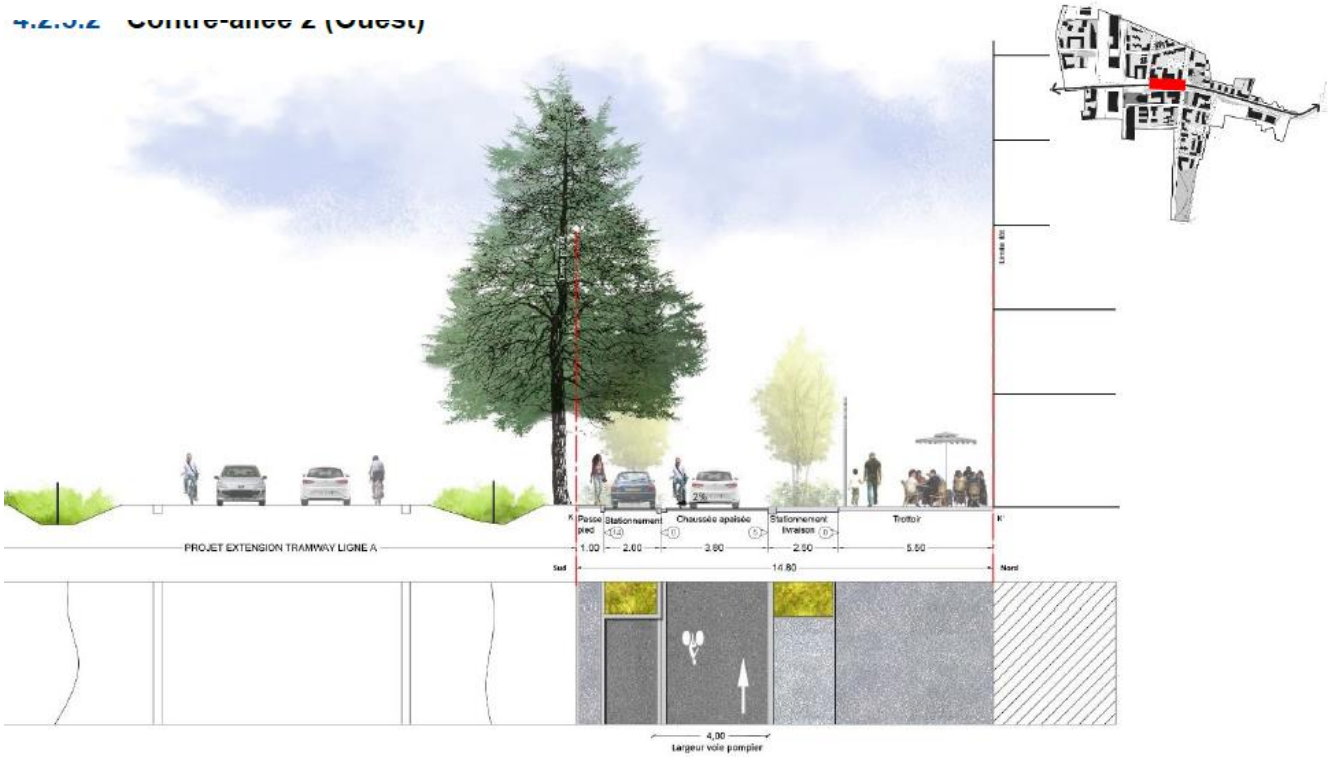
CONTRE-ALLEE 1 (EST)

Le fonctionnement de la contre-allée est proposé de l'Est vers l'Ouest contrairement au sens envisagé dans le cadre du plan guide compte tenu de l'impact sur le carrefour avec la rue de la Paix (nécessité d'une phase spécifique pour la sortie de la contre-allée) avec une possible remise en cause du dossier sécurité du tramway.

Du stationnement est disposé unilatéralement de façon à conserver un large trottoir au Nord. Ce dernier est protégé du stationnement sauvage par la mise en place de bornes basses pouvant également servir d'assise.

Ponctuellement, le trottoir est animé par des banquettes végétales accueillant des cépées remontées agrémentées au pied de vivaces fleurie.

CONTRE-ALLEE 2 (OUEST)



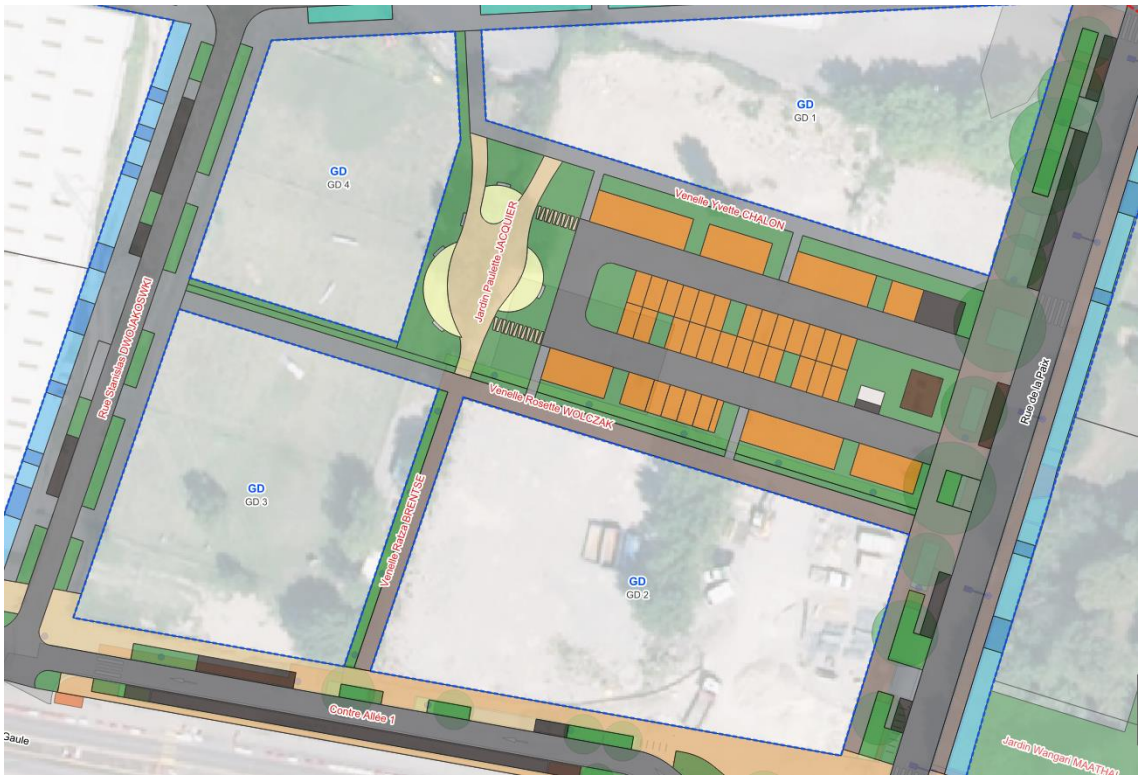
L'aménagement de la contre-allée Ouest s'inscrit dans la continuité de la précédente. L'emprise plus large (de 14.80m), liée au recul d'implantation de l'îlot urbain, permet la mise en place de stationnement de part et d'autre de la voie.

Dans cette configuration la protection du trottoir par des bornes basses n'est plus nécessaire. Le trottoir devra toutefois être accessible pour les véhicules de défense incendie.

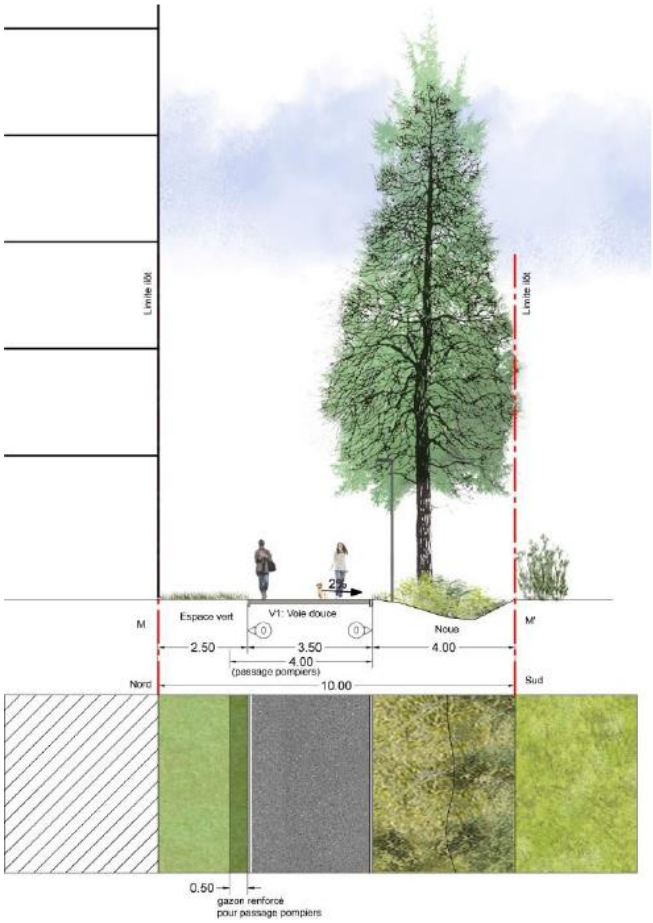
VENELLES DE CŒUR D'ILOTS GD : ROSETTE WOLCZAK / YVETTE CHALON / RATZA BRENTSE

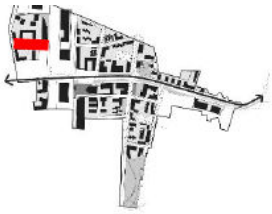
Au sein de l'ilot GD, un réseau de venelles permet de relier les axes viaires et desservir les logements et les espaces publics de proximité, notamment le jardin Paulette Jacquier au cœur de l'ilot GD.

Vue sur une venelle piétonne



VENELLE 1 – RUE LOUIS BARBILLON





La venelle Louis Barbillon, est située dans le secteur Villancourt et dessert en partie centrale d'Est en Ouest le macro-lot VA est constituée :

– d'un espace vert de 2.50m de large dont 50cm sur sa limite Sud est circulable occasionnellement par les véhicules du SDIS, sa structure sera alors en terre-pierre ;

– d'une voie douce en enrobé, de3.50m de large

– d'une bande densément plantée de 4.00m intégrant le système de brise vent au port fastigié ainsi que des plantations couvre-sol en pied. Elle accueille aussi le mobilier d'éclairage public ;

2.3 STATIONNEMENT AU SEIN DE LA ZAC

Le stationnement au sein de la ZAC s'effectue principalement au travers des opérations de de logements, mais se décline également le long de certaines voiries comme précisé ci-avant.

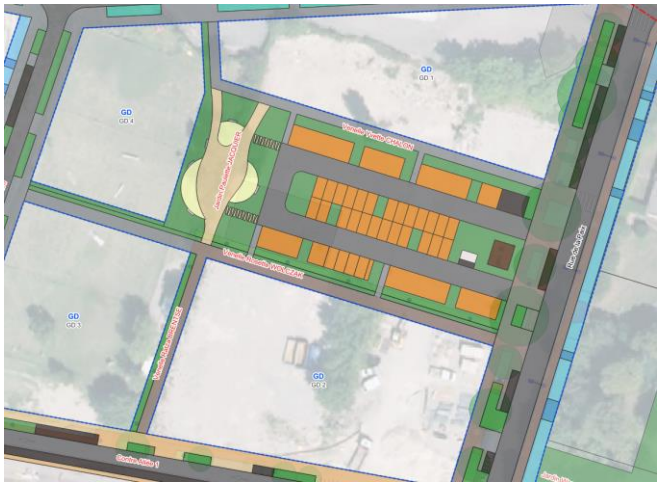
Enfin, il est envisagé la création de quelques poches de stationnement complémentaires au cœur de certains ilots (GD / GL / VA).

Le dimensionnement du stationnement respecte les principes suivants :

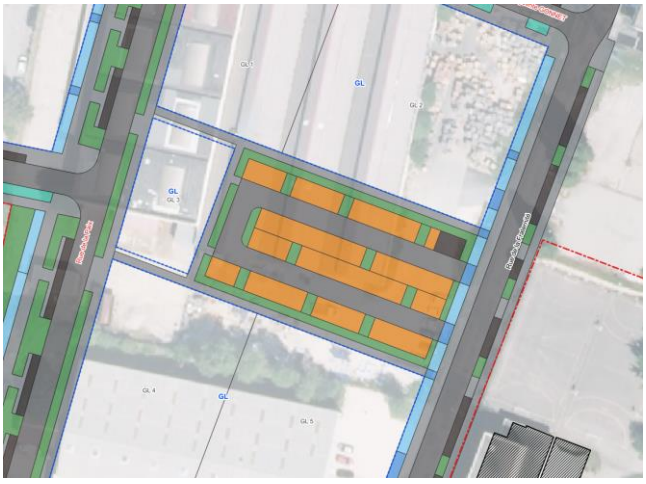
- Logements

Le logement constitue la composante majoritaire du programme.

1 place par logement est exigée (0,5 par logement social). Cette norme correspond au plafond permis par le code de l'urbanisme dans un territoire situé à moins de 500 mètres d'une station de transport public guidé (tram). Si cette norme est plus basse que le taux de motorisation des ménages actuels de Pont de Claix (1,26 voiture/ménage), elle anticipe l'arrivée de résidents moins motorisés en lien avec le développement concomitant du tramway et la place accordée aux modes doux. Globalement, elle permet donc de répondre au besoin de stationnement sans solliciter l'espace public.



Poche de stationnements – ilot GD



Poche de stationnements – ilot GL

- Hébergements hôteliers

1 place maximale pour 60m² de surface de plancher est exigée.

- Bureaux

1 place maximale pour 60m² de surface de plancher de bureau est exigée. Cette exigence est pro-active en ce sens qu'elle vise à limiter le recours à l'automobile pour les trajets domicile-travail à un plafond théorique de 38% des déplacements vers le travail, accompagnant ainsi les objectifs du PDU et du SCoT. Cela pourra supposer de maitriser conjointement le stationnement de longue durée sur l'espace public (zone bleue, zone payante, contrôle du stationnement). En pratique, le nombre d'emplois de bureaux sera limité au cours Saint-André, à long terme.

- Commerces et services

1 place / 60m² de surface de vente permet de répondre à la fois au besoin des clients et des employés. Aucune place n'est requise pour les plus petites cellules commerciales (<150m² de surface de vente). Cette norme suppose un recours modéré à la voiture par les clients/visiteurs : une programmation de commerces/services de proximité (moyennes surfaces alimentaires, café, médecins, etc.) à l'échelle du piéton, une articulation avec les transports collectifs (en lien avec le PEM – Pôle d'échange multimodal) ou des commerces de destination couplés à d'autres générateurs de transport (Flottibulle / Cosmocité).

2.4 ESPACES PUBLICS

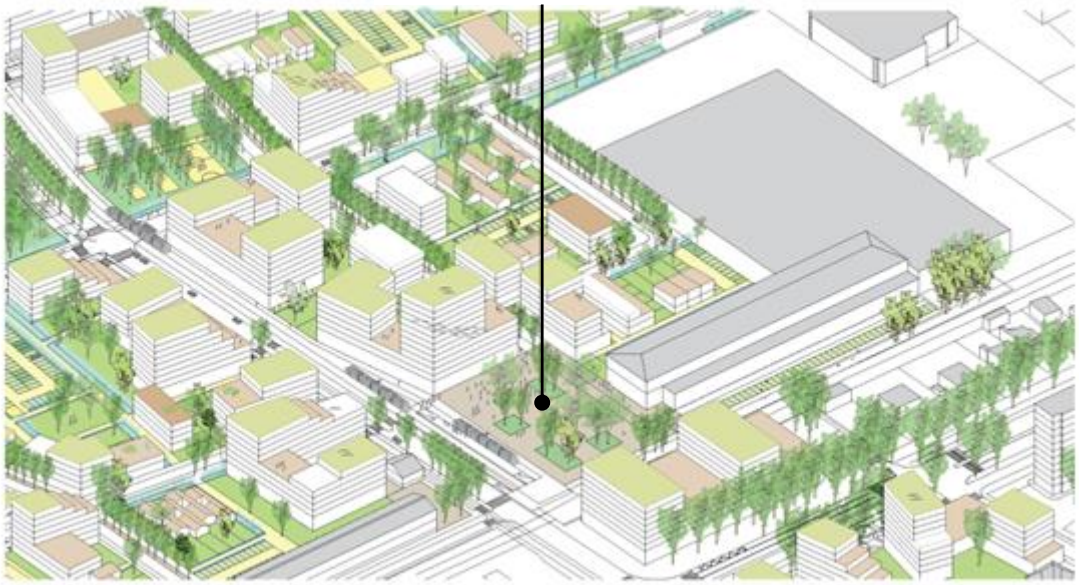
La place François Mitterrand

La place François Mitterrand se veut active, comme un parvis en lien avec des rez-de-chaussée animés par les déplacements engendrés par le pôle d'échange multimodal.

Avec une superficie de près de 3 300 m², des surfaces minérales généreuses permettent la tenue de manifestations et rassemblements.

Des ponctuations végétales avec plantation d'arbres enrichissent le paysage de la place et offrent de l'ombre aux usagers, tout en conservant un sol uni.

Place François Mitterrand



La "Place des Mobilités / Place F. Mitterrand" : une polarité autour de la halte ferroviaire et du terminus du tram

L'esplanade Thomas Pesquet

SURFACE : 2 000 m²

En accompagnement de l'opération Centre des Sciences – Cosmocité, un nouvel espace public de 2000 m² est aménagé le long de la contre-allée du Cours Saint André entre les équipements publics Cosmocité et Flotibulle : l'esplanade Thomas Pesquet.

Une première partie des aménagements des espaces publics a été réalisée au printemps 2022 avec l'implantation d'œuvres d'art qui viennent rythmer la promenade. Les aménagements seront finalisés en lien avec les livraisons des nouvelles constructions (Cosmocité et les opérations de logements).

- **Square Adrienne Bolland**

Le square Adrienne Bolland est un parc actif de 1 500 m² qui combine des éléments de végétation existante par une structure de bosquets tout en abritant des espaces récréatifs et sportifs : city park, terrain en stabilisé pour pétanque, jeux de molky, tables de ping-pong et parcours sportifs.

Le square Adrienne Bolland est implanté au croisement de l'avenue du Général De Gaulle et de la rue de la Paix prolongée. Il est mis à distance (1) de la rue de la Paix par la création d'une bande végétale et arborée de 2,30m et d'un canal infiltrant de 3m. La bande végétale recevra une strate herbacée et arbustive basse et sera ponctuée d'arbres feuillus d'essences variées.
Le square s'articule autour d'un espace récréatif et sportif de près de 450m² accueillant un terrain de pétanque sur environ 100m², et un ensemble d'équipements sportifs type tables de ping-pong et aire de fitness soumis à la concertation publique. Cet espace récréatif est desservi par un long parvis en béton architecturé (2).
Cet espace récréatif s'ouvre sur une pelouse libre d'usage (4) d'environ 800m². Une variété horticole de poirier à floraison printanière blanche exceptionnelle (6) sera plantée en alignement en partie centrale du square, à l'interface de la grande pelouse et de l'espace récréatif et sportif.
Un travail sur les lisières est opéré de façon à créer une intériorité par la mise en retrait du square vis-à-vis des rues qui l'entourent et des îlots bâtis. Des franges arbustives et arborées (5) densément plantées sont aménagées sur son pourtour. Le canal, longé d'une bande végétale côté rue, marque la limite du square avec la rue de la Paix.

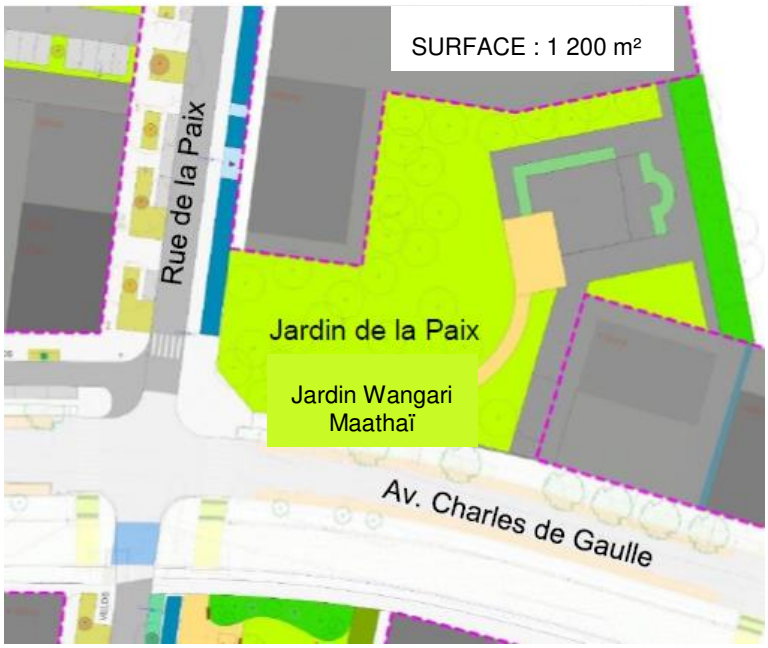
Un accès pompiers (7) est par ailleurs aménagé à l'Est du square pour assurer la défense incendie des bâtiments de l'îlot urbain. Il est traité en gazon renforcé pour s'intégrer dans l'aménagement.

- Jardin Wangari Maathaï

Le jardin Wangari Maathaï répond au square Adrienne Bolland par sa situation en vis-à-vis au nord de l'avenue Charles De Gaulle et offre une complémentarité d'usages.

Il s'appuie sur le patrimoine végétal existant intégré dans des lisières épaisses constituant un écrin arboré renforçant l'intimité du lieu.

Un travail fin sur l'existant vise à mettre en valeur les qualités paysagères et architecturales remarquables du parc boisé et de sa villa requalifiée en logements collectifs.



2.5 GESTION DES EAUX PLUVIALES

- Principes de gestion des eaux pluviales sur les espaces publics

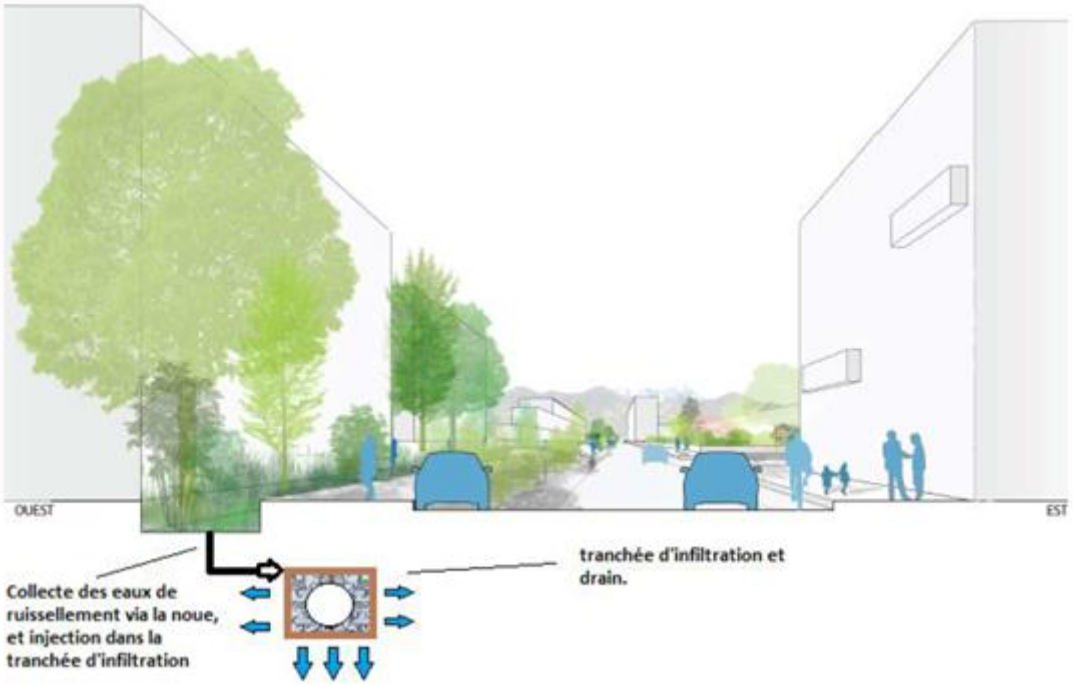
Le projet prévoit l'infiltration de la totalité des eaux pluviales collectées sur les espaces publics créés dans le cadre du projet de renouvellement urbain.

Selon les résultats des études techniques, il est conservé la possibilité de renvoi au réseau métropolitain.

L'infiltration sera assurée grâce à des systèmes de types « tranchées d'infiltration » qui seront positionnés sous les chaussées ou les cheminements piétons des nouvelles voiries. Les tranchées d'infiltration des différentes voiries seront interconnectées.

Les eaux de ruissellement seront collectées dans les espaces verts ou dans les noues prévues à cet effet, et injectées dans les tranchées d'infiltration. En cas de défaillance du système, un cheminement à moindre dommage sera aménagé.

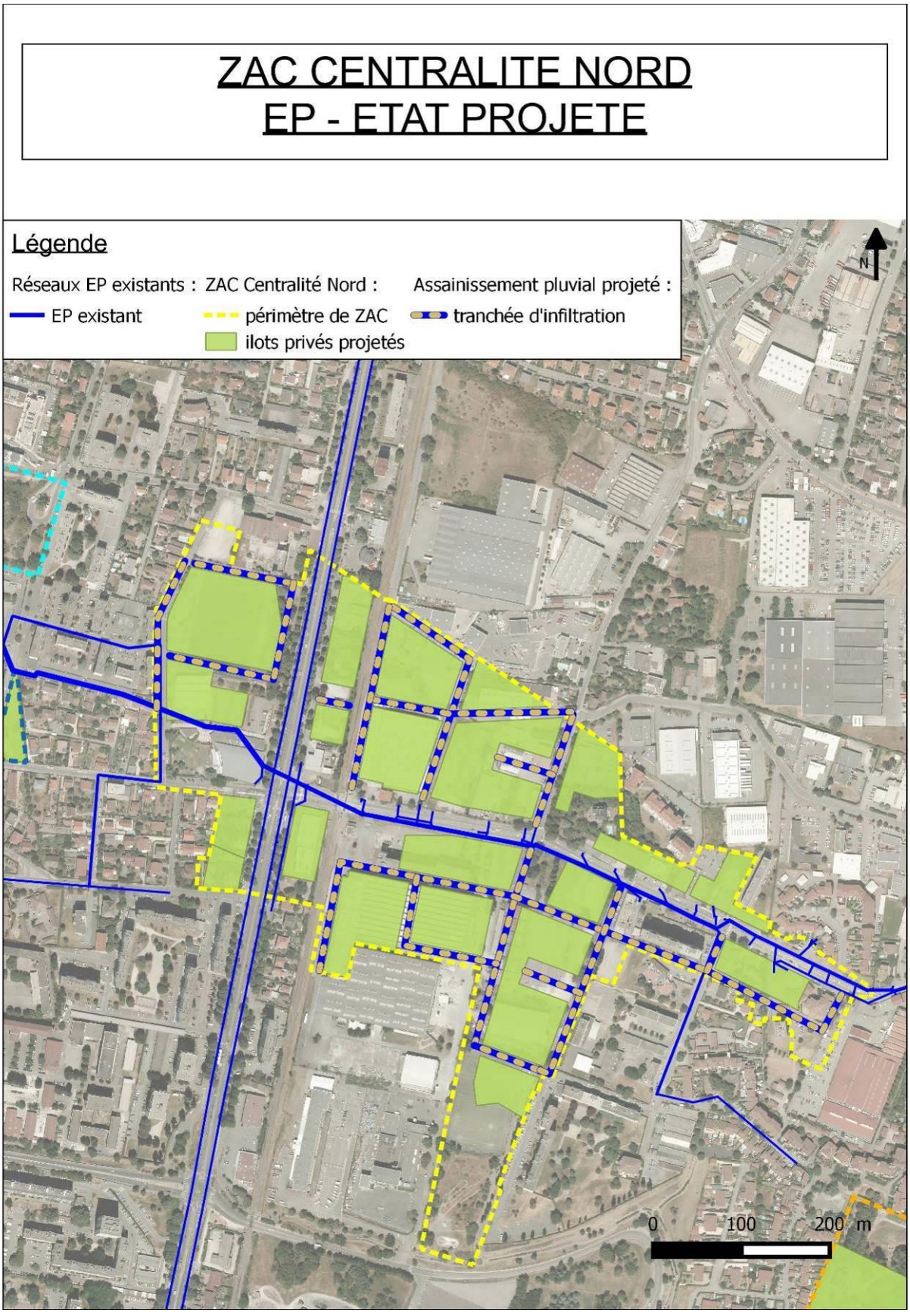
Le principe de gestion des eaux pluviales est illustré ci-après :



- Principes de gestion des eaux pluviales sur les îlots privés

Les eaux pluviales issues des parcelles des opérations privées de construction sont traitées « à la parcelle », sans rejet vers les systèmes de gestion des eaux pluviales des espaces publics, conformément aux prescriptions de la Métro Eau et Assainissement.

En cas d'impossibilité d'infiltration de la totalité des eaux pluviales à la parcelle, qui devra être démontrée par le constructeur, il sera toléré un débit de rejet dans les réseaux publics limité à 5 l/s par hectare. Les opérations privées de construction doivent alors prévoir les systèmes nécessaires de rétention et de limitation du débit de rejet.

En l'absence de données sur la perméabilité et sur la pollution des sols, et par conséquent dans l'impossibilité de réaliser un dimensionnement précis, le schéma directeur réseaux prévoit le surdimensionnement du système de collecte des EP des espaces publics.

Assainissement pluvial des espaces publics projeté