



SITE DE L'ANCIENNE SCIERIE *Sainte-Pazanne*

Fiche d'îlot

masterplan

Maîtrise d'ouvrage
**Loire Atlantique
Développement - SELA**

Urbaniste mandataire
masterplan

Paysagiste
Atelier Broussaille



SOMMAIRE

CONTEXTE

Le site de l'ancienne scierie et ses abords

1/ Une commune dynamique.....	4
2/ Un Site interface	5
3/ Caractéristiques du site	6

LE PROJET URBAIN D'ENSEMBLE

les grandes intentions à l'échelle du quartier

1/ Entre gare et centre-bourg	8
2/ Un quartier en renouvellement	9
3/ Un quartier traversé et apaisé	10

PRESCRIPTIONS

1/ Périmètre.....	17
2/ Programme détaillé.....	18
3/ Prescriptions Urbaines	22
4/ Accès et stationnement.....	24
4/ Prescriptions paysagères.....	26
6/ Prescriptions architecturales	36

La fiche d'ilot est un outil contraignant. Ce document sera annexé à l'acte de vente et l'opérateur doit s'y conformer.



AXE DE PERFORMANCE

Sont identifiés au sein du document des axes de performance à interpréter comme des éléments non obligatoires mais pouvant contribuer à enrichir la proposition.

CONTEXTE

Le site de l'ancienne scierie et ses abords

1/ UNE COMMUNE DYNAMIQUE

Une commune en développement

Située entre l'agglomération nantaise et la façade atlantique, Sainte-Pazanne bénéficie pleinement du dynamisme de l'agglomération nantaise. Au fil des dernières décennies, la commune a connu un développement significatif et continu, conduisant à une augmentation de sa population, atteignant près de 7000 habitants. Cette croissance est notamment portée par la présence de la ligne ferroviaire Pornic-Nantes/Sainte-Gilles-Croix-de-Vie, facilitant la mobilité pendulaire avec la métropole nantaise.

Dans une perspective tournée vers l'avenir, la région Loire-Atlantique manifeste une volonté de renforcer son réseau de transports, visant à établir un pôle multimodal, avec un doublement de l'offre prévu d'ici l'horizon 2030. Cette initiative s'inscrit dans une démarche visant à répondre aux besoins des habitants tout en s'adaptant aux évolutions sociétales.

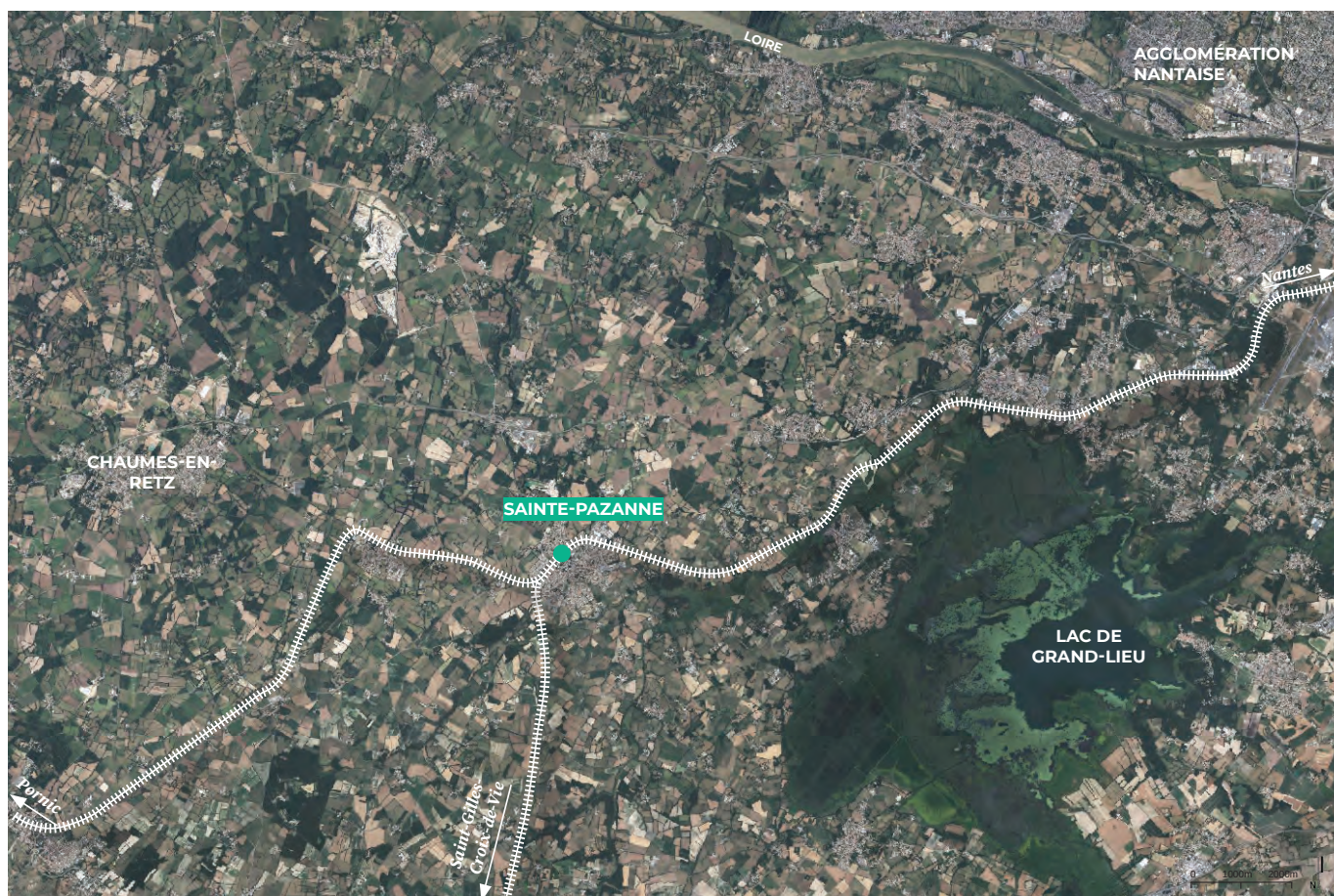
La commune de Sainte-Pazanne se distingue par de nombreux atouts, conjuguant une localisation stratégique propice aux échanges, un niveau d'équipement appréciable, dynamisé par un tissu associatif actif, ainsi qu'une diversité de commerces et services de proximité.

Un bourg rural et industriel

Initialement tourné vers des activités agricoles, le centre-bourg a connu une transformation majeure avec la construction de la gare, marquant un tournant décisif de son évolution. Cette phase a entraîné un processus d'industrialisation. L'année 1950 est marquée par la construction de la scierie Gauvrit, une initiative qui a tiré parti de l'espace vacant situé entre la gare et le centre-bourg.

Aujourd'hui le quartier de la gare se caractérise par deux ambiances distinctes : tout d'abord, le long de l'avenue de Gaulle, il présente un ensemble de bâtiments anciens, témoins de l'histoire du bourg. En revanche, à l'intérieur de ce tissu, un réseau complexe d'impasses et de passages étroits s'y développe. L'introduction de la gare et de la scierie a ainsi induit une évolution remarquable dans le paysage de la commune, fusionnant l'héritage rural avec les éléments plus industriels, participant à la définition de l'identité du quartier de la gare.

// LOCALISATION DE SAINTÉ-PAZANNE DANS SON TERRITOIRE



2/ UN SITE INTERFACE

Entre gare et centre-bourg

Le site de l'ancienne scierie, qui a cessé ses activités en 1976, présente une importance stratégique pour le développement de la commune. S'étendant sur une superficie d'environ 2,3 hectares, son renouvellement offre une opportunité de créer un nouveau quartier.

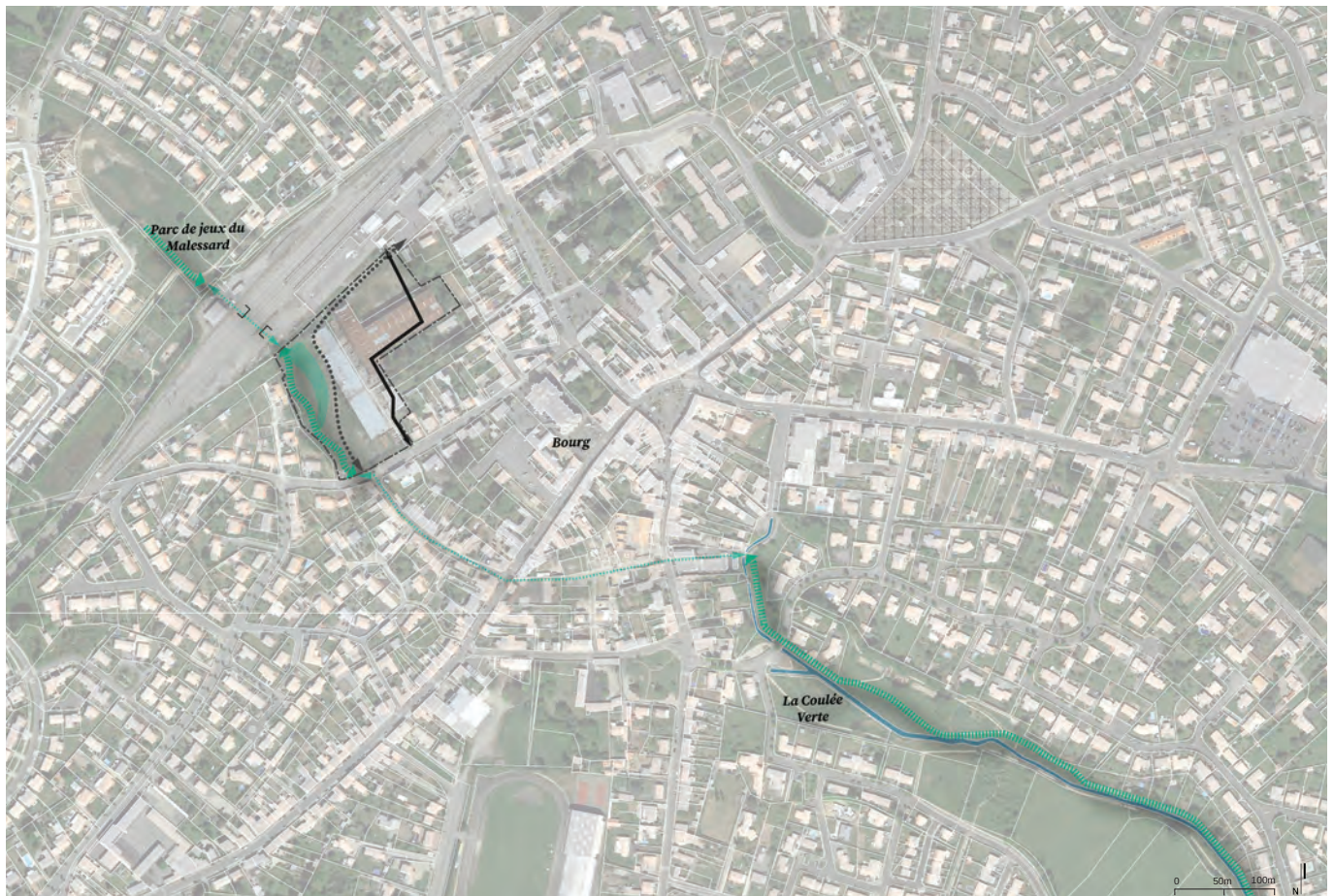
Ancré dans l'histoire locale, ce site occupe une position singulière en mêlant un tissu ancien de bourg, un passé industriel, et la proximité immédiate d'une gare. A cela, s'ajoute sa qualité paysagère, avec un boisement situé à l'est et un ruisseau longeant le site à l'ouest.

Sa localisation lui confère un double avantage, permettant de bénéficier à la fois de l'offre commerciale, des services, et des activités du centre-bourg, tout en tirant profit de sa desserte ferroviaire. Le site s'intègre également dans la continuité de la coulée verte existante,

un projet de renaturation et de gestion exemplaire de l'eau porté par la commune. Ainsi, le projet envisagé doit s'inscrire dans cette dynamique, en soutenant les efforts déjà entrepris par la commune et en incarnant une force d'innovation exemplaire.

En tirant profit de sa position stratégique, le projet envisagé est appelé à offrir une réponse cohérente à l'échelle de ville. Il contribuera non seulement au renouvellement du site de l'ancienne scierie, mais également au développement de la commune. Pour cela, il est essentiel que ce projet s'inscrive dans une perspective urbaine durable, se caractérisant par des orientations exemplaires visant à donner lieu à un nouveau quartier qualitatif et durable.

// SITUATION DU SITE DANS LA COMMUNE



3/ CARACTÉRISTIQUES DU SITE

Le site, marqué par de nombreux remaniement lié à son passé industriel et la structure ferroviaire attenante, présente de nombreuses caractéristiques déterminantes pour l'aménagement futur.

1 Des bâtiments industriels

Le site abrite deux bâtiments industriels ayant d'importantes proportions. Bien qu'ils aient subi une dégradation au fil du temps, ils sont envisagés comme des gisements potentiels de réemploi plutôt que pour une réhabilitation. Cette approche, dans une recherche de réduction de l'impact carbone, peut donner lieu à une identité singulière au site.

2 Un talweg

Historiquement, le site présente un léger talweg sur sa frange sud-ouest, qui a été bouleversé par les terrassements successifs de la voie ferrée et de la scierie. Le terrain présente une déclivité entre le parking de la gare et la rue du Verdelet, marqué par un dénivelé significatif sur la frange nord du site, lié à l'implantation de la gare. A cela s'ajoute les terrassements réalisés pour l'aménagement des dalles des bâtiments industriels. Ces accidents de reliefs constituent des opportunités à exploiter.

3 Une zone humide

A l'est du site, la présence d'une zone humide, actuellement peu qualitative, doit être impérativement préservée. Cette zone occupe l'emplacement sur lequel étaient déversées les eaux de toiture du bâtiment industriel. Il est nécessaire de mettre en place des mesures adaptées visant à améliorer sa qualité écologique et paysagère.

4 Des zones polluées

Des premiers sondages réalisés sur site ont permis de relever la présence d'espaces potentiellement pollués par la présence d'hydrocarbures à l'ouest du site, et de chrome à l'est du site. Ces zones nécessiteront des investigations complémentaires après la démolition des bâtiments industriels (cf. diagnostic joint).

5 Des nouvelles constructions attenantes

Le secteur de projet connaît déjà des mutations, notamment avec la construction récente d'un foyer pour jeunes actifs ainsi qu'un bâtiment regroupant 11 logements inclusifs à l'est du site. A cela s'ajoute l'étude en cours du pôle d'échange multimodal de la gare. Dans cette perspective, il paraît essentiel d'adopter une approche intégrée avec les projets en cours ainsi que ceux à venir, en vue d'assurer une cohérence d'ensemble du quartier de la gare à terme.

6 Une qualité paysagère

Les abords du site se distinguent par leurs qualités paysagères, avec à l'est la présence d'un ruisseau et d'une trame végétale développée, ainsi qu'à l'ouest, une zone boisée qualitative.



1 VUE DEPUIS LE PARKING DE LA GARE



1 VUE DEPUIS L'ENTRÉE DU SITE



2 DÉNIVELÉ ENTRE LE SITE ET LE PARKING



2 DÉNIVELÉ ENTRE LE SITE ET LE PARKING



3 LA ZONE HUMIDE



4 LA GRANDE HALLE EST/OUEST (PRÉSENCE DE CHROME AU FOND DU BÂTIMENT)



5 FOYER JEUNES TRAVAILLEURS



5 FOYER JEUNES TRAVAILLEURS



6 PRÉSENCE ARBORÉE À L'EST DU SITE



6 ARBRES À L'ENTRÉE DU SITE



6 DES VUES SUR L'ÉGLISE

LE PROJET URBAIN D'ENSEMBLE

les grandes intentions à l'échelle du quartier

1/ ENTRE GARE ET CENTRE-BOURG

Grandes intentions programmatiques

Tisser du lien

L'objectif de renouvellement urbain du secteur est défini par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). Il vise principalement à **tisser un lien entre le centre-bourg et la gare**, en améliorant les parcours piétons et en assurant une couture urbaine entre les deux entités structurantes.

En ce sens, le projet s'articule autour du ...

... **prolongement de la trame des espaces publics** située au cœur de la ville, en favorisant le développement d'espaces ouverts, qui contribuent de manière significative à l'animation de la commune.

... **développement de l'offre de logement** au sein du centre-bourg, visant à diversifier et compléter l'offre existante sur la commune.

... **développement d'activités et de services**, à enrichir l'offre pré-existante du centre-bourg, tout en tirant avantage de sa proximité avec la gare pour implanter une offre qui, par sa nature, ne trouverait pas nécessairement sa place au centre-bourg.

Faire ensemble

Des ateliers participatifs, conduits avec les élus puis avec les habitants de la commune, ont constitué des étapes majeures dans la définition du projet. Ces échanges ont permis de recueillir les perspectives et aspirations de chacun, afin de définir les invariants caractérisant le futur quartier et de préciser le programme ainsi que les ambiances.

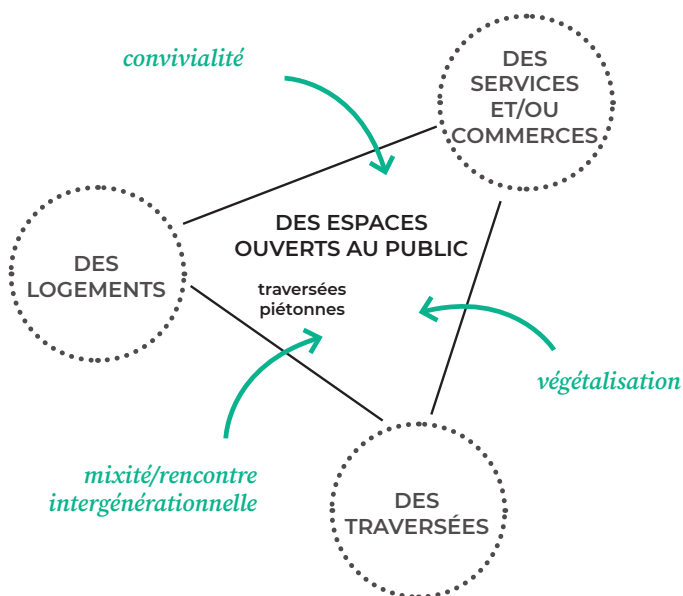
Ce qui est ressorti de ces ateliers, tant avec les élus qu'avec les habitants est bien la volonté de créer un quartier traversé qui se distingue par son caractère apaisé. Cette vision partagée est devenue un pilier de la pré-étude du projet.

Elle met en place les bases d'une vision commune pour le développement du quartier, vision qui devra être cultivée tout au long de l'évolution du projet. La conception d'un espace public participatif apparaît comme une piste de réflexion, susceptible d'enrichir davantage l'interaction avec les habitants de la commune.

La démarche de concertation a permis d'identifier :

- de fortes attentes en termes de **convivialité** et d'**animation** des espaces ouverts au public auquel l'aménagement du secteur doit contribuer
- conserver et tirer parti des **espaces végétalisés** existants pour en faire un îlot de fraîcheur accessible à tous
- un quartier traversé mais où **l'impact de la voiture doit être minimisé pour ses habitants**

// OBJECTIFS PROGRAMMATIQUES



// LA CONCERTATION



2/ UN QUARTIER EN RENOUVELLEMENT

Grandes intentions architecturales et paysagères

Travailler de nouvelles traversées

Un des objectifs premiers consiste à désenclaver la gare par la création de continuités de parcours entre celle-ci et le centre-bourg. Ces continuités doivent être conçues de manière à s'étendre à toutes les échelles, aussi bien pour les véhicules, pour les piétons, que pour la biodiversité. Il est essentiel que ces continuités s'articulent de manière harmonieuse, en s'inscrivant dans une maille finement réfléchie afin de permettre une traversée apaisée.

Des espaces ouverts au public

Le quartier ne vise pas à être autarcique, mais au contraire, aspire à s'ouvrir à son environnement, contribuant ainsi à l'animation et au renforcement de la convivialité dans la commune. Pour cela, il s'appuiera sur ses qualités paysagères et ses espaces verts, afin de se positionner en tant qu'îlot de fraîcheur au sein du centre-bourg. Les aménagements paysagers seront pensés pour renforcer le caractère apaisé tout en promouvant des lieux d'animation.

Une opération mixte de logements et d'activités animant l'espace

La commune se caractérise par un tissu résidentiel majoritairement constitué de logements individuels. En réponse à l'attractivité de la ville et à l'homogénéité typologique existante, le site se présente comme une opportunité de proposer un développement urbain différent composé essentiellement de logements collectifs.

Ainsi, il sera principalement porté sur le développement de logements caractérisés par une diversité de typologies visant à répondre aux besoins actuels de la population. La densité requise devra s'intégrer finement dans un tissu urbain peu dense. De plus, le projet inclura des espaces dédiés à des activités et/ou services, profitant de la proximité avec la gare pour en faire un élément central, animant le quartier.

L'opération d'aménagement vise à s'engager en faveur du développement durable en adoptant une vision globale de sobriété et de durabilité, en s'inscrivant dans une démarche de labellisation éco-quartier.



VUE DEPUIS LA RUE DU VERDELET



VUE DEPUIS LE PARKING DE LA GARE

3/ UN QUARTIER TRAVERSÉ ET APAISÉ

Les intentions de projet développées dans l'étude de faisabilité

La mission de faisabilité préalable a permis d'élaborer un schéma d'aménagement définissant les invariants du projet associé à une étude capacitaire. Au-delà des orientations définies par l'OAP, la démarche de concertation avec les élus et les habitants a permis de compléter les orientations sur les ambiances et les qualités d'habiter recherchées, avec pour ambition commune de créer un quartier à la fois traversé et apaisé.

Ouvrir le site en révélant ses qualités

Au fil des années, le site a été marqué par l'implantation de la scierie et ses bâtiments industriels, ainsi que par le développement de la gare attenante. Aujourd'hui, une des volontés est celle de lui redonner un relief plus naturel, en tirant parti des qualités paysagères du site pour le mettre en valeur. Dans cette démarche, la préservation des boisements existants et la requalification de la zone humide comme lieu d'animation apparaissent comme axe majeur autour duquel s'articule l'ensemble du projet.

S'appuyer sur la trame paysagère existante

La trame paysagère contribue fortement au caractère apaisé du projet. Les objectifs étaient de ...

... **conforter et requalifier la trame paysagère existante**, parmi lesquelles on distingue la haie arborée bordant le ruisseau et la zone humide à l'est du site, associées pour créer une prairie du talweg accompagnant les circulations vers la gare. Le boisement à l'ouest du site devient un «square rotule», un espace de transition entre l'existant, le projet et les éventuelles futures opérations à venir, profitant des qualités arborées de cet espace.

... **limiter les co-visibilités avec le contexte**, par une mise à distance stratégique des lisières, accompagnée d'une mise en valeur au travers un aménagement paysager. Qu'il s'agisse du mail situé au nord du site ou de la nouvelle voie de circulation, ces aménagements visent à apporter un confort urbain.

... **faire pénétrer la structure végétale au cœur du quartier à travers des nervures végétales**. Il s'infiltre ainsi au cœur du site par le biais de venelles, participant activement à la création d'une atmosphère apaisée et invitant à entrer dans le quartier.

Des traversées apaisées

Pour assurer une traversée du site, tout en limitant l'accès au cœur du quartier à la circulation automobile, la trame viaire principale a été placée aux lisières du site. Ce positionnement stratégique offre la perspective d'une connexion future avec d'éventuels projets à venir à l'est du site. La voie nouvelle, bien plus apaisée que l'avenue du Général de Gaulle, se distingue par un profil ajustable, souligné par des variations de direction qui la positionne comme un itinéraire alternatif.

En complément de cette trame partagée, une seconde trame dédiée aux piétons et aux cyclistes a été conçue pour favoriser la promenade. Alignée le long de la zone humide et des haies arborées longeant le ruisseau, cette voie participe à la mise en valeur des qualités paysagères du site. Elle offre aux utilisateurs une balade paisible, s'étirant vers le nord, le long d'un mail paysager animé.

// VUE AÉRIENNE DU SITE



// SCHÉMA D'INTENTION
DES TRAVERSÉES APPUYÉES SUR LA TRAME VÉGÉTALE



LÉGENDE

- Espaces végétalisés existants à conforter
- Mail de la gare
- Les nervures végétales de cœurs d'îlot
- Végétal accompagne la voie et met à distance le contexte

Trois manières d'habiter le site

Dans la volonté d'offrir une diversité de modes d'habiter sur le site, le projet organise les logements différemment en fonction de leur rapport au site. L'architecture s'intègre en respectant le contexte environnant : du côté de la rue du Verdelet, en relation avec le tissu urbain du centre-bourg, est envisagé un hameau contemporain, caractérisé par des modes d'habiter à la fois denses et individualisés.

Au cœur du site, nous proposons une densité plus importante, tirant avantage du caractère végétalisé pour développer des logements intermédiaires à fonctionnement collectif. Le cœur du site, tissé dans la trame paysagère, semble propice à accueillir des bâtiments allant jusqu'à R+2, tirant parti de la structure paysagère. Ces immeubles s'accrocheraient d'un côté à la rue et s'ouvriraient sur les espaces naturels des trois autres côtés. Les volumes, simples et compacts, profitent de cette situation privilégiée pour offrir un cadre de vie apaisé à ses habitants.

Un quartier animé

La partie nord du site, avec son interface directe avec la gare, permet d'envisager des constructions plus importantes en R+3+A ou C. Les rez-

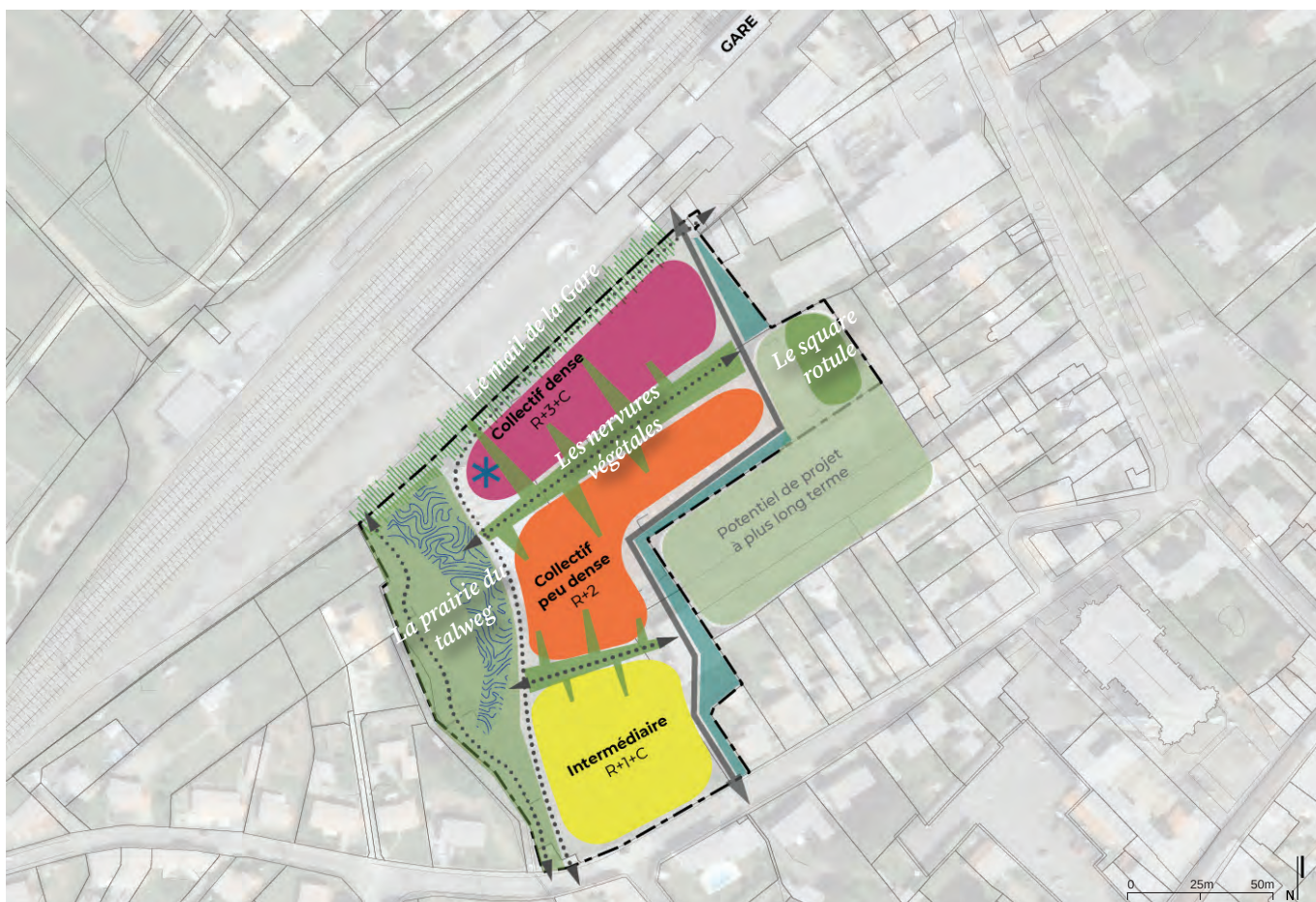
de-chaussée actifs animent l'espace tout en étant orientés de manière à offrir des vues qualitatives depuis la gare et les voies ferrées sur le cœur végétalisé du quartier. En tant que lieu d'animation et de convivialité ouvert au public, l'angle actif à l'articulation entre le mail paysagé et la zone humide semble idéal pour créer un espace de convivialité à l'échelle de la ville. Cet endroit pourrait accueillir des activités comme une micro-brasserie ou un espace associatif pour des événements culturels.

La trame végétale joue un rôle essentiel en servant de transition entre les différentes ambiances, contribuant ainsi à créer une cohérence à l'échelle du quartier.

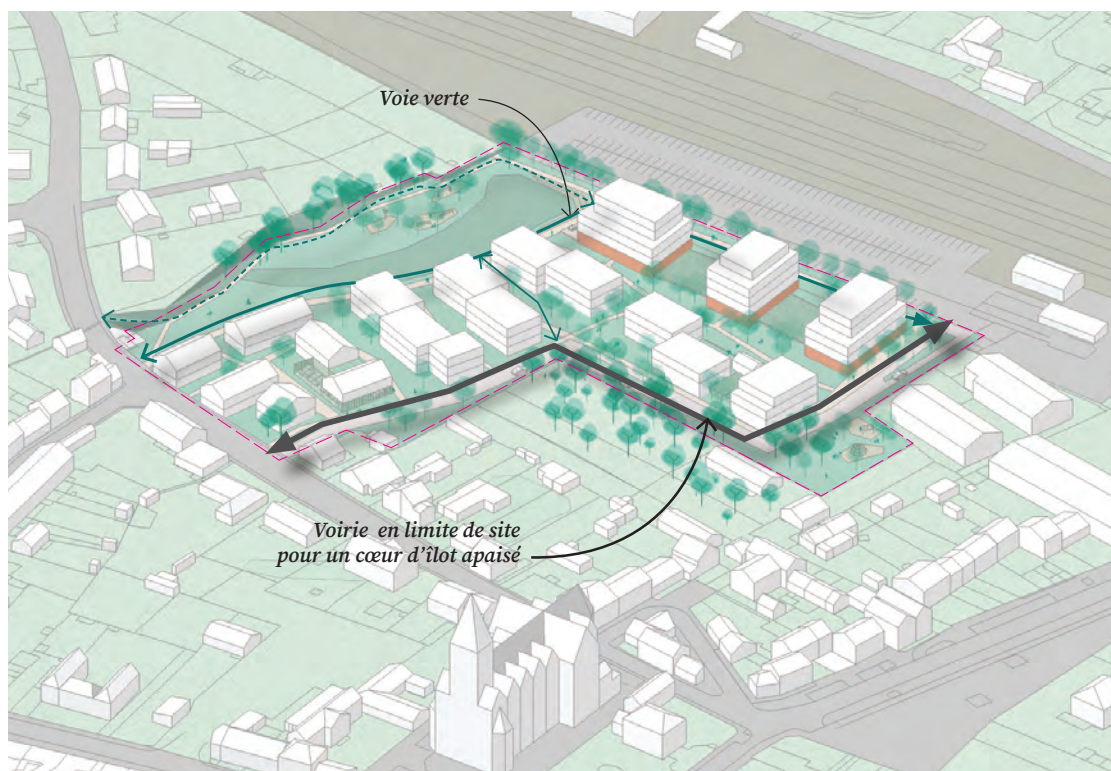
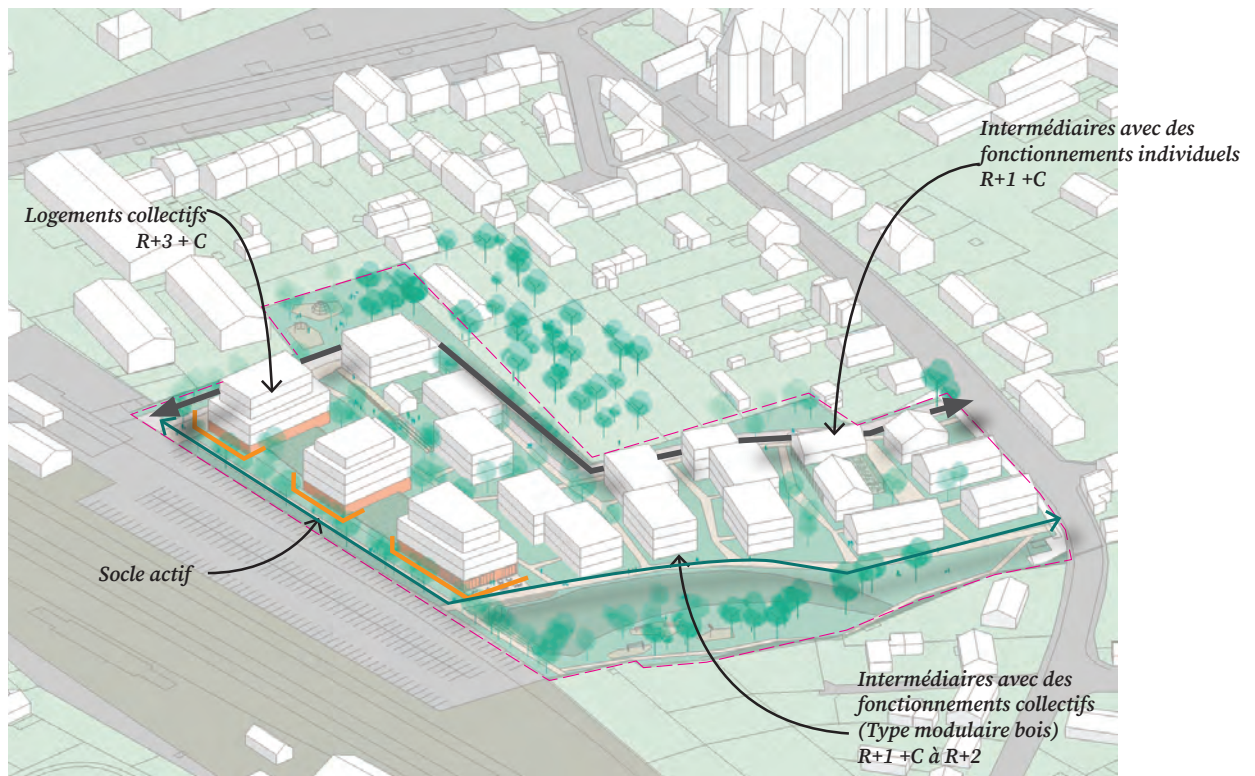
Un objectif du réemploi du matériau industriel

Les deux halles présentes sur le site ont des proportions trop importantes pour permettre une réhabilitation raisonnée à l'échelle du site. Néanmoins, dans une approche contextualisée, notamment dans un contexte économique délicat, il paraît important de rechercher des solutions adaptées au lieu. Une piste à explorer est celle du réemploi. Les structures existantes peuvent être réutilisées et intégrées dans le projet, favorisant ainsi une utilisation mesurée des ressources tout en contribuant à la mémoire des lieux.

// SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT - TROIS MANIÈRES D'HABITER LE SITE



// AXONOMÉTRIES



Limiter l'impact des véhicules

Dans le cadre de l'étude de pré-programmation, trois solutions de stationnements ont été envisagées, avec toutes pour ambitions de limiter les coûts économiques et écologiques, atténuer l'impact visuel du stationnement et anticiper que les espaces de stationnement privés ne se transforment en extension du parking de la gare :

1 dans la partie nord du site, la solution envisagée repose sur l'utilisation du dénivelé existant pour créer un socle stationné. Le nivellement du terrain vers une pente naturelle permet au stationnement de se situer un niveau inférieur par rapport aux rez-de-chaussée.

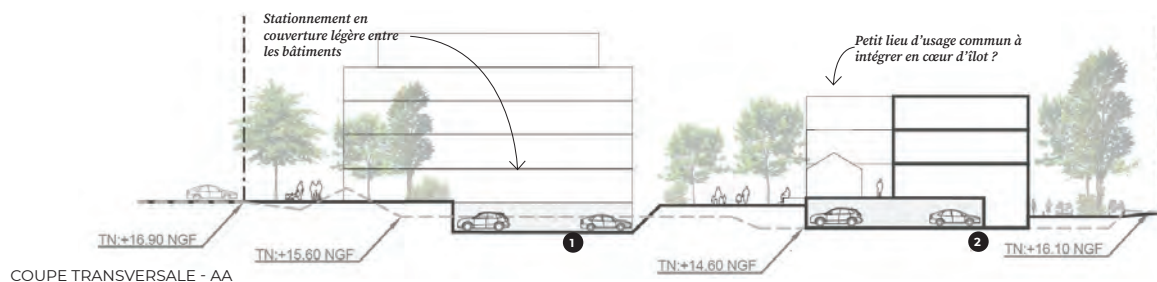
2 la conservation de la dalle du bâtiment industriel existant, située à l'est du site, est envisagée pour créer un stationnement semi-enterré pour une partie des bâtiments intermédiaires situés au cœur de l'îlot.

3 du côté de la rue du Verdelet, le parking est envisagé en rez-de-chaussée (couvert ou aérien), plutôt au cœur de l'opération pour minimiser l'impact visuel depuis la rue.

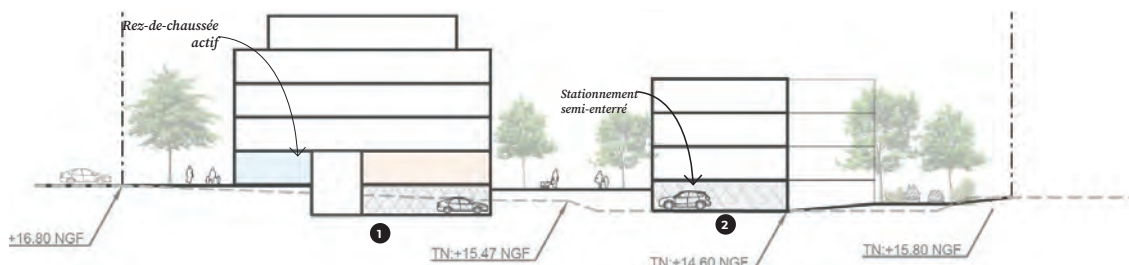
Des alternatives peuvent être envisagées tant qu'elles répondent aux enjeux du site. Il convient de rester vigilant afin d'éviter que le parking de la gare ne devienne une extension du stationnement de l'opération.

// COUPES DE PRINCIPE

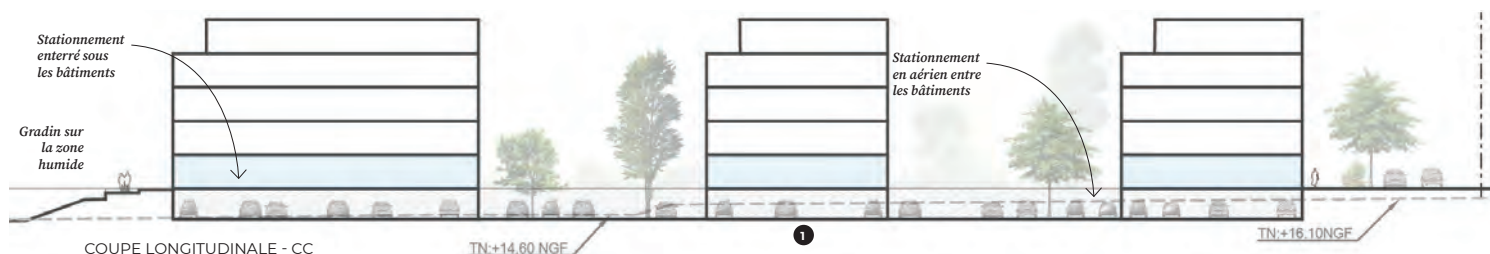
// SCHÉMA D'INTENTION
RÉPARTITION INDICATIVE DES STATIONNEMENTS



COUPE TRANSVERSALE - AA



COUPE TRANSVERSALE - BB

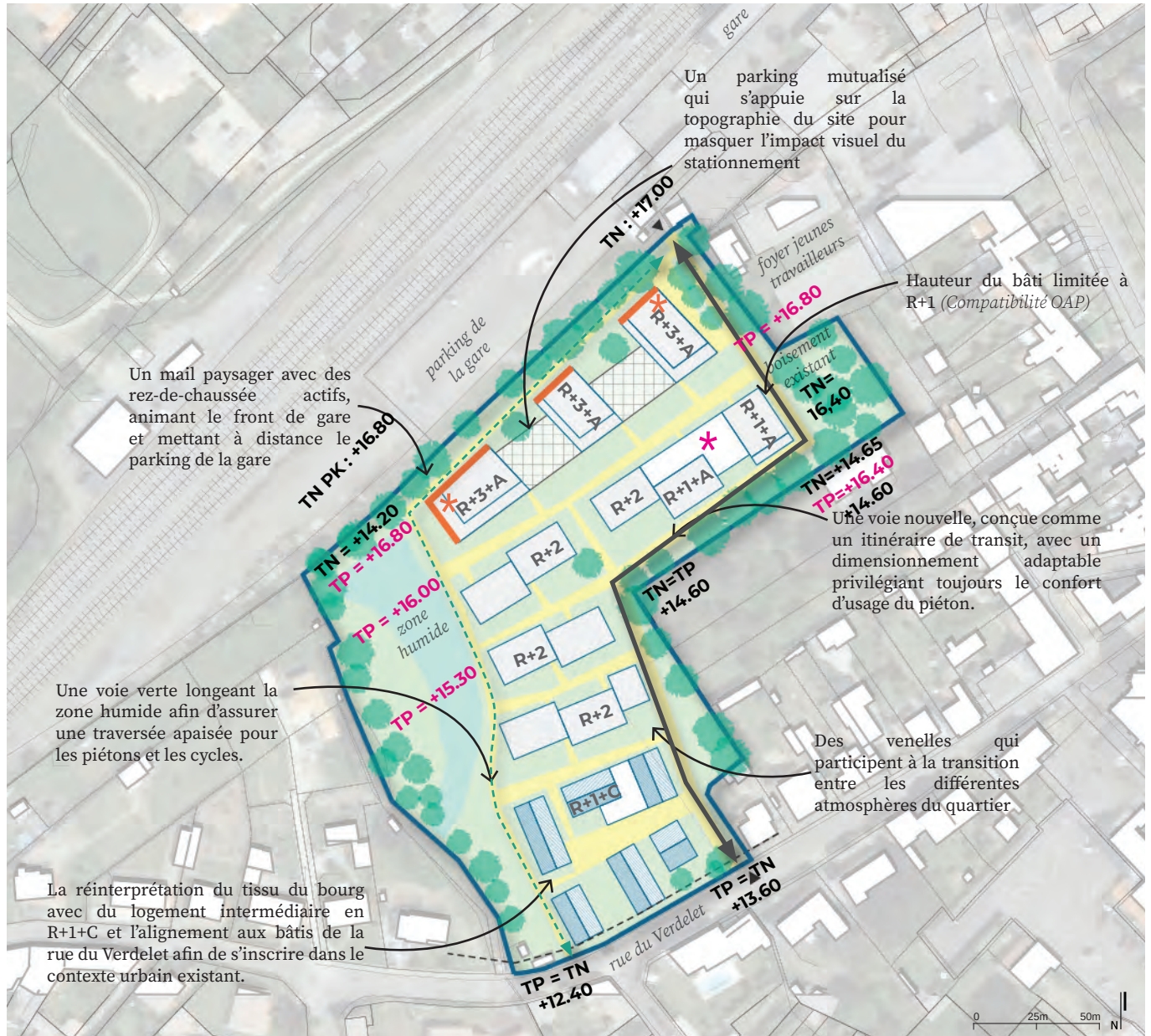


COUPE LONGITUDINALE - CC

0 5m 10m

SOLUTION ÉTUDIÉE DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE DE PRÉ-PROGRAMMATION

// PLAN MASSE



LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ISSU DE L'ÉTUDE PRÉALABLE

base de travail pour les invariants et les prescriptions définis ci-après

DESSERTE ET ACCÈS

- ▶ accès automobile
- ▶ accès privilégié piétons et cycles
- ◀ - - - ▶ voie verte
- ↔ voie de transit, à gabarit variable
- venelles

BÂTIS

- épannelage progressif du R+1+C au R+3+A
- stationnements limitant l'impact visuel des véhicules
- rez-de-chaussée actifs
- * lieu d'animation à l'échelle du centre-bourg
- * lieu d'animation à l'échelle du quartier

The background of the page is a light green line-art map of a city street grid. The map shows various block shapes, street layouts, and individual property lots, creating a complex geometric pattern. The word "PRESCRIPTIONS" is centered over this map.

PRESCRIPTIONS



1/ PÉRIMÈTRE

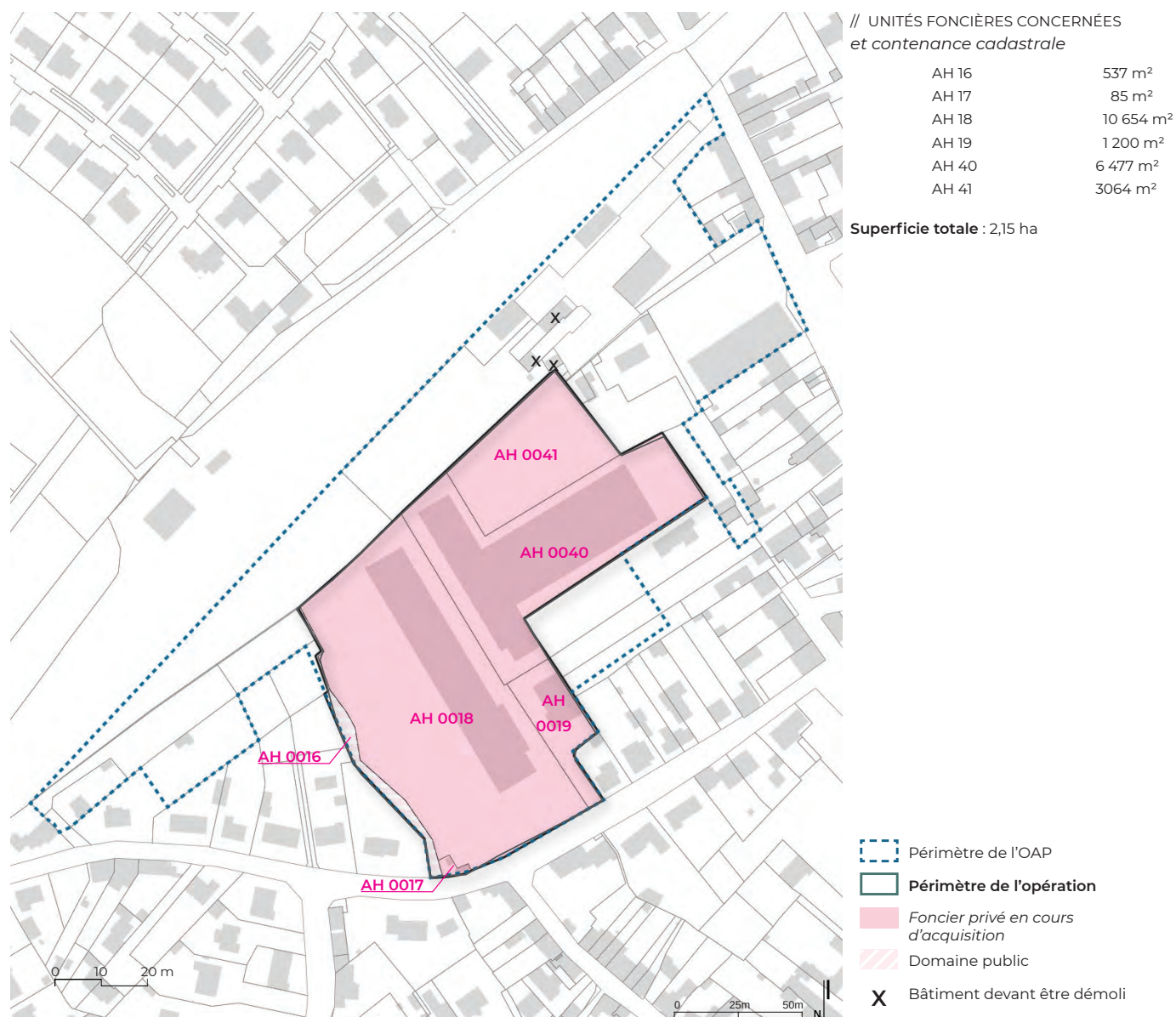
Le périmètre de l'opération s'appuiera sur des terrains déjà acquis par l'établissement public foncier.

Le projet s'inscrit dans le périmètre d'une des orientations d'aménagement et de programmation de la commune. Il s'agit de l'ilot A, faisant partie de la première phase d'aménagement de l'OAP. Il faudra veiller à ce que le projet permette la réalisation des autres phases d'aménagement prévues par cette dernière, à l'exception du secteur ouest dont l'accès est remis en cause par la zone humide.

Le projet devra composer avec de nombreux fonds de parcelles voisins nécessitant de travailler dans la dentelle et de composer autour du déjà-là.

L'aboutissement de la voie au nord sera à préciser en lien avec l'étude du pôle multimodal sur le secteur gare, afin d'assurer une cohérence et une continuité d'aménagement.

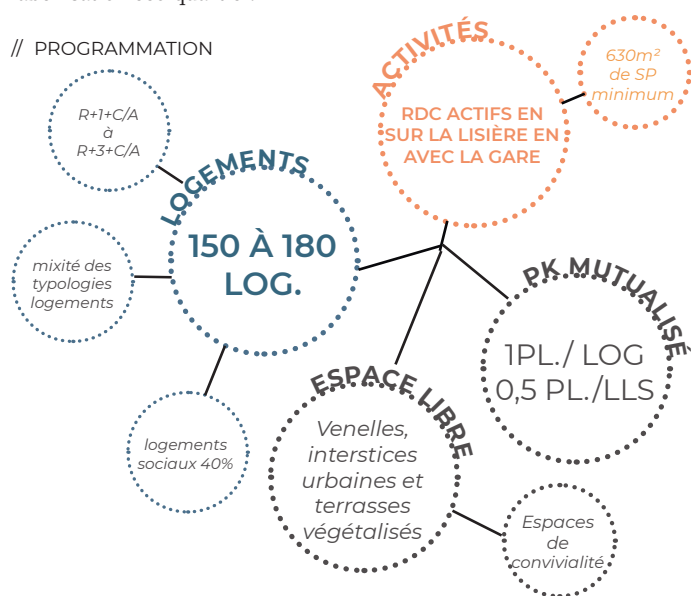
// ÉTAT FONCIER



2/ PROGRAMME DÉTAILLÉ

L'opération constitue une opération de renouvellement urbain s'inscrivant dans une réflexion globale visant à développer son offre de logement dans le centre-bourg tout en affirmant son interaction avec la gare. Elle intègre également des locaux d'activités et un programme d'aménagement d'espaces publics, dont une nouvelle voie verte qui favorise la connexion entre le centre-bourg et la gare, dont la conception s'articulera finement avec les espaces bâtis. Le projet devra porter une ambition environnementale en s'inscrivant dans la labellisation éco-quartier.

// PROGRAMMATION



sous réserve d'inscrire le projet dans l'esprit et le respect des autres prescriptions de la présente fiche.

ACTIVITÉS TERTIAIRES

Des rez-de-chaussée actifs seront localisés uniquement au sein des bâtiments collectifs, le long de l'interface avec la gare.

La programmation de ces surfaces vise à ...

... permettre le développement de nouvelles cellules pouvant enrichir l'offre existante, et/ou qui ne pourraient pas s'intégrer dans le tissu du centre-bourg : micro-brasserie, restauration ... Les commerces sont proscrits.

... permettre le développement d'activité du quotidien pouvant fonctionner en synergie la gare : conciergerie, crèche...

Les bâtiments collectifs pourront accueillir des activités et des services au rez-de-chaussée, excluant cependant les commerces. La proximité de la gare offre un potentiel pour des activités tertiaires comme des bureaux aux étages.

AXE DE PERFORMANCE

Un minimum de 630m² SP sera réservé aux locaux d'activités en rez-de-chaussée, mais des programmes plus ambitieux en offre ou en surface pourront être envisagés.

Par exemple, des bureaux en R+1 pourraient être considérés.

LOGEMENTS

L'opération doit participer à diversifier le parc de logements de la commune et présenter une diversité typologique, reposant notamment sur

- une diversification de l'offre de logement, intégrant du **logement social**, de l'**accession libre** et du **locatif**. Cette mixité devra être répartie à l'échelle de l'opération.
- une mixité de **taille de logements**, avec une majorité de T2/T3, offre insuffisamment représentée aujourd'hui à Sainte-Pazanne.
- des logements adaptés aux seniors et aux personnes à mobilité réduite (accessibilité).
- l'ambition de s'inscrire dans la démarche éco-quartier. L'opération devra être exemplaire en termes de confort thermique, acoustique, visuel et d'usage.

Le projet prévoit une constructibilité de 150 à 180 logements, dont au moins 40% de logements sociaux.

AXE DE PERFORMANCE

Dans la volonté de proposer une programmation inclusive et solidaire l'opération pourrait proposer une mixité au pallier

STATIONNEMENT

Dans la perspective de favoriser un quartier apaisé, tout en veillant à ce que celui-ci ne devienne pas un prolongement du parking de la gare et en restreignant l'accès au cœur de l'opération exclusivement aux modes doux, une attention particulière sera donnée à la question du stationnement.

L'idée d'un cœur d'îlot sans voiture, uniquement accessible aux piétons, excluant toute forme de stationnement, sera envisagée. Cette ambition encouragera la création de parkings mutualisés, répartis sur l'ensemble du site, pouvant s'appuyer sur la topographie existante afin de répondre aux besoins en stationnement tout en minimisant leurs impacts visuels.

Si besoin, la mise en œuvre d'aires de stationnement en poche devra être soigneusement travaillée afin de minimiser l'impact visuel dans l'espace public et éviter un report des stationnements publics tout en préservant un environnement apaisé.

AXE DE PERFORMANCE

La place de la voiture sera limitée dans le quartier, malgré l'extension du parking de la gare.

Une étude parallèle sur le pôle d'échange multimodal est en cours, avec un axe de travail sur le statut des places de stationnement, privilégiant le foisonnement et éventuellement le droit d'usage plutôt que l'attribution nominative.

ESPACES PUBLICS

Des espaces publics, situés sur les pourtours de l'îlot, ont pour vocation de désenclaver la gare par la création d'une nouvelle traversée. A cela s'ajoute un site arboré en cœur de ville, où l'idée prédominante est de s'appuyer sur ses qualités paysagères, notamment la zone humide, pour le définir comme un véritable quartier traversé et apaisé avec :

- Au nord, **un mail arboré**, mis à distance du parking de la gare, et végétalisé pour instaurer une promenade qualitative
- A l'ouest, **une voie verte**, qui longe **la zone humide existante et s'adosse au relief**, conçue comme un espace convivial, propice aux traversées apaisées des piétons et vélos. Le talus nécessaire à sa déclivité sera travaillé en interaction avec les bâtiments riverains et la topographie remaniée dans le cœur d'îlot.
- Au sud et à l'est, **une voie nouvelle**, conçue comme un itinéraire de transit, adoptant une approche apaisée avec un dimensionnement adaptable privilégiant toujours le confort d'usage du piéton. Son tracé et ses variations de profil seront dessinés en lien avec les

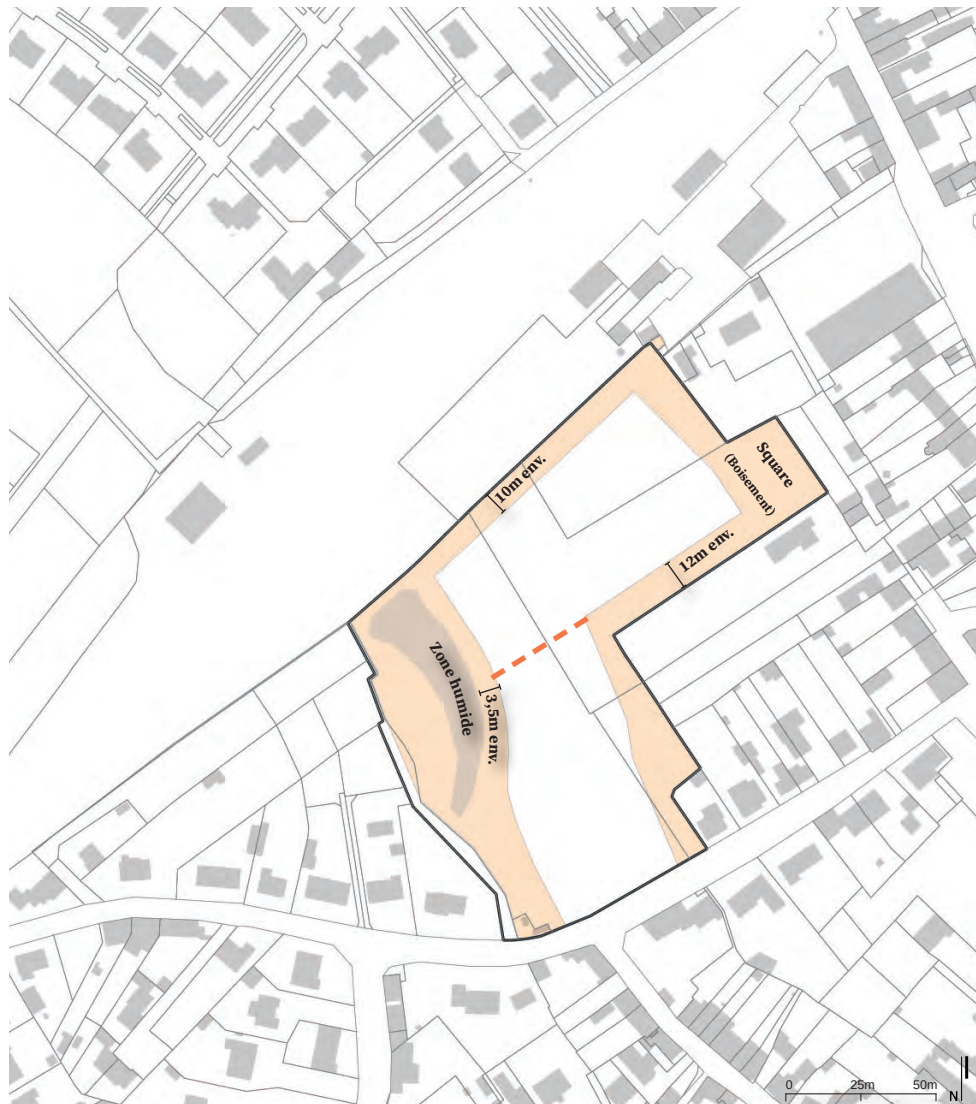
bâtiments riverains afin de définir des séquences bâties et non bâties cohérentes, permettant la plantation d'arbres à grands développements.

- A l'est, **l'espace boisé existant**, est envisagé comme un îlot de fraîcheur, préservant ainsi la qualité arborée existante.

Le projet doit prévoir la rétrocession des futurs espaces publics, contribuant ainsi au caractère ouvert et accessible du quartier.

(à développer avec cession avec charges)

// DOMANIALITÉ



// ESPACE PUBLIC RETROCEDÉ
approximatif

Nouvelle voirie	env. 0,4 ha
Mail de la gare	env. 0,6 ha
Voie verte	
Square	

Superficie totale rétrocedée: env. 1 ha sur 2,15 ha

ESPACES COLLECTIFS ET ANIMATION DU QUARTIER

L'idée de diversifier les usages vise à animer le quartier tout au long de la journée, favorisant ainsi la convivialité du lieu. Cette initiative a pour objectif de partager l'espace ainsi qu'à renforcer les liens entre les habitants, en s'efforçant d'être inclusif, intergénérationnel et ouvert à tous.

Le projet doit encourager les habitants du quartier à investir au-delà de leur logement ainsi que permettre aux habitants de la commune de trouver des usages complémentaires de ceux du centre-bourg.

Ainsi, les espaces collectifs seront répartis sur l'ensemble du site afin d'offrir plusieurs fonctions tout en évitant de les figer :

- Le RDC actif devront trouver un lieu vecteur d'animation dans son programme avec l'idée d'accueillir des animations (exposition, concerts ...)
- Le square rotule situé à l'est du site doit être imaginé comme un lieu accueillant des usages à l'échelle de la commune (aires de jeux...)
- La zone humide, par son traitement paysager, sera imaginé comme un lieu de détente.
- Le cœur du quartier participera à la vie du quartier avec un lieu commun.

Les espaces libres et les interstices sont les lieux privilégiés pour encourager la mixité des usages. Leur aménagement doit être minutieusement réfléchi et peut s'appuyer sur les conclusions des ateliers de concertation.

Les discussions des phases de concertation ont porté sur ces sujets :

- des lieux de convivialité à l'échelle de la commune avec une salle communale, espace de vente des producteurs locaux
- des initiatives intergénérationnelles : aires de jeux, boulodrome, ateliers partagés
- des espaces partagés pour les habitants : jardin partagé, chaufferie, laverie ...
- des lieux culturels, manquants à l'échelle de la commune : projection cinématographique, accueil de concerts, lieux d'expositions

SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION



Côté gare : Des usages complémentaires ? Services, commerces, tertiaires ...



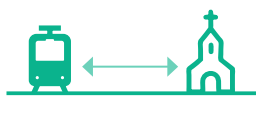
Un quartier qui vit au long de la journée



Des liaisons douces structurantes



Un cœur d'îlot apaisé pouvant accueillir des lieux d'accueils intergénérationnels



Une offre complémentaire du centre-bourg qui fonctionne avec la gare



Une offre de lieux culturels



Des lieux de convivialités pour les habitants



En faveur d'espaces de convivialités : aire de jeux, jardins collectifs



Tirer partie des espaces végétalisés et de la zone humide

3/ PRESCRIPTIONS URBAINES

VOLUMES ET HAUTEURS

OBJECTIF(s)

Les implantations et volumes proposés par le projet doivent participer à répondre aux intentions suivantes :

Gradation des volumétries pour accompagner le contexte bâti

Recomposer un front de rue / angles bâtis qualitatifs et animés qui invitent à pénétrer en cœur d'îlot

Créer un effet de venelles

Créer des porosités visuelles

1 Interface avec la rue du Verdelet

La réinterprétation du tissu du bourg de la commune, caractérisé par sa densité et la présence de ruelles, se traduira par la construction de logements intermédiaires en R+1+C maximum favorisant des accès individualisés. Cette approche vise à s'inscrire dans le rythme de la séquence urbaine de la rue du Verdelet.

2 Le cœur d'îlot

Le cœur d'îlot privilégiera des petits collectifs ou des logements intermédiaires à accès collectif, en R+2 maximum, s'insérant dans un réseau de venelles. Des attiques seront prévus aux endroits nécessaires pour assurer la compatibilité à l'OAP.

3 Interface avec le parking de la gare

Au nord du site, à l'interface avec le parking de la gare, seront privilégiés des logements collectifs en R+3+combles ou attiques maximum, avec une conception favorisant les porosités entre les volumes bâtis.

// PRINCIPE_VOLUME



RAPPEL PLU (modifié en nov. 2022)

Attique

Est considéré comme attique, le ou les dernier(s) niveau(x) droit(s) placé(s) au sommet d'une construction et situés en retrait d'au moins 2 m de chacune des façades. L'attique ne constitue pas un élément de façade.

OAP 1

Secteur de la gare, de la rue du Verdelet et l'avenue Général de Gaulle

Principes d'aménagement Hauteur des constructions

L'OAP précise des hauteurs réglementées des constructions avec des principes de gradation des hauteurs, du R+1+c côté rue du Verdelet à de R+3+Combles ou attiques du côté de la gare.

Une précision sur les espaces interstitiels où il faut assurer la transition par des niveaux intermédiaire et/ou en travaillant les expositions, en imposant un recul minimal par rapport aux bâtiments les plus élevés pour éviter une impression d'imposant.

LÉGENDE

- Logements intermédiaires R+1+C | accès individualisé
- Logements intermédiaires R+2 | accès collectif
- Logements collectifs R+3+C

IMPLANTATION

La nouvelle voie

La nouvelle voie créée vient desservir les différents îlots.

Rue du Verdelet

Les constructions donnant sur la rue du Verdelet constituent le premier plan bâti de l'opération, symbolisant l'entrée dans l'opération.

Elles pourront s'implanter librement, tout en respectant l'alignement existant sur la rue du Verdelet, en proposant des porosités entre les bâtiments pour éviter l'effet de linéarité sur la rue du Verdelet.

Ainsi les constructions seront implantées :

- en retrait de l'espace public par rapport à la rue du Verdelet, garantissant une intégration par rapport aux constructions existantes.

Le cœur d'îlot

Les constructions seront autorisées à s'implanter librement au sein du cœur d'îlot, tout en respectant un retrait par rapport à la zone humide.

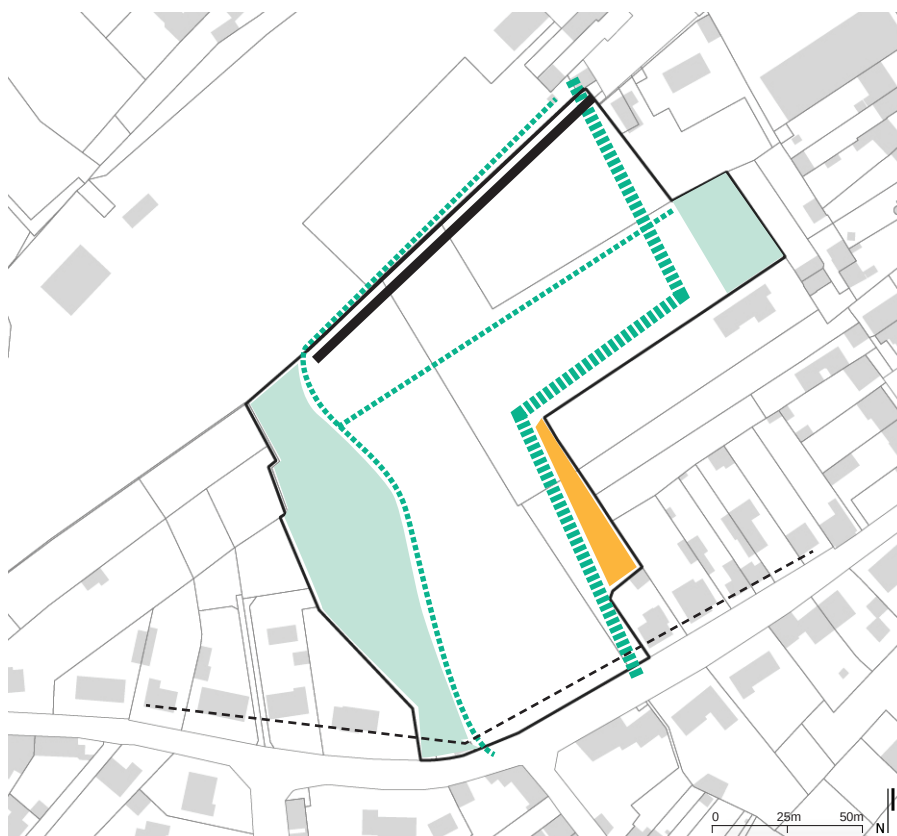
Il est essentiel de prévoir des porosités entre les différents bâtis, qui constitueront les principes de venelles et contribueront à la traversée apaisée du site.

Le mail de la gare

Au nord-ouest du site, les bâtiments seront positionnés avec un retrait de 10m par rapport à la limite séparative permettant la création d'une transition végétalisée entre le parking de la gare et le nouveau quartier. Cette zone nécessitera un remblaiement.

Il est demandé que les volumes bâtis assurent des césures entre-eux, pour éviter l'effet «barre»

// PRINCIPE_IMPLANTATION



LÉGENDE

ESPACES POTENTIELLEMENT BÂTIS

- implantation obligatoire en retrait (≥ 10 m)
- implantation dans l'alignement des constructions de la rue
- implantation obligatoire en retrait (≥ 3 m)

ESPACES NON BÂTIS

- principes de cheminement majeur et espaces non bâtis associés (≥ 12 m de largeur)
- principes de cheminement majeur et espaces non bâtis associés (≥ 3 m de largeur)
- espaces non bâtis, paysagers
- espaces non bâtis, gérant d'éventuels futurs raccords à la voie nouvelle

4/ ACCÈS ET STATIONNEMENT

ACCÈS PIÉTONS ET STATIONNEMENT VÉLO

OBJECTIF(s)

Le projet se structure autour d'une nouvelle voie urbaine, destinée autant aux piétons qu'aux véhicules, assurant la liaison nord-sud entre la gare et la rue du Verdelet. Un axe secondaire est-ouest accessible aux piétons permet de traverser le quartier et d'atteindre la zone humide.

Accès piétons

Le projet proposera la création d'un **axe piéton majeur** traversant le site du nord au sud, positionné entre la zone humide et les habitations, pour **relier la rue du Verdelet à la gare**.

Il sera accompagné de **venelles** pour **desservir les logements et les espaces stationnés**.

L'espace piéton doit favoriser les accès aux activités ainsi qu'aux logements en obéissant aux **normes PMR**, et doit pour cela **composer avec les différences de topographie**, notamment au contact du parking de la gare.

Accès et stationnement vélo

Ces nouvelles rues devront permettre l'accès aux vélos à leurs stationnements avec une **stratégie différenciée entre résidents et usagers**.

Pour cela, les nouvelles constructions devront intégrer des **locaux vélos en rez-de-chaussée facilement accessibles depuis l'espace public**.

Du **mobilier urbain dédié au stationnement des vélos** doit être envisagé sur les espaces ouverts au public, spécifiquement aux entrées du secteur.

AXE DE PERFORMANCE

la prise en compte des **différents usages** dès la conception par des **locaux ou aménagements/équipements** spécifiques : équipement nécessaire à la réparation/entretien de vélo, emplacement pour tri/biporteur et remorques vélos, local pour poussettes et véhicules enfants...

RAPPEL ARRÊTÉ DU 30 JUIN 2022

- Un emplacement vélo doit respecter une surface de stationnement de 1,5 m² minimum, hors espace de dégagement.
- Pour les ensembles d'habitation, à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements :
 - 1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales,
 - 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales.

ACCÈS ET STATIONNEMENT VÉHICULES LÉGERS

OBJECTIF(s)

Il est nécessaire d'assurer une lisibilité du stationnement avec un statut clair des emplacements, différenciant le stationnement résidentiel de celui de la gare, afin d'éviter qu'il ne devienne un report du stationnement de la gare. Dans cette logique, le stationnement automobile peut être géré en **parking mutualisé** dont la capacité doit répondre aux exigences réglementaires. Dans tous les cas, le stationnement sera exclusivement à destination des habitants et employés.

Il convient également de minimiser l'impact visuel des stationnements, en limitant les vues et en accordant une attention particulière quant à l'intégration paysagère et au traitement architectural. Par ailleurs, afin de favoriser l'apaisement du quartier, la traversée automobile n'a pas vocation à entrer dans le cœur du quartier.

Dans un souci d'intégration, d'économie, et de sobriété, les aires de stationnement doivent s'appuyer sur l'existant (relief, dalles...). Bien que les solutions ne soient pas évidentes, sa mise en œuvre demeure flexible tout en répondant aux objectifs énoncés précédemment.

Accès véhicules légers

L'entrée et/ou sortie de la nouvelle voie est organisée **depuis la rue du Verdelet**

Cette nouvelle voie pourrait être revue à terme avec la réalisation d'une opération adressée au Sud-Est, qui permettra de mutualiser l'accès et le stationnement à l'échelle de plusieurs opérations.

Intégration et traitement

L'entrée dédiée aux véhicules doit avoir la **qualité d'une véritable entrée d'immeuble** en faisant l'objet d'un traitement soigné : dessin des portes ou grilles, traitement qualitatif des parois latérales et des sous-faces de planchers visibles depuis la rue, avec des matériaux de finition de qualité équivalente à la façade.

RAPPEL PLU EN VIGUEUR

Logement :

- 1 pl. / logement
- 0,5 pl. / logement locatif social ou établissements assurant l'hébergement des personnes âgées

Autres destinations que le logement

- Le nombre de places de stationnement doit être dimensionné en fonction de la nature et de la localisation du projet, de manière à satisfaire les besoins de l'opération ou de la construction projetée.

ACCÈS DES AUTRES VÉHICULES

OBJECTIF(s)

L'opération s'inscrit dans une logique de fonctionnement d'un centre-bourg. De plus, le cœur d'îlot n'est pas voué à supporter une circulation automobile, mais constitue l'espace piétonnier du quartier. Dès lors, la prise en compte des véhicules nécessaires à la gestion urbaine (livraison, déménagement, ordures ménagères...) doit s'organiser depuis les espaces publics existants aux abords du projet.

Collecte des déchets

Les solutions envisagées doivent être discutées avec les gestionnaires de ces services. Des points d'apports volontaires ou aires de présentation sont à envisager aux abords de la nouvelle voie. La prise en charge de leurs mises en place est entièrement à la charge de l'aménageur.

Il est aussi intéressant de réfléchir en concertation à un emplacement réservé pour des composteurs partagés.

A noter qu'aujourd'hui la collecte des ordures ménagères est assurée en porte à porte, et par le biais de points de regroupement

Pour pouvoir collecter les déchets, les véhicules devront emprunter la nouvelle voirie. Il faut que celle-ci soit suffisamment large. Il faut être aussi vigilant sur les entrées et sorties de parkings et les zones de virage et de braquage.

En effet, ils devront être libres de tout obstacle (portail, poteaux, murets, panneaux, trottoirs, arbres...). Il est préférable d'avoir des angles de voiries arrondis.

Desserte Pompiers envisagée

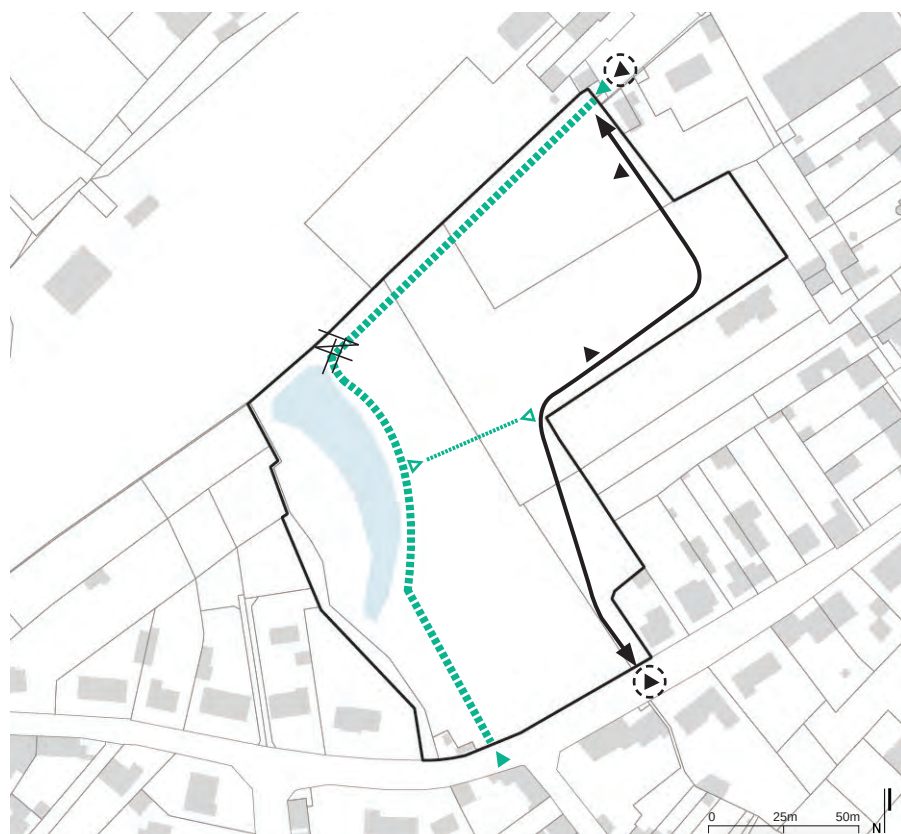
La voie verte au nord du site est envisagée en voie échelle, avec un retournement à confirmer au sein du parking de la gare.

La voie nouvelle sera une voie engin (ponctuellement voie échelle si nécessaire)

Il n'est pas envisagé de pénétration des engins de services en cœur d'îlot, mais la configuration finale retenue sera à valider avec les services de secours.

Déménagement

Des places prévues sur la voie nouvelle devront pouvoir être réservées auprès de la mairie pour les déménagements.



// PRINCIPES_CIRCULATIONS ET ACCÈS

CIRCULATIONS PIÉTONNES

- principe de cheminement majeur et espaces non bâtis associés (+/- 3 m de largeur)
- principes de cheminement complémentaire et espaces non bâtis associés (≥ 3 m de largeur)
- différence topographique à gérer (rampe/escalier)

ACCÈS AUTOMOBILES

- accès principal
- principe de traversée automobile en lisière du site

STATIONNEMENT

- accès pressentis pour le stationnement mutualisé

4/ PRESCRIPTIONS PAYSAGÈRES

LE TRAITEMENT DES ESPACES EN INTERFACE AVEC LA COMMUNE

OBJECTIF(S)

Ces espaces ont pour vocation de créer des interfaces cohérentes avec les lisières du site et de raccorder le projet au reste du centre-bourg. Ils sont conçus en espace ouvert à vocation publique et porteront chacun leur propre identité. Le piéton y est affirmé. Ce sont des espaces de mise en scène de l'architecture du projet et d'acceptation de la volumétrie par rapport au bâti riverain.

Lisière Est : une nouvelle rue arborée

Cette rue porte la desserte du quartier et l'accessibilité de la gare. Ce n'est pas pour autant un espace routier. Un de ses objectifs est de porter la présence d'arbres de grand gabarit pour créer un front végétal. Son profil se plie pour accueillir des espaces de plantation adaptés, assurant un recul cohérent par rapport aux futures façades et aux limites du site.

Cet espace est l'interface du quotidien : accès / adressage / circulation véhiculée / logistique

Lisière Ouest : un espace paysager humide

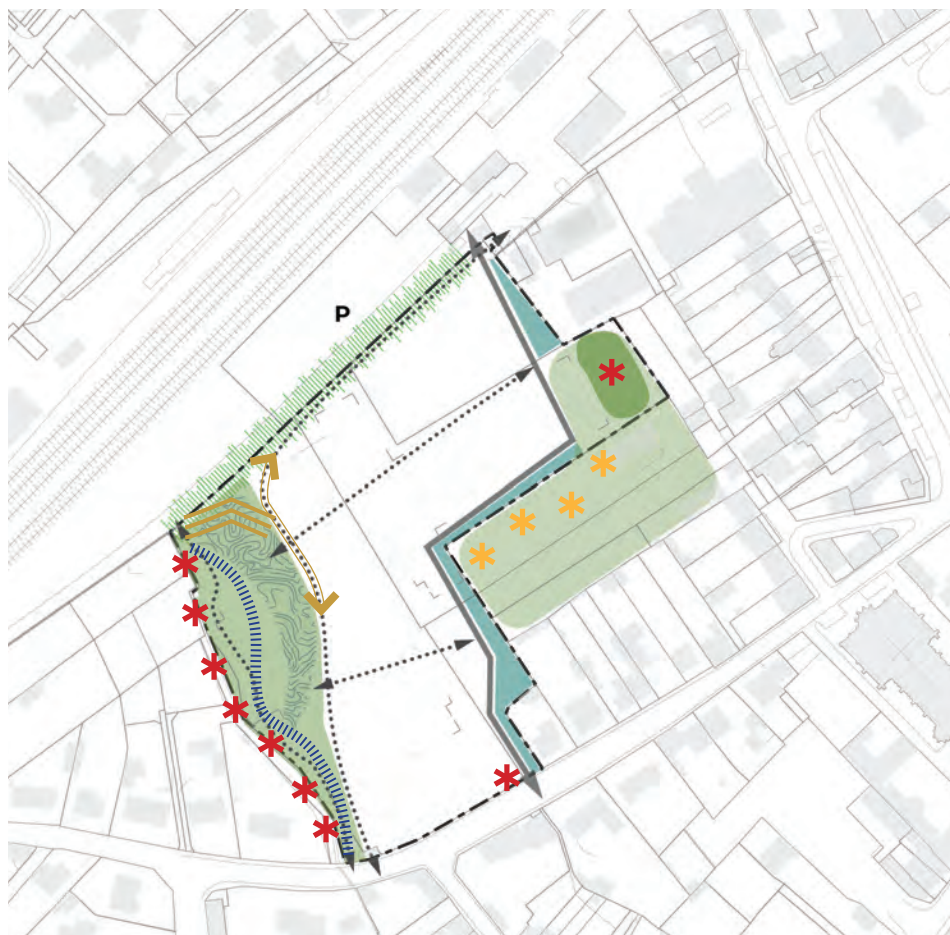
Cet espace est le pendant nord-ouest de la coulée verte localisée à l'opposé du centre bourg et correspondant au même bassin versant. La zone humide repérée sur le site y est intégrée et, dans la mesure du possible, remodelée et enrichie. Ce travail fera l'objet d'une vigilance particulière par les services dédiés. Un chemin principal nord-sud longe ce secteur duquel des chemins de traverse donnent accès aux espaces composés.

Cet espace est l'interface du ludique et du ressourcement

Lisière Nord : un parvis mail

Le nord du site et ses logements sont confrontés à la présence du stationnement de la gare. Pour gérer cette situation un recul de 10m est imposé et sert à créer un parvis pour les rez-de-chaussées actifs de ces îlots tout en permettant la plantation d'arbres de grand gabarit, à l'image d'un mail, participant à recomposer cet espace de la ville et prolongeant les parcours piétons de l'espace paysager humide.

Cet espace est l'interface des activités et de la convivialité

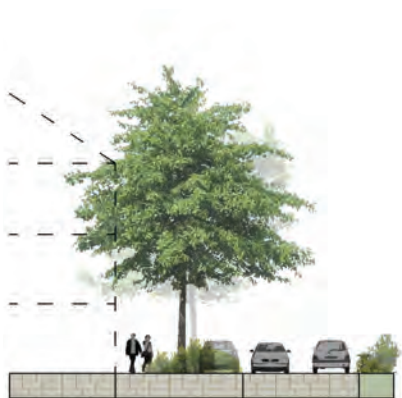


// STRUCTURATION PAR LE PAYSAGE

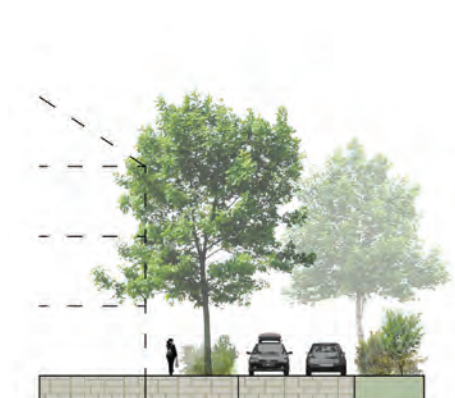
-  **patrimoine végétal (isolé, bosquet et haie) à préserver** dans le cadre du projet
-  **patrimoine végétal préservé hors site** participant actuellement à la qualité du paysage
-  **Accompagnement majeur d'arbres de grand gabarit** créant à terme une masse arborée forte dans le paysage
-  **Intégration à la voie d'un espace arboré existant** pour créer une zone végétalisée entre le quartier et les riverains
-  **Préservation de la zone humide existante** et re-naturation, voir re-modélage de cet espace pour en faire un écosystème fort
-  **Accompagnement de la zone humide existante** par un nouvel espace de promenade et d'aventure
-  **Re-modeler le ruisseau**, actuellement à l'allure d'un fossé, le projet peut se permettre de retracer son lit en dehors de la zone humide pour créer un profil plus naturel favorisant le ralentissement du débit et la biodiversité
-  **Dénivelé pour assurer un parcours pour tous** à 4% par une reprise de la topographie du site associée au projet architectural
-  **Dénivelé pour créer un espace de convivialité** pouvant accompagner un tiers lieu ou une activité singulière

Interface Est : une nouvelle rue arborée

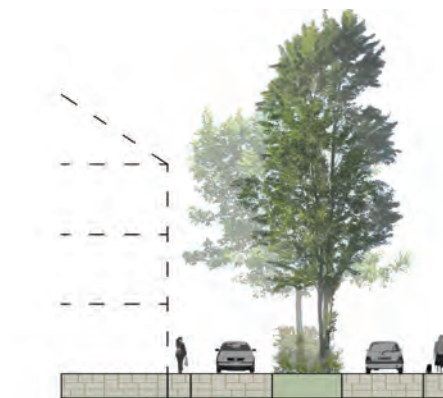
Proposer des profils s'assemblant pour permettre la présence d'arbres de grand gabarit dont on laisse le port se développer



PROFIL A d'une largeur de 12m minimum, positionnant la chaussée le plus à l'est possible afin de dégager un large trottoir planté du côté de l'opération pour accueillir des arbres de gabarit haut et élancé



PROFIL B d'une largeur de 12m minimum, positionnant la chaussée en partie centrale pour dégager des espaces de plantations d'arbres de gabarit moyen en lisière de l'opération et dans le trottoir longeant les îlots



PROFIL C d'une largeur de 12m minimum, divisant la chaussée par un îlot central permettant d'accueillir des arbres de grand gabarit à port libre

Trottoir large et bien arboré



POINT DE VIGILANCE

Le concepteur veillera à mettre en place des fosses de plantation garantissant l'épanouissement des arbres dans un contexte minérale : fosse en ménage terre pierre de 10m³ minimum et 4m² d'espace en pied minimum.

***Interface Ouest : un espace paysager préservant la zone humide
et composant autour des espaces de promenade en continuité avec la gare et des espaces de jeux***

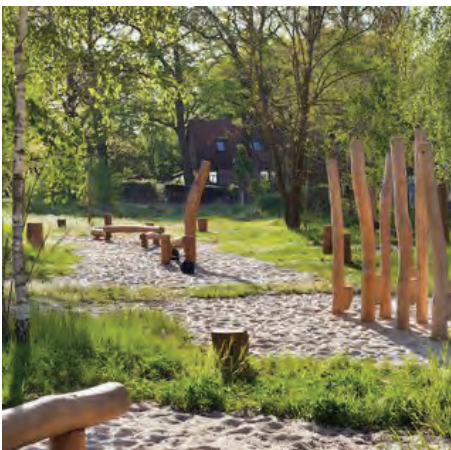


Dans la partie nord, la zone humide est renaturée par des plantations adaptées issues des techniques de génie végétal. Elle se parcourt par des chemins de traverse perméables. Autour, les talus existants seront modelés pour permettre la continuité piétonne et permettre la création d'espaces en belvédère, support de lieux de convivialité.



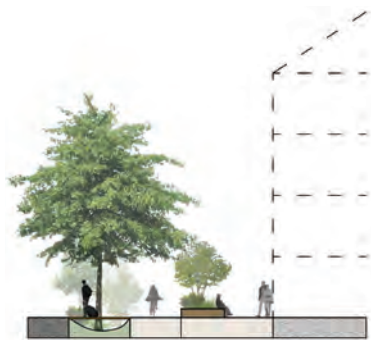
Dans la partie sud, l'espace profite d'un îlot non impacté par la zone humide où sera imaginé un terrain de jeu et d'aventure à l'attention des enfants du quartier. Les revêtements sont fortement perméables et le mobilier sobre et brut.

Espace diversifié en gestion douce



Interface Nord : un parvis arboré

pour créer un front paysager gérant la covisibilité entre les logements et le parking de la gare



Au droit des bâtiments, l'espace accueille un parvis pour l'adressage des logements et la création d'un lieu singulier en lien avec les activités de rez-de-chaussée. Une bande, potentiellement une noue, de 3m de large, crée l'interface avec le stationnement actuel de la gare. Elle accueille des arbres de grand gabarit.



Entre les bâtiments, un bosquet d'arbres est implanté pour créer une masse participant à la gestion des covisibilités diverses. La bande plantée le long du stationnement de la gare se continue et s'accompagne dans tous les cas d'une continuité piétonne majeure de 3m de large, prolongeant le chemin nord-sud de l'espace paysager humide.

Espace diversifié en gestion douce



Interface Sud : créer un frontage paysager

respectant l'ambiance de la rue du Verdelet



LE TRAITEMENT DES ESPACES INTERNES

OBJECTIF(s)

cette trame interne, accompagnée ou non de chemin, est organisée suivant 3 niveaux :

- pour accompagner les logements pour participer au confort, notamment estivale.
- pour assurer des corridors écologiques d'Est en Ouest
- pour permettre la régulation des eaux pluviales des îlots

Un réseau de chemins piétons

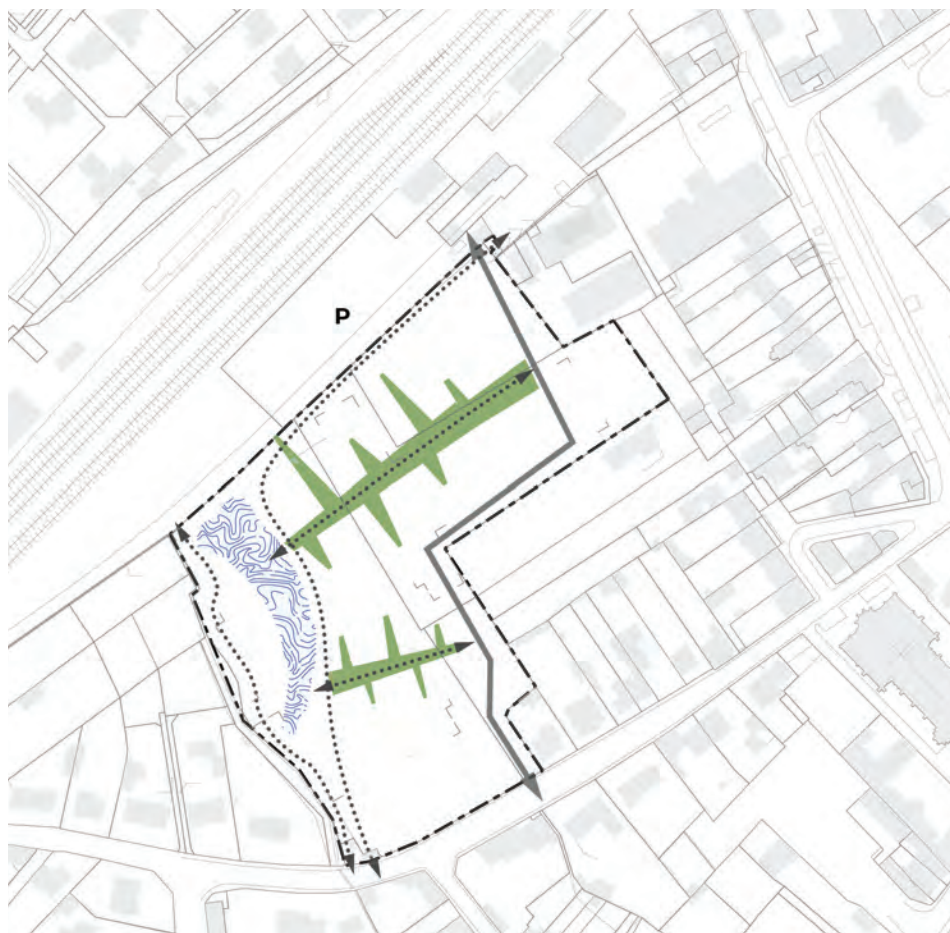
Ces espaces prennent la forme des venelles paysagères d'échelle piétonne, pouvant, pour certaines, admettre un passage technique ponctuel. Une vigilance sera assurée pour maintenir le caractère piéton dans ce cas. Les revêtements traduisent également ce caractère, l'enrobé noir y est interdit. Leur profil permettra la présence d'arbres de moyen et de grand gabarit pour créer des continuités d'Est en Ouest. Un travail fin entre le positionnement du bâti et le développement des arbres est réalisé à cet égard.

Une présence systématique de noues

Compte tenu des pentes du site dirigées du nord-ouest vers le sud-est en passant par la zone humide, et compte tenu du re-modelage envisageable global de la parcelle pour l'implantation des rez-de-chaussée, l'ensemble des eaux pluviales des îlots devra être gérée à proximité des bâtiments dans le réseau de venelles piétonnes et paysagères composant la trame de pleine terre. La palette végétale est adaptée à la contrainte d'humidité du sol. Les accès et entrées diverses sont l'occasion de créer des franchissements singuliers. Un principe de bordure quai peut être utilisé pour augmenter les volumes de rétention.

L'intimité des rez-de-chaussée

Le concepteur sera amené à mettre en place des logements en rez-de-chaussée. Une attention majeure sera portée à l'intimisation de ces derniers. Les ouvertures sont traitées en retrait d'au moins 3m des chemins et s'accompagnent systématiquement d'une bande plantée basse, ponctuée au droit des pièces de nuit d'arbustes plus haut. Si les logements se prolongeront par une terrasse (de 6 à 15m²) ou de jardinnet (au delà de 15m²), une clôture est mise en place. Elle est d'une hauteur de 1m60, en bois, et s'accompagne de plantations ou de grimpantes.



// STRUCTURATION PAR LE PAYSAGE



trame paysagère majeure d'est en ouest
et portant pour certaines la trame
piétonne



la zone humide existante alimentée par
les eaux pluviales tamponnées

Un réseau de chemin piéton accompagné de massifs, tramé par une présence importante d'arbres pour créer à terme un quartier très ombragé



Une présence systématique de noue pour la gestion des eaux pluviales alimentant la zone humide ouest. Un travail sobre de franchissement et de gestion en cascade singularise l'espace



L'intimité des rez-de-chaussée traitée par la mise en place d'épaisseur végétale ou ponctuellement des clôtures pare-vue en bois, hauteur 1m60, intégrées au paysage



Position haie / clôture
Préciser que les plantations

PALETTE VÉGÉTALE

OBJECTIF(s)

l'équipe de conception doit proposer un parti pris clair sur la palette végétale qui servira à défendre le projet et affirmer l'identité des espaces créés.

Il a été imaginé pour l'instant une palette en deux temps : vers l'ouest un site accroché aux jardins et au bourg et vers l'ouest un axe paysager à l'échelle de la commune affirmant une veine plus naturelle.

La palette suivante n'est pas exhaustive, elle a pour but de présenter une possible ambiance à développer.

Depuis la lisière Est et Nord

Des arbres plus urbains en capacité de créer rapidement des espaces ombragés en s'adaptant à des espaces plutôt minéraux



Érable, variété de grand gabarit



Fevier d'Amérique



Noisetier de Byzance



Kolreuteria



Tilleul

Depuis la lisière Ouest

Des arbres aux gabarits et formes variés rappelant les espaces agricoles, bocagers et humides appartenant à la commune de Sainte Pazanne - à mettre en lien avec la coulée verte au Sud-est du centre-bourg



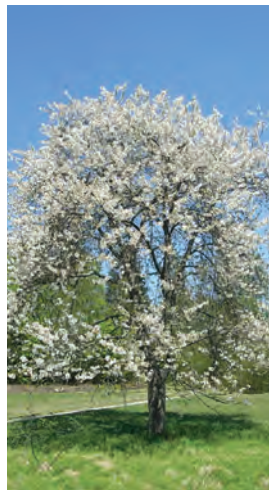
Chêne



Frêne



Cerisier à grappe



Merisier



Saules variés

Accompagner les parcours :

Des végétaux d'une hauteur maximum de 1m/1m20, une part importante de vivaces (60% des surfaces minimum) et des arbustes bas ou tapissants.



Vivaces et graminées : Achillée / Acanthe / Aster / Bergenia / Echinops / Elymus / Euphorbe / Geranium rhizomateux / Lysimaque / Rudbeckia / Stipe / Verveine de Buenos-Aires...

Arbustes bas : Abelia nain / Ciste / Fusain tapissant / Myrte de Tarente / Pin mugo / Pittosporum nain / Spirée / Véronique arbustive...

Créer des filtres pour les intimités

des massifs bas denses et/ou tapissants desquels émergent des gros arbustes bien positionnés, dans la continuité des ambiances des parcours



Arbustes bas et ou tapissants : Fusain tapissant / Lierre / Pittosporum nain / Rubus tapissant...

Arbustes émergents : Aubépine Baguenaudier / Cornouiller / Lila / Fusain ailé / Noisetier / Troène / Nerprun / Viorne...

Affirmer une ambiance naturelle en gestion douce

pour la frange ouest du site par la mise en place de prairies naturelles et de zones de jeunes plantations



Prairie : travailler des mélanges de dicotylédones et graminées diversifiées et adaptées à l'humidité du sol

Plantation arbustives : travailler des zones en jeunes plants forestiers de la palette bocagère pour recréer des espaces à forte valeur écologique

PALETTE DE REVÊTEMENT

OBJECTIF(s)

L'équipe de conception doit proposer un parti cohérent sur l'ensemble des revêtements composant les voiries, trottoirs et chemins. Par ce choix, la place du piéton est affirmée, la voiture est apaisée.

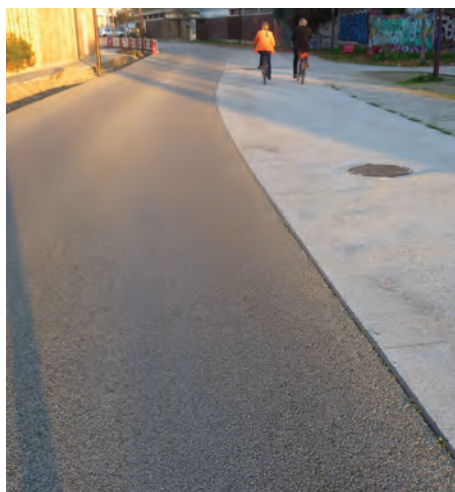
La palette sera sobre et d'une gestion simple en cas de travaux.

Dans la mesure du possible, les revêtements imperméables sont limités aux flux quotidiens. Les autres espaces où la pression de passage est plus réduite sont travaillés en revêtements semi-perméables ou en espaces verts.

Un camaïeu de revêtements cohérent entre les voiries, les trottoirs et les chemins marquant la place prioritaire du piéton



béton désactivé



enrobé grenailé



sablé / grave renforcé

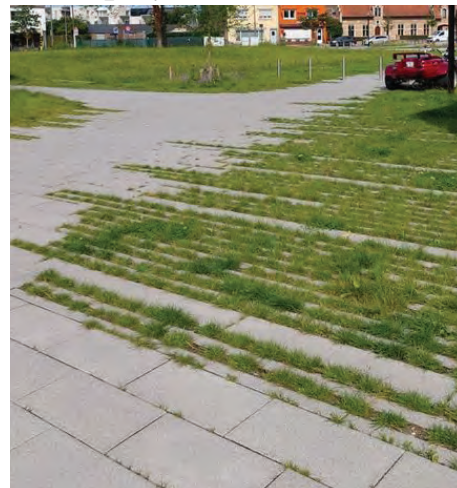
Une minimisation des revêtements imperméables et l'introduction de surfaces semi-imperméables lors d'accès techniques et logistiques nécessaires dans le projet



pavés drainants en stationnement



pavés drainants en sur largeur roulante



dalles et pavés à joints drainants progressifs

LE RÉ-EMPLOI

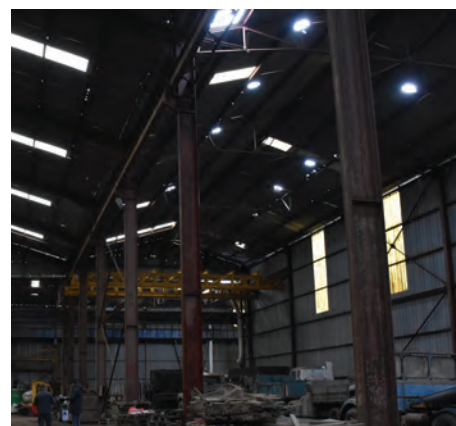
OBJECTIF(s)

La démolition confirmée des hangars met à disposition du projet un potentiel de matériaux de ré-emploi.

Une réflexion est à mener pour valoriser ces matériaux dans l'aménagement des espaces extérieurs, en itération avec l'EPF (en charge de la démolition) et la commune (question de phasage et de maîtrise d'ouvrage des démolitions).

Ce dispositif permet l'écriture d'un projet singulier évoquant le passé industriel du site.

Une réutilisation dans le cadre du traitement des bordures, des mobiliers, des franchissements de noue, même en finition relativement brute est à inventer.



Un ré-emploi des éléments métalliques des hangars et des revêtements du sol décroûtés pour évoquer l'identité industrielle du site



6/ PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES

Les trois typologies seront guidées par la **recherche d'une écriture architecturale contemporaine**, et d'un **trait commun** entre les constructions permettant d'affirmer une identité commune, sans toutefois aboutir à la répétition d'un modèle trop uniforme pour **dialoguer à la fois avec les subtilités du tissu de cœur de bourg traditionnel et l'interface avec la gare**.

Pour une insertion qualitative dans son contexte, un épannelage dégressif devra être mis en oeuvre à partir de la gare vers la rue du Verdelet.
(voir §3 - Prescriptions urbaines - p.22)

6-1/LES LOGEMENTS INTERMÉDIAIRES

Implantée à l'interface avec la rue du Verdelet, cette typologie s'articule autour d'une réinterprétation du tissu du bourg de la commune, traduite par la construction de logements intermédiaires. Le concept d'habitat intermédiaire repose sur trois principes fondamentaux, à savoir un accès individualisé, un espace extérieur privatif et une hauteur plafonnée au R+1+C. Cela vise à générer des formes s'apparentant à celles des habitations individuelles, tout en préservant une densité optimisant l'utilisation de l'espace et permettant des superpositions.

Cette approche vise à s'inscrire dans le rythme de la séquence urbaine du bourg, exprimant ainsi une volonté de réaliser un travail de couture avec son contexte. Dans tous les cas, l'architecture développée doit éviter un effet de monumentalité et les volumes travaillés devront être fragmentés pour conserver une échelle domestique.

FAÇADES ET MATÉRIAUX

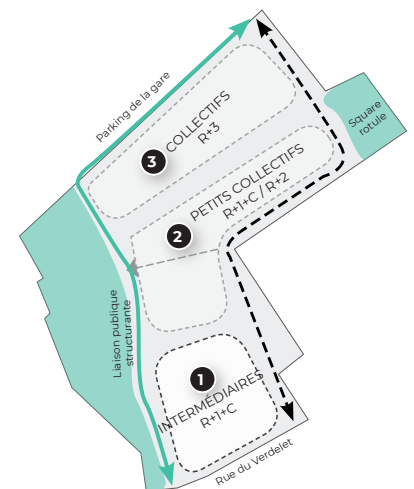
Des volumes intégrant le déjà-là

Il s'agit ainsi de **volumes sobres** dans lesquels les éléments architecturaux (baies, loggias, césure, épannelage, etc.) viennent créer des creux, des failles, des ombres, animant ainsi la façade pour limiter un potentiel effet de bloc. Un jeu de terrasses et de volumes de type maisons sur le toit peut être recherché.

L'ensemble des façades doit recevoir un traitement d'une qualité homogène, avec une exclusion des pignons aveugles. Chaque sous-volume peut être souligné par des **jeux de matière et/ou de couleur**, dans le **respect d'une harmonie de teinte**, évitant tout contraste marqué.

Un lien étroit entre les pieds de façade et les espaces publics doit être établi pour renforcer et affirmer la qualité du rapport au sol dans le projet.

// LOCALISATION À L'ÉCHELLE DU PROJET



AXE DE PERFORMANCE

- Des fenêtres et autres baies de tailles et de formes généreuses, en lien avec le travail sur l'**ensoleillement** des logements et des espaces publics de cœur d'îlot.



Atelier Dessauvages, Grand-Champ (56)

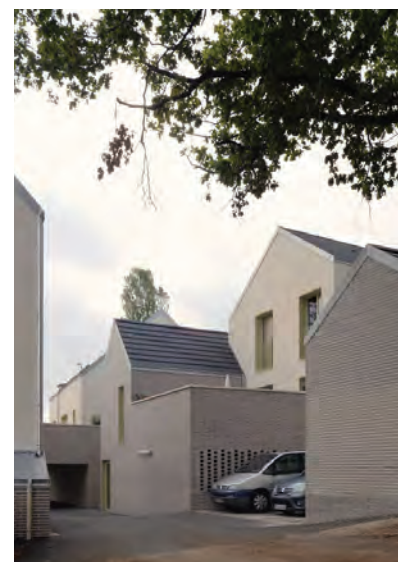
Des petits volumes de logement en transition avec le tissu existant rue du Verdelet



Dumont Legrand architectes, Saint-Jean-de-Braye



Clisson (44), Magnum



Tact, Bouguenais (44)

Matériaux

Une **palette restreinte** de matériaux et de teintes sera employée, qui devra s'accorder avec ceux existants dans le paysage environnant l'opération. La cohérence entre phases de l'opération doit être garantie, en tenant compte des particularités suivantes :

Les matériaux doivent être simples de mise en œuvre et faciles d'entretien. La **pérennité** des bâtiments est la priorité.

Sont autorisés :

- le **béton peint**
- les **enduits bruts devant recevoir une peinture**
- la **pierre** et le **bois** (prégrisé, brûlé ou traité par une autre technique permettant d'anticiper le vieillissement différencié d'une façade à l'autre) pourront également être mobilisées, notamment pour venir souligner les lignes des bâtiments. notamment en matériau secondaire, en s'assurant de la **cohérence des teintes et des textures** avec l'esprit des lieux.

Employé en tant que matériau secondaire, le métal est autorisé.

Sont proscrites les peintures à gouttelettes.

Teintes

Il est proposé de réfléchir à une **utilisation raisonnée** des matériaux plutôt que par des grands aplats de peinture de couleur. Dans tous les cas, la matière principale des façades est de **teinte claire**, dans une gamme empruntée au contexte local, caractérisant l'identité du centre-bourg.

Les teintes vives pourront être employées pour ponctuer ou marquer des détails ou des petits éléments de la composition d'ensemble, adaptées aux couleurs minérales mates.

TOITURE ET COUVERTURE

La toiture doit être considérée comme la 5^{ème} façade du projet. Le choix des toitures est indissociable de la cohérence d'ensemble architecturale des bâtiments. En lien avec les perceptions proches et lointaines des bâtiments, l'objectif du travail sur les couronnements est d'éviter le surgissement de volumes trop imposants dans le paysage du bourg.

Forme de toiture

Le choix d'une toiture terrasse, mono-pente ou à double pente doit être issu d'une véritable intention architecturale visant à offrir un surplus d'intégration et d'usage (terrasse accessible, comble habitable). La forme retenue doit participer à une écriture contemporaine du projet et à la distinction de l'étage de couronnement vis-à-vis des étages inférieurs, sans nécessairement chercher à en faire un signal architectural. Au contraire, une certaine discrétion de cette partie du bâtiment, favorisée par les retraits de façades, est sans doute à privilégier.

Afin de favoriser l'intégration du projet dans le paysage du bourg, il est attendu que l'étage attique soit plutôt traité en toiture à pente.

Matériaux de toiture

Une grande liberté est laissée aux concepteurs en termes de matériaux, du moment qu'ils contribuent aux objectifs pré-cités et à l'harmonie générale de la construction et à son intégration au sein du centre-bourg. Ainsi, la proposition de matériaux de teinte rappelant la tuile utilisée dans le tissu historique peut avoir du sens.



AXE DE PERFORMANCE

- Le choix de matériaux s'inscrivant dans une **filière courte et locale, du recyclage et du réemploi**
- Le choix de matériaux ayant un **bilan carbone faible**.

S'inspirer des teintes existantes dans le bourg

AMBIANCE DU BOURG DE SAINTE-PAZANNE



AXE DE PERFORMANCE

- Le choix de matériaux s'inscrivant dans une **filière courte et locale, du recyclage et du réemploi**
- Le choix de matériaux ayant un **bilan carbone faible**.

6-2/LES PETITS COLLECTIFS

// LOCALISATION À L'ÉCHELLE DU PROJET

FAÇADES ET MATÉRIAUX

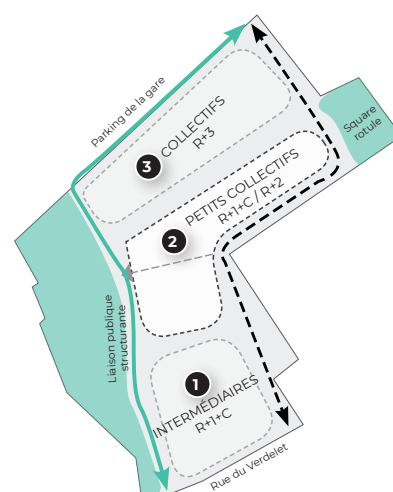
Des volumes simples

Le travail des volumes s'appuie sur des **volumes simples** articulés entre les différentes échelles du projet. En réponse aux enjeux économiques et de durabilité, la notion de modularité et de préfabrication du bâti peut être expérimentée. Dans une volonté d'optimiser l'organisation des bâtiments, un jeu de volumes reliés par le biais passerelles et coursives peut être opportun.

Il est important d'accorder un traitement homogène sur l'ensemble des façades, proscrivant les pignons aveugles. Chaque sous-volume peut être souligné par des **jeux de matière et/ou de couleur, dans le respect d'une harmonie de teinte**, évitant tout contraste marqué.

Un dialogue entre les pieds de façade et les espaces publics doit renforcer et affirmer le rapport au sol, mais également inviter à traverser le projet.

En ce qui concerne le stationnement en rez-de-chaussée, il doit être dissimulé derrière les parois de la construction ou intégré à une composition végétale en accord avec le projet paysager.



*des bâtis orientés vers
la végétation existante*



Matériaux

Une **palette restreinte** de matériaux et de teintes sera employée, qui devra s'accorder avec ceux existants dans le paysage environnant l'opération. La cohérence entre phases de l'opération doit être garantie, en tenant compte des particularités suivantes :

Les matériaux doivent être simples de mise en œuvre et faciles d'entretien. La **pérennité** des bâtiments est la priorité.

Sont autorisés :

- le **béton peint**
- les **enduits bruts devant recevoir une peinture**
- la **Pierre** et le **bois** (prégrisé, brûlé ou traité par une autre technique permettant d'anticiper le vieillissement différencié d'une façade à l'autre) pourront également être mobilisées, notamment pour venir souligner les lignes des bâtiments, notamment en matériau secondaire, en s'assurant de la cohérence des teintes et des textures avec l'esprit des lieux.

A intégrer dans les prescriptions communes ?

Employé en tant que matériau secondaire, le métal est autorisé.

Sont proscrites les peintures à gouttelettes.

Teintes

Il est proposé de réfléchir à une **utilisation raisonnée de la couleur** à travers les matériaux plutôt que par des grands aplats de peinture de couleur. Dans tous les cas, la matière principale des façades est de **teinte claire**, dans une gamme empruntée au contexte local, caractérisant l'identité du centre-bourg.

Les teintes vives pourront être employées pour ponctuer ou marquer des détails ou des petits éléments de la composition d'ensemble, adaptées aux couleurs minérales mates.

TOITURE ET COUVERTURE

La toiture doit être considérée comme la 5^{ème} façade du projet. Le choix des toitures est indissociable de la cohérence d'ensemble architecturale des bâtiments. En lien avec les perceptions proches et lointaines des bâtiments, l'objectif du travail sur les couronnements est d'éviter le surgissement de volumes trop imposants dans le paysage du bourg.

Forme de toiture

Le choix d'une toiture terrasse, mono-pente ou à double pente doit être issu d'une véritable intention architecturale visant à offrir un surplus d'intégration et d'usage (terrasse accessible, comble habitable). La forme retenue doit participer à une écriture contemporaine du projet.

il est proscrit les toitures terrasses non-aménagées (bitume, gravier). Travailler les toitures pour améliorer les vues depuis les collectifs. Les garde-corps techniques sont proscrits au profit d'acrotères hautes ou d'ouvrage prolongeant les façades de façon homogène.

Des toitures en pentes peuvent être privilégiées pour garantir une production solaire photovoltaïque.

Matériaux de toiture

Une grande liberté est laissée aux concepteurs en termes de matériaux, du moment qu'ils contribuent aux objectifs pré-cités et à l'harmonie générale de la construction et à son intégration au sein du centre-bourg.

Quelle que soit la solution choisie pour le stationnement, il est impératif de limiter les vues sur les véhicules depuis les habitations et l'espace public. Cette restriction peut se faire au moyen de dispositifs d'ombrage ou de masques végétaux. Il est important d'adopter une approche qui intègre à la fois des considérations fonctionnelles et esthétiques.

AXE DE PERFORMANCE

- Le choix de matériaux s'inscrivant dans une **filère courte et locale, du recyclage et du réemploi**
- Le choix de matériaux ayant un **bilan carbone faible**.



Atelier du Pont, Tours (37)



Tact, Nantes (44)

AXE DE PERFORMANCE

- Le choix de matériaux s'inscrivant dans une **filère courte et locale, du recyclage et du réemploi**
- Le choix de matériaux ayant un **bilan carbone faible**.

6-3/ LES LOGEMENTS COLLECTIFS

Les logements collectifs situés au nord sont amenés à tirer profit de leur situation pour fonctionner avec la gare. On assumera des volumes plus hauts, toutefois limités à R+3, mettant en avant une programmation mixte. Les rez-de-chaussée accueilleront des activités de services et les angles devront fonctionner comme des lieux d'animation à l'échelle du centre-bourg. L'inclusion de bureaux au premier étage est envisageable, le reste étant dédié aux logements.

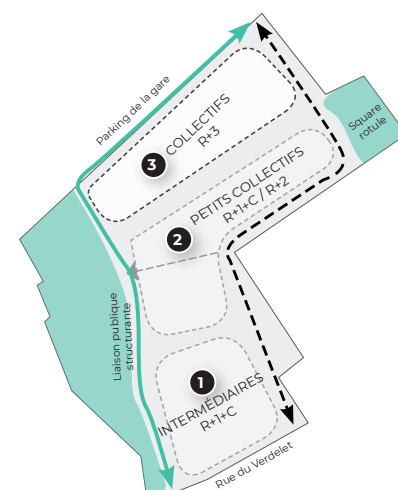
FAÇADES ET MATÉRIAUX

Des volumes simples

Les masses bâties accompagnent l'entrée dans le nouveau quartier et s'organisent en travaillant sur l'insertion du front bâti dans le futur paysage de la gare. Une attention particulière est portée aux perspectives depuis les rails et le mail paysager, favorisant des porosités entre les bâtiments pour offrir des vues sur le cœur de l'îlot, évitant ainsi un effet de barre.

Pour atténuer la perception de volumes trop haut, des retraits de façades et ou des attiques voir doubles attiques sont envisagés.

// LOCALISATION À L'ÉCHELLE DU PROJET



Frange bâtie avec des porosités



Jeu sur les attiques pour éviter l'effet de monumentalité



TRAITEMENT DU SOCLE

// TRAITEMENT DU SOCLE /

Le rez-de-chaussée, concentré d'usages qui constitue l'interface entre l'îlot privé et l'espace public, doit participer à la qualité d'ensemble du projet et s'inscrire dans la notion de parcours à l'échelle de l'utilisateur, notamment piéton. Sa conception et ses usages participent à l'accroche et à l'intégration du projet dans la trame paysagère, le relief et les cheminements préexistants et créés.

Une attention particulière sera portée aux locaux situés aux extrémités des volumes, devant fonctionner comme signal valorisant l'opération et favorisant l'entrée et l'animation de l'opération.

Une spécificité des socles affirmée

Le projet travaillera particulièrement la programmation, le fonctionnement et la matérialité des rez-de-chaussée, en affirmant un contraste avec les étages supérieurs au profit d'un dialogue fin avec le contexte. Les évidements, la transparence, la présence végétale et ou des matériaux plus sombres pourront par exemple être utilisés pour affirmer ce contraste et rechercher un effet de soulèvement de la masse bâtie.

TOITURE ET COUVERTURE

La toiture doit être considérée comme la 5^{ème} façade du projet. Le choix des toitures est indissociable de la cohérence d'ensemble architecturale des bâtiments. En lien avec les perceptions proches et lointaines des bâtiments, l'objectif du travail sur les couronnements pour le projet urbain est d'affirmer une ligne de toit différenciée et d'éviter le surgissement de blocs trop monolithiques au-dessus de la strate arborée dans le paysage.

Forme de toiture

Le choix d'une toiture terrasse, mono-pente ou à double pente doit être issu d'une véritable intention architecturale visant à offrir un surplus d'intégration et d'usage (terrasse accessible, comble habitable). La forme retenue doit participer à une écriture contemporaine du projet et à la distinction de l'étage de couronnement vis-à-vis des étages inférieurs, sans nécessairement chercher à en faire un signal architectural. Au contraire, une certaine discrétion de cette partie du bâtiment, favorisée par les retraits de façades, est sans doute à privilégier.

Une grande liberté est laissée aux concepteurs en termes de matériaux, du moment qu'ils contribuent aux objectifs pré-cités et à l'harmonie générale de la construction.

6-4/ PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES COMMUNES

FAÇADES ET MATÉRIAUX

Matériaux

Une **palette restreinte** de matériaux et de teintes sera employée, qui devra s'accorder avec ceux existants dans le paysage environnant l'opération. La cohérence entre phases de l'opération doit être garantie, en tenant compte des particularités suivantes :

Les matériaux doivent être simples de mise en œuvre et faciles d'entretien. La **pérennité** des bâtiments est la priorité.

Sont autorisés :

- le **béton peint**
- les **enduits bruts devant recevoir une peinture**
- la **pierre** et le **bois** (prégrisé, brûlé ou traité par une autre technique permettant d'anticiper le vieillissement différencié d'une façade à l'autre) pourront également être mobilisées, notamment pour venir souligner les lignes des bâtiments, notamment en matériau secondaire, en s'assurant de la cohérence des teintes et des textures avec l'esprit des lieux.

Employé en tant que matériau secondaire, le métal est autorisé.

Sont proscrites les peintures à gouttelettes.

Teintes

Il est proposé de réfléchir à une **utilisation raisonnée de la couleur** à travers les matériaux plutôt que par des grands aplats de peinture de couleur. Dans tous les cas, la matière principale des façades est de **teinte claire**, dans une gamme empruntée au contexte local, caractérisant l'identité du centre-bourg.

Les teintes vives pourront être employées pour ponctuer ou marquer des détails ou des petits éléments de la composition d'ensemble, adaptées aux couleurs minérales mates.

LES DÉTAILS

Les baies et les occultations

Tous les matériaux de menuiserie sont possibles, en recherchant un choix adapté à la perceptibilité, la taille et la situation des ouvertures. Le dessin des baies recherchera à la fois le confort, la lumière et la qualité des vues vers et depuis les logements, et l'expression d'un parti architectural qualitatif déclinant le parti urbain de l'opération.

Les systèmes d'occultation des baies quels qu'ils soient devront être traités en cohérence avec les matériaux de la baie concernée et être en harmonie avec les façades.

Le couronnement

Les acrotères seront assez hauts pour assurer la fonction garde corps de sécurité. Les gardes-corps de sécurité escamotables sont interdits.

Les raccords de toiture et de façade avec la toiture seront étudiés avec soin.

AXE DE PERFORMANCE

- Le choix de matériaux s'inscrivant dans une **filière courte et locale, du recyclage et du réemploi**
- Le choix de matériaux ayant un **bilan carbone faible**.



Jba, Nantes



TVK, Arcueil

Souligner les sous-volumes par des jeux de matière et/ou de couleur.

Faire participer les entrées, portes, portails à la façade du bâtiment



Tectône & Tact, Nantes (44)

AXE DE PERFORMANCE

- > La proposition de **menuiseries en bois**
- > Le **parcours de l'eau**, son écoulement et sa récupération depuis la toiture jusqu'au réseau enfoui pourra faire l'objet d'une **recherche** et d'une **mise en valeur architecturale**
- > La **récupération des eaux pluviales au service du fonctionnement de la résidence** (arrosage de jardinières...) ou des espaces publics aux abords

Les descentes d'eaux pluviales

Tous les dispositifs de traitement des eaux pluviales devront être parfaitement intégrés à l'architecture par un soin apporté au traitement des alignements et des calepinages.

Les autres éléments techniques

Quelque soit leur positionnement (façade, rdc, toiture), ils devront être parfaitement masqués ou intégrés dans la composition d'ensemble.

Pour tout détail

L'usage du PVC n'est pas recommandé. En cas d'utilisation, une attention particulière sera apportée à la finesse du dessin, à la qualité du matériau et à son impact environnemental.

// BAIES ET OCCULTATIONS //



Occultation contraste des matériaux
Ripoltizon



Système d'occultation cohérence
des matériaux - lan

STATIONNEMENT

Quelle que soit la solution choisie pour le stationnement, il est impératif de limiter les vues sur les véhicules depuis les habitations et l'espace public. Cette restriction peut se faire au moyen de dispositifs d'ombrage ou de masques végétaux. Il est important d'adopter une approche qui intègre à la fois des considérations fonctionnelles et esthétiques.

Dispositif d'ombrage

Le choix d'une structure d'ombrage doit être effectué selon une logique de couverture légère, sans compromettre la surface dédiée à la pleine terre. Le choix de la couverture devra être basée sur des critères de durabilité, de résistance aux intempéries et esthétique.

Masque végétal

L'intégration d'un masque végétal peut apparaître une solution pour restreindre les vues sur les véhicules depuis les logements. Les choix de la végétation, de son implantation et de son entretien doivent être méticuleusement pris en compte.

Dans le cas de la réalisation d'un parking souterrain celui ci devra favoriser l'intégration de sa dalle à travers un travail de végétalisation, d'usage et de gestion des niveaux.

ORGANISATION/FONCTIONNEMENT DES LOGEMENTS

Les vues et orientations

Les logements doivent bénéficier d'au moins deux orientations et d'au moins une vue cadrée qualitative. Des logements mono-orientés pourront être acceptés à condition de correspondre à des petits logements. Ils seront orientés préférentiellement à l'est, ou à l'ouest.

Les prolongements extérieurs

La totalité des logements doit bénéficier d'un espace extérieur privatif : balcon, terrasse, loggias, jardin, etc. Ce prolongement extérieur du logement répondra au besoin d'un espace privatif individualisé. Le type de prolongement extérieur du logement sera adapté à son contexte par rapport aux vues, à l'orientation, à la situation en cœur d'îlot ou à la périphérie.

Dans tous les cas, le projet doit intégrer une réflexion sur l'intimité et l'intégration des espaces extérieurs, anticipant les besoins des usagers.

Les rangements

Chaque logement devra disposer d'un espace de rangement. Celui ci peut être intégré au logement (mur, pièce en plus, cellier...) ou facilement accessible depuis les parties communes (boxes, caves...).

AXE DE PERFORMANCE

- > l'utilisation des **toitures en espace privatif ou partagé extérieur**
- > une **dimension généreuse** des prolongements extérieurs
- > l'intégration de **fonctions d'usage** dès la conception : jardinière, rangement, mobilier... et des **besoins d'intimité**
- > l'**anticipation de l'évolutivité** des espaces extérieurs notamment les protections solaires (ombrières, ...)

Points à développer si pas intégrés au cahier des charges :

- enfouissement de ligne électrique

- Phasage

