

# Pré Nouvel Est compte-rendu de l'Atelier 1 du 7 décembre 2009

## Aller chez soi, partir de chez soi ... à Pré Nouvel

**L**a soirée s'est déroulée en trois temps : un diaporama d'images référentes empruntées en majorité à l'espace public ou privé de la commune de Seyssins, une présentation par le service urbanisme des projets d'adaptation des voiries de desserte de Pré Nouvel, puis un débat sur la problématique du stationnement, appuyé par une présentation des différentes options possibles par Jean-Pierre Pranas-Descours.

## Les cheminements

### Un quartier de logements

Faut-il envisager des commerces à Pré Nouvel Est ? L'existence de commerces dans un quartier participe évidemment à son animation, à le rendre plus vivant, et donc à la vie sociale du quartier. Mais le quartier de Pré Nouvel va se greffer à un territoire déjà construit : le Village. Il doit confirmer son appartenance au Village et participer à la dynamique des commerces existants. Cela permettra aussi d'encourager les échanges autour de la place commerçante du Village.

Plus généralement, cette thématique pose la question du lien entre le nouveau quartier de Pré Nouvel Est, et le reste de la ville, déjà construite.

### Résidentialisation



*Entrer chez soi, avec un digicode?*

### Entrer dans la résidence



*Certaines résidences n'ont pas su gérer la pente*

### Le quartier dans la pente



*D'autres quartiers jouent avec la pente pour créer leur espace public*





Comment créer un environnement vivant au sein de ce quartier ? Peut-on envisager des équipements, une salle de quartier pour dynamiser une association, des services ? des bureaux ? des professions libérales ? Cela permettrait d'ouvrir le quartier à des personnes qui n'y habitent pas forcément et donc de le rendre plus vivant.

## La rue

La rue doit être également un élément vivant du projet. L'avenue de Claix doit être l'objet de soins attentifs :

### - Un cheminement sécurisé

Ce parcours devra privilégier le cheminement piéton et être adapté pour les enfants, notamment pour aller à l'école. Cela inclut de prévoir un éclairage le soir pour que les enfants puissent rentrer de l'école à pied en hiver. Il s'agira aussi de réduire la vitesse de circulation sur cette avenue, ainsi que sur la voie 21 : réduire la vitesse dès le carrefour entre l'avenue de Claix et la rue de la Lune.

Il faut transformer la voie 21 qui est actuellement très routière en une configuration de rue. Les voitures y roulent actuellement très vite, parfois même sur la piste cyclable ; ce n'est pourtant pas une voirie à grande circulation, en comparaison avec d'autres voiries de la commune. Les carrefours ne sont pas sécurisés, il n'y a pas de continuité piétonne ni de perception d'entrée de ville.

Il convient donc de diminuer la vitesse et le bruit des voitures, intégrer les modes doux, renforcer les transports en commun, prévoir l'accessibilité pour personnes à mobilité réduite. Faut-il créer un îlot central, jouer sur



*Apprivoiser la circulation sur l'avenue de Claix pour réduire la vitesse et le bruit*

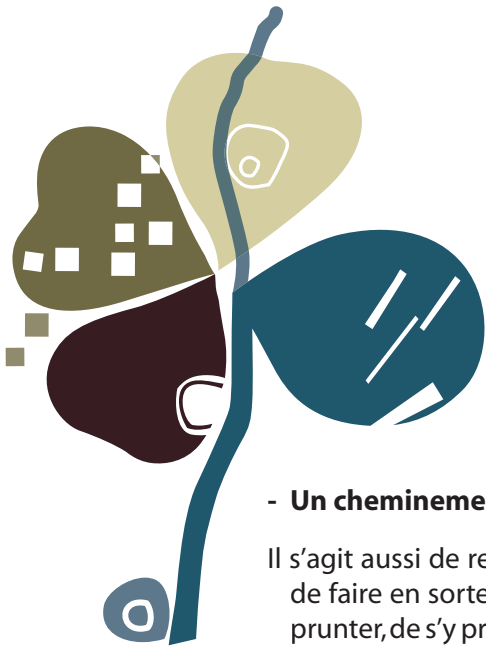
les stationnements, installer des cheminements piétons sur les bords de l'Avenue (le projet prévoit un cheminement piéton de chaque côté de l'Avenue de Claix) ?...

Il ne faut pas craindre le nombre de sorties, elles contribuent à cette transformation. Sept sorties sont actuellement prévues pour desservir le quartier : 4 sur la partie basse, 3 sur l'avenue de Claix. L'exemple de l'avenue Louis Armand montre qu'il est possible de diminuer la vitesse, de reprendre goût à la marche (La Plaine).

Si les revêtements en enrobé sont nécessaires pour l'avenue de Claix et la voie 21, on peut imaginer des solutions alternatives pour les voiries de desserte internes au quartier, pourquoi pas une bande de roulement pour chaque pneu, comme seule minéralisation.



*Faire de la voie 21 et de l'avenue de Claix une rue*



L'ambition du projet d'aménagement de Pré Nouvel est d'imperméabiliser le sol le moins possible.

#### - Un cheminement intéressant

Il s'agit aussi de rendre ce parcours agréable, de faire en sorte que l'on ait envie de l'emprunter, de s'y promener, s'y arrêter, s'asseoir sur un banc... Pour cela, il faudrait séquencer ce parcours, en casser la linéarité. Il reste à trouver les caractéristiques qui pourraient rendre ce cheminement intéressant et vivant, créer les conditions pour que l'on « habite » ces espaces. On pourrait par exemple s'appuyer sur le patrimoine des lieux.

#### - inscription dans le paysage

L'aménagement de cette rue doit être pensé aussi en termes de paysage. Il s'agit de préserver et de mettre en valeur des points de vue sur le grand paysage. Une rapide visite de l'architecture et des chemins de Seyssins montre la place importante du végétal ou des murs de pierres, comme élément structurant du paysage.

## Stationnement

La problématique du stationnement soulève de nombreuses questions : comment éviter le stationnement sauvage en bas des immeubles et les voitures tampon qui viennent se garer à la journée ? Comment garantir un accès aux secours et aux déménageurs ? Faut-il « cacher » les voitures ? Quel traitement pour le parking ? Combien de places de parking par logement ?



*La surface nécessaire au stationnement équivalant à une place et demi par logement est ici en figurée en orange*

### Nombre de places ?

Le PLU indique que pour 50m<sup>2</sup> de SHON (Surface Hors Œuvre Net) on doit créer une place de stationnement, c'est un minimum. Pour un logement de moins de 50m<sup>2</sup>, il faut aussi une place de stationnement. Mais le PLU est un document évolutif, il est possible de le modifier si c'est pour améliorer le projet.

### « Cacher les voitures » ?

Pour les logements individuels et individuels groupés, on peut imaginer une solution où la voiture a une place dehors, éventuellement intégrée au bâtiment ?



*Le projet de la Praly à Meulan cache le surplus de stationnement avec des gabions qui forment terrasse pour les appartements du rez de chaussée*





La question reste posée pour le collectif, plusieurs options sont possibles :

#### - Des parkings couverts mais ouverts

Cela permet d'avoir un éclairage naturel. En profitant de la pente du terrain, on peut envisager d'y cheminer de façon agréable. Peut-on imaginer un parking paysager, aéré, sans toutefois dépenser tout l'argent du projet pour les voitures ?

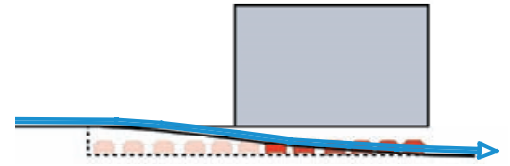
Mais on peut envisager de varier les solutions, laisser des parties ouvertes, fermer d'autres parties avec des murets, des gabions, de la pierre, composer avec les déclinaisons du terrain et l'insertion des bâtiments dans le parc.

#### - L'option du silo...

Une option possible est de déconnecter le stationnement du logement en créant des silos pour les voitures. Avec le silo, on fait la part belle aux piétons, on se donne l'occasion de rencontrer ses voisins quand on va chercher sa voiture.

C'est ce qui existe à Freiburg, ou encore, en Suisse, en Autriche. Avec cette solution plus écologique, il faut accepter de changer ses habitudes. C'est aussi faire le pari de la jeunesse, qui a un rapport différent à la voiture : « vouloir commencer à loger sa voiture avant de se loger soi-même, c'est un peu dommage, pas très humain ».

Mais le « Français moyen », qui veut être sûr de trouver une place en bas de chez lui, ne viendra-t-il pas se garer sauvagement en bas des immeubles ? Quelle solution adopter pour prévenir ce type de comportement, sans recourir à des solutions de blocage pas toujours esthétiques ?



*Jouer avec la pente pour augmenter le nombre de places de stationnement, permettre des parkings couverts mais ouverts, laisser écouler l'eau en cas de crue*

Le pari du silo ne peut être gagné qu'avec l'implication des élus, des promoteurs et des habitants, dans une volonté collective d'accepter de nouveaux usages.

C'est la résolution de ces questions qui feront du projet de Pré Nouvel un projet innovant. Il n'y a pas qu'un seul modèle, et on peut tout à fait envisager de travailler à Pré Nouvel avec une diversité de solutions.



*Un projet en cours de réalisation à Rennes dans lequel les stationnements sont en partie intégrés aux bâtiments, en partie ouverts, éclairés par la lumière naturelle*

