

PUCA

plan
urbanisme
construction
architecture

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS
ET DU LOGEMENT,
DGALN



Quartier des Mézereaux - MELUN (77)

Qualité et sûreté des espaces urbains

Etude programmatique du projet d'intégration urbaine
et de restructuration du parking souterrain

Marché n° 100226 - Rapport d'étude
Janvier 2012

Agence Vincent PRUVOST Paysagistes
47 bd Jeanne d'Arc
93100 MONTREUIL



Sommaire

1. Diagnostic urbain	3	2. Stationnement et sécurité	22
Contexte	5	Stationnement existant et futur	24
Trame paysagère et viaire	6	Sécurité : la question de la réouverture du parking	26
La trame verte et paysagère : une continuité à renforcer	8	3. Propositions et scénarii	28
Equipements existants	10	Axes de travail et scénarii possibles	30
Emprises foncières existantes	12	Proposition 1 / Réflexion à l'échelle du quartier	32
Emprises foncières projetées	14	Proposition 2 / Scénarii d'aménagement	34
Circulation piétonne existante : des axes discontinus	16	Scenario 1	36
Circulation piétonne existante : exemples	18	Scenario 2	38
Circulation piétonne projetée	20	Aménagement de la dalle	40



1. Diagnostic urbain

Contexte

La ville de Melun

Melun est une commune du département de la Seine et Marne (77), située à 41 km au Sud Est de Paris. Elle s'étend sur 804 ha et compte 40 000 habitants depuis le dernier recensement.

On distingue trois grandes typologies urbaines, qui s'étendent du nord au sud, le long de l'axe historique principal.

- Le coeur de ville correspond à la ville romaine avec un bâti dense et homogène. L'Île Saint-Etienne en fait également partie.
- Le quartier Sud, séparé du centre ville par la Seine, s'est développé avec l'arrivée du chemin de fer en 1847 permettant ainsi l'émergence de l'activité industrielle de Melun ;
- Le quartier Nord, comprenant le quartier des Mézereaux, correspond aux grands ensembles qui ont vu le jour à partir des années 60.

Programme d'expérimentation «Qualité et Sûreté des espaces urbains»

Ce programme, financé par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture), a été lancé au printemps 2010. Il s'agit de travailler sous le même thème de la sécurité et de la sûreté des espaces urbains, sur différents sites du territoire français.

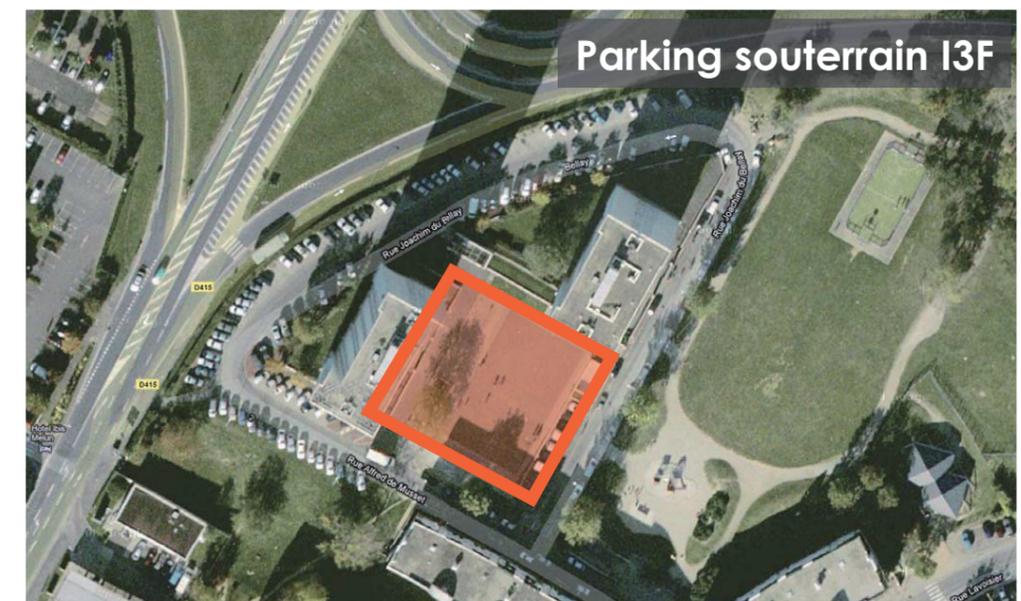
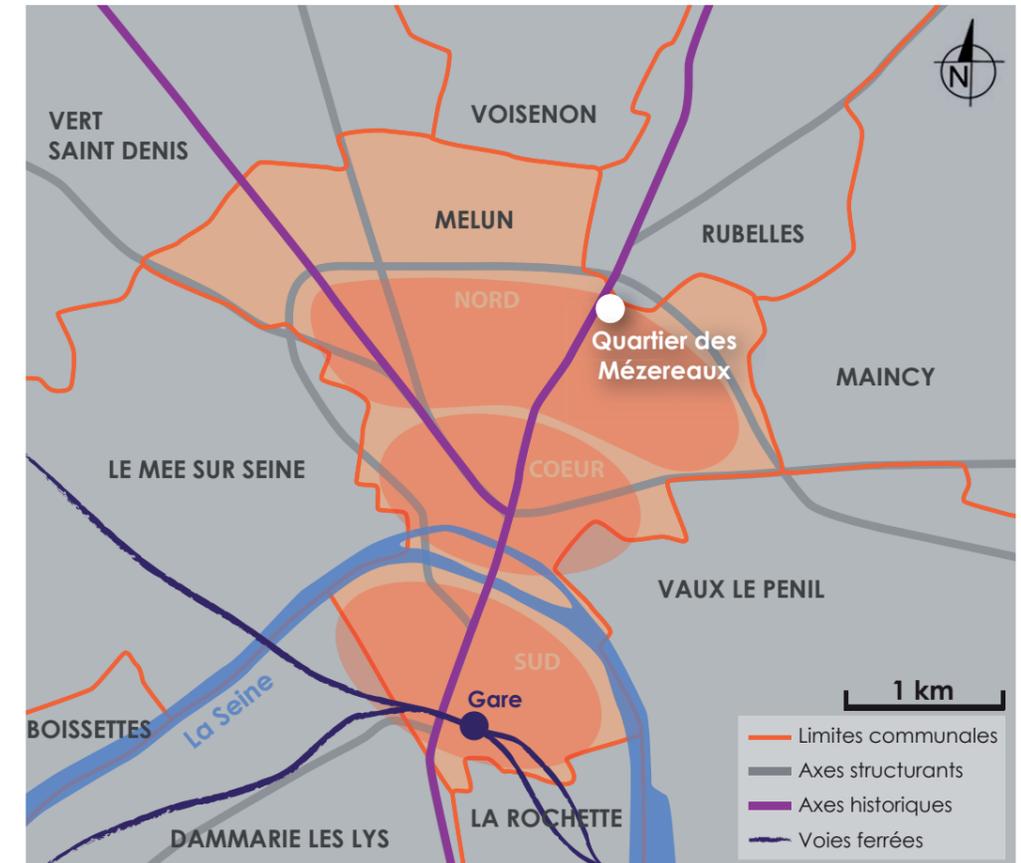
L'étude concernant la ville de Melun consiste à étudier l'intégration urbaine et la restructuration du parking souterrain du quartier des Mézereaux, appartenant à I3F. Il s'agit d'un parking établi sur deux niveaux et comprenant 141 places. Il possède des connexions aux deux tours d'habitation (R+16) qui comportent, à elles deux, 168 logements. Suite à des problèmes récurrents d'insécurité, ce parking a été fermé en 1999, provoquant ainsi un déficit dans l'offre de stationnement du quartier et de ces environs.

A l'échelle du quartier, les objectifs de cette étude sont de :

- Désenclaver le quartier en travaillant sur la maille urbaine ;
- Améliorer la sécurité dans le quartier ;
- Favoriser une meilleure appropriation de l'espace public ;
- Gérer le stationnement et les circulations.

A l'échelle de l'îlot, les objectifs sont de:

- Etudier l'hypothèse d'une réouverture du parking ;
- Contrôler et sécuriser les accès et le passage ;
- Conforter l'espace de loisir sur la dalle.



Trame viaire et paysagère

Des points de vue non exploités

Le quartier des Mézereaux est situé sur un des points les plus hauts de la ville. Il fait face au quartier de l'Almont et surplombe la vallée du même nom, coulée verte qui constitue un véritable atout pour la ville et le quartier. Malgré cette position de belvédère, les vues sur le grand paysage ne sont pas suffisamment exploitées: les grands ensembles construits dans les années 60 constituent aujourd'hui un tissu urbain décousu avec une alternance de tours et de barres qui bloquent souvent la vue.

Cependant, on distingue au sein du quartier des amorces d'axes de vue comme sur la rue Lavoisier en direction de la rue du Docteur Schweitzer (axe Sud-ouest) ou encore depuis la rue des Mézereaux vers le coeur de ville (axe Sud-est).



Vue rue Lavoisier / rue Schweitzer (Sud Ouest)



Vue sur l'axe Sud-Est depuis la rue Mézereaux



Zoom sur le clocher de l'église Saint-Aspais

Un réseau viaire radial

La ville de Melun possède un réseau viaire radial hiérarchisé en quatre différents types de voies. La route nationale nord de Melun (D605) contourne la ville et, de par la topographie du site, le quartier des Mézereaux lui tourne le dos. Les pénétrantes (Avenue de Meaux, Rue des 3 Moulins) permettent de relier le centre ville à la route nationale et aux quartiers environnants. Ces voies sont intersectées par une rue dite «d'inter-quartier», qui longe la route nationale à l'intérieur de la ville (Rue Lavoisier et Avenue des Carmes dans le quartier des Mézereaux). Enfin, il existe un réseau de desserte locale qui vient compléter le reste de la trame viaire mais qui est souvent tortueux et contraint par la topographie du site, provoquant ainsi des difficultés de liaison notamment aux équipements. Ces problèmes sont, en partie, compensés par des cheminements souvent informels à travers des espaces publics indifférenciés.



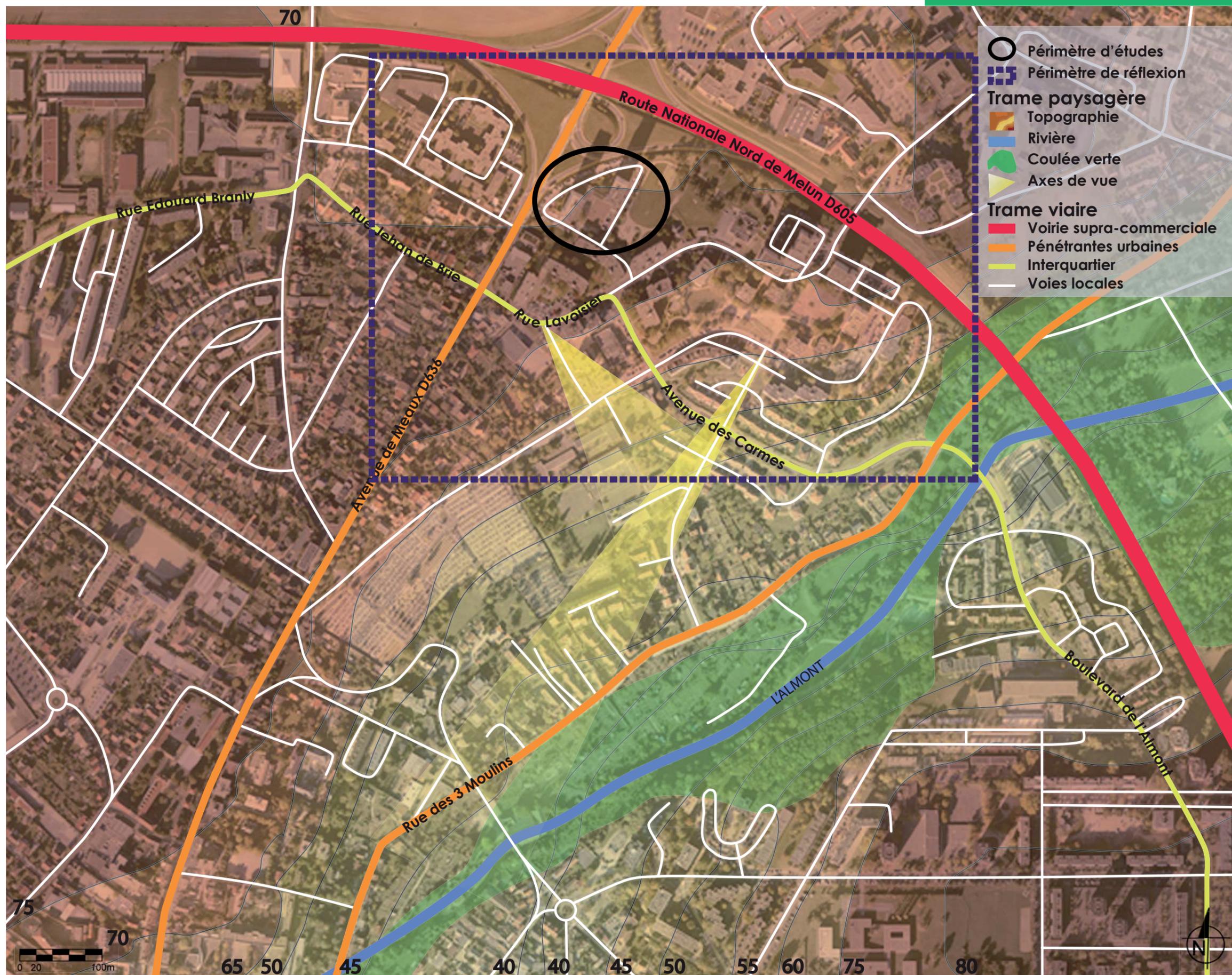
Route Nationale Nord de Melun (D605)



Avenue de Meaux (D636) depuis les tours I3F



Avenue des Carmes (vers Rue des 3 Moulins)



Trame paysagère

Une trame à mettre en valeur

Il existe une réelle trame paysagère sur le quartier des Mézereaux. On distingue des espaces structurés avec des alignements d'arbres comme l'avenue de Meaux ou encore l'espace paysager récemment aménagé entre la dalle I3F et le centre social. Cependant, à part ces deux amorces, l'ensemble du quartier manque de végétation permettant de structurer les espaces publics et les voiries principales du quartier.

Concernant les coeurs d'îlot, les plantations y sont certes bien présentes mais leur disposition aléatoire donne l'impression de n'avoir pour seule fonction que de cacher les immeubles.

Les emprises végétales sont donc généreuses mais, pour autant, ces espaces verts sont peu qualifiés et sous-fréquentés. La trame verte ne structure pas l'espace public (rares alignements) et a tendance à enclore les immeubles, notamment dans le cœur vert central.

Les parcours piétonniers sont potentiellement très libres puisque rien n'est clôturé ou privatisé, mais ils se révèlent très contraints par la configuration des lieux (talus, rampes, escaliers, haies denses, murets...). Ils sont de fait quasi exclus des rues, dont les trottoirs absents ou étroits sont envahis par les voitures, en larges épis ou de manière « sauvage ». Les chemins, en revanche, sont très présents dans les espaces verts, mais leurs entrées sont invisibles, confidentielles, et ils sont par conséquent peu investis.

L'espace piéton représente donc un enjeu de premier ordre dans ce quartier, avec des axes à mettre en valeur qui seraient calés sur les grandes fenêtres visuelles autant que sur les parcours vers les futurs pôles attractifs du quartier. La question du stationnement est intimement liée à cette reconquête de l'espace piéton.

Mail allant de la dalle I3F au nouveau centre social



Mail de l'avenue de Meaux (D636)
Vue vers le Nord-est



Immeuble OPH77
Vue depuis la rue des Mézereaux



TRAME PAYSAGÈRE



Equipements

Les commerces se positionnent le long des voies principales comme l'avenue de Meaux où les habitants du quartier et les passants peuvent trouver deux stations essence, un hôtel (plus un autre situé de l'autre côté de la route nationale nord de Melun). La rue Lavoisier, voie inter-quartier offre également des commerces de proximité comme un supermarché ALDI ou encore des petits commerces (boulangerie, presse tabac, pharmacie, fast food et produits alimentaires exotiques) au commencement de l'avenue des Carmes. Cependant, dans ce secteur, des regroupements de jeunes, notamment devant le tabac confèrent un sentiment d'insécurité et les habitants ont tendance à ne plus fréquenter ces commerces.

Sur le périmètre de réflexion pour cette étude, les équipements scolaires se répartissent sur la rue radiale qui traverse le quartier. On trouve trois groupes scolaires comportant chacun une école maternelle et une école primaire, deux collèges, un lycée général et technologique offrant également l'enseignement de classes préparatoires aux grandes écoles, un lycée technologique et un lycée professionnel. Le groupe scolaire des Mezereaux génère en particulier des flux importants nord-sud dans le quartier.

Les équipements sportifs accompagnent généralement les lieux d'enseignement, cependant, à proximité de la dalle du parking étudié, on trouve un terrain de sport récemment aménagé.

Il est à noter que la Mosquée El Nour est un équipement majeur dans le quartier des Mézereaux mais également pour la ville et pour la région. Agrandie en 2006 en passant de 410 m² à 650 m², elle attire de nombreux fidèles chaque vendredi midi pour la prière. Cette affluence hebdomadaire renvoie à la question du stationnement dans ce quartier, bien qu'elle ne soit pas directement liée à la réouverture du parking souterrain qui appartient à I3F.

Enfin, le centre social des Mézereaux a été récemment ouvert (Avril 2010). Il est un vecteur d'animation du quartier en proposant des activités culturelles et artisitques aux enfants et habitants.



Supermarché ALDI



Groupe scolaire les Mézereaux



Gymnase Pierre Lespiat



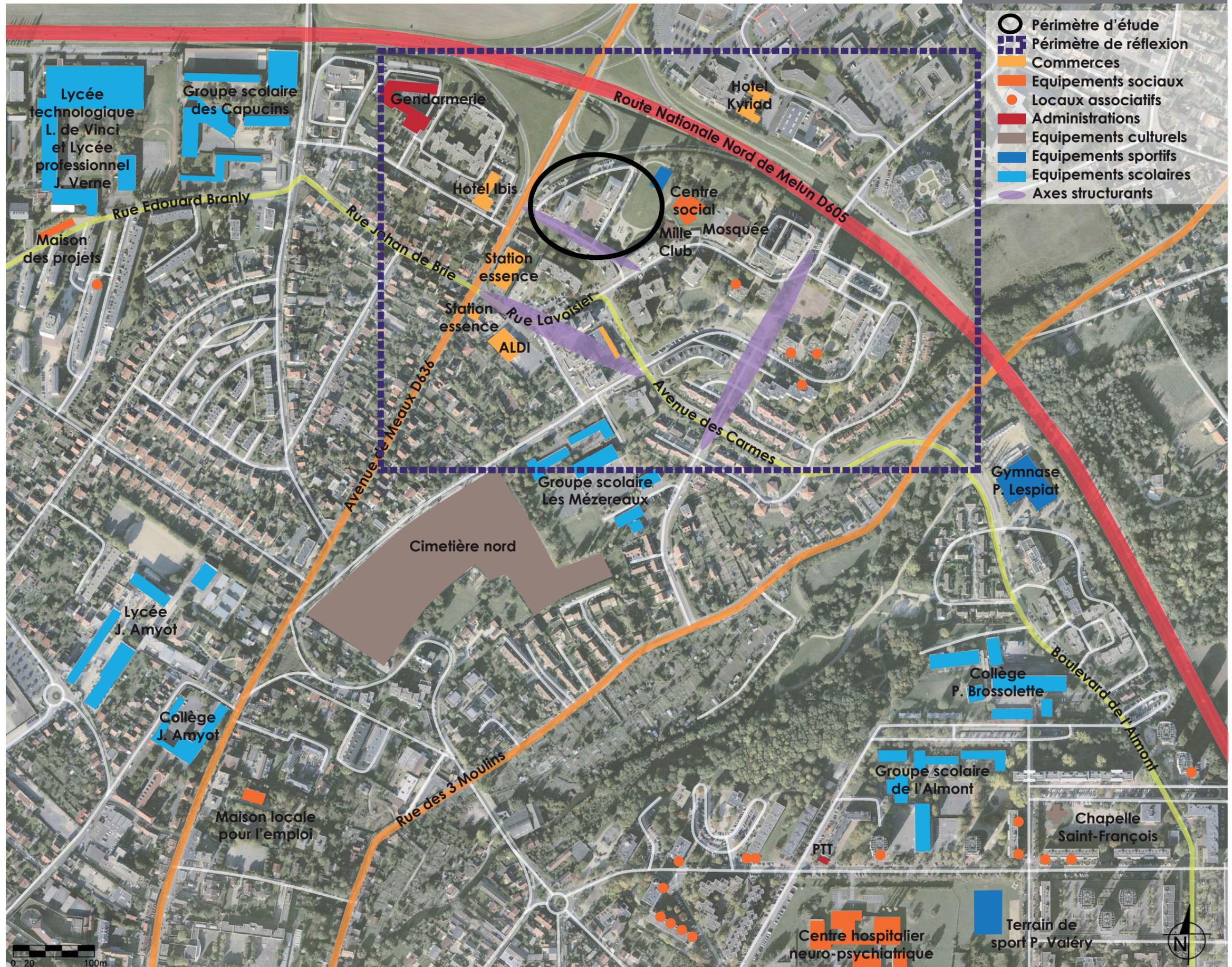
Mosquée



Centre social des Mézereaux



Gendarmerie



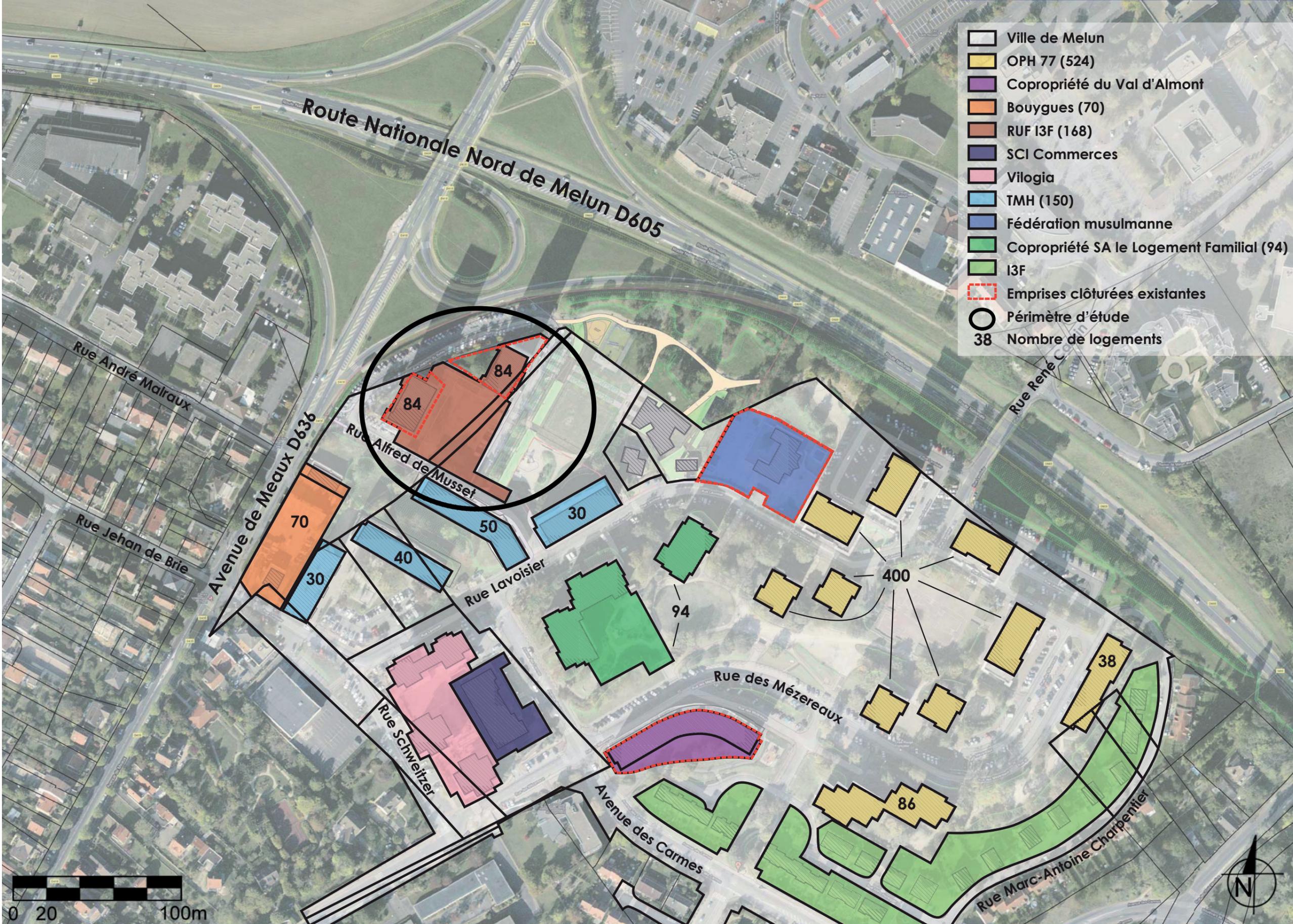
Emprises foncières existantes

Des espaces peu délimités

On distingue 11 bailleurs différents sur le périmètre de réflexion, mais avec des emprises foncières relativement restreintes autour des bâtiments. En effet, la ville de Melun détient quasiment tout le foncier des espaces publics. Une grande majorité des espaces sont donc ouverts et libre d'accès. On distingue cependant quelques espaces clôturés : les deux tours I3F ont été résidentialisées récemment, la parcelle appartenant à la fédération musulmane et accueillant la Mosquée est fermée et la copropriété du Val d'Almont est également clôturée.

Le faible nombre d'emprises fermées tout comme le manque d'aménagement donne à l'espace public un caractère déstructuré mais en même temps beaucoup de liberté. Ainsi, de nombreux passages informels sont quotidiennement utilisés par les habitants et passants du quartier.

EMPRISES FONCIÈRES EXISTANTES



Emprises foncières projetées

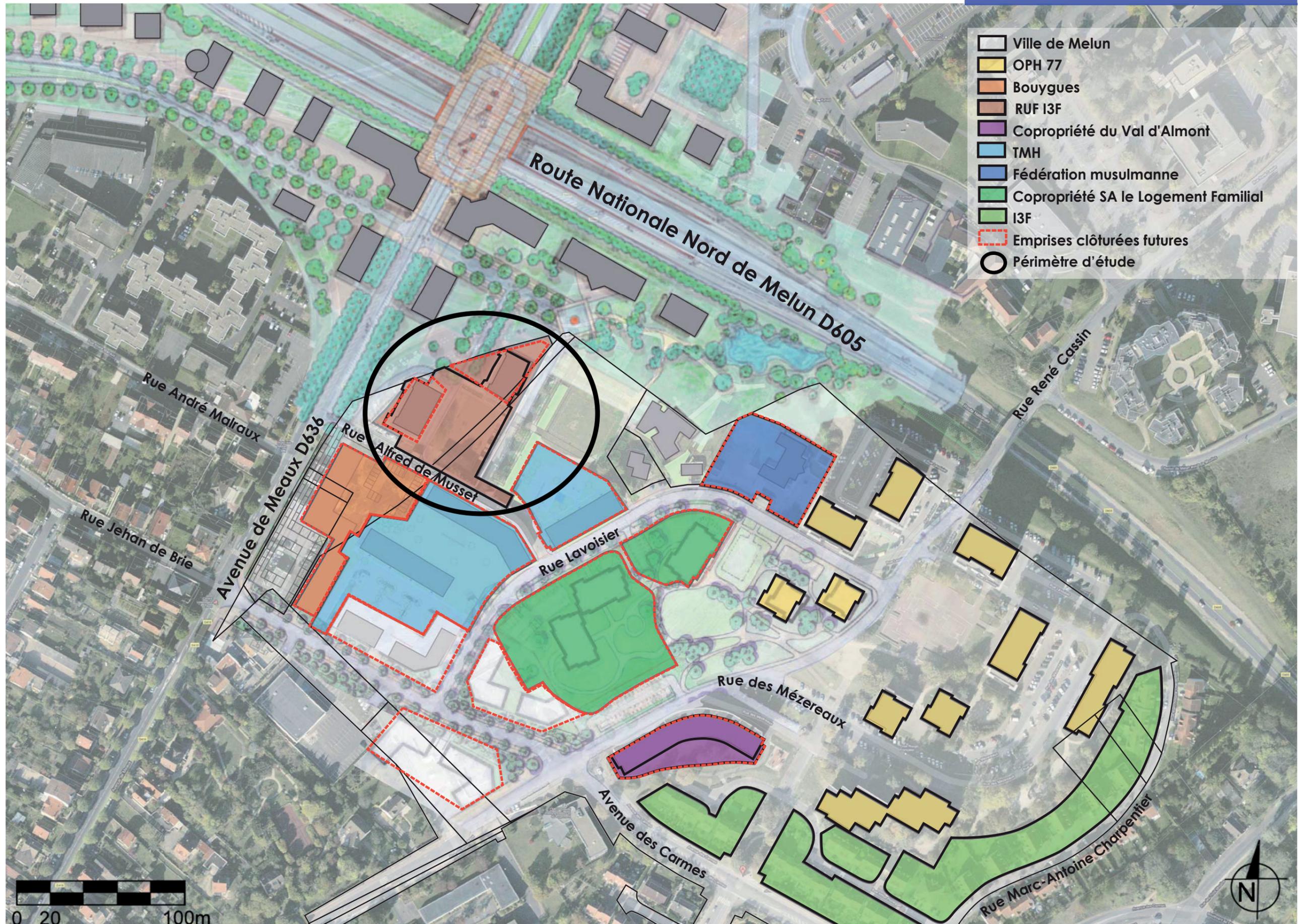
Un quartier restructuré

Les projets portés par la ville, prévus ou en cours, vont changer la configuration du quartier.

Le premier changement important est la restructuration de l'avenue des Carmes et de la rue Lavoisier avec la disparition de la rue du Docteur Schweitzer et de l'îlot qui appartient actuellement aux bailleurs Vilogia et SCI Commerces . Cette nouvelle configuration va permettre d'améliorer la circulation de la voie inter-quartier tout en exploitant un axe de vue sur le coteau du quartier de l'Almont.

Les emprises foncières de part et d'autre de cette voie vont alors s'aligner sur cette nouvelle structure de l'espace public. C'est le cas de trois parcelles fermées qui appartiendront à la ville de Melun (en blanc). De plus, les espaces extérieurs des résidences TMH, Bouygues et de la copropriété SA le Logement Familial vont être aménagés et clôturés. Ces nouvelles emprises délimiteront mieux l'espace privé du public mais concentreront d'autant plus les passages sur les trottoirs qui sont aujourd'hui assez encombrés.

L'enjeu du renouvellement de ce quartier réside donc dans l'ajustement au plus près du besoin ressenti entre le stationnement, les flux piétons et les espaces de vie de quartier.



Circulation piétonne existante : des axes discontinus

Réelle manque de continuité

La carte ci-contre présente les espaces piétons ainsi que les cheminements utilisés (continus ou non, arborés ou non). L'espace est, comme la trame viaire, organisé de façon radiale avec des pénétrantes et des rues circulaires qui se rejoignent à l'intersection de l'avenue des Carmes et de la prolongation de la rue René Cassin, non loin d'un pôle d'attraction : le groupe scolaire des Mézereaux. A proximité de la Mosquée (principale pôle d'attraction) et du centre social, le cheminement manque de fluidité et d'organisation, contrairement au secteur I3F où l'on devine une amorce de trame en damier, principalement arborée grâce à son réaménagement récent.

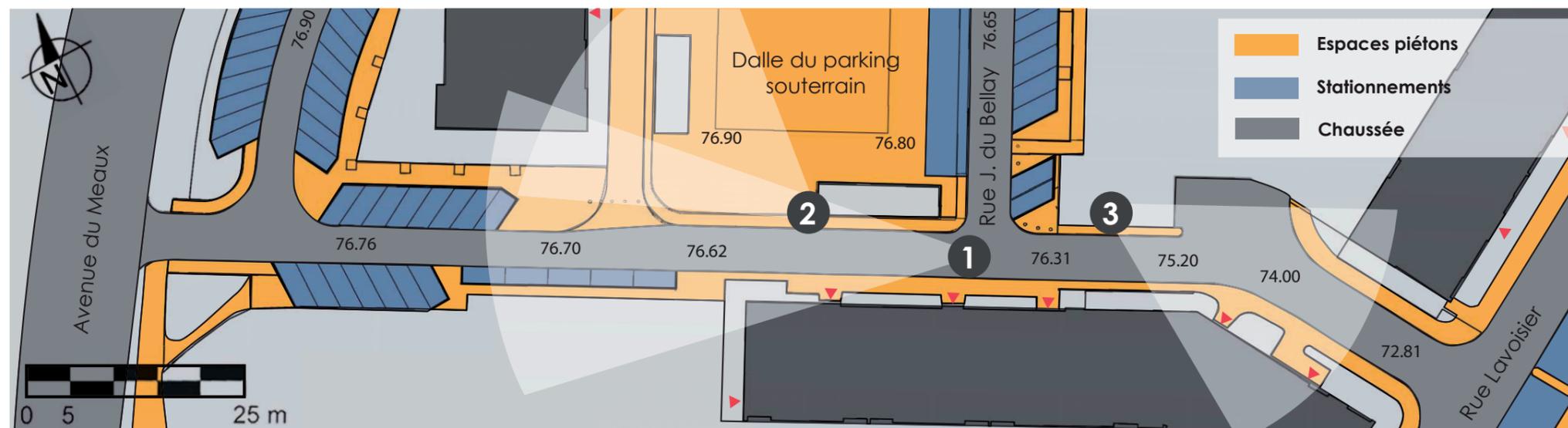
La Rue Alfred de Musset

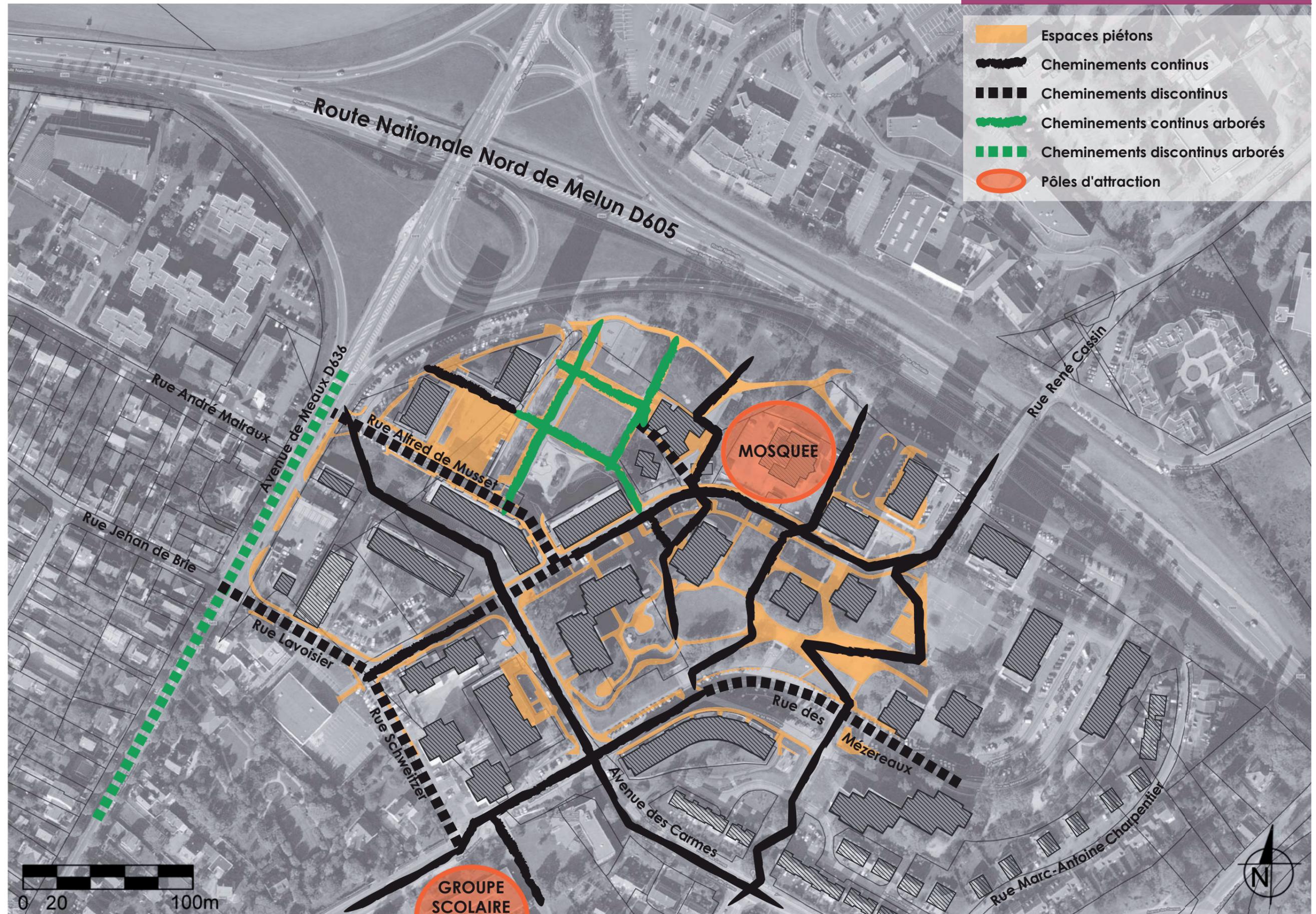
La plupart des rues du quartier ne sont pas propices à la circulation piétonne comme la rue Alfred de Musset. Bien qu'elle ait été rénovée récemment, les voitures et le stationnement y occupent toute la place. La plupart du temps, les trottoirs, déjà étroits sur cette rue, servent de zone de stationnement, et les piétons sont contraints d'utiliser la chaussée pour se déplacer.

Grâce au plan du permis de 1970, on comprend mieux la configuration des lieux et l'étroitesse de la rue Musset. En effet, elle ne devait avoir qu'une vocation piétonne au départ et la rue principale passait entre les deux immeubles de TMH.



Plan extrait du permis de construire de 1970





Circulation piétonne existante : état des axes importants

Depuis le parking aérien I3F jusqu'à l'îlot central du quartier

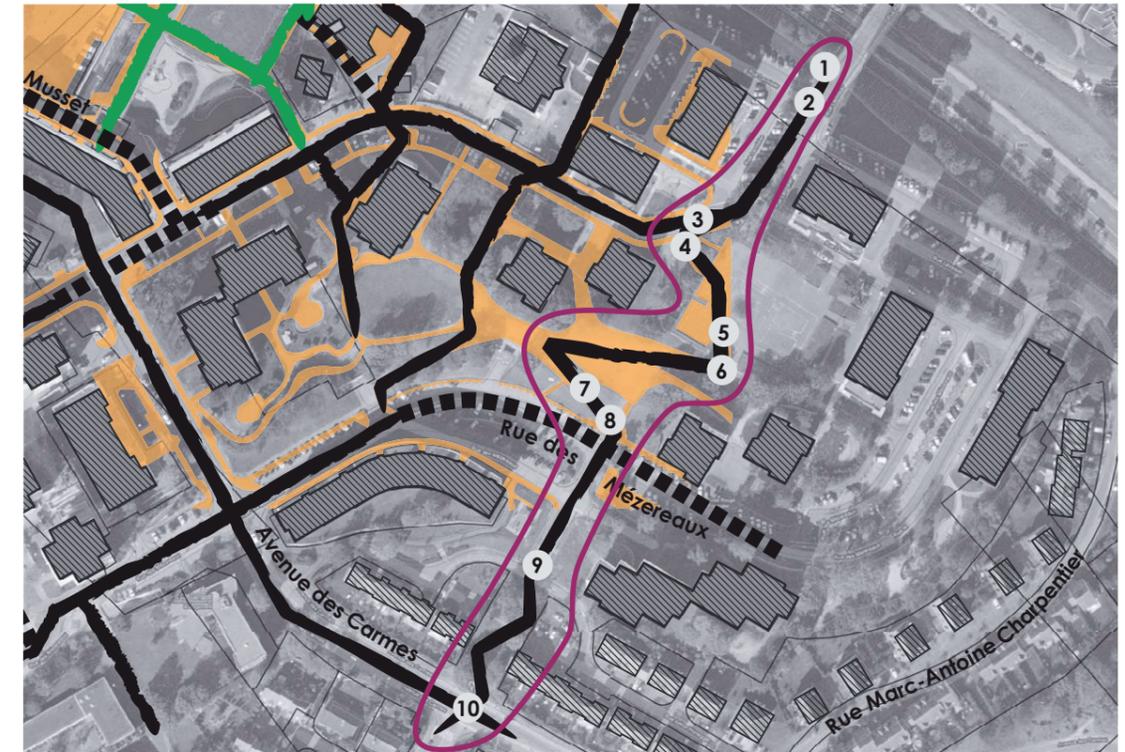
La discontinuité de certains axes piétonniers ne facilite pas la circulation et n'invite pas le passant ou l'habitant du quartier à poursuivre son chemin de façon fluide.

Entre la dalle I3F et le centre social, les récents aménagements confèrent une certaine qualité à cet axe, d'ailleurs fort emprunté. Mais à l'arrivée sur la rue Lavoisier (n°7), l'effet d'axe disparaît. On est face à de petits chemins qui semblent privés et une végétation imposante qui masque toutes vues. Le passant ne sait pas s'il peut continuer ou s'il vaut mieux poursuivre en reprenant la rue.



Depuis le pont rue René Cassin jusqu'à l'intersection entre l'avenue des Carmes

Cet axe amorcé par la configuration urbaine n'est absolument pas ressenti sur place. Et pourtant, il offre une vision lointaine sur tout le centre ville et un véritable horizon qui pourrait être plus dégagé. A l'arrivée du pont, on débouche sur l'entrée véhicule du parking souterrain de l'OPH, qui masque complètement la vue qu'on pourrait avoir. Aucun chemin n'est possible par là (photo 3), il faut obliquer par un passage étroit entre 2 haies hautes vers la dalle (photo 4). Il y a une totale discontinuité ici du cheminement public et il faut vraiment perséverer pour arriver dans l'espace vert central. Là encore, la gestion du dénivelé impose de larges détours, sans mettre en valeur la vue.



Circulation piétonne projetée

Des potentialités à renforcer

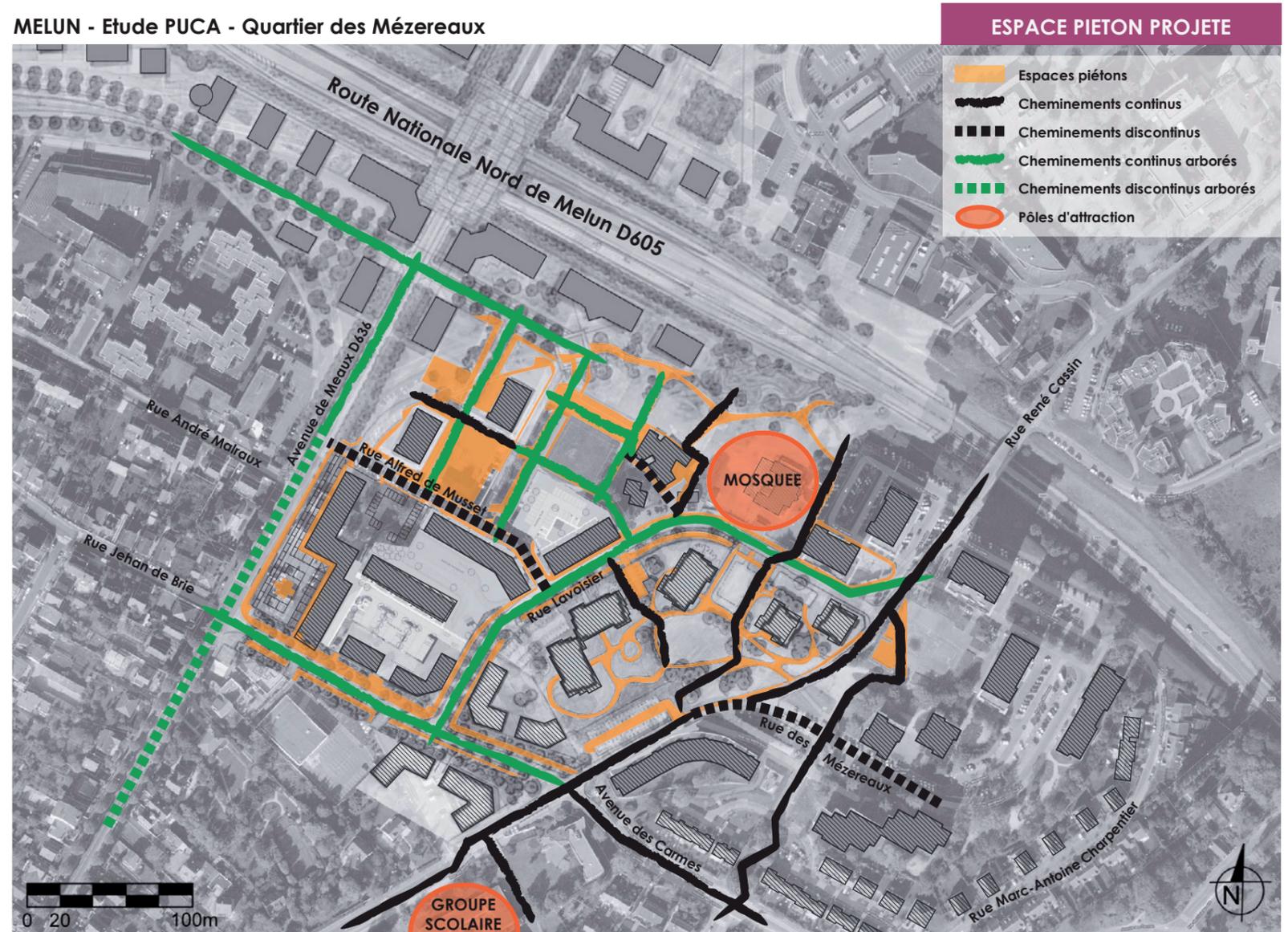
La carte ci-contre permet de visualiser l'état des cheminements piétons lorsque tous les projets en cours ou à venir seront réalisés. On constate tout d'abord la volonté de prolonger l'amorce de trame en damier qui existe déjà au des niveaux des immeubles I3F. La trame végétale publique est également renforcée le long de la plupart des voiries, excepté sur la nouvelle voie qui traverse les immeubles de l'OPH77 à proximité de la dalle.

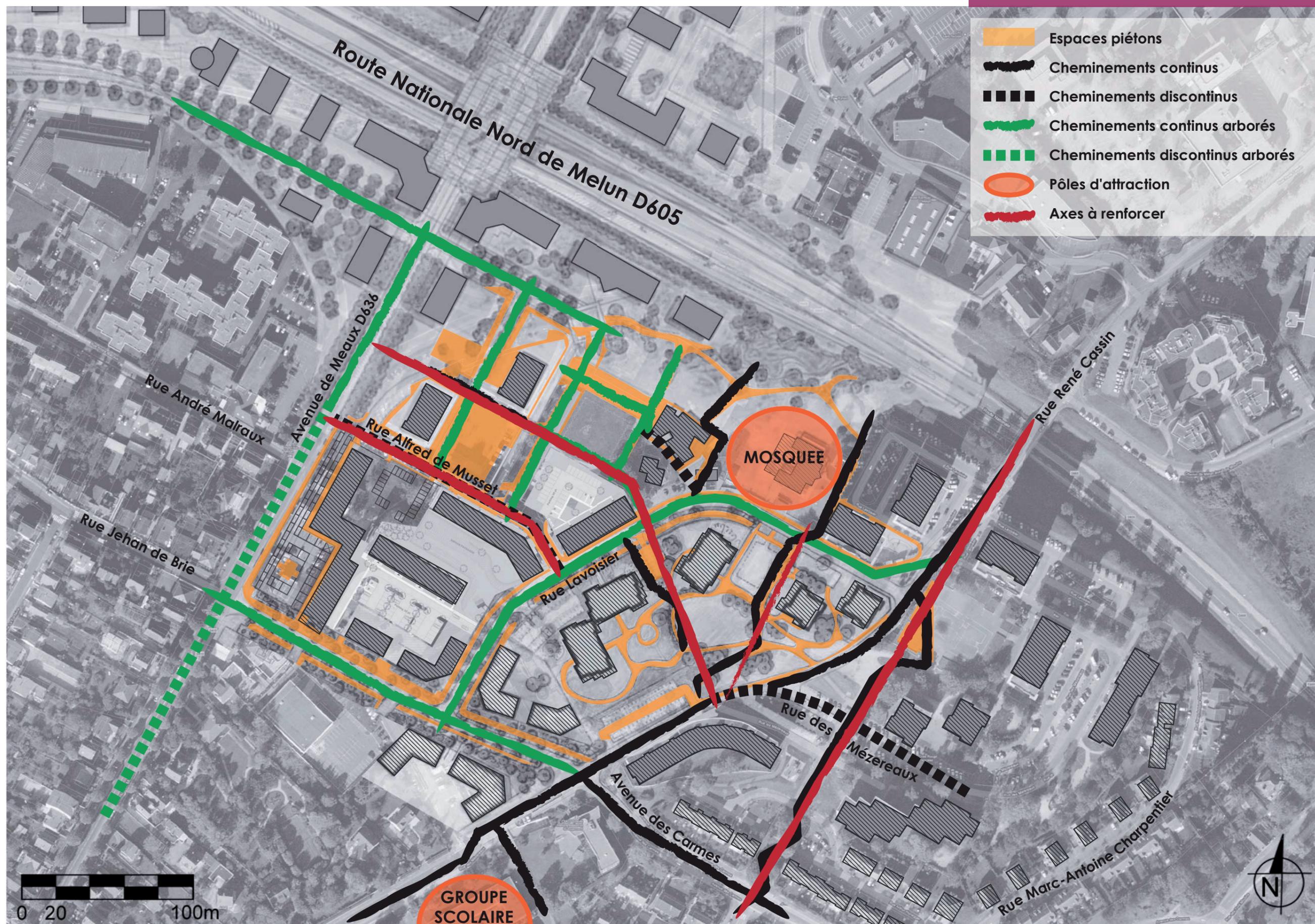
Récemment rénovée, aucun aménagement n'est prévu sur la rue Alfred de Musset qui conserve ses difficultés actuelles.

Piste de réflexion

Se basant sur la trame viaire existante, sur la topographie et les points de vues intéressants qu'offre le site, nous proposons de revoir la hiérarchie des axes de circulation du quartier des Mézereaux en respectant l'organisation radiale, qui dessert les pôles attractifs (équipements scolaires, mosquée, commerces). En effet, les cheminements piétons gagneraient à être mis en valeur sur les axes rouges afin de fluidifier les circulations.

MELUN - Etude PUCA - Quartier des Mézereaux





2. Stationnement et sécurité

Stationnement actuel et futur

Un diagnostic complet sur le stationnement et la sécurité a été réalisé par Kallipolis (cotraitant sur cette étude) et fait l'objet d'un rendu à part. Les grandes lignes sont reprises ici afin de construire une vision d'ensemble pour les scénarios projetés sur ce parking.

Le secteur des Mézereaux comprend trois parkings souterrains résidentiels : le parking I3F, condamné, qui constitue l'objet de notre étude ; le parking OPH, avec un étage réouvert sur deux ; le parking d'une copropriété, partiellement insalubre mais en fonction. De plus, l'espace en surface destiné au stationnement est considérable (147 places rien qu'au pied des 2 tours).

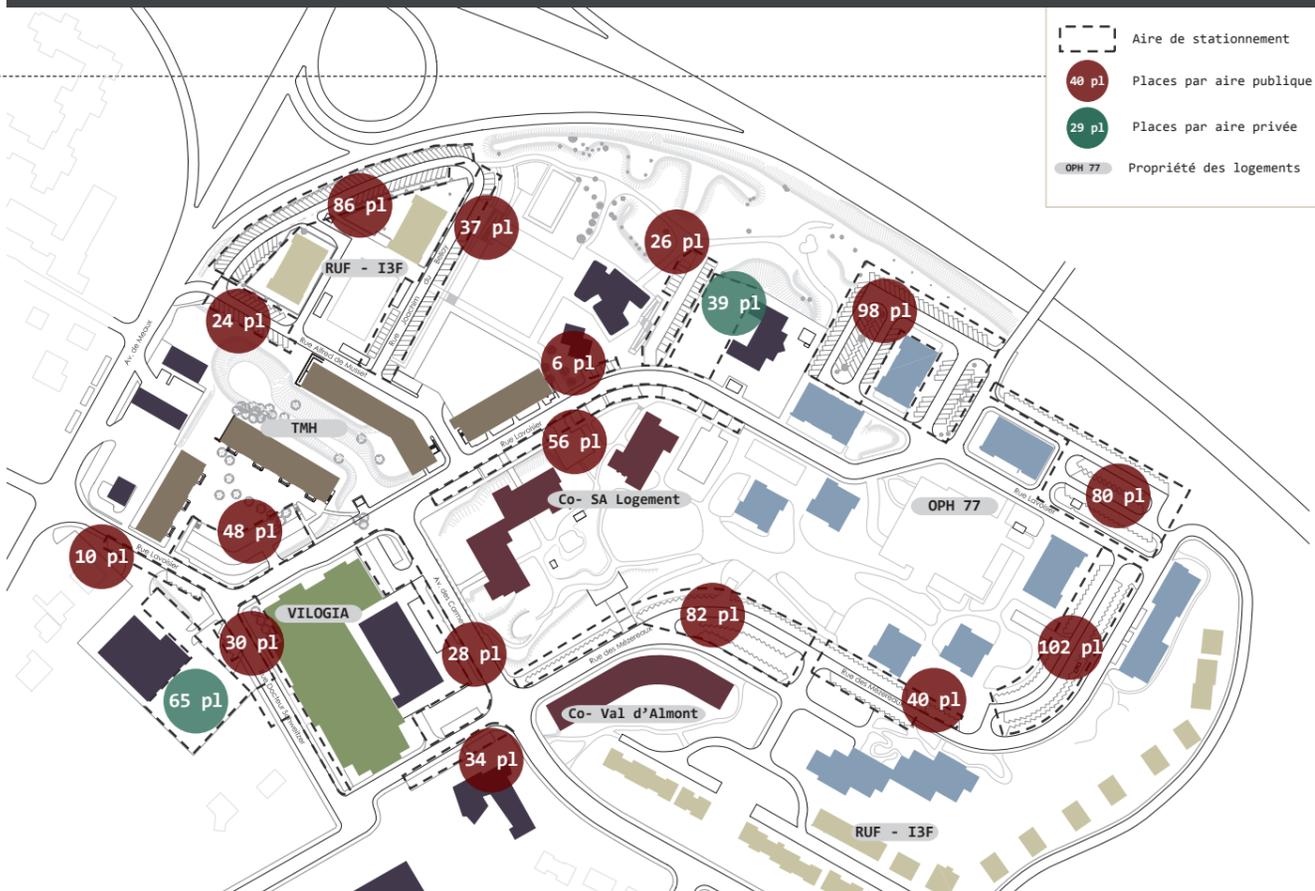
Malgré cela, à certains moments de la journée et de la semaine, entre autre en raison de la présence d'une mosquée qui attire une population importante, on relève, dans certains secteurs d'habitat, un niveau d'occupation des places très élevé, dans plusieurs cas même supérieur à l'offre, avec pour effet ponctuel un stationnement « sauvage ».

Bien que semblant correspondre à la demande, l'offre de stationnement aux Mézereaux montre un fort déséquilibre entre le nord et le sud du quartier : au nord, où la densité résidentielle est forte, le manque de places est patent, alors que le sud dispose d'une capacité supérieure à la demande.

Dans les prochaines années, la situation en matière de stationnement va considérablement évoluer : les transformations urbaines inscrites dans le PRU comprennent la construction de nouveaux bâtiments au sud-ouest et un nouvel aménagement sur l'avenue de Meaux, constitué par un centre commercial en rez-de-chaussée et deux étages de logements, pour lesquels les concepteurs ont prévu un parking souterrain et un parking en surface résidentielisé.

L'analyse, fondée sur des hypothèses d'évolution de l'offre, laisse craindre une diminution globale de celle-ci dans le quartier par rapport à la demande et une tension accrue dans notre périmètre d'étude. Les difficultés de stationnement risquent donc de s'aggraver, surtout pour la zone nord qui aujourd'hui est réputée la plus délicate.

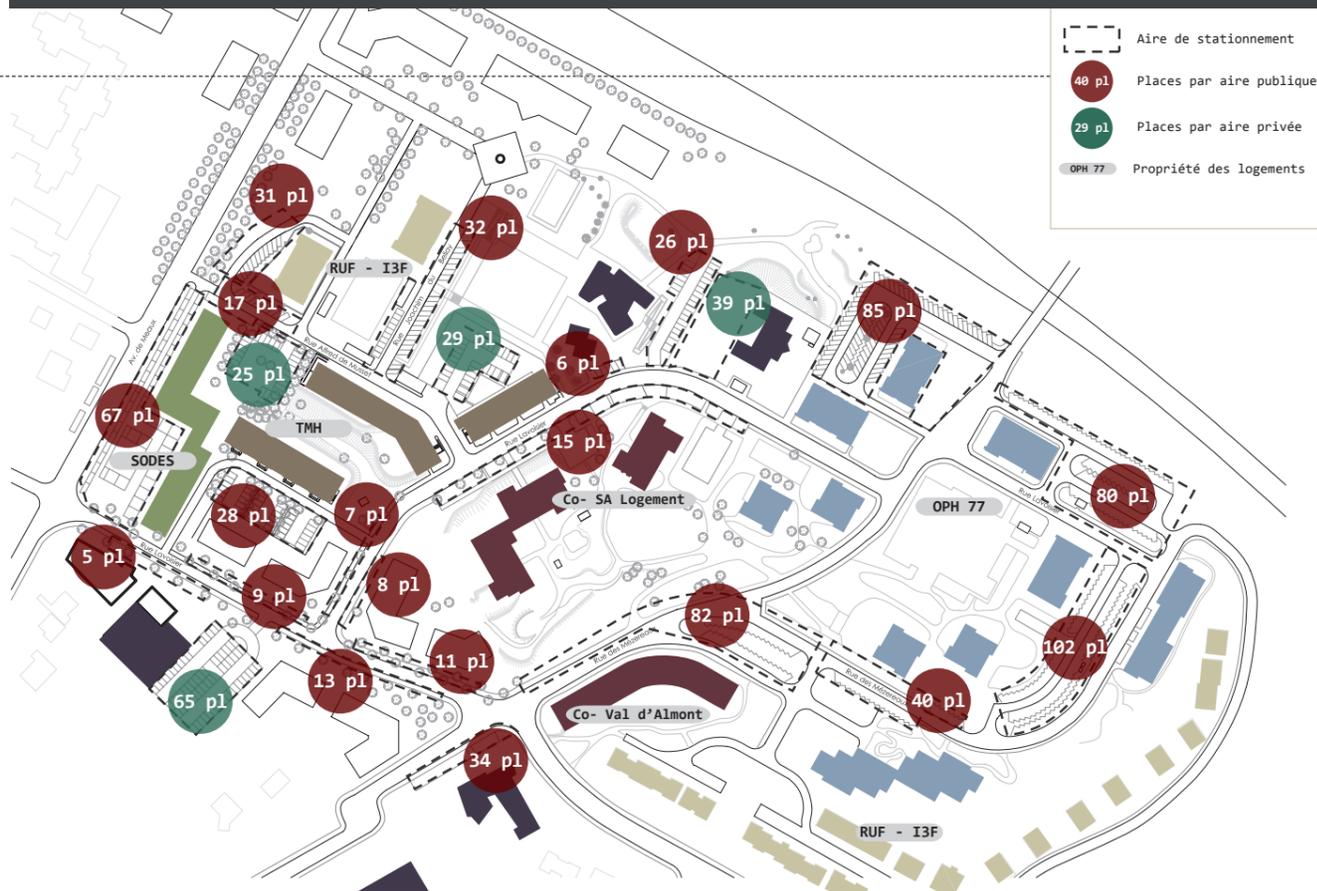
OFFRE DE STATIONNEMENT AERIEN



- Aire de stationnement
- 40 pl Places par aire publique
- 29 pl Places par aire privée
- OPH 77 Propriété des logements

AVANT PROJETS

OFFRE DE STATIONNEMENT AERIEN



- Aire de stationnement
- 40 pl Places par aire publique
- 29 pl Places par aire privée
- OPH 77 Propriété des logements

APRES PROJETS

UTILISATION DES PARKINGS AERIENS SYNTHESE selon Le maximum d'utilisation



- Manque important e systématique
- Manque temporaire
- Offre adaptée
- Offre large
- Parking surdimensionné

EVOLUTION DU STATIONNEMENT avec les projets



- Situation plus grave
- Sans évolution
- Nouvelle offre
- Hypothèse de redistribution potentielle du stationnement
- Plausible
- A étudier

Sécurité : les risques liés à la réouverture du parking souterrain

Le diagnostic de sécurité croise des données quantitatives, l'observation de terrain et l'analyse des discours des acteurs stratégiques, dont les habitants, dans l'objectif d'identifier les facteurs de risque, ainsi que les potentialités éventuelles.

Les lignes directrices issues du diagnostic sont les suivantes :

- A l'appui des données de la police, le contexte est celui d'un quartier qui a été difficile, mais dont la violence régresse, sauf en ce qui concerne les attaques contre les biens qui ne cessent d'augmenter. De l'avis des acteurs locaux, ce quartier doit être considéré comme fragile et présentant potentiellement des risques.
- Les formes d'illégalités, d'incivilités et de violences encore présentes dans le quartier semblent profiter d'un certain degré de tolérance et être protégées, au moins en partie, par la loi du silence, qui plusieurs fois a été explicitement évoquée par les professionnels et habitants interrogés.
- La rue de Musset est un axe sur lequel se concentre le plus grand nombre de plaintes: les délits violents et les délits contre les biens y sont les plus importants
- La Rue de Bellay, où était localisé un des accès piétons du parking, connaît une situation moins grave (avec un nombre de délits assez réduit), mais avec un nombre de délits violents supérieurs à la moyenne lorsqu'on le rapporte à la longueur de l'axe. De plus, la rue derrière les tours a été indiquée par les résidents comme un des lieux où ils se sentent le moins en sécurité.
- Les espaces communs à l'intérieur des tours, lieu où le deuxième accès au parking souterrain était localisé, sont souvent occupés par des personnes externes aux deux immeubles. Malgré sa résidentialisation, elles n'ont aucune difficulté à accéder à cet espace afin de le squatter et le dégrader.

- Le site d'expérimentation représente, potentiellement, un point d'accès au quartier (rue de Musset), parce qu'il connecte directement un axe d'importance primaire (avenue de Meaux) avec un point relativement central du quartier (le centre social, rue Lavoisier). La dalle pourrait donc jouer un rôle de lien entre deux pôles importants mais ce potentiel est limité par le caractère routier de l'avenue de Meaux qui est une voie rapide peu adaptée aux piétons et par le fait que la connexion entre l'avenue de Meaux et la rue de Musset est aujourd'hui extrêmement étroite et cachée.
- L'étude des signes de dégradations sur le quartier montre leur concentration au nord-ouest, d'une part autour du centre social et des tours, d'autre part sur l'îlot constitué par le centre commercial et l'immeuble Vilogia. Dans le premier cas, on observe une forte corrélation entre faible éclairage, nombre d'infractions, signes d'incivilités et sentiment d'insécurité. Dans le deuxième cas, l'îlot présente une conception architecturale permettant à des personnes malveillantes d'exercer simultanément une position de contrôle visuel des environs et de cache d'où des difficultés d'interventions pour la police.
- Dans tout le quartier on constate un paradoxe : les espaces aménagés sont, de fait, peu utilisés, alors que ceux qui ne sont pas aménagés sont, au contraire, très exploités par les habitants. La résolution de cette contradiction constitue l'une des conditions de la rénovation du parking d'I3F.

CONCENTRATION DES DELITS AUX MEZEREAUX



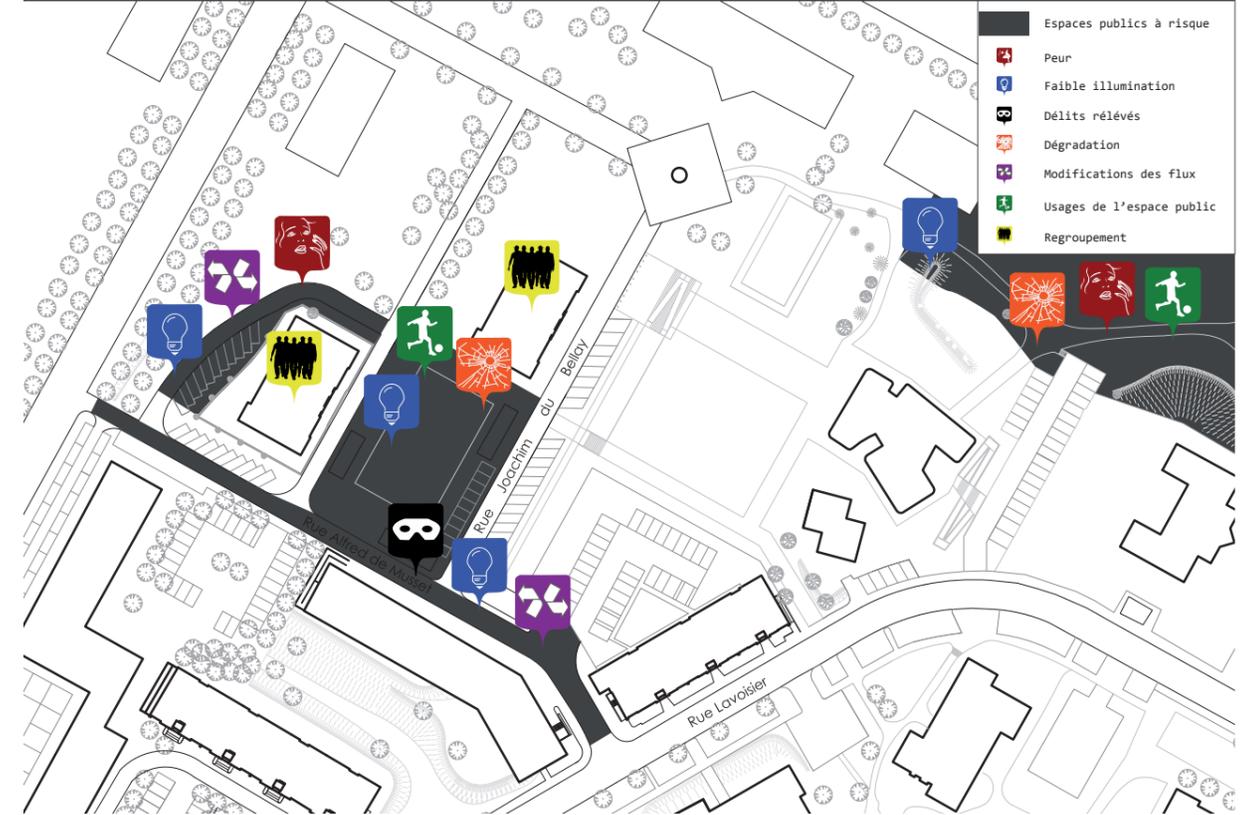
ECLAIRAGE DES ESPACES PUBLICS _ ETAT ET PERCEPTION



LOCALISATION DES ELEMENTS DE DEGRADATION



IDENTIFICATION DES RISQUES POTENTIELS MAJEURES



3. Propositions et scénarii

Axes de travail

Cinq axes de travail ont été définis suite au diagnostic :

- La **pression du stationnement** actuelle est un réel problème et la présente étude montre que les projets en cours et à venir sur le quartier ne vont pas améliorer la situation.
- Le **confort du piéton** représente un point important dans l'aménagement du quartier des Mézereaux, de nombreux problèmes liés à leur déplacement ont été relevés.
- La **réouverture du parking** semble être une nécessité au regard de l'actuelle pression du stationnement.
- Le **statut du parking** (privé, mutualisé, ...) est un enjeu essentiel dans le fonctionnement futur du quartier.
- Enfin, la **vocation de la dalle** en surface doit être définie (espace de loisir ?), et son aménagement doit être réfléchi en parallèle à celui du parking souterrain.

Scenarii d'usages possibles

La question du statut du parking est un point essentiel dans l'aménagement et la restructuration du quartier des Mézereaux. Plusieurs possibilités de gestion semblent envisageables .

- une gestion par I3F sur les deux étages du parking permettrait de concentrer en un même lieu en sous sol tous les véhicules que génèrent les deux tours I3F;
- une gestion mutualisée entre I3F et TMH pourrait être envisagée en attribuant un étage à chaque bailleur et en positionnant les différents accès (piétons et voitures) près des bâtiments concernés;
- une gestion par la ville peut être pensée sur un seul étage avec location temporaire d'un certain nombre d'emplacements pour la Mosquée (le vendredi). Dans ce cas ci, on peut imaginer résidentialiser les places de stationnement aérien situées à l'arrière des tours I3F.



La dalle au dessus du parking
souterrain vue depuis l'est

Proposition 1 / Réflexion à l'échelle du quartier

La réflexion menée à l'échelle du quartier, autant qu'à celle du parking, met en lumière la nécessité d'une cohérence d'ensemble face à la multiplicité des acteurs, des projets et des différents temps de réalisation du PRU de Melun. Le devenir de cette dalle-parking est somme toute très lié aux transformations esquissées autour du carrefour Bd périphérique/ Avenue de Meaux, qui modifiera en profondeur le rapport à la rocade (transformée en boulevard urbain) et l'enclavement actuel du site.

Nous proposons dans un premier temps un regard sur le l'aménagement de la voirie publique de ce quartier et le dessin des voies avoisinant la dalle.

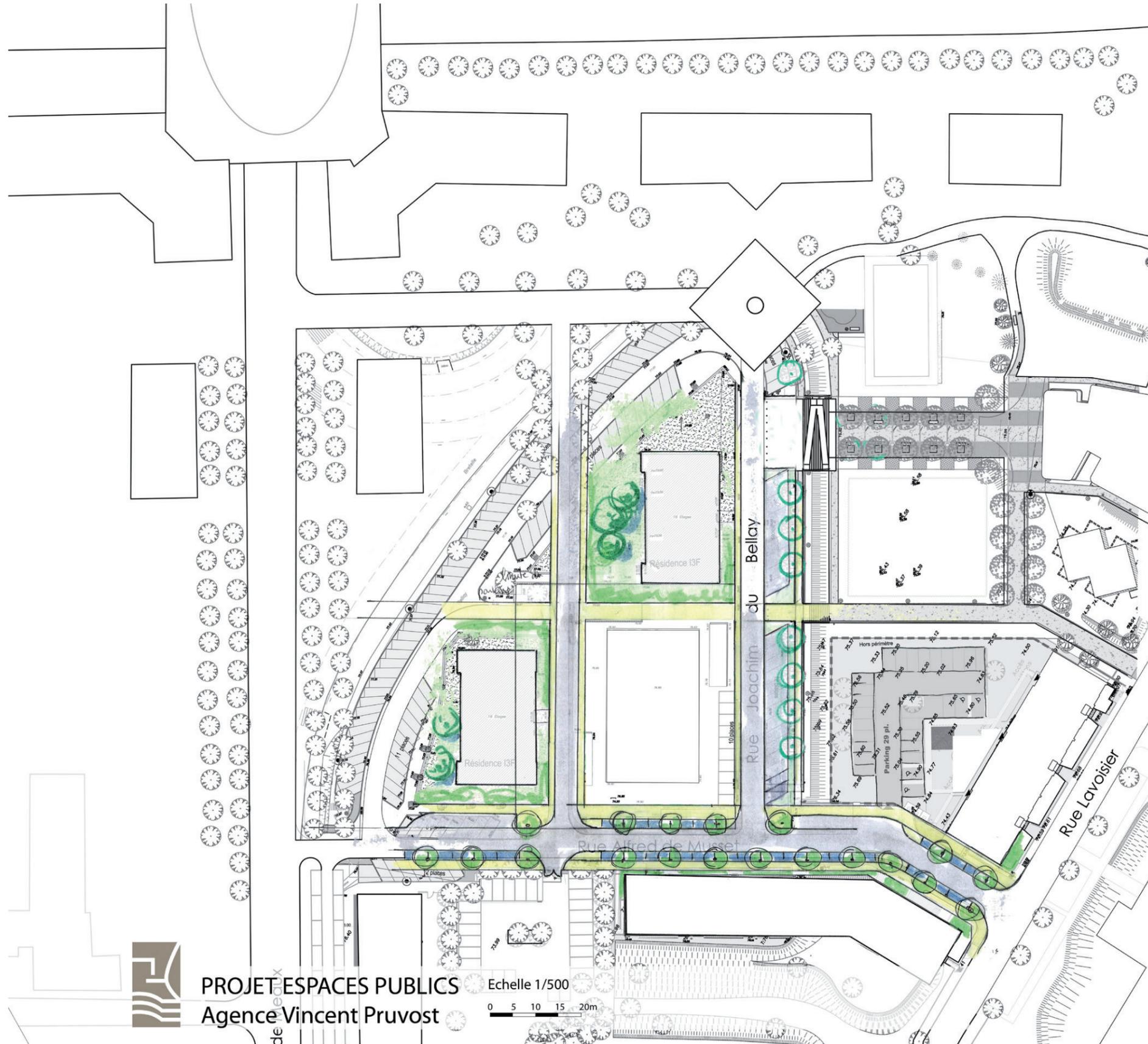
Le projet de la ville prévoit de renforcer la trame viaire orthogonale et de supprimer à terme le stationnement au pied des tours.

Dans cette optique, il paraît important de revoir les emprises de ces voies, en particulier la rue de Musset qui serait renforcée en tant que liaison transversale entre deux grosses avenues. La continuité et le confort des trottoirs doit être retrouvé, tout en offrant du stationnement public.

La petite voie pompier actuelle en pied de la tour sud se transformerait en rue secondaire. L'absence de trottoir actuel nécessite de revoir son emprise, en lui donnant également trottoirs voire stationnement public également.

De même, l'amorce d'un chemin transversal récemment aménagé en bordure du centre social doit être poursuivie, au regard de sa fréquentation et de ses possibilités de connexion avec le quartier voisin.

A partir d'un fond de plan mêlant les différents projets sur le quartier, proposition d'une requalification des trois rues avoisinant le parking



PROJET ESPACES PUBLICS
Agence Vincent Pruvost

Echelle 1/500

0 5 10 15 20m

Proposition 2 / Scenarii d'aménagement

Concernant le parking en lui-même, on a vu qu'il peut répondre à différents usages et usagers. Nous proposons deux organisations qui permettent de répondre à différents cas de figure :

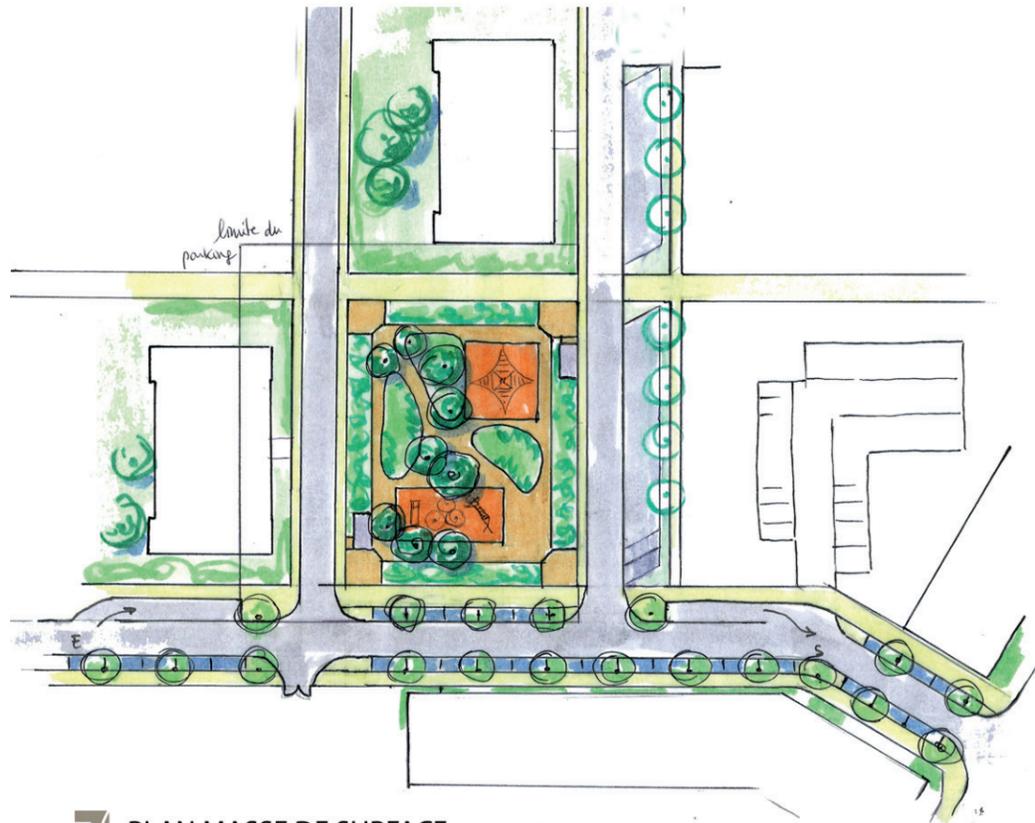
Gestion unique

Ce scenario correspond à un seul gestionnaire, qu'il soit privé ou public. Il peut remettre en service un ou deux étages, avec une localisation préférentielle des accès sur la rue de Musset. Cette hypothèse réutilise partiellement les rampes actuelles externes et internes, permettant ainsi d'ouvrir 1 ou 2 étages selon les besoins (capacité maximale de 150 places)

Gestion double

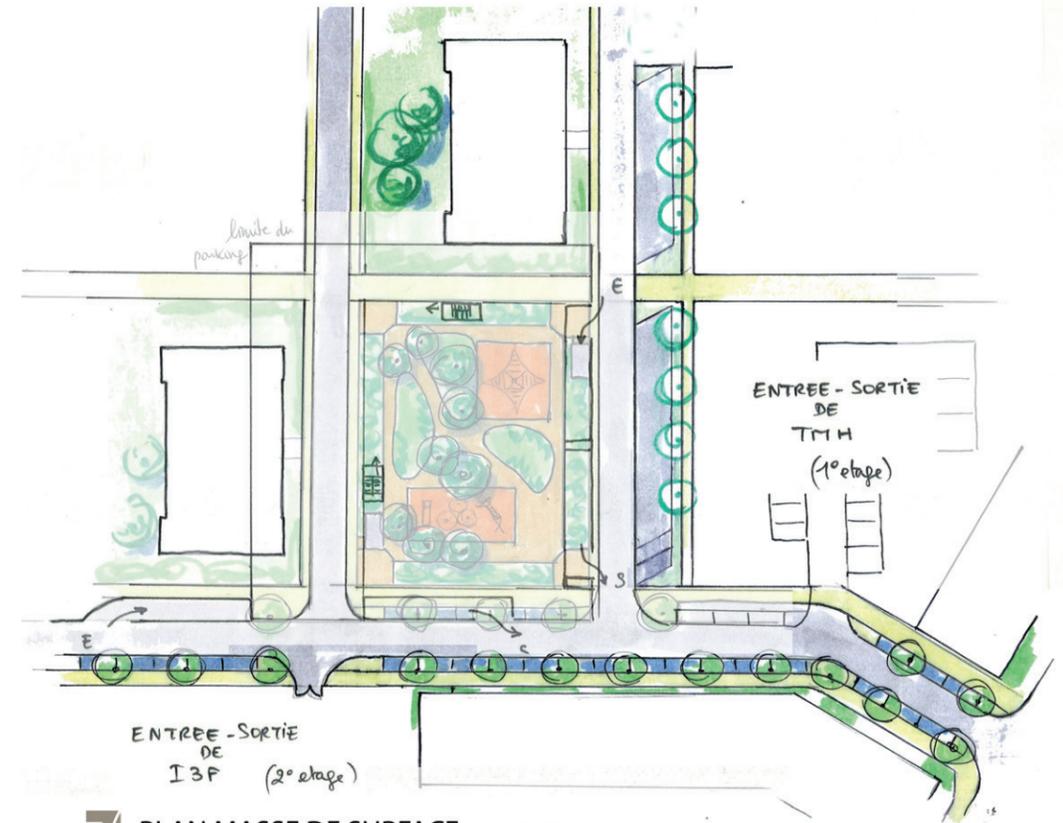
Ce scenario rend possible l'utilisation par deux entités, en usage totalement séparé, là encore soit privées (2 bailleurs) soit privé/public (avec potentiellement un intérêt par exemple de location temporaire par la mosquée voisine les jours d'affluence). Cette hypothèse, plus complexe, sépare l'usage des deux étages avec des accès véhicules distincts sur deux rues, au détriment d'une part de stationnement. En revanche, elle donne plus de souplesse pour répondre à la diversité des besoins de ce quartier. Elle permet aussi d'envisager l'introduction d'une nouvelle fonction à l'intérieur du parking, différente mais compatible avec celle du stationnement comme une activité culturelle ou associative, ou encore un équipement à caractère public. La mixité d'usagers permanents et temporaires peut en outre participer à la prévention de l'insécurité.

SCENARIO Gestion unique



PLAN MASSE DE SURFACE
Agence Vincent Pruvost
Echelle 1/500
0 5 10 15 20m

SCENARIO Gestion double



PLAN MASSE DE SURFACE
Agence Vincent Pruvost
Echelle 1/500
0 5 10 15 20m

Scenario 1

Préalable réglementaire :

Un parking de plus de 1000 m² doit comporter une entrée et une sortie séparée. Les dimensions du parking sont de 50*50 = 2500m², il y a donc une mise au norme nécessaire dans la conception de son réaménagement.

Pour les accès piétons, une personne ne doit pas avoir à faire plus de 25m d'un point du parking si un seul accès, ou 40m s'il en a deux. Il devra donc nécessairement ici en comporter deux.

Les deux accès restent localisés sur la rue de Musset, ce qui répond aux préconisations du diagnostic de Sécurité.

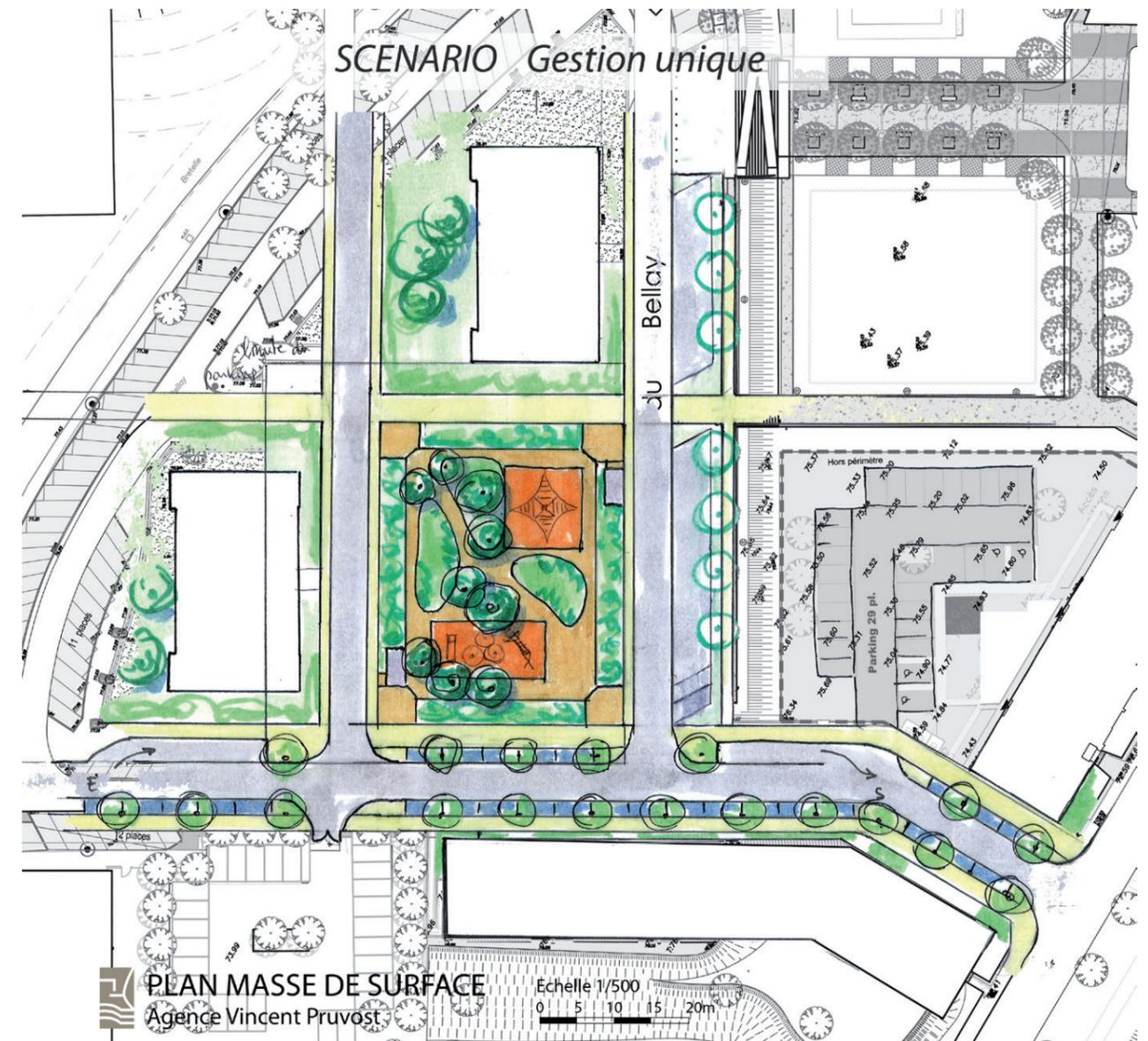
La réorganisation du tracé de la rue permet néanmoins d'assurer une large continuité piétonne de part et d'autre ainsi qu'une offre en stationnement public de 28 places.

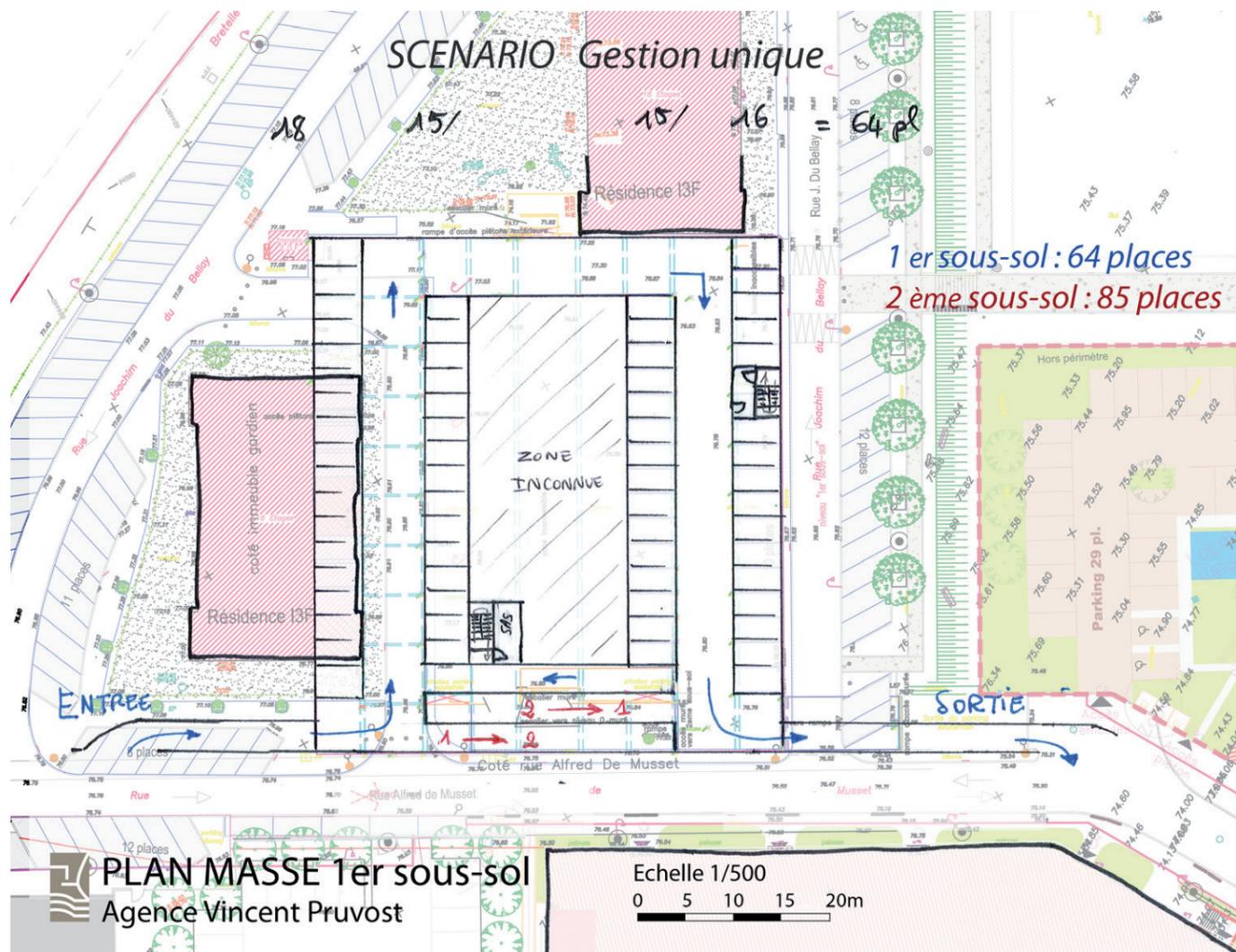
Le 1er étage a une capacité de 64 places. Cependant, il reste une zone centrale inconnue à explorer et peut-être exploiter pour agrandir ses capacités.

Le 2ème étage réutilise les 85 places existantes. C'est la configuration qui permet l'optimisation des places de ce parking(environ 150).

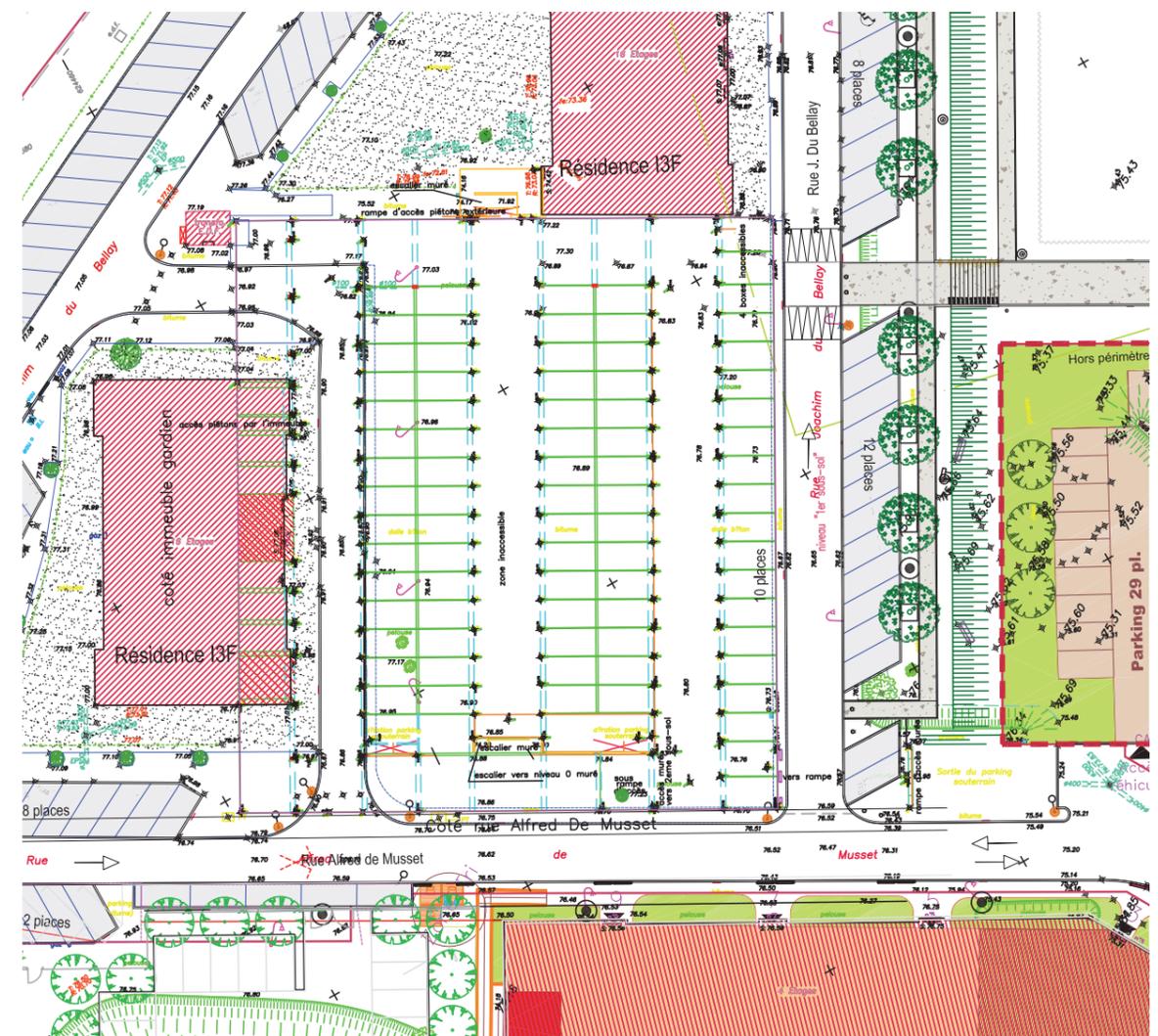
Les accès piétons sont situés en bordure de la place centrale, proche des rues et/ou proches de la loge des gardiens de manière à favoriser une surveillance naturelle.

Cette solution relativement simple, pose néanmoins la question du foncier, puisque les accès sortent sur le domaine public de la rue. Une redistribution foncière devra avoir lieu.





Organisation du 1er étage



Organisation du 2ème étage, réutilisation de l'existant

Scenario 2

Cette organisation peut répondre aux besoins de TMH et I3F ou bien d'un partenariat privé-public avec :

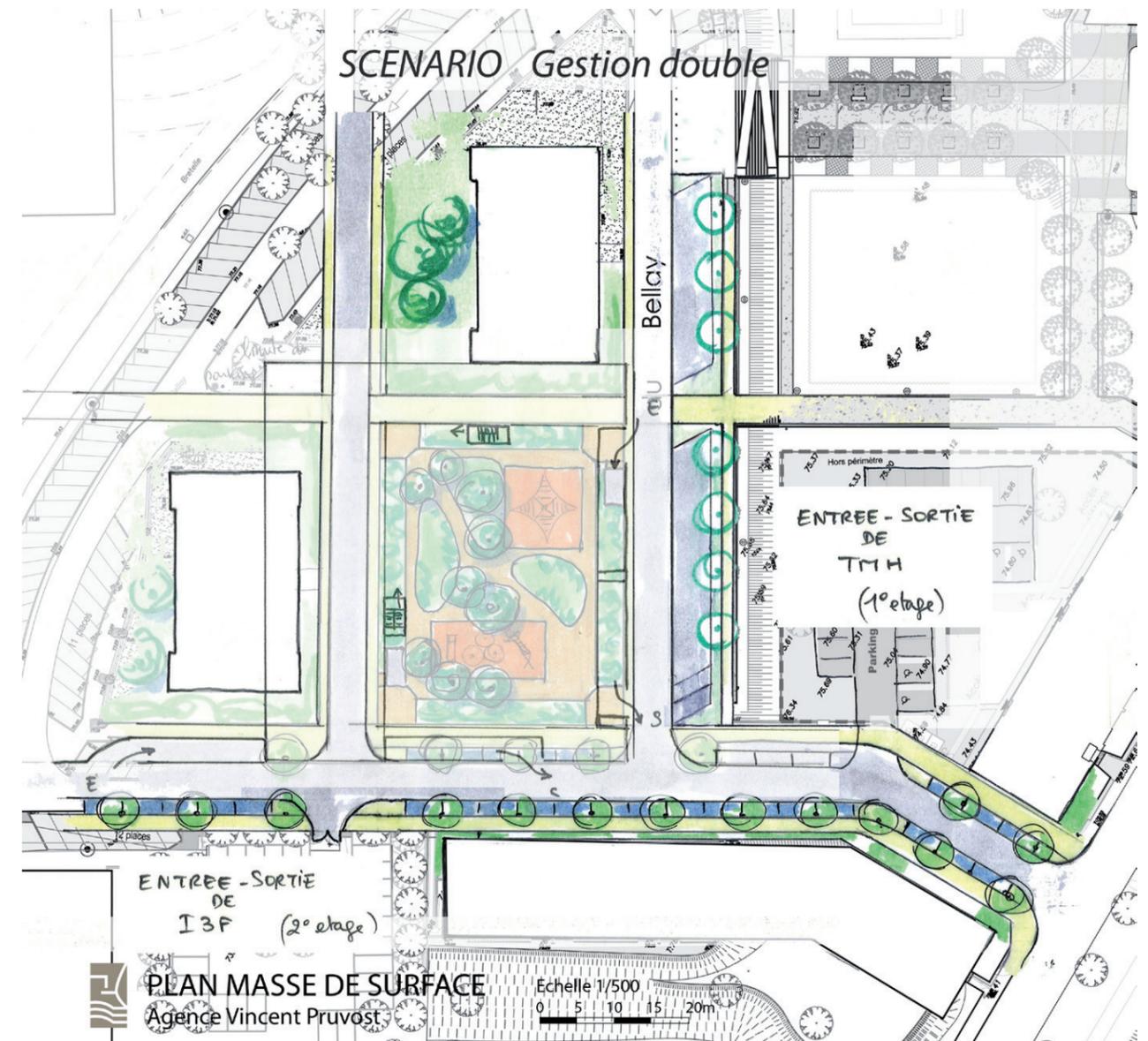
- une offre de 124 places environ
- Des entrées et sorties véhicules totalement séparées pour chaque gestionnaire
- Des accès piéton en commun par contre (pour mutualiser le coût et ne pas perdre trop de places), avec possibilité de contrôle d'accès pour en séparer la gestion

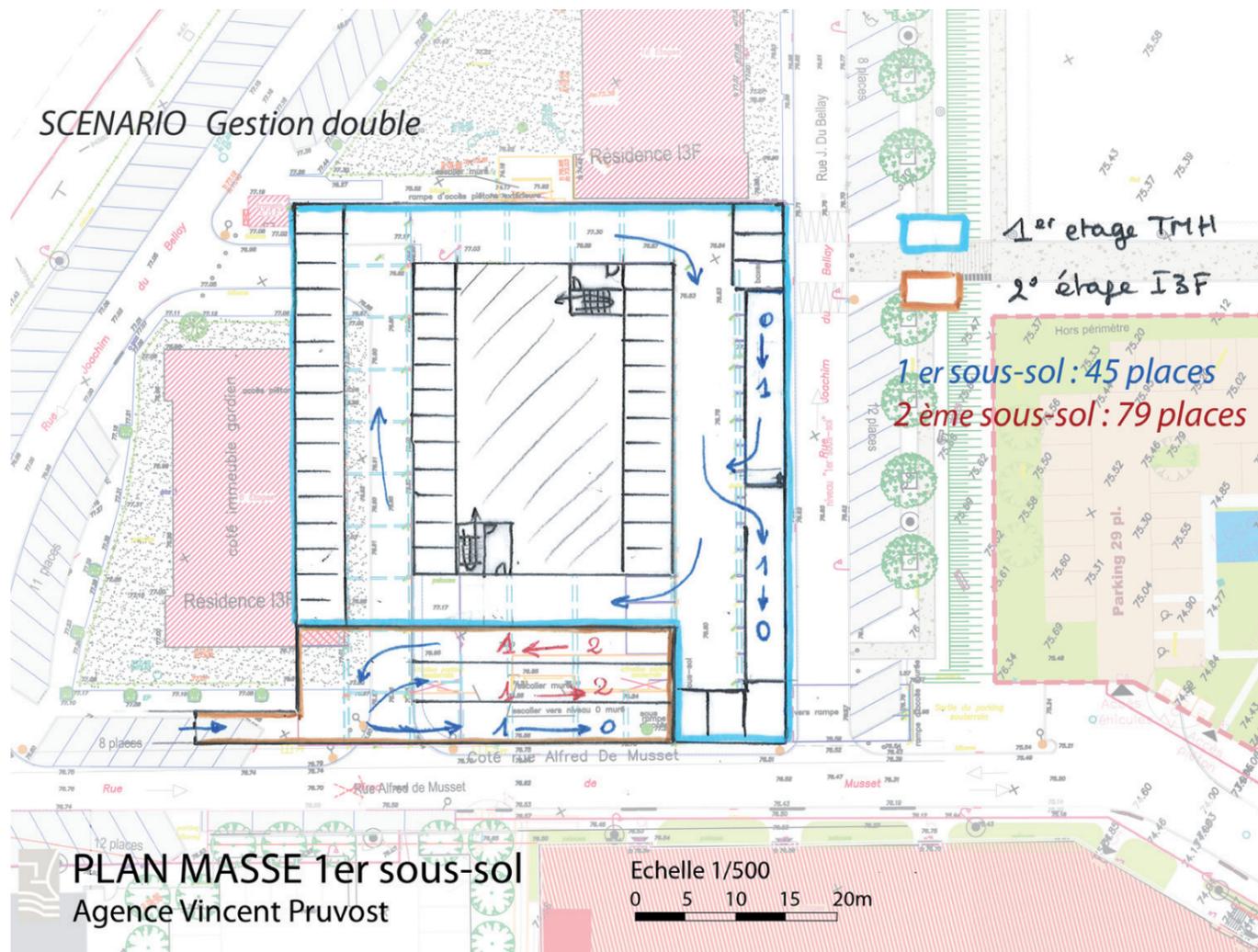
Cette solution nécessite l'aménagement d'une triple rampe intérieure pour le 2ème sous-sol, avec accès sur rue de Musset. Ceci ponctionne des places de stationnement mais permet de séparer physiquement les deux étages.

L'accès du 1er sous-sol se situe préférentiellement rue de Bellay et prend sur le stationnement aérien actuel en bordure de la dalle. Il reste néanmoins logique vu la configuration du quartier, sans toucher aux emprises résidentialisées. Il est, de plus, proche du futur parking de TMH.

Cette solution pose également la question du foncier, quelque soit les gestionnaires retenus.

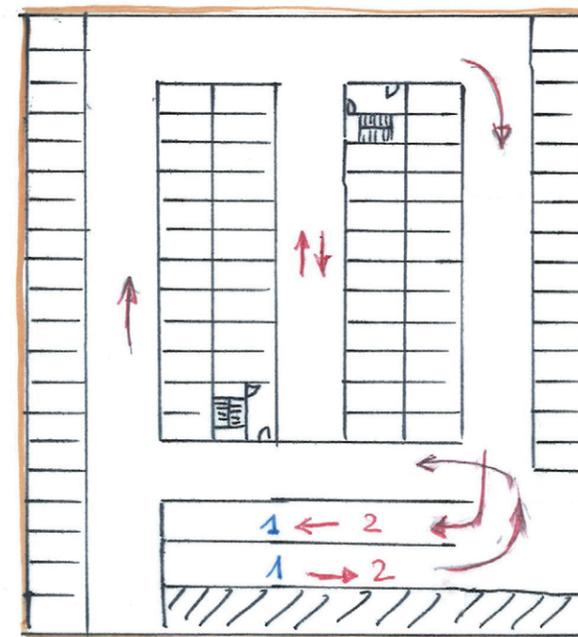
L'organisation de la dalle en surface peut être assez similaire au premier scénario avec une différence de localisation des accès piétons, qu'on rapproche de la loge d'I3F et de l'axe piétonnier.





Organisation du 1^{er} étage

SCENARIO Gestion double
20 / 12/10 10/12 /15 = 79 places



PLAN MASSE 2^e sous-sol
Agence Vincent Pruvost

Echelle 1/500
0 5 10 15 20m

Organisation du 2^e étage, réutilisation de l'existant

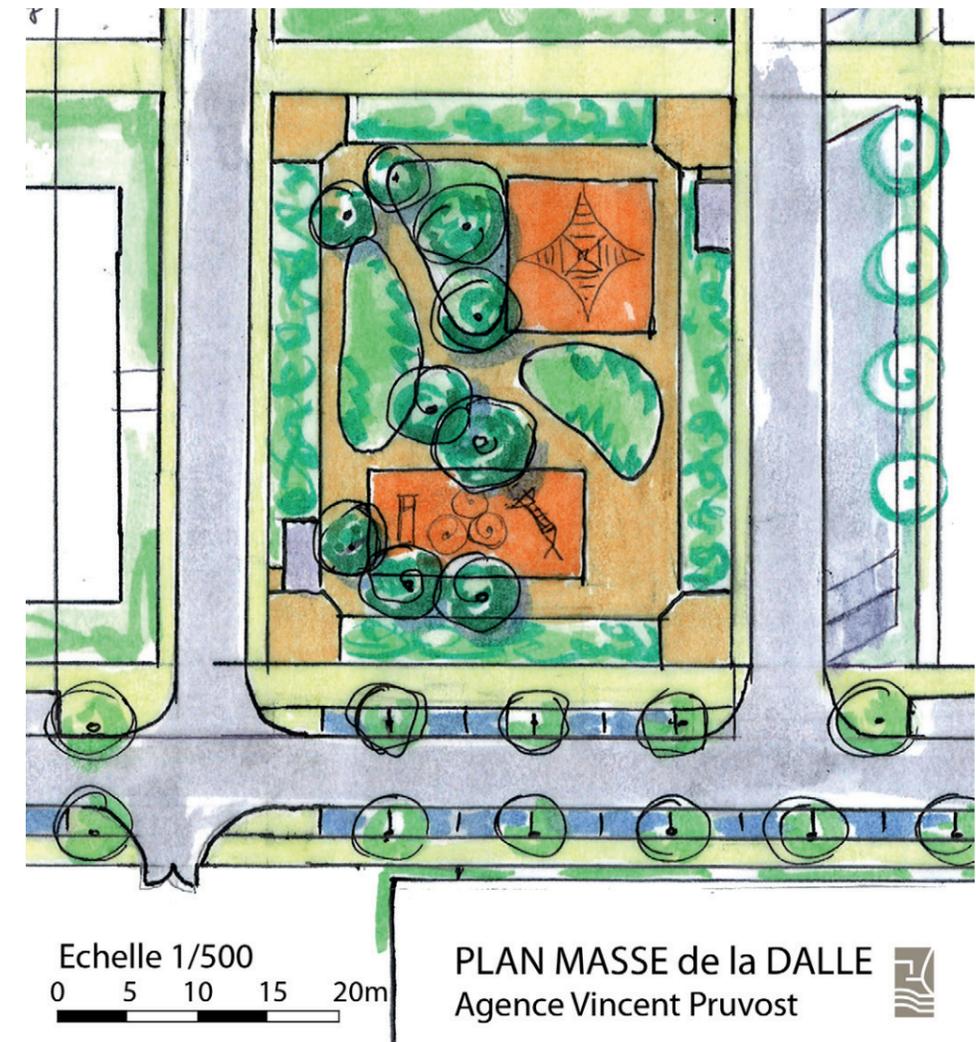
Aménagement de la dalle

Cet espace a pour nous une vocation de loisir, de type square de quartier. Kallipolis recommande d'y favoriser un usage continu et convivial par les familles, les enfants, les personnes âgées, afin d'augmenter la surveillance naturelle.

On peut faire référence au square parisien dans l'organisation de l'espace, des circulations ou encore de la végétation.

- Un dessin carré, fonctionnel, cheminements transversaux et portes d'entrées aux angles
- une intégration des accès piétons du parking dans un pourtour planté
- des jeux, un boulodrome, pour tous les âges afin de favoriser l'animation à toute heure
- quelques plantations d'arbres, situées préférentiellement dans la partie «inconnue» du 1er sous-sol (c'est un vide potentiel, qui nécessitera cependant un renforcement de la 2eme dalle à prévoir)

La végétalisation devra privilégier la transparence et les effets graphiques plutôt que des masses occultantes persistantes, aussi bien sur le pourtour que concernant les arbres (y compris vu du dessus depuis les tours). Des formes en cépées, des feuillages aériens, caduques peuvent parfaitement remplir ces conditions. Un revêtement minéral du type stabilisé permettra un usage polyvalent de l'espace, des aires de jeux peuvent être incluses dans le projet, à affiner selon les besoins.

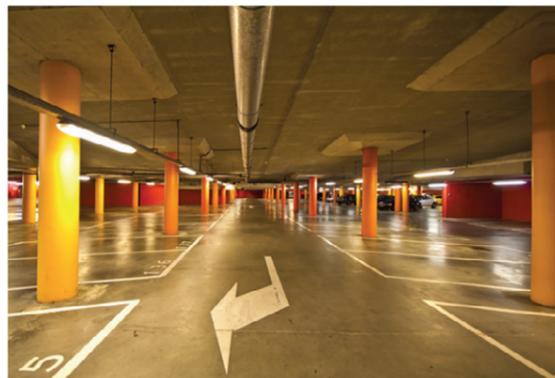




Squares parisiens



Square en cours de réalisation au Mée sur Seine,
avec accès piéton métallique
- Agence V. Pruvost



Exemples d'aménagement de parkings souterrains
privilégiant lumière, revêtement clair et accès piétons bien identifiable