

Étude de faisabilité et maîtrise d'œuvre architecturale et urbaine - Sevrans - Logirep

En accord avec la Mairie de Sevrans, le bailleur Logirep souhaite remettre en service le parking souterrain de la Cité haute, dans le quartier Montceuleux, condamné depuis 2016 suite à de nombreux actes d'incivilité. L'étude examine les conditions spatiales, réglementaires et techniques de la réouverture des deux niveaux enterrés de la Cité haute.

Au-delà, à l'échelle de la résidence, elle analyse l'incidence de cette remise en service sur les usages des espaces extérieurs de la Cité haute : circulations vers les halls, traversées vers les voiries publiques, cheminements PMR, organisation des stationnements de surface, aménagement des espaces (revêtements de sol, plantations, locaux vélos éventuels, mobilier urbain, éclairage, etc.).

Il s'agit alors d'intervenir sur un macro-îlot de 3 hectares bâti de 8 tours à R+15. Avec un total de 498 logements, cet ensemble des années 70 est ceinturé de stationnements en surfaces, complétés par le parking souterrain de deux niveaux. Ce dernier offre en surface une vaste dalle délaissée, à l'appropriation par les habitants fortement limitée.

Si les circulations verticales (accès au parking souterrain) et horizontales (traversées de l'îlot, accès aux halls) sont repensées en profondeur, la bonne qualité paysagère de l'ensemble est conservée et enrichie.

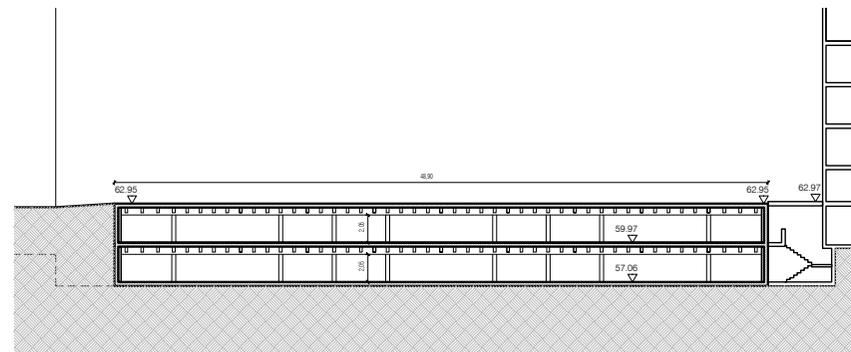
Plan masse existant de la Cité haute
Coupe du parking existant en cœur d'îlot



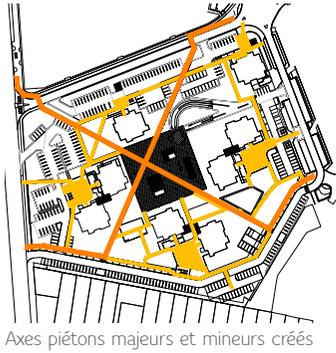
Stationnement de surface



Dalle du parking en surface



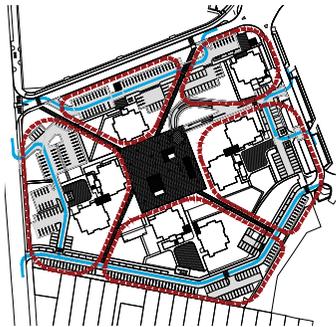
Premier sous-sol du parking, aujourd'hui condamné



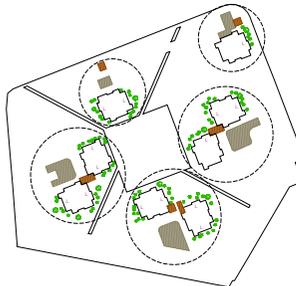
Axes piétons majeurs et mineurs créés



Qualité paysagère valorisée



Poches de stationnement réorganisées



Unités résidentielles autonomes

La première réflexion se joue à grande échelle par une hiérarchisation claire des cheminements : aujourd'hui, le constat est fait d'une grande confusion des circulations, avec une bande quasi-continue de parkings extérieurs qui contrarie les liaisons piétonnes vers le reste du quartier. Le principe premier est de s'appuyer sur deux axes structurants en croix, traversant la dalle centrale, et menant vers les espaces publics.

Pour une bonne lisibilité, ces traversées piétonnes sont accompagnées, hors dalle centrale, d'arbres d'alignement. D'autres plantations mettent à distance les logements en rez-de-chaussée, en complément de l'offre de nouveaux cheminements secondaires.

Les deux axes piétons majeurs, par leur géométrie, renforcent le regroupement des tours en 5 unités résidentielles. Le remaniement partiel des stationnements est l'occasion d'affiner l'organisation globale des parkings : des poches équivalentes de places sont assignées à chaque unité résidentielle.

En outre, pour chacune de ces unités, une placette avec local à vélos attenant entend générer un espace de transition paisible entre les parkings et l'intimité du logement. Ces lieux fédérateurs encouragent les rencontres entre résidents à l'échelle des tours, tandis que la dalle centrale joue ce rôle à l'échelle de la résidence toute entière.



Plan guide de la Cité haute



Fonctionnement logements

- Bât existant
- L** Logement à RdCh
- T** Transformateur
- Accès hall
- Accès hall supprimé
- Locaux vélos
- BAV avec claustra bois

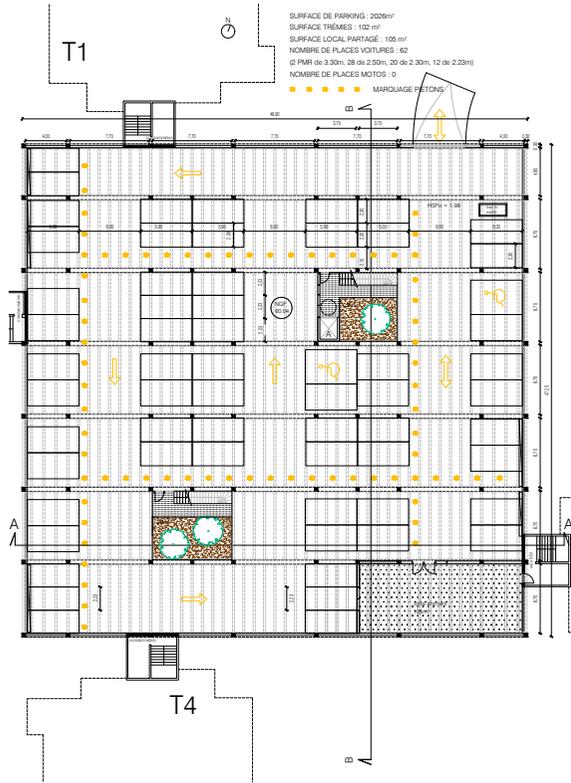
Espaces extérieurs

- Espaces enherbés
- Jardins partagés
- Clôture 2m
- Cheminement secondaire conservé
- Cheminement secondaire créé
- Cheminement existant supprimé
- Cheminement principal créé

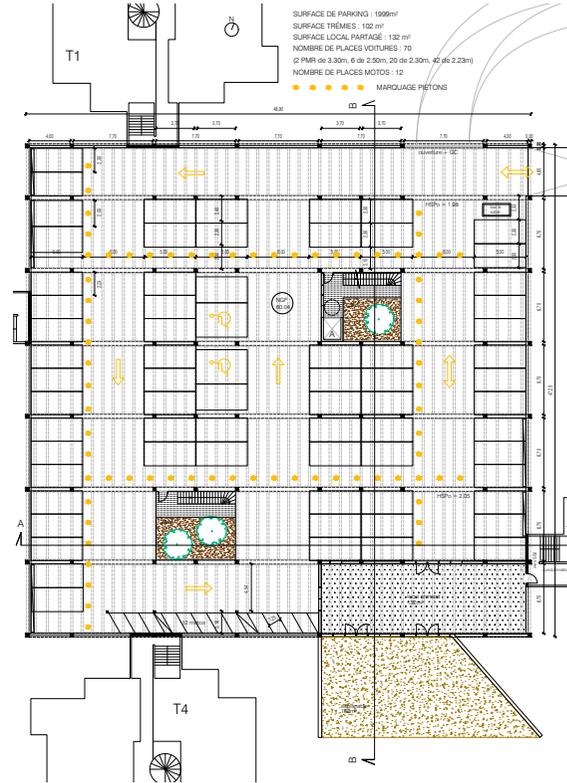
- Platelage bois sur dalle
- Toiture ombragée sur terrasse PK
- Surfaces minérales (enrobé / asphalte, béton désactivé, stabilisé)
- Platelage placette accès aux tours
- Arbres et arbustes existants
- Arbres supprimés
- Alignement d'arbustes créé
- Nouvelles plantations arbres et arbustes

- Nouvel arbuste en pot
- Stationnement existant conservé (longueur et largeur variable)
- Stationnement existant supprimé
- Stationnement nouveau (en bataille 2.30x5.00m, en orléano > 2.00x5.00m)
- Luminaires existants conservés : mats stationnement / piétons
- Luminaires existants supprimés : mats stationnement / piétons
- Luminaires nouveaux : mats stationnement / balisage piétons
- Luminaires linéaires ombragés dalle

Plan projet - deuxième sous-sol parking



Plan projet - premier sous-sol parking



À l'échelle architecturale, les deux axes créés sont reportés sur les deux niveaux de stationnement enterrés, où ils jouent un rôle sur le positionnement des trémies à percer.

Les accès souterrains aux sous-sols des 4 tours proches étant légitimement condamnés, il s'agit de prévoir deux trémies au droit du parc de stationnement, abritant les circulations verticales mais assurant également d'autres fonctions : apport de lumière bien équilibré, ouvertures visuelles, ventilation naturelle conséquente, fosses d'arbre au deuxième sous-sol. Ces ouvertures de dalles sont complétées au premier sous-sol par deux ouvertures périphériques : une, au nord, ouvre sur la rampe d'accès au deuxième sous-sol. L'autre, au sud, permet de placer un local animant (local partagé ou loge de gardien). L'apport de ce programme qui garantit une affluence accrue aux abords du parc de stationnement souterrain, est permis par le décaissement d'un important volume de terre. Ainsi, ce programme s'ouvre-t-il à la fois sur le parking et le cœur d'îlot.

Ces différents dispositifs permettent, dans ces conditions plus favorables, la réouverture des deux niveaux de parkings souterrains, pour un total de 132 stationnements.

Coupe projet - trémies d'accès au parking

