

COMMUNE DE MONESTIER-DE-CLERMONT | Maître d'Ouvrage  
Département de l'Isère

06 Mars 2014

# PLAN-GUIDE

## Aménagement du secteur Pôle Gare

### ATELIER URBA-SITE

#### MANDATAIRE

241, rue Croix Bonnard  
42800 GENILAC  
04 77 75 32 81 - 06 24 52 64 97

### AGENCE PAYSAGE MENARD

#### Co-TRAITANT

5 rue Roger Salengro  
69 009 LYON  
04 78 83 72 05

### AID OBSERVATOIRE

#### Co-TRAITANT

3 avenue Condorcet  
69 100 VILLEURBANNE  
04 78 93 12 81





<b>PROJET URBAIN - PARTI D'AMENAGEMENT GENERAL</b>	<b>_04</b>
<b>ZOOMS PROGRAMMATIQUES &amp; FICHES ESPACES</b>	
<b>1_ Les espaces publics</b>	<b>_07</b>
1.1. L'avenue de la gare	_08
1.2. Le parvis de la gare	_09
1.3. Parking paysager de la gare	_011
1.4. La parc du vallon, SUD	_012
1.5. La parc du vallon, NORD	_014
1.6. L'avenue de l'oche	_015
1.7. Parking de proximité	_016
<b>2_ Les îlots constructibles</b>	<b>_017</b>
2-A- Ilot du pôle gare	_018
2-B- Ilot éco-quartier du val de l'oche	_019
2-C- Ilot des soeurs	_020
2-D- Ilot Declermont	_021
2-E- Ilot Amoureux	_022
2-F- L'Extension de la gare	_023
<b>PLAN GUIDE</b>	<b>_024</b>
<b>FONCIER</b>	<b>_026</b>
<b>CHIFFRAGE INVESTISSEMENTS</b>	
<b>/ HYPOTHESES Montage opérationnel</b>	<b>_027</b>

## PROJET URBAIN - PARTI D'AMENAGEMENT GENERAL

.....Schéma directeur d'aménagement et de programmation

### ORIENTATIONS & ENTRANTS PROGRAMMATIQUES :

#### RÉSIDENTIEL :

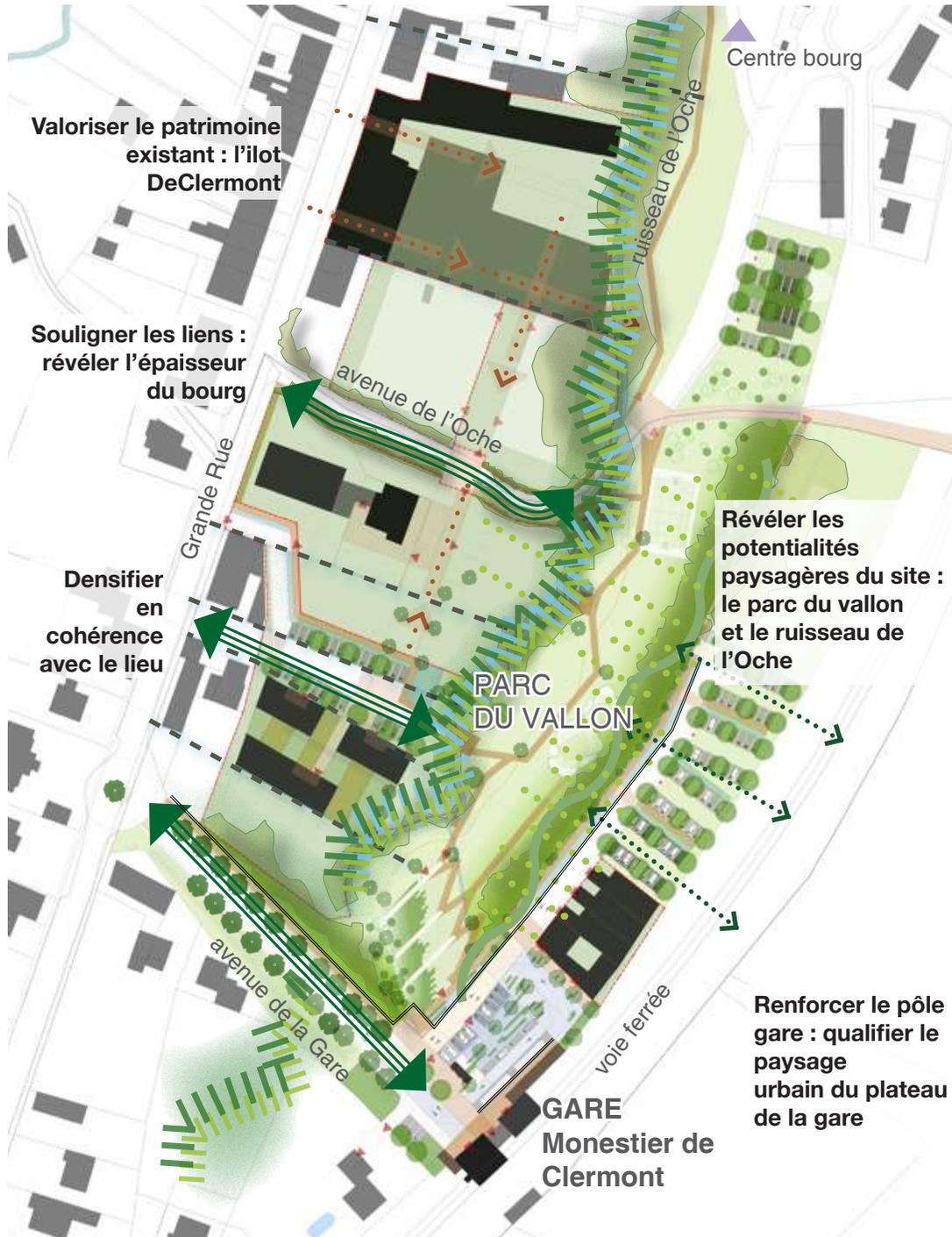
- Offrir des **logements accessibles à tous** et plutôt de petite taille
- Créer une gamme de **logements adaptés pour les personnes âgées en couple ou isolées**
- Mettre en oeuvre au minimum **20% de logements sociaux**

#### ÉCONOMIQUE :

- Espace de **co-working** : 100 à 150 m<sup>2</sup> SP
- Locaux pour les **professions libérales** : +/- 300 m<sup>2</sup> SP
- Locaux pour les **artisans** et les **TPE** : +/- 900 m<sup>2</sup> SP

#### EQUIPEMENT :

- Point de vente de paniers de légumes
- Espace de consigne
- Point information relais écotourisme
- Espaces collectifs de la gare
- Crèche privée ?
- Salle communale pour les jeunes ?
- Fonctions d'accompagnement et d'animation du Parc du Vallon : un plateau sportif (City Stade), des modules de Skate / Bike park, un parcours de santé + une aire de stationnement de proximité pour les besoins du village



# PROJET URBAIN - PARTI D'AMENAGEMENT GENERAL

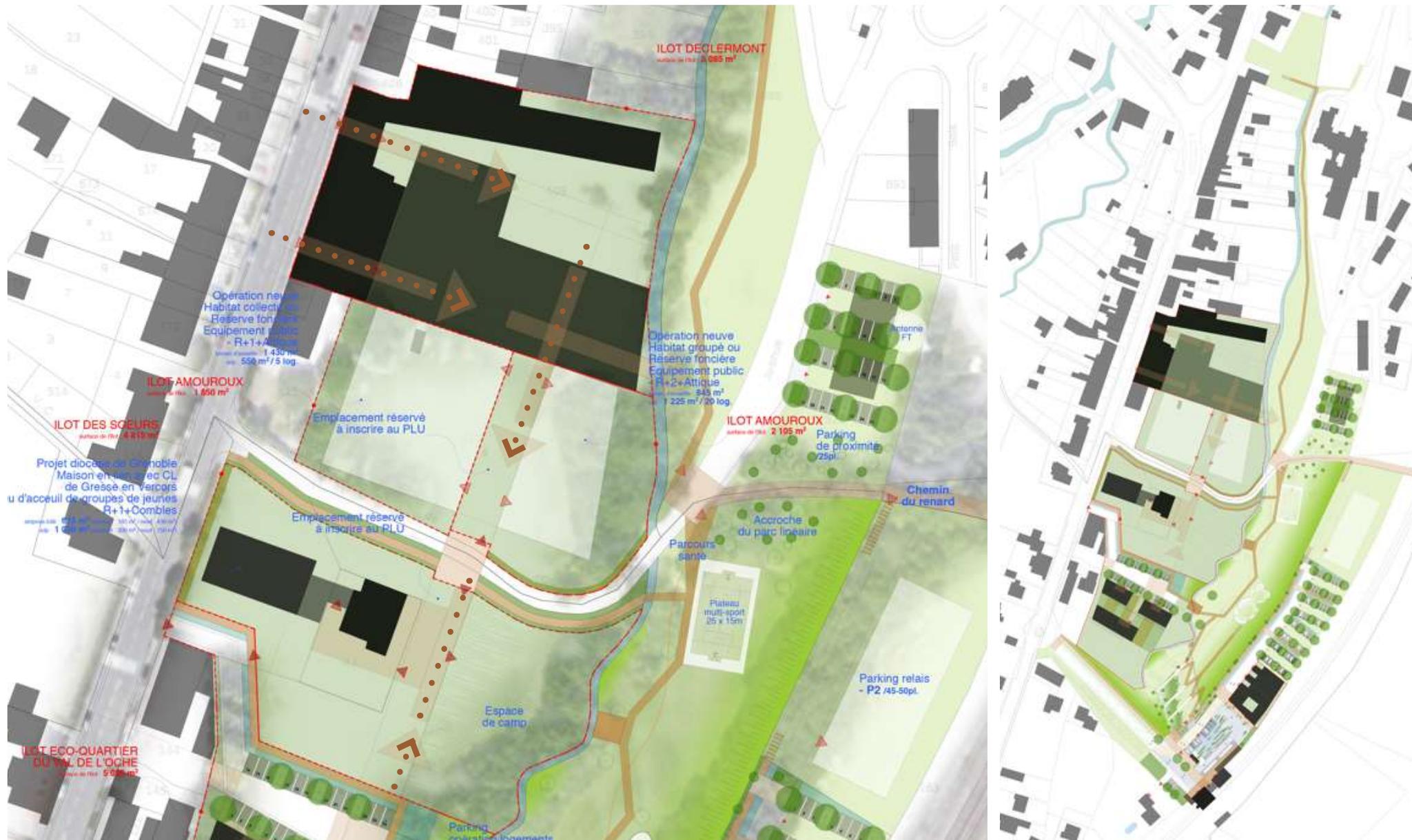
Schéma directeur d'aménagement et de programmation : partie SUD



# PROJET URBAIN - PARTI D'AMENAGEMENT GENERAL



Schéma directeur d'aménagement et de programmation : partie NORD

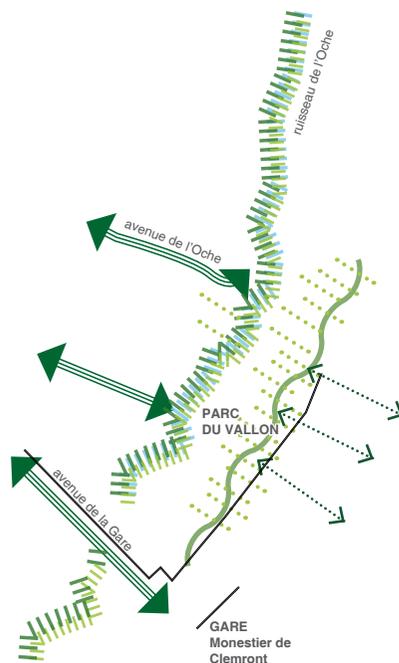


## 1\_ Les espaces publics



Objectif recherché :

> Assurer la cohérence entre la stratégie de **mise en valeur de la gare** et la **constitution d'un axe vert et bleu** entre le pôle Gare et le pôle Mairie.



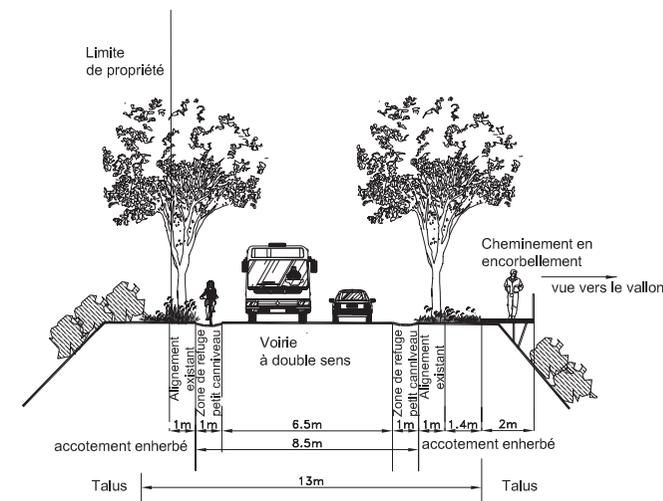
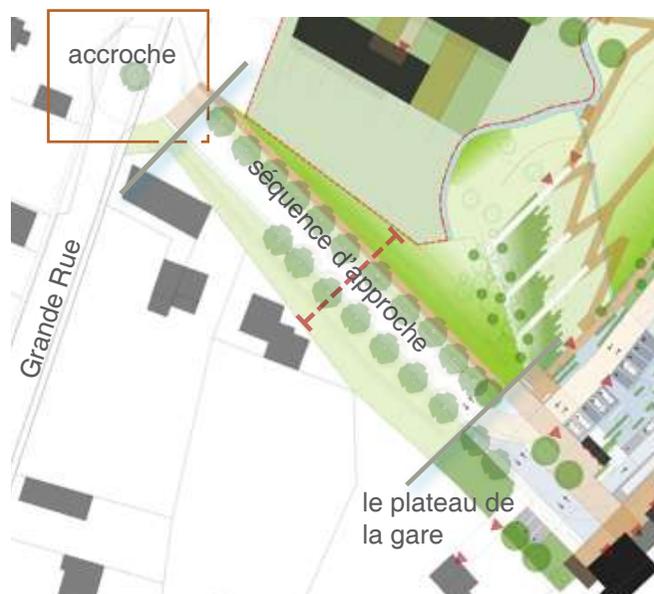
1. AVENUE DE LA GARE : entrant gare
2. PARVIS DE LA GARE : esplanade multimodale
3. PARKING PAYSAGER DE LA GARE
4. PARC DU VALLON, SUD : axe vert et bleu interconnectant
5. PARC DU VALLON, NORD : axe vert et bleu interconnectant
6. AVENUE DE L'OCHE :
7. PARKING PAYSAGER DE PROXIMITE

## 1.1. L'avenue de la gare

**Maîtrise d'ouvrage :** publique  
**Linéaire :** 100 m

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

- Application de la réglementation en vigueur (accessibilité, éclairage..)
- Mise en valeur de l'allée de platane - effet de porte valorisant la perspective d'accueil sur le bâtiment de la gare
- Création d'un cheminement suspendu coté parc du vallon - déplacement mode doux en site propre
- Mixité des usages - création d'une chaussée partagée viaire/cycle



Coupe : Avenue de la Gare



### EXIGENCES QUALITATIVES

L'avenue de la gare se définit comme le premier espace d'accueil de la gare. Son traitement doit être en cohérence avec la logique paysagère développée au niveau du plateau de la gare.

Elle se décline en trois sous unités :

- le traitement de l'accroche avec la Grande Rue (axe urbain principal, route départementale),
- la séquence d'approche,
- la liaison avec le parvis de la gare.

#### La séquence d'approche

Son aménagement donnera une tonalité, une empreinte paysagère au plateau de la gare. L'objectif est de tirer parti des contraintes (topographie, gabarit de l'espace disponible) et atouts existants (double alignement de platane, caractère champêtre) dans une logique de valorisation de découverte de la gare.

La chaussée sera développée en un axe partagé. (pas de rupture de niveaux entre l'espace piéton et roulant). C'est la définition des matériaux de sol associé au principe de gestion des eaux pluviales qui permettra de définir

spatialement l'espace piéton. Celui-ci sera développé du côté du vallon.

Les bas côtés seront maintenues enherbés. (lien avec vallon et persistance du caractère du lieu).

Le double alignement de platanes sera préservé.

Un cheminement en encorbellement permet de séparer les piétons de la chaussée et de valoriser des vues sur le vallon. Celui-ci sera développé du côté du vallon.

#### L'articulation/intersection avec l'axe urbain principal

L'arbre existant offre un signal intéressant depuis la Grande Rue à la polarité de la gare. Cependant l'aménagement actuel est vieillissant et traduit un vocabulaire routier.

L'aménagement de l'accroche doit s'intégrer dans la réflexion globale de traversée du bourg. Son traitement doit faire l'objet d'une étude complémentaire en lien avec le CG et en cohérence avec les objectifs attendus d'aménagement de la Grande Rue (sécurité routière, gestion de la vitesse, qualité urbaine de la grande rue...).

L'enjeu est de permettre la bonne accessibilité (giration notamment des bus) tout en disposant d'un projet urbain et non routier.



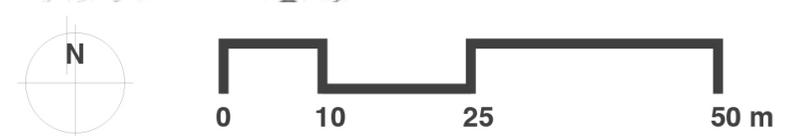
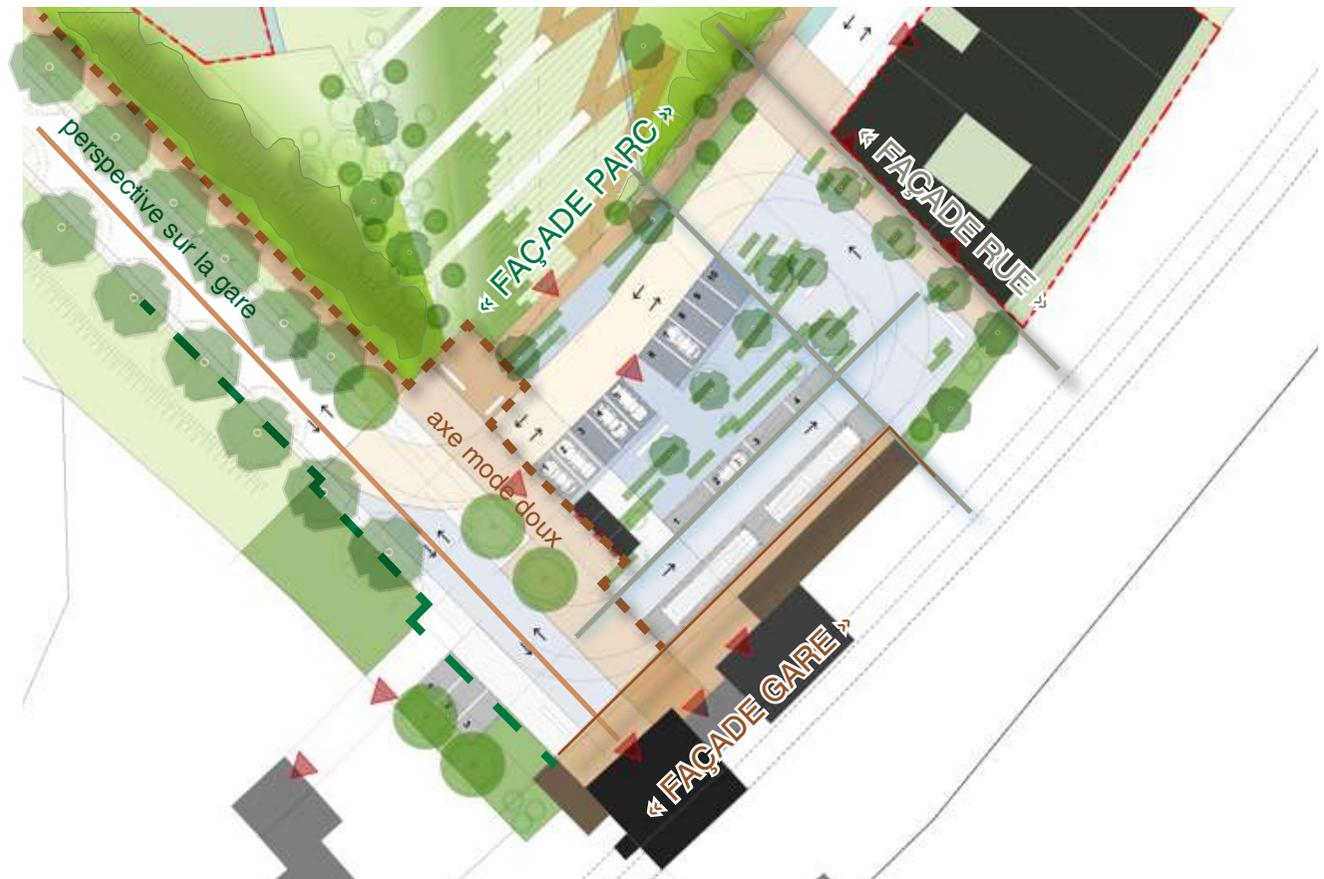
## 1.2. Le parvis de la gare .....

**Maitrise d'ouvrage :** publique  
**Superficie :** 2 800 m<sup>2</sup> (42 x 72 m)

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

- Esplanade multimodale devant accueillir des places de stationnement « dépose-minute », des places de stationnement taxis et transports à la demande, un arrêt de bus (+/- 2 bus), des places auto-partage (+/- 4 places), des abris vélos
- Application de la réglementation en vigueur (accessibilité, éclairage...)
- Création d'une signalétique adaptée et complète : localisation des départs des chemins de randonnées, affichage du prochain train au départ, accès parking, accès cheminement du bourg, etc.
- Donner une place aux piétons et cyclistes
- Accompagner le bâti de la gare par des continuités de bâtis et abris/pergolas

> Vérifier la qualité du remblai (étude géotechnique)



Esplanade de la gare de Lens (62)



Esplanade de la gare de Pontivy (56)

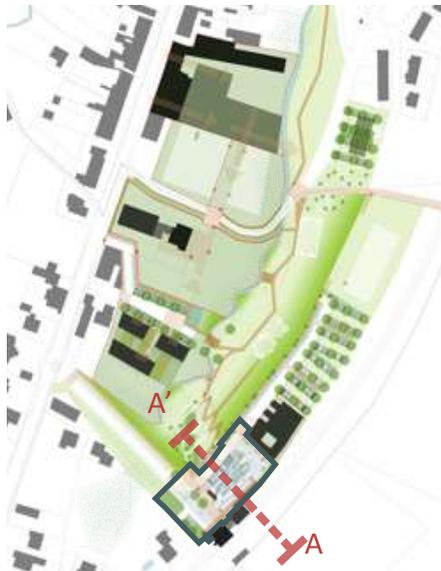


Esplanade de la gare de La Roche sur Yon (85)

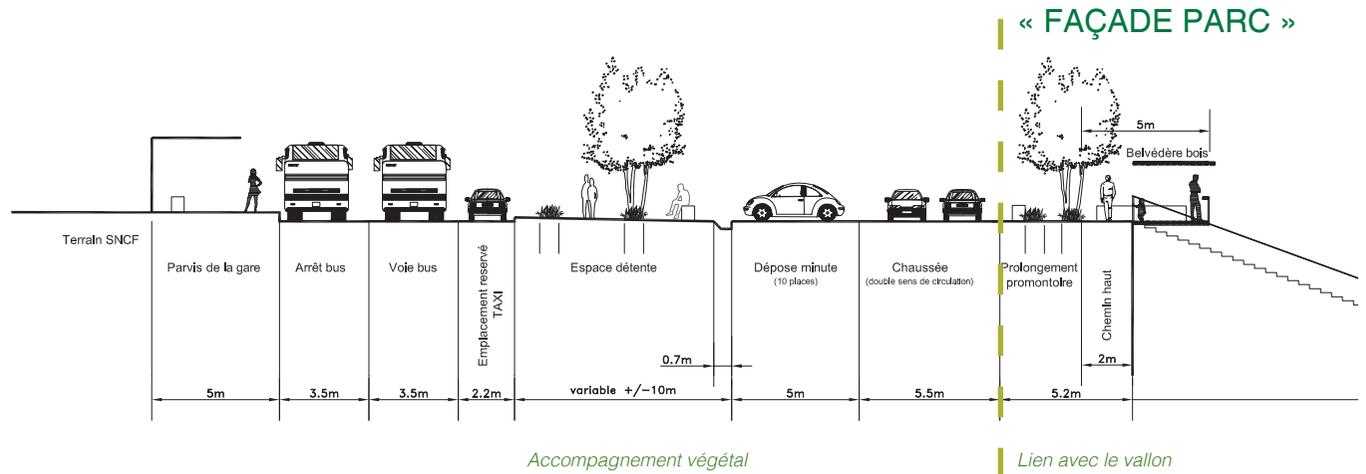


Ecole de musique de Villeurbanne (69)





Traitement de sol de l'espace détente



Coupe AA' : du vallon au parvis de la gare



Gestion de la limite avec les stationnements minutes



## EXIGENCES QUALITATIVES

Le parvis de la gare se définit comme un vaste plateau où toutes les fonctions sont organisées et clarifiées (déplacement piéton, localisation des TC, gestion de la voiture, sécurité et place du piéton, développement de mobilités (localisation des espaces de covoiturage, voiture de location, espace vélos...) dans un objectif in fine de qualité de l'espace public renforçant la polarité de la gare et valorisant une épaisseur du vallon depuis le plateau. La structuration du parvis de la gare s'appuie également sur la définition de ses « façades » :

- La focale est centrée sur la gare et où un ruban bâti/ abris-pergolas renforce la « façade gare »
- La « façade parc » est révélée par le traitement qualitatif de l'accroche du parc du vallon
- La « façade rue » avec l'îlot gare offre un cadre bâti de service
- Et un recul planté permet de prolonger le caractère champêtre de l'avenue de la gare jusqu'au parvis de la gare tout en offrant aux riverains une entrée de qualité.

Le plateau de la gare se décompose en sous unités, le tout constituant un ensemble lié :

- le prolongement de l'avenue de la gare, la perspective visuelle sur la gare
- l'axe mode doux, continuité E/O en mire sur la gare
- le lien avec le parc du vallon par le traitement d'une plateforme belvédère et d'un cheminement paysagé
- l'expression de la modalité et espace de détente,
- le lien avec l'îlot pôle gare et gestion de la giration
- le quai de la gare et son développé bâti/pergolas

L'empreinte paysagère de la ligne de chemin de fer peut être exploitée dans le projet d'aménagement (dessin de sol, ligne directrice bande végétale, mobilier...).

Une cohérence dans la définition des revêtements de sol doit être néanmoins recherchée de manière à fédérer les unités en un tout lié.

## 1.3. Parking paysager de la gare .....

**Maîtrise d'ouvrage :** publique

**Superficie :** 3 025 m<sup>2</sup>

+ emprise potentielle P2 : 2 875 m<sup>2</sup>

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

- Gestion alternative des eaux pluviales.
- Continuité piétonne à créer en direction de l'esplanade de la gare le long du vallon
- Objectif de stationnement : +/- 50 places dont +/- 14 places réservées pour le covoiturage
- Transition paysagère constituant un obstacle au franchissement direct sur les voies ferrées
- L'éclairage du cheminement doit baliser le parcours en opérant avec nuance sans sur-éclairer, tout en s'inscrivant dans un design sobre et discret (vigilance sur la pollution lumineuse agressive).

### EXIGENCES QUALITATIVES

Le parking paysager de la gare participe à la qualification d'accueil de la gare. Son traitement doit être cohérent et s'intégrer dans la logique paysagère développée au niveau du plateau de la gare.

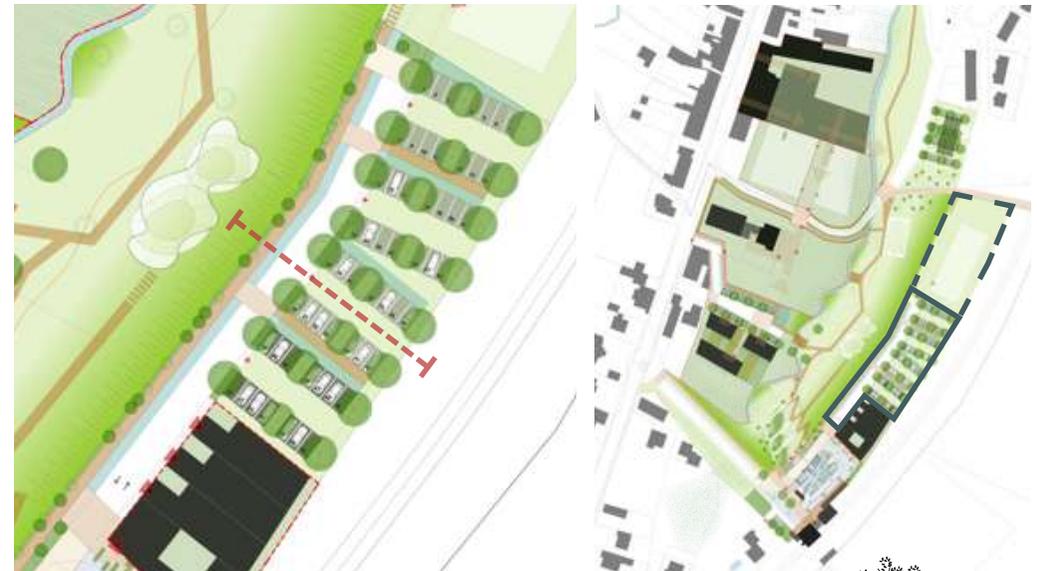
La composition spatiale du parking paysager tire parti des potentialités paysagères du site (proximité du vallon, vues dégagées sur le relief et les prairies)

L'offre de stationnement s'organise en poche perpendiculaire à la voie ferrée de manière à privilégier les vues sur la montagne (valorisation des perspectives visuelles E/O).

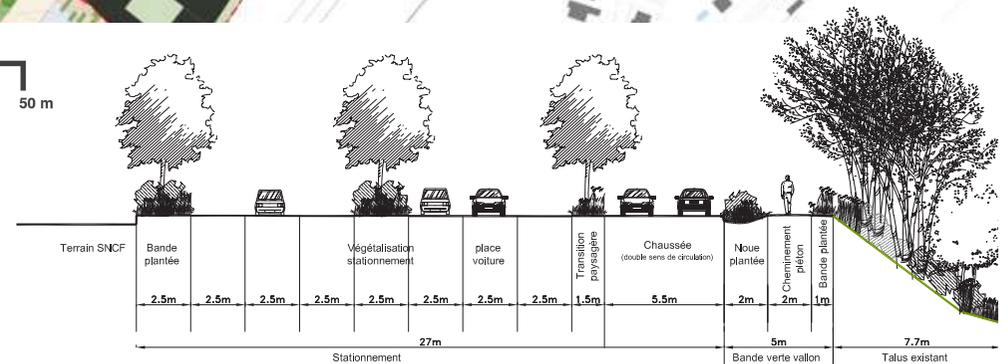
Les places de stationnements seront intercalées par des places vertes (végétalisation à la dimension de la place de stationnement). Celles-ci seront plantées et arborées. Le revêtement des poches de stationnement sera perméable sous réserve de la capacité infiltrante du sol. Les pentes seront dirigées vers les noues. Les noues seront plantées.

Le revêtement de sol de la bande roulante sera résistant à la circulation de véhicules légers.

Le cheminement se développe le long du vallon de manière à offrir une logique de déplacement de qualité (sécurisé de la chaussée par une bande plantée, et ouvert visuellement sur le vallon).



Coupe : du parking paysager



Parking paysager  
Malgaive à Ville-d'Avray (92)

Parking paysager  
de la gare de Moulins sur Allier (03)

Parking paysager  
à Emerainville (77)



## 1.4. La parc du vallon, SUD

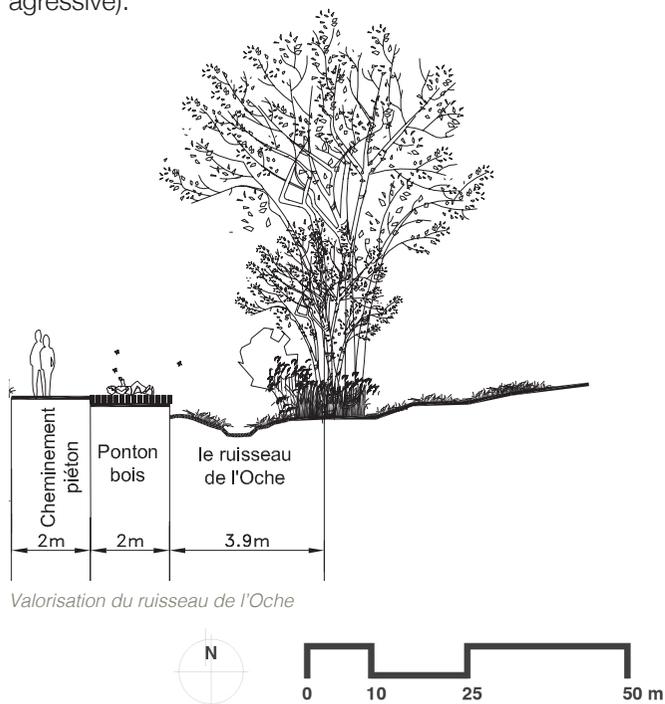
**Maîtrise d'ouvrage :** publique

**Superficie :** 8 915 m<sup>2</sup>

Linéaire de 215m entre l'avenue de la Gare et l'avenue de l'Oche

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

- Création d'un cheminement piéton permettant de relier le parc de la Mairie à la gare en site propre grâce à un chemin qui longe le cours d'eau
- Mise en place d'un espace public sous forme de rampe pour franchir le talus et atteindre l'esplanade de la gare
- Valorisation éco-paysagère du ruisseau de l'Oche (stratégie végétale et mise en valeur des berges par endroit)
- L'éclairage du cheminement doit le baliser en priorité et magnifier éventuellement la ripisylve en opérant avec nuance sans sur-éclairer, tout en s'inscrivant dans un design sobre et discret (vigilance sur la pollution lumineuse agressive).



Cheminier en longeant le ruisseau de l'Oche



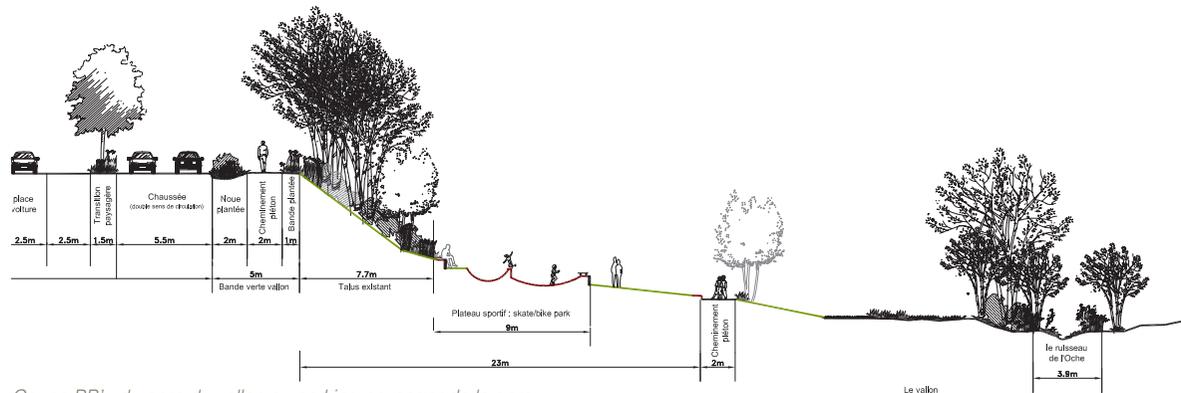
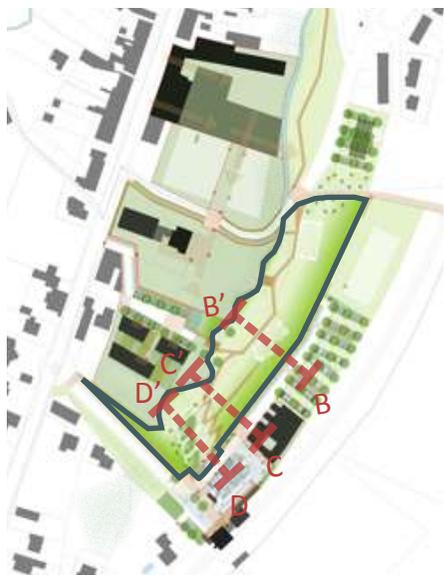
Plateau sportif : le skate/bike park



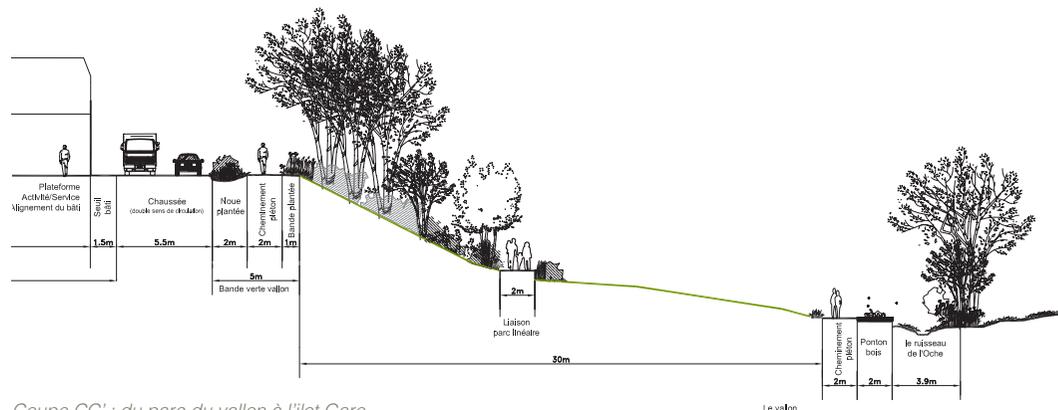
Franchir le talus



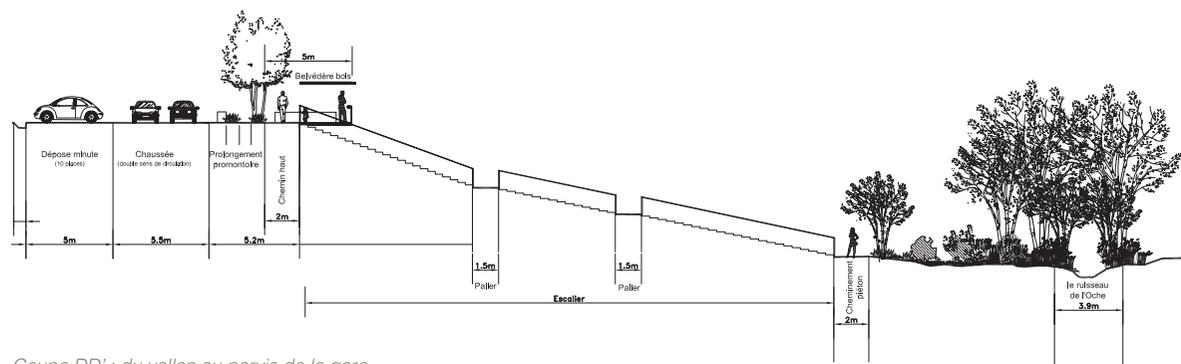
Ambiance paysagère du parc du vallon



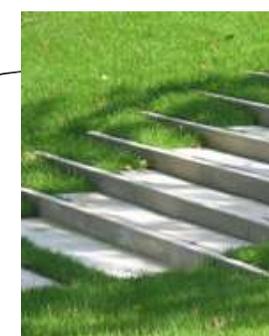
Coupe BB' : du parc du vallon au parking paysager de la gare



Coupe CC' : du parc du vallon à l'îlot Gare



Coupe DD' : du vallon au parvis de la gare



## EXIGENCES QUALITATIVES

Le parc du vallon devient une dorsale verte mettant en lien la gare multimodale avec le centre bourg où le ruisseau de l'Oche est le fil conducteur.

Véritable cœur vert, il met en valeur ses « rives »

- le plateau de la gare à l'est
- l'épaisseur urbaine à l'ouest (éco quartier du val de l'Oche)

Le parc du vallon est traité en prairies arborées et se décline en ambiance

- une rampe gradine, lien au plateau de la gare
- des plateaux sportifs en lien avec un parcours santé de détente

Le parc du vallon révèle le ruisseau de l'Oche. Un cheminement piéton longe le ruisseau tout en s'en éloignant par endroit de manière à offrir un parcours varié. Des petits pontons ponctuent le parcours.

## 1.5. La parc du vallon, NORD

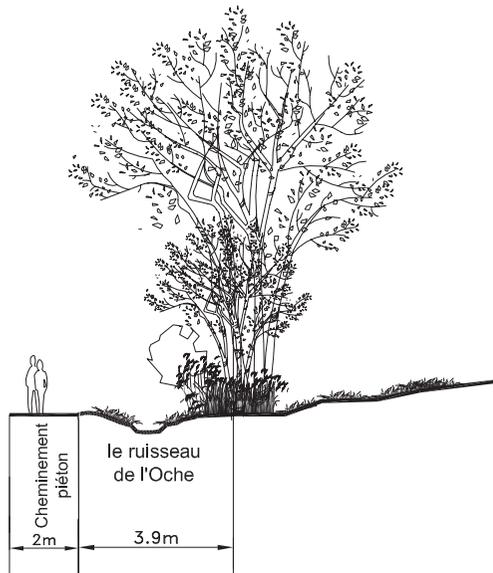
**Maîtrise d'ouvrage :** publique

**Superficie :** 8 915 m<sup>2</sup>

Linéaire de 255m entre l'avenue de l'Oche et le Parc de la Mairie

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

- Poursuivre la création du cheminement piéton permettant de relier le parc de la Mairie à la gare en site propre grâce à un chemin qui longe le cours d'eau
- Marquer le franchissement de l'avenue de l'Oche pour mettre en évidence la continuité du cheminement et l'accès au chemin du Renard et signifier l'entrée du parc du Vallon.
- L'éclairage du cheminement doit le baliser en priorité et magnifier éventuellement la ripisylve en opérant avec nuance sans sur-éclairer, tout en s'inscrivant dans un design sobre et discret (vigilance sur la pollution lumineuse agressive).



Valorisation du ruisseau de l'Oche

### EXIGENCES QUALITATIVES

L'extension Nord du parc du vallon devient une dorsale verte mettant en lien la gare multimodale avec le centre bourg où le ruisseau de l'Oche est le fil conducteur.

Le traitement paysager de la séquence traversant la maison de retraite est particulier car l'épaisseur entre la berge et le bâtiment est réduite. L'enjeu ici est d'assurer une bonne lisibilité de la continuité piétonne, qu'elle s'inscrive dans l'épaisseur végétale entre la rive et la chaussée ou qu'elle occupe l'espace partagé de la chaussée.



## 1.6. L'avenue de l'oche .....

**Maîtrise d'ouvrage :** publique

**Linéaire :** 135 m<sup>2</sup>

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

- Maintien du gabarit actuel de la voie
- Création d'un cheminement en site propre (emplacement réservé) du côté du terrain des Sœurs.
- Préservation des haies champêtres de charmilles qui bordent la chaussée (tel que définit par l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme)
- Continuité de maillage depuis l'éco-quartier à créer

### EXIGENCES QUALITATIVES

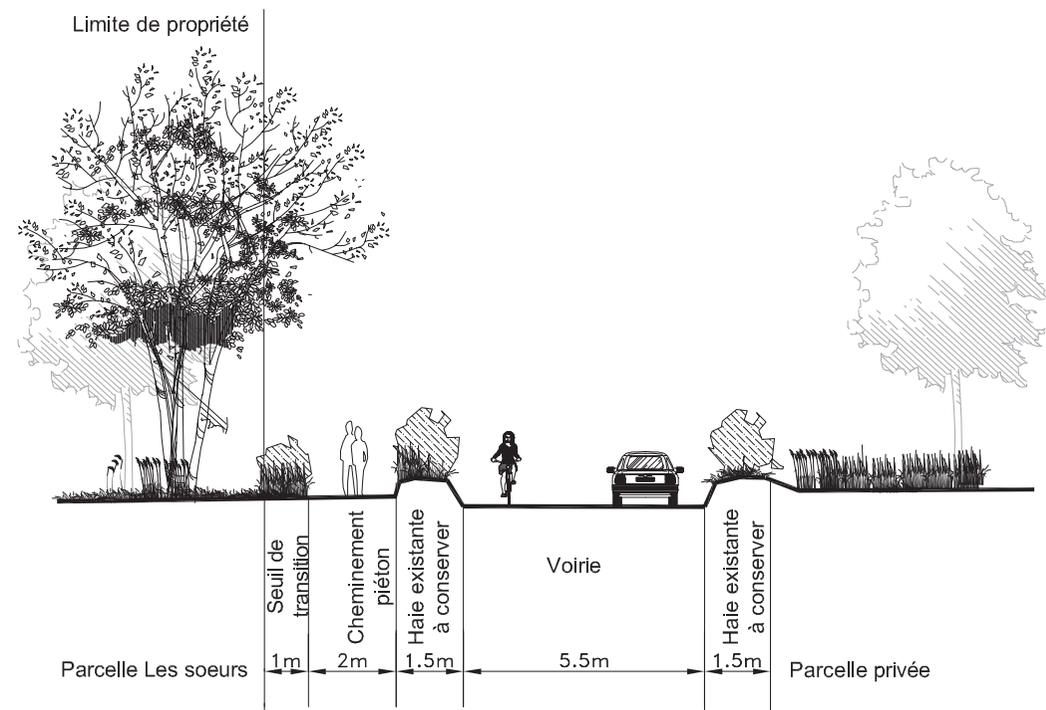
Elle joue un rôle de liaison entre l'axe principal urbain et les quartiers en arrière du bourg et le vallon.

L'avenue de l'Oche bénéficie d'un caractère paysager singulier à renforcer. Son gabarit reste inchangé. Un cheminement est développé en lien avec le vallon du côté du terrain des Sœurs de manière à préserver les haies de charmilles existantes. Son emprise de 2m permettra de développer une liaison confortable.

Le cheminement sera doublé d'une bande plantée permettant d'assurer une transition végétale avec le terrain des Sœurs.



Coupe : Avenue de l'Oche



Situation actuelle



## 1.7. Parking de proximité .....

**Maîtrise d'ouvrage** : publique  
**Superficie** : 1 625 m<sup>2</sup>

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

- Gestion alternative des eaux pluviales.
- Objectif de stationnement : +/- 25 places

### EXIGENCES QUALITATIVES

Le parking paysager de proximité participe à la requalification potentiel du tènement DeClermont, à l'accueil de nouveau habitant, à la gestion de nouveaux flux Nord/Sud engendrés par la parc du vallon, à l'arrivé de nouveaux habitants via la création de l'écoquartier.

Son traitement doit être cohérent et s'intégrer dans la logique paysagère développée en accompagnement du parc du vallon.

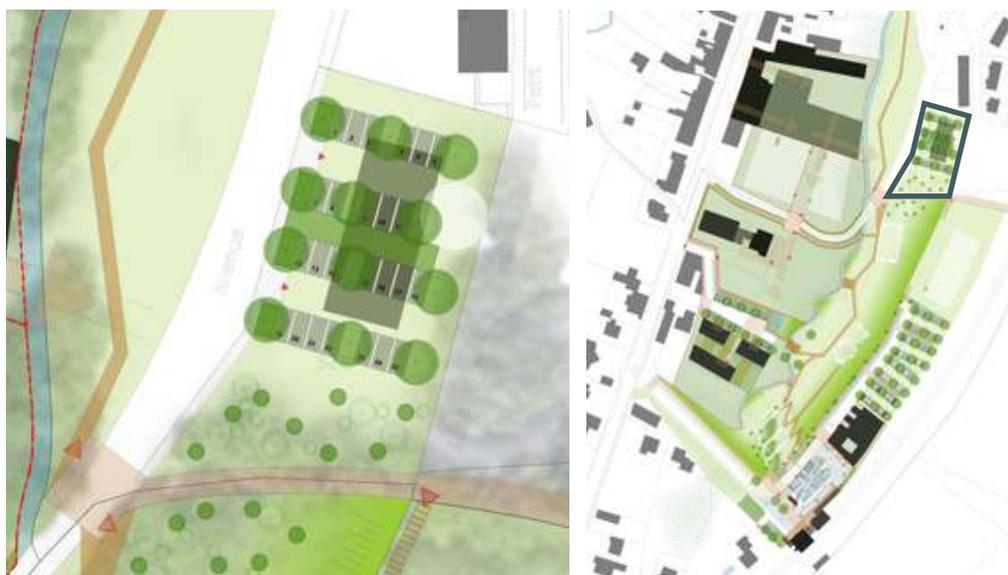
La composition spatiale du parking paysager tire parti des potentialités paysagères du site (proximité du vallon, talus arboré)

Une bande plantée assurera une transition végétale du parking depuis la rue.

Les places de stationnements seront intercalées par des places vertes (végétalisation à la dimension de la place de stationnement). Celles-ci seront plantées et arborées.

Le revêtement des poches de stationnement sera perméable sous réserve de la capacité infiltrante du sol

Le revêtement de sol de la bande roulante sera résistant à la circulation de véhicules légers.

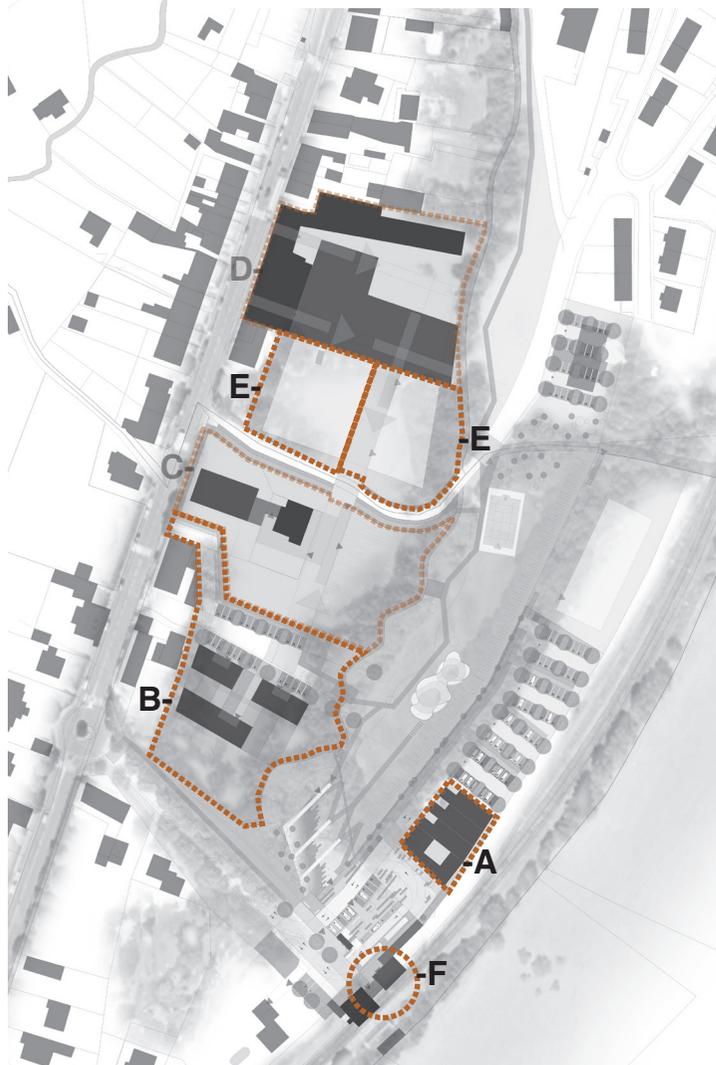


## 2\_ Les îlots constructibles



TOTAL SdP HABITAT	+/- 4 000 m <sup>2</sup>
NOMBRE DE LOGEMENTS	+/- 45
TOTAL SdP SERVICES/ACTIVITES/EQUIPEMENTS	+/- 1 000 m <sup>2</sup>
TOTAL SdP CRECHE	+/- 100 m <sup>2</sup>
TOTAL SdP EXTENSION GARE	+/- 100 m <sup>2</sup>

ILOT	SURFACE	OPÉRATION	CONSTRUCTIONS	TYPLOGIE	ESTIMATION NOMBRES	SURFACE DE PLANCHER
<b>A-</b> Ilot du pôle gare	885 m <sup>2</sup>	Construction	• Equipement, Services, Activités	- Pôle de services et d'activités économiques  - Services communs + Espace de Co-Working  - Crèche, relais assistance maternelle	• 3 Cellules artisanales	= 800 m <sup>2</sup>
						= 200 m <sup>2</sup>
					• 8-10 Berceaux	= 100 m <sup>2</sup>
<b>B-</b> Ilot éco-quartier du val de l'oche	6 240 m <sup>2</sup>	Construction	• Logement	- Habitat intermédiaire	• 25 Logements	
<b>C-</b> Ilot des sœurs	4 815 m <sup>2</sup>				• Espace de camps	= 1 695 m <sup>2</sup>
<b>D-</b> Ilot Declermont	5 085 m <sup>2</sup>	Ré-habilitation + Construction	• Logement, Activités,			
<b>E-</b> Ilot Amoureux	3 955 m <sup>2</sup>	Construction	• Logement	- Habitat collectif - Habitat individuel groupé	• 30 Logements	
	PARTIE DROITE 2 105 m <sup>2</sup>  PARTIE GAUCHE 1 850 m <sup>2</sup>					
<b>F-</b> Extension de la gare		Construction	• Lieu d'accueil-WC, Pôle information-relais éco-tourisme, Lieu de stockage paniers-consignes	- Services		= 25 m <sup>2</sup>  = 80 m <sup>2</sup>



## 2-A- Ilot du pôle gare .....

- Maîtrise d'ouvrage : privée
- Surface de l'îlot : **885 m<sup>2</sup>**
- Emprise au sol des bâtiments : **700 m<sup>2</sup>**
- Coefficient d'occupation des sols exploité : 0,80

- Surface de plancher activités potentielle : **1 000 m<sup>2</sup>**
- Surface de plancher équipement potentielle : **100 m<sup>2</sup>**

### DÉTAIL DU PROGRAMME PRÉVISIONNEL

- **Activités** : 800 m<sup>2</sup> de SdP potentielle pour l'artisanat / TPE  
+/- 3 cellules artisanales  
Hauteurs : Rdc + mezzanine  
200 m<sup>2</sup> de SdP potentielle pour un espace de coworking et des espaces communs  
Hauteurs : R+1 + mezzanine
- **Équipement** : 100 m<sup>2</sup> de SdP potentielle  
Crèche (+/- 8/10 berceaux)  
Hauteurs : Rdc  
Emprise parcelle : 160 m<sup>2</sup> (100m<sup>2</sup> de bâtiment et 60m<sup>2</sup> d'espace extérieur sous forme de patio ou en toiture terrasse accessible 100m<sup>2</sup>)

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

#### Accès à l'îlot :

- Accès viaire depuis l'avenue de la gare et la voie nouvelle de desserte du parking relais
- Accès piéton depuis l'esplanade de la gare et le parking relais
- Accès individuel à chaque cellules artisanales avec

possibilité de stationner un véhicule

#### Gestion du stationnement :

- 1 place/cellule artisanale
- Stationnement pour la crèche sur le parking relais + mutualisation avec l'arrêt minute de la gare
- 1 m<sup>2</sup> pour 50m<sup>2</sup> de surface de plancher pour les vélos

#### Alignement des bâtiments

- Sur les emprises publiques (esplanade de la gare, voie de desserte du parking relais)
- Bâtiments implantés à l'alignement pour tenir l'espace public

### EXIGENCES QUALITATIVES

#### Apparence du bâti :

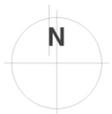
- Expression architecturale contemporaine offrant une façade qualitative sur l'esplanade de la gare
- Simplicité/sobriété du traitement des façades
- Ouvertures des façades au Sud
- Protections solaires intégrées à la façade
- Valorisation possible de l'utilisation brute des matériaux

#### Aménagement extérieurs :

- Création d'un patio intérieur offrant un espace ouvert pour les enfants de la crèche
- Traitement de la façade en lien avec la voie ferrée, définition d'une ligne de recul d'implantation du bâti
- Valorisation d'un seuil au niveau de la voie d'accès au parking

#### Exigences techniques :

- Bâtiments conformes à la RT 2012 et une isolation acoustique garantissant une protection sonore contre les nuisances liées au train





## 2-B- Ilot éco-quartier du val de l'oche .....

- Maîtrise d'ouvrage : privée
- Surface de l'îlot : **5 035 m<sup>2</sup>**
- Emprise au sol des bâtiments : **725 m<sup>2</sup>**
- Coefficient d'occupation des sols exploité : 0,20
- Surface de plancher potentielle habitat : **1 800 m<sup>2</sup>**

### DÉTAIL DU PROGRAMME PRÉVISIONNEL

- Logements : +/- 15 logements  
Habitat intermédiaire  
Hauteurs : R+1 + attique

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

#### Accès à l'îlot :

- Accès viaire via la création d'une voie de desserte privée débouchant sur la Grand Rue et permettant de desservir à la fois l'îlot des soeurs (accès occasionnel) et l'îlot éco quartier du Val de l'Oche
- Accès piéton par le cheminement traversant entre la Grand Rue et le cours d'eau de l'Oche via l'accès viaire ou l'espace de terrasse depuis le restaurant
- Accès piéton depuis le pôle gare par le cheminement dans le parc du vallon et les pontons de traversée de l'Oche

#### Gestion du stationnement :

- 1 place/60 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- Soit +/- 25 places de stationnement

#### Alignement des bâtiments

- Sur la voie de desserte interne du quartier et sur les espaces publics

### EXIGENCES QUALITATIVES

#### Apparence du bâti :

- Expression architecturale contemporaine s'intégrant bien à un «esprit village»
- Simplicité/sobriété du traitement des façades
- Protections solaires intégrées à la façade
- Valorisation possible de l'utilisation brute des matériaux
- Locaux partagés au pied des immeubles (abris vélo...)

#### Aménagement extérieurs :

- Préservation d'un espace de respiration entre les constructions et le cours d'eau de l'Oche
- Création d'une perméabilité verte de coeur de quartier accueillant un cheminement piéton avec traversée du cours d'eau de l'Oche pour rejoindre le parc du vallon
- Valorisation d'une limite paysagère en lien avec le parc du vallon et valorisation des jardins au Sud.

#### Exigences techniques :

- Bâtiments conformes à la RT 2012.



### 2-C- Ilot des soeurs .....

- Maîtrise d'ouvrage : privée
- Surface de l'îlot : **3 610 m<sup>2</sup>**
- Espace de camp : **1 695 m<sup>2</sup>**



## 2-D- Ilot Declermont .....

- Maîtrise d'ouvrage : privée
- Surface de l'îlot : **5 085 m<sup>2</sup>**

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

#### Accès à l'îlot :

- Accès piéton ou viaire via la création d'une nouvelle porte cochère au Sud du bâtiment Declermont
- Accès piéton ou viaire via la porte cochère existante puis connexion en direction de l'avenue de l'Oche
- Rendre lisible les connexions et les échanges (vers le val de l'Oche à l'Est et avec le Sud en passant par l'îlot Amouroux)

### EXIGENCES QUALITATIVES

- Avoir une réflexion d'ensemble entre cet îlot et l'îlot Amouroux

#### Apparence du bâti :

- Préservation du bâtiment Declermont donnant sur la rue et de son bâtiment Nord
- Rénovation du bâtiment dans un respect identitaire
- Expression architecturale contemporaine s'intégrant bien à un « esprit village » pour les autres bâtiments à construire
- Simplicité/sobriété du traitement des façades
- Protections solaires intégrées à la façade
- Valorisation possible de l'utilisation brute des matériaux
- Les logements offriront des espaces ouverts soit coté cour intérieure soit coté cours d'eau de l'Oche.
- Locaux partagés au pied des immeubles (abris vélo...)

#### Aménagement extérieurs :

- Création d'une cour/patio intérieure à l'îlot
- Définition d'espace de transition avec le cours d'eau de l'Oche

#### Exigences techniques :

- Bâtiments conformes à la RT 2012 - Pas d'équipements technique visible en toiture



## 2-E- Ilot Amouroux .....

- Maîtrise d'ouvrage : privée ou publique
- Surface de l'îlot : **3 955 m<sup>2</sup>**
- Terrain d'assiette : **2 275 m<sup>2</sup>**

### DÉTAIL DU PROGRAMME PRÉVISIONNEL

- Logements : PARTIE DROITE : 300 m<sup>2</sup> de SdP potentielle  
+/- 3 logements - Habitat groupé  
Hauteurs : R+1 + attique  
(ou possibilité d'accueillir un équipement public structurant, réserve foncière ?)

PARTIE GAUCHE : 2 000 m<sup>2</sup> de SdP potentielle  
+/- 27 logements - Habitat collectif  
Hauteurs : R+1/2 + attique  
(ou possibilité d'accueillir un équipement public structurant, réserve foncière ?)

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

#### Accès à l'îlot :

- Accès viaire depuis l'avenue de l'Oche
- Accès piéton via le réseau de cheminements doux qui traverse l'îlot Amouroux et l'îlot Declermont + cheminement piéton créé sur l'avenue de l'Oche

#### Gestion du stationnement :

- 1 place / 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher

### EXIGENCES QUALITATIVES

#### Apparence du bâti :

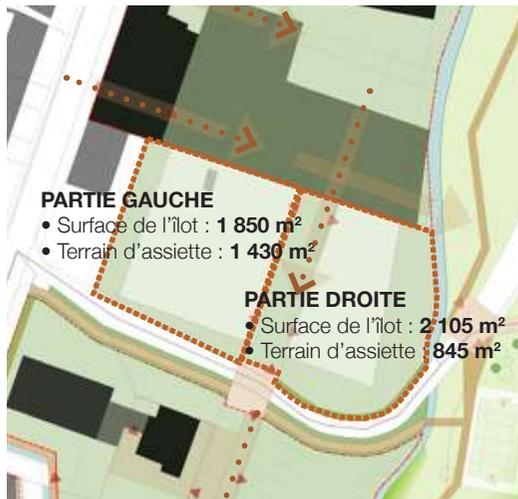
- Expression architecturale contemporaine s'intégrant bien à un « esprit village »
- Simplicité/sobriété du traitement des façades
- Protections solaires intégrées à la façade
- Valorisation possible de l'utilisation brute des matériaux
- Les logements offriront des espaces ouverts soit coté parcelle Amouroux soit coté cours d'eau de l'Oche.
- Locaux partagés au pied des immeubles (abris vélo...)

#### Aménagement extérieurs :

- Travail sur les limites de parcelle pour garantir des espaces privés qualitatifs visibles depuis les cheminements piétons
- Définition d'espace de transition avec le cours d'eau de l'Oche

#### Exigences techniques :

- Bâtiments conformes à la RT 2012



## 2-F- L'Extension de la gare .....

- Maîtrise d'ouvrage : publique
- Terrain RFF
- Emprise au sol de l'extension : **144 m<sup>2</sup>** (18 x 8 m)

### DÉTAIL DU PROGRAMME PRÉVISIONNEL

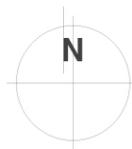
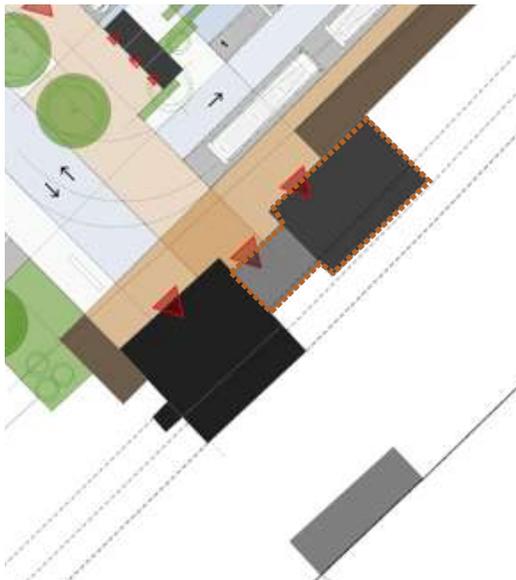
- Lieu d'accueil-WC : 25 m<sup>2</sup> de SdP potentielle
- Pôle information-relais éco-tourisme
- / Lieu de stockage paniers-consignes : 80 m<sup>2</sup> de SdP potentielle

### EXIGENCES FONCTIONNELLES

Accès à l'îlot : Jeu de volume pour étendre le linéaire de fond de scène du parvis de la Gare, tout en assurant une continuité d'usage et de fonctionnement entre existant et extension.

### EXIGENCES QUALITATIVES

Apparence du bâti : Expression architecturale contemporaine s'intégrant bien à l'ensemble développé autour de la polarité d'espaces publics mais aussi trouver un élément de lien, de continuité afin de relier les différentes fonctions.



*Halte éco-durable de Gravigny-Balzy  
LONGJUMEAU et Halte modulaire éco-durable  
NIEDERBRONN-LES-BAINS AREP*



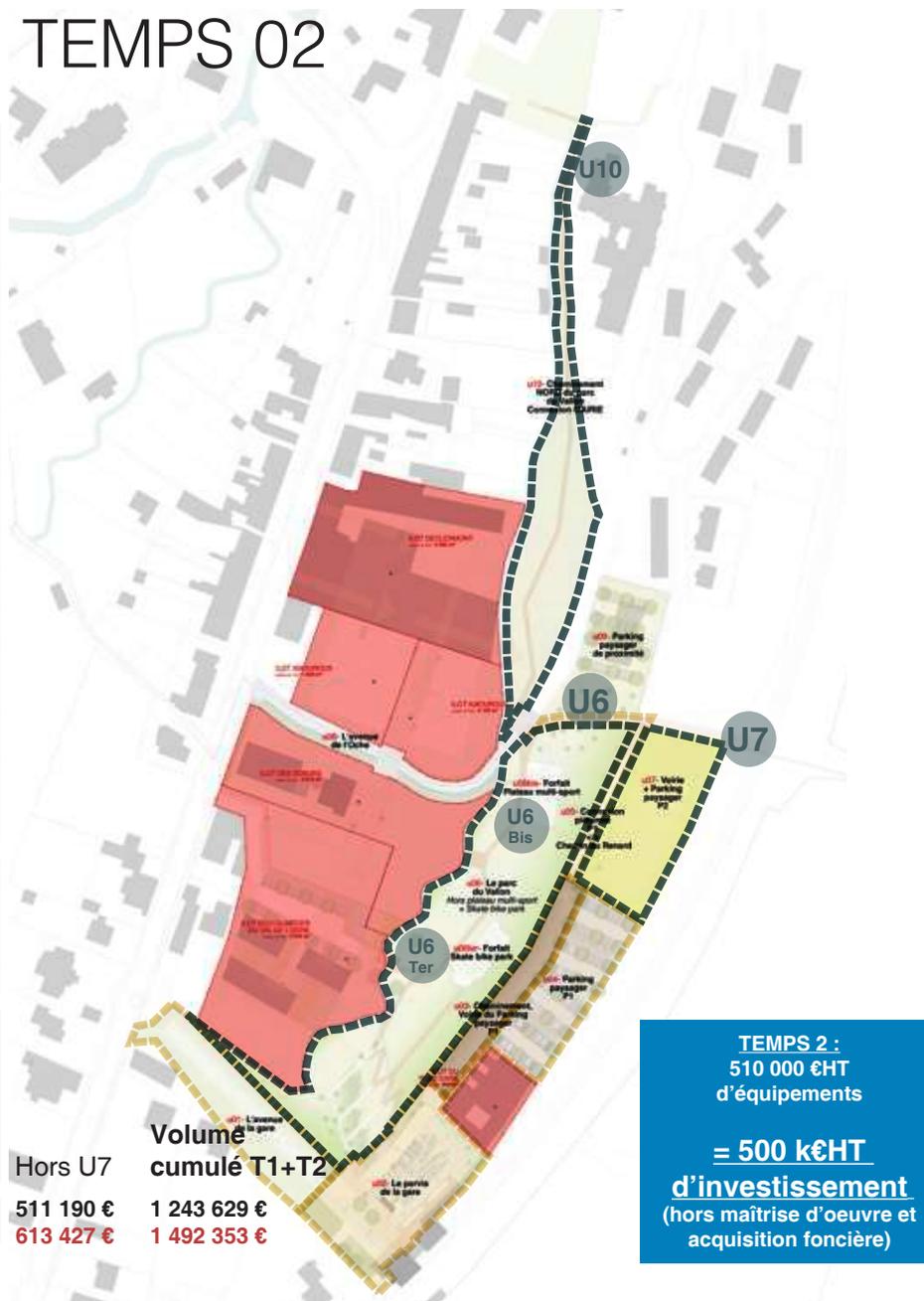






## TEMPS 02

	zonage esquisse	Zonage esquisse	Zonage esquisse	zonage esquisse	zonage esquisse	zonage esquisse
	U6 parc du vallon hors plateau sportif et skate park	U6 bis plateau multisport	U6 ter skatepark	U7 parking paysager 2	U10 cheminement nord	U10 bis épaisseur parc vallon
<b>surface des zones</b>	<b>2 000</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>2 535</b>	<b>1 250</b>	<b>600</b>
<b>travaux</b>						
travaux préparatoires	6 €			7 €	3 €	3 €
terrassements VRD	25 €			18 €	9 €	9 €
Sols						
enrobé				11 €		
parking gravier stabilisé	9 €			11 €	11 €	3 €
béton						
pavé (canniveau)						
encorbellement						
platelage	11 €					22 €
Eclairage	5 €			3 €	5 €	
Mobilier urbain / serrurerie	2 €			1 €		2 €
Plantations / espaces verts	14 €			7 €	14 €	18 €
<b>Éléments particuliers par zone</b>						
gradines /escalier	84 000 €					
abris vélo						
pergola						
Forfait multisport (400m²)		50 000 €				
Forfait skatepark (400m²)			80 000 €			
prix/m2	72 €			58 €	42 €	57 €
total travaux sur la zone	143 540 €			146 878 €	52 563 €	34 410 €
total / éléments sur la zone	84 000 €	50 000 €	80 000 €			
TOTAL HT (sans imprévus)	227 540 €	50 000 €	80 000 €	146 878 €	52 563 €	34 410 €
imprévus	34 131 €	7 500 €	12 000 €	22 032 €	7 884 €	5 162 €
<b>prix au m2</b>	<b>131 €</b>			<b>67 €</b>	<b>48 €</b>	<b>66 €</b>
<b>SOUS-TOTAL HT</b>	<b>261 671 €</b>	<b>57 500 €</b>	<b>92 000 €</b>	<b>168 910 €</b>	<b>60 447 €</b>	<b>39 572 €</b>
<b>SOUS-TOTAL TTC</b>	<b>314 005 €</b>	<b>69 000 €</b>	<b>110 400 €</b>	<b>202 692 €</b>	<b>72 536 €</b>	<b>47 486 €</b>



Hors U7  
511 190 €  
613 427 €

**Volume cumulé T1+T2**  
1 243 629 €  
1 492 353 €

**TEMPS 2 :**  
510 000 €HT  
d'équipements  
  
= 500 k€HT  
**d'investissement**  
(hors maîtrise d'oeuvre et acquisition foncière)

