

Saint-Léonard NORMANDIE



Redynamisation du centre-bourg de Saint-Léonard COPIL AVP - 15 Avril 2022

**ESPACE
LIBRE**
PAYSAGE & URBANISME

Atelier Espace Libre - 27 rue de Verdun
76 240 BONSECOURS
tél. + 33 (0)2 35 61 00 18 / tél. + 33 (0)6 63 68 21 69
atelier@espace-libre.fr
www.espace-libre.fr

**ATELIER
DES ANGES
DEUX**
ARCHITECTURE & URBANISME

Atelier des Deux Anges - 104 rue Jeanne d'Arc
76 000 ROUEN
tél. + 33 (0)2 35 62 88 44
contact@atelierdesdeuxanges.fr
www.atelierdesdeuxanges.fr

**BE
TECHNIROUTE**
Bureau d'étude V.R.D. - Maîtrise d'œuvre - Suivi de chantier

BE Techniroute - 28 avenue des Canadiens
76 120 LE GRAND-QUEVILLY
tél. + 33 (0)2 35 67 18 09
contact@betechniroute.fr

Ciclop

Ciclop - 20 rue des Fleurs
27 100 VAL DE REUIL
tél. + 33 (0)9 80 88 52 72
contact@ciclop.fr
www.ciclop.fr

étamine

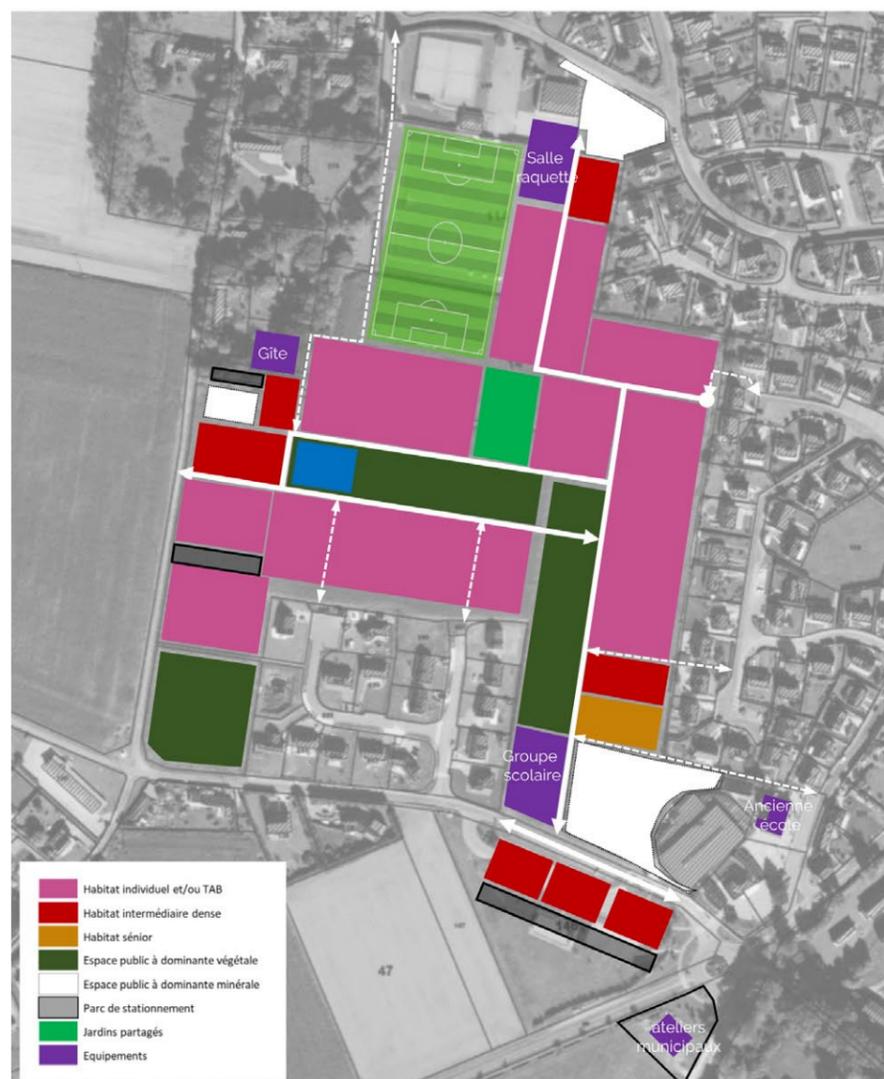
Etamine - 10 avenue des Canuts
69 120 VAULX-EN-VELIN
tél. + 33 (0)4 37 45 34 20
info@etamine.coop
www.etamine.coop

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	3
<i>Etude pré-opérationnelle</i>	3
2. POLARITÉS A PROXIMITÉ	4
3. PLAN MASSE AVP	5
<i>Plan DWG</i>	5
4. PROGRAMME	6
<i>Îlots</i>	6
<i>Typologies</i>	7
5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS	8
<i>Voirie</i>	8
<i>Gabarits de voiries</i>	9
<i>Voirie : axe Nord-Sud version double-sens</i>	12
<i>Stationnement + bilan</i>	14
<i>Détails de micro-stationnements</i>	15
<i>Détails de micro-stationnements - reversibilité possible</i>	16
<i>Les stationnements possibles extérieurs au périmètre</i>	17
<i>Cycle / piéton</i>	18
<i>Temps de trajets piétons</i>	19
<i>Points de collect des OM (Ordures Ménagères)</i>	20
6. VÉGÉTAL	21
<i>Les continuités végétales extérieures au périmètre</i>	21
<i>Les continuités végétales</i>	22
7. HYDRAULIQUE ET RÉSEAUX	23
<i>Le principe hydraulique</i>	23
<i>Les réseaux</i>	24
8. DES ESPACES D'ÉCHANGES AU COEUR DU QUARTIER	25
<i>Le Parc - version 1</i>	25
<i>Le Parc - version 2</i>	28
<i>Le Parc - références</i>	31
<i>La Place - version 1</i>	32
<i>La Place - version 2</i>	33
9. ESTIMATION	36
<i>Estimation globale</i>	36
<i>Estimation par zone</i>	37
10. PHASAGE	39

1. PRÉAMBULE

Etude pré-opérationnelle



- Habitat individuel et/ou TAB
- Habitat intermédiaire dense
- Habitat sénior
- Espace public à dominante végétale
- Espace public à dominante minérale
- Parc de stationnement
- Jardins partagés
- Equipements

RÉCAPITULATIF :

Logements :

Habitat individuel et/ou TAB : 70
Habitat intermédiaire : 60
Habitat Personnes âgées : 15
TOTAL sur la zone : Env. 145 logement à terme

Stationnement :

nord / tourisme/patrimoine : env 20 places – 480 m²
sud / centralité tourisme/patrimoine : env 60 pl – 2000 m²
Glissement au sud du parc de stationnement actuel de 80 places - 2500 m²

Espace public

-nord / centralité équipements sportifs
Env. 1500 m² espace minéral
-sud / centralité école mairie
Env. 4000 m² d'espace parvis minéral/végétal
- Jardins partagés :
Env. 1500 m²
-espace planté le long de l'axe nord sud
Env. 2300 m² de vergers.
-Centralité touristique / patrimoniale
Env. 1000 m² d'espace stabilisé/minéral
Env. 1000 m² d'espaces verts
-Espace central en cœur de site, orienté est-ouest
Env. 2800 m² d'espace planté et plan d'eau
-Marnière
Env. 4300 m² d'espace à vocation écologique (prairie) sans aménagement

Équipements :

Pivotement du stade de football
salle de raquette + ateliers municipaux
Groupe scolaire
Réhabilitation de l'ancienne école (env. 350m²)
Réhabilitation du four à pain + construction d'un gîte
Délocalisation des jeux pour enfants sur l'espace central

Voirie :

> Env. 1000 ml de voirie partagée
desserte interne de la zone
> Liaison piétonne : env. 550 ml
- 110 m² acquisition
- démolition d'un bâtiment scolaire préfabriqué : 140m²
> Traitement de la route de Grainval (env. 100 ml) en voie partagée, face à la nouvelle centralité
> élargissement rue du Roctel : env. 250 ml

Logements : 145

- 70 individuels / terrain à bâtir
- 60 intermédiaires
- 15 Béguinages

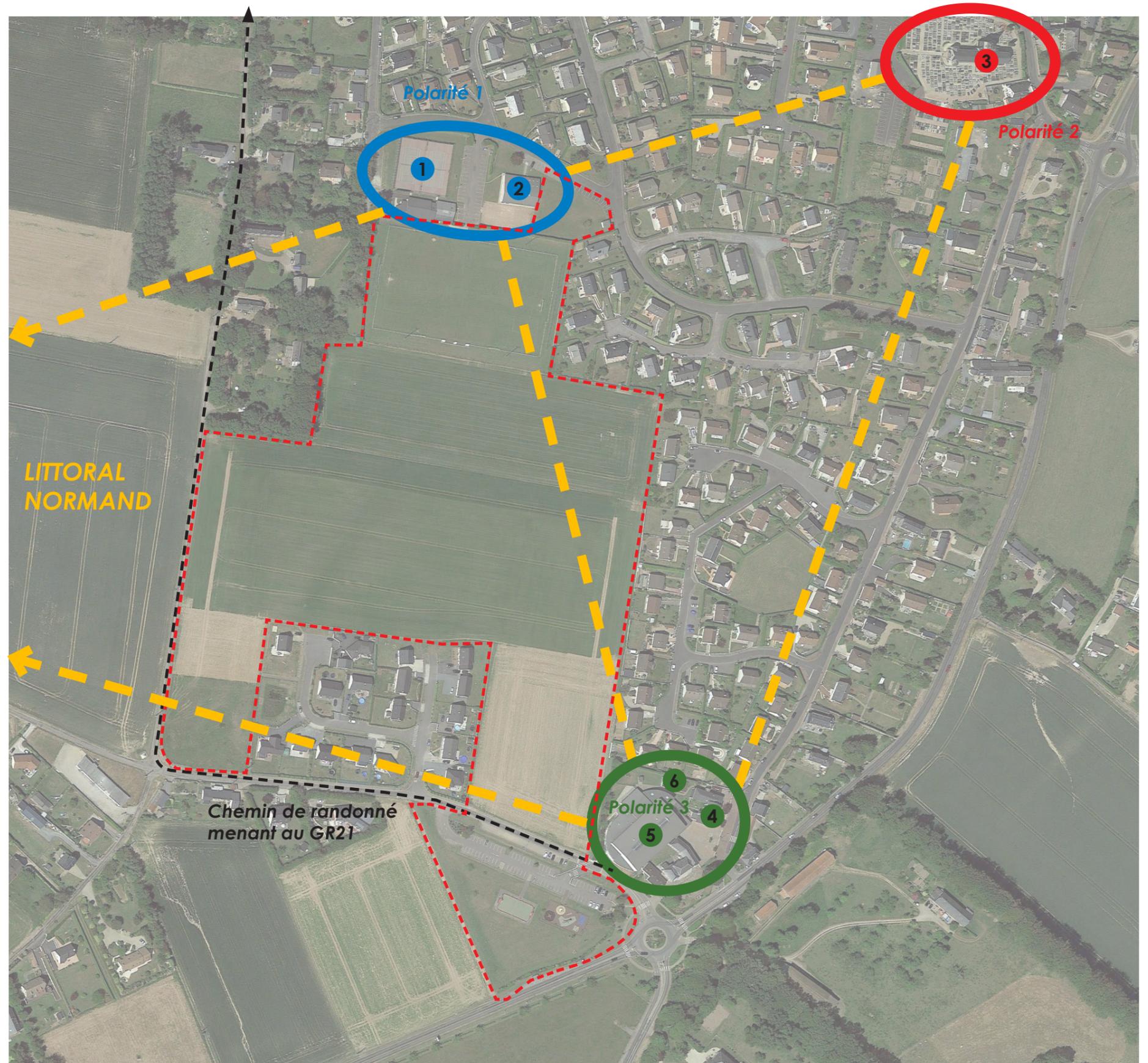
Stationnements : 160 places

2. POLARITÉS A PROXIMITÉ

Des polarités existent à proximité directe du périmètre de projet.

Au Nord du site se tiennent une salle communale ainsi que des terrains de tennis ; au Nord-Est, l'église de la commune ; enfin au Sud se situe la polarité la plus importante, le gymnase, l'école maternelle ainsi que la Marie

- | | | |
|-------------------|---|-------------------------------|
| Polarité 1 | ① | Terrains de tennis |
| | ② | Salle communale Henri Lambert |
| Polarité 2 | ③ | Eglise |
| Polarité 3 | ④ | Mairie |
| | ⑤ | Gymnase Marie Madeleine Babin |
| | ⑥ | Ecole Louis Philippe Lange |



3. PLAN MASSE AVP

Plan DWG

LEGENDE PLAN MASSE

Révetements		Mobilier	
	Béton		Corbeilles
	Enrobé		Banc béton assise bois
	Pavés joints verts		Banc
	Aire de jeux		Passerelle bois
	Dalles béton alvéolées engazonnées		Abris de jardin pour potagers
	Dalles joints engazonnés		Table de picnic
	Pas japonais		Jeux pour enfants
Plantations		Logements	
	Massifs arbustifs		Logement individuel
	Noués / Bassins		Logement intermédiaire (4 habitants)
	Gazon - Public		Logement seniors (5 habitants)
	Gazon - Privé		
	Massifs arbustifs - Privé		
	Prairies hautes		
	Potagers		
	Arbres tiges		
	Cépées / Port naturel		
Limite d'intervention		Réseaux	
	Bâtiment existant communal		Transformateur
	Bâtiment projet		Réseau dans noué
Zonage			Candélabre type 1 simple - Hauteur 6,00m
	Zonage limite de lot		Candélabre type 1 double - Hauteur 6,00m
Sens de circulation			Candélabre type 2 simple - Hauteur 4,00m
	Double sens		Candélabre type 2 double - Hauteur 4,00m
	Sens unique		



4. PROGRAMME

Îlots



4. PROGRAMME

Typologies



168 logements

- 13**
Logements individuels (terrains à bâtir)
- 56**
Logements individuels
- 84**
Logements intermédiaires
- 15**
Logements seniors

LOGEMENTS		
Typologie	Scénario pré-opérationnel	Scénario MOE (Maîtrise d'Œuvre)
Quartier (TOTAL)	145	168
Individuel - Terrains à bâtir	-	13
Individuel - Maisons de ville	-	20
Individuel - Maisons de ville collées	-	36
Individuel TOTAL	70	69
Intermédiaire	60	84
Béguinage	15	15



5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Voirie



Il existe trois typologies de voies au sein du quartier :

Les voies double-sens permettent à l'Ouest de desservir les stationnements liés au four à pain, ainsi que les poches de stationnements des logements intermédiaires et individuels. Une troisième voie double-sens, au Sud, permet de faciliter la desserte des logements dédiés aux seniors, et ainsi de les lier à l'ensemble de l'aménagement de place centrale.

Les voies à sens uniques sont majoritaires dans le quartier, afin de réduire au maximum l'impact des véhicules sur site avec des emprises de voiries partagées qui pourraient être trop larges. Ces voies permettent de traverser l'ensemble du quartier du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest.

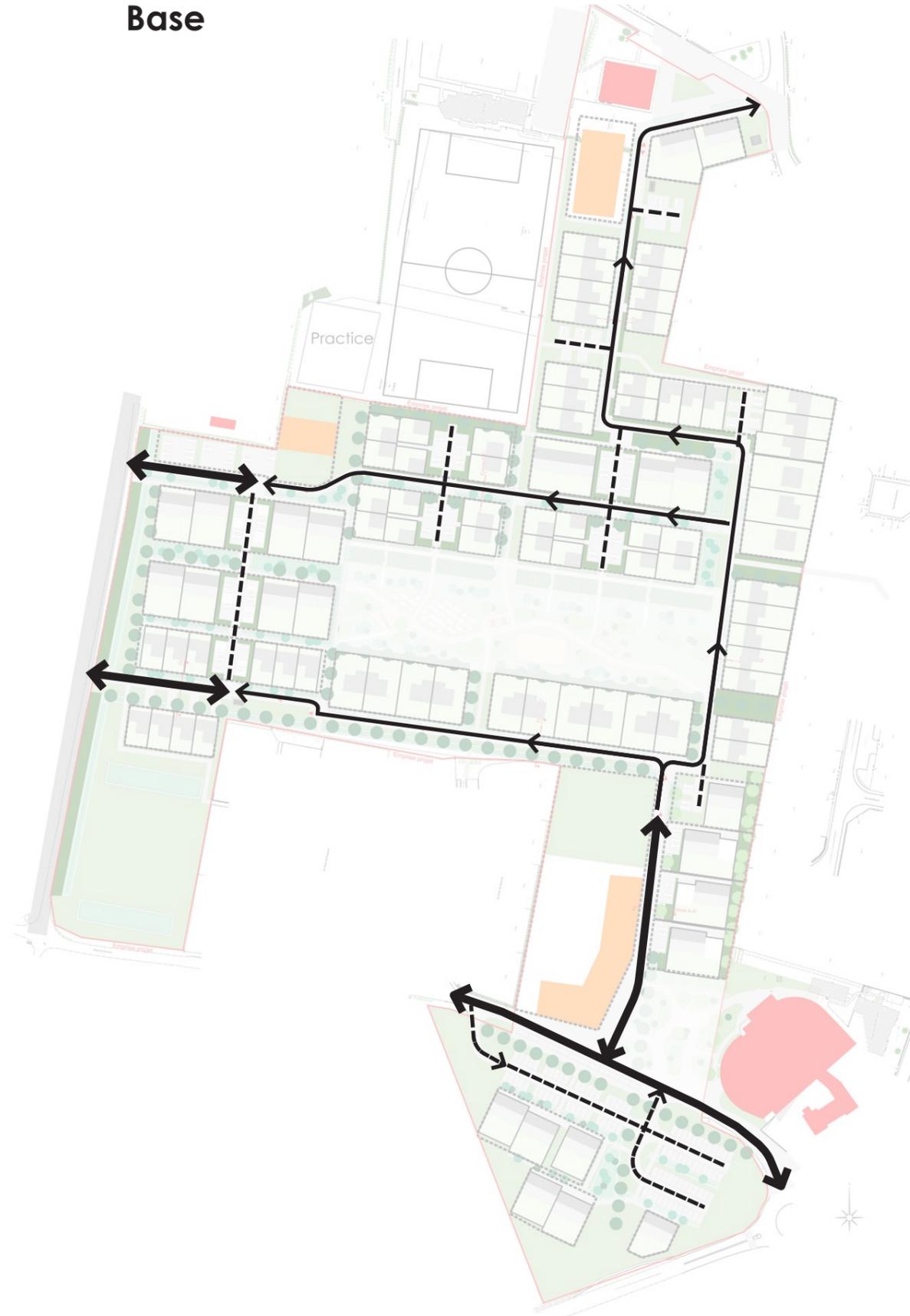
Enfin, la dernière typologie de voie correspond aux dessertes des poches de stationnements.

↔ Double-sens

→ Sens unique

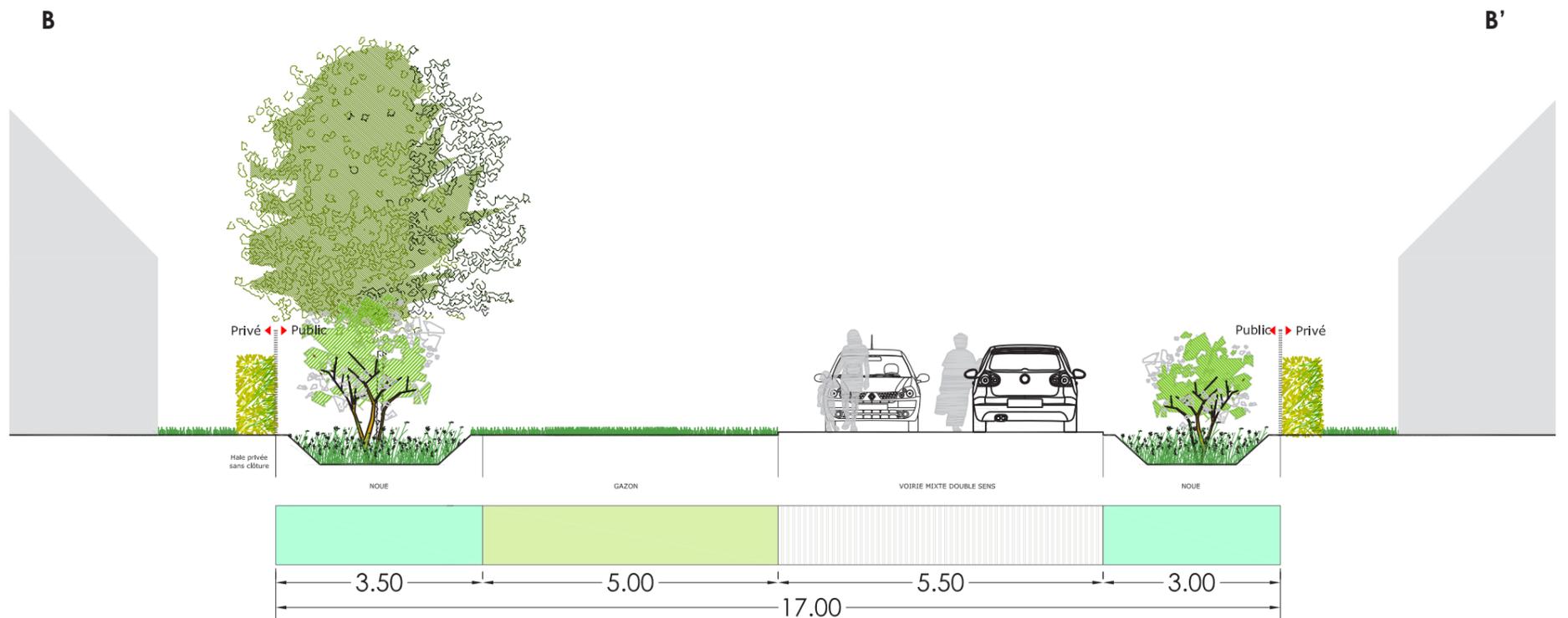
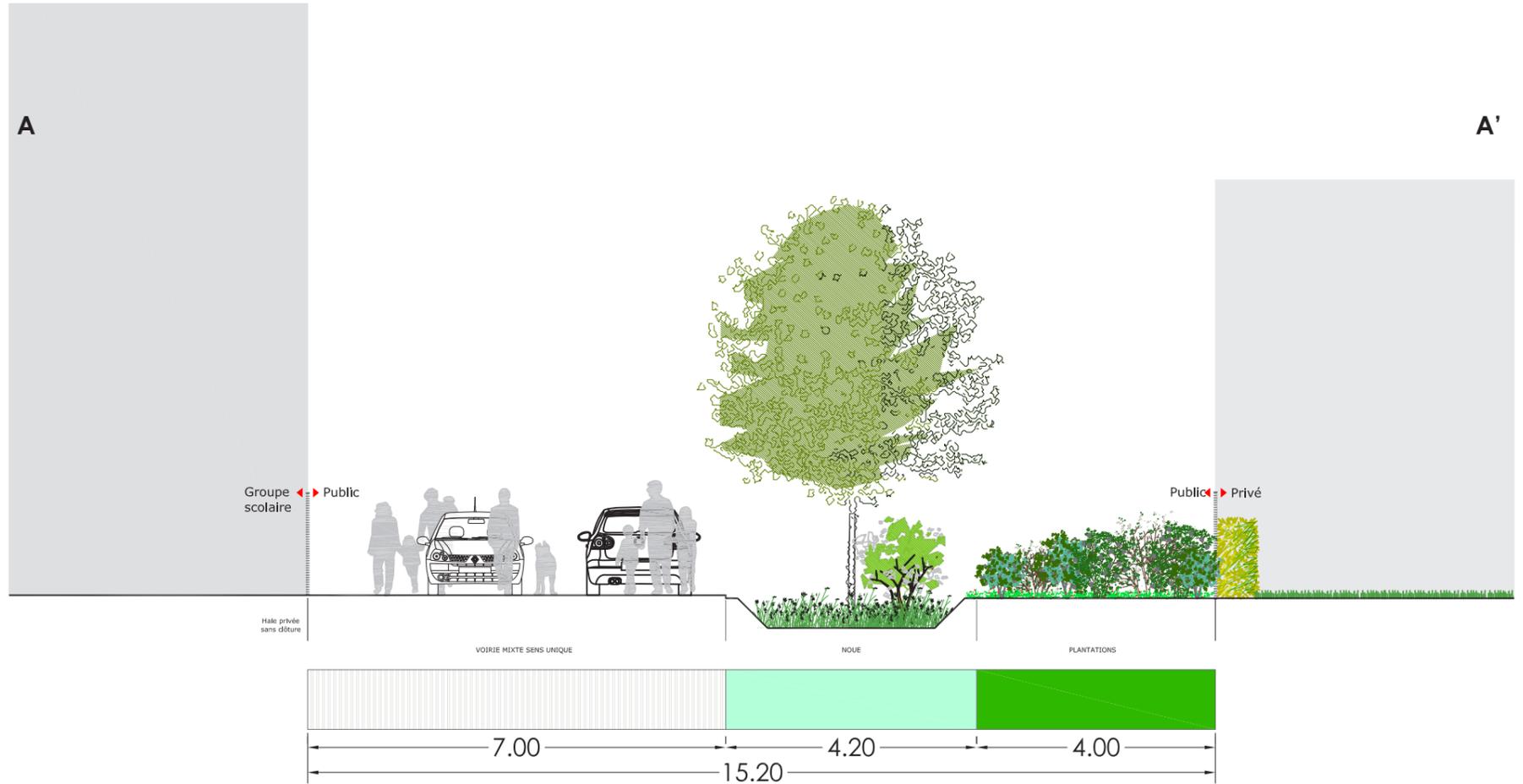
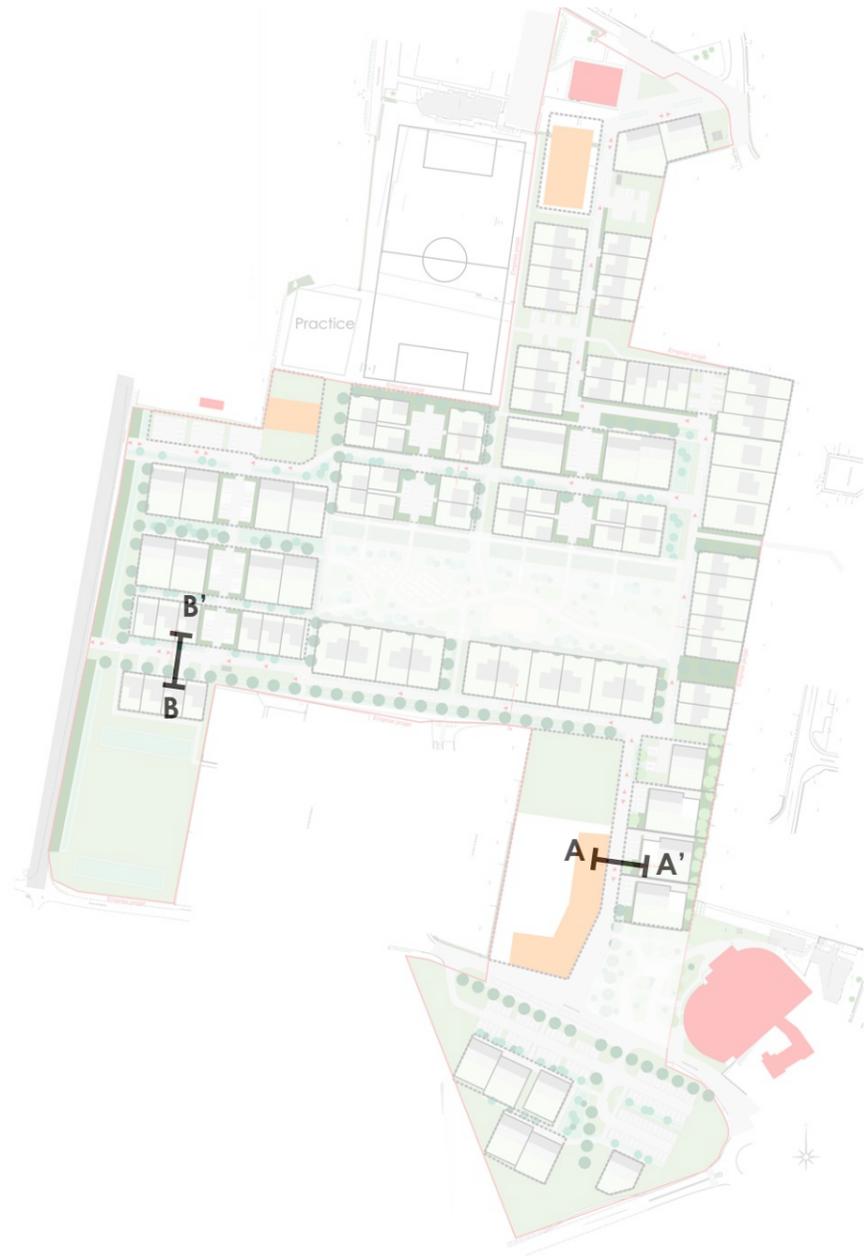
- - - - Dessertes stationnements

Base



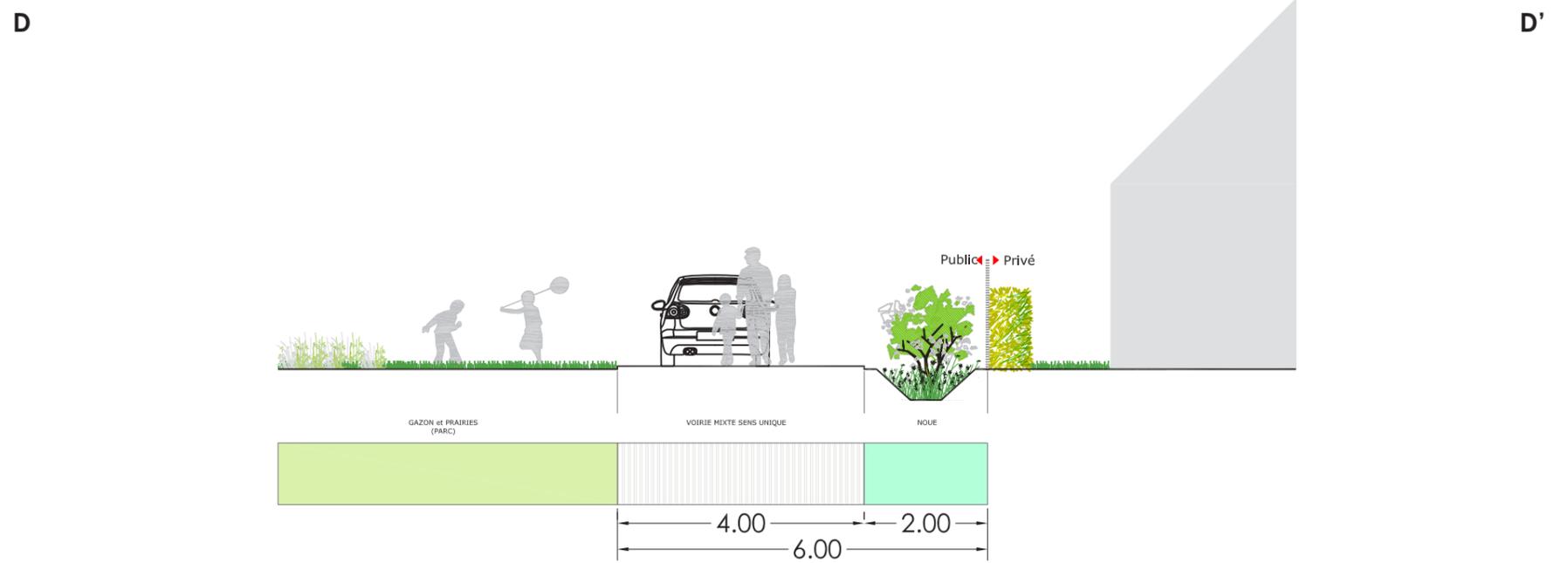
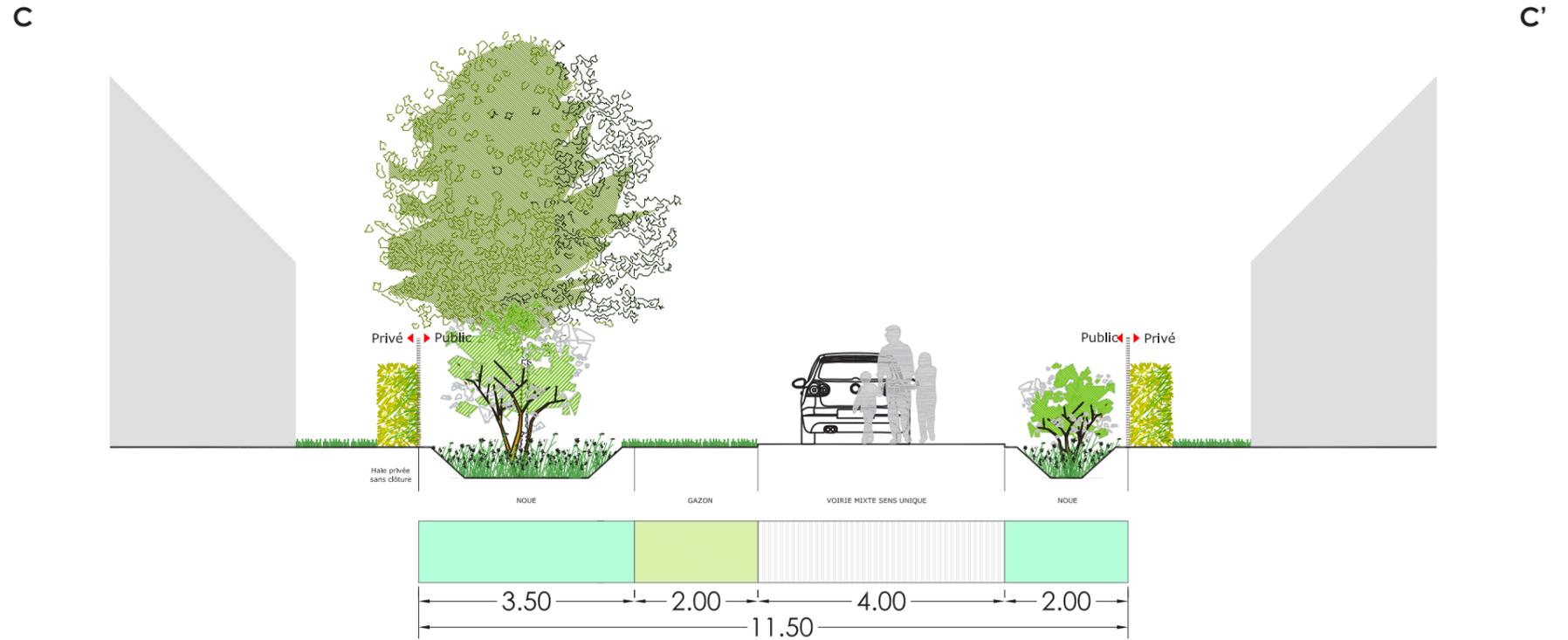
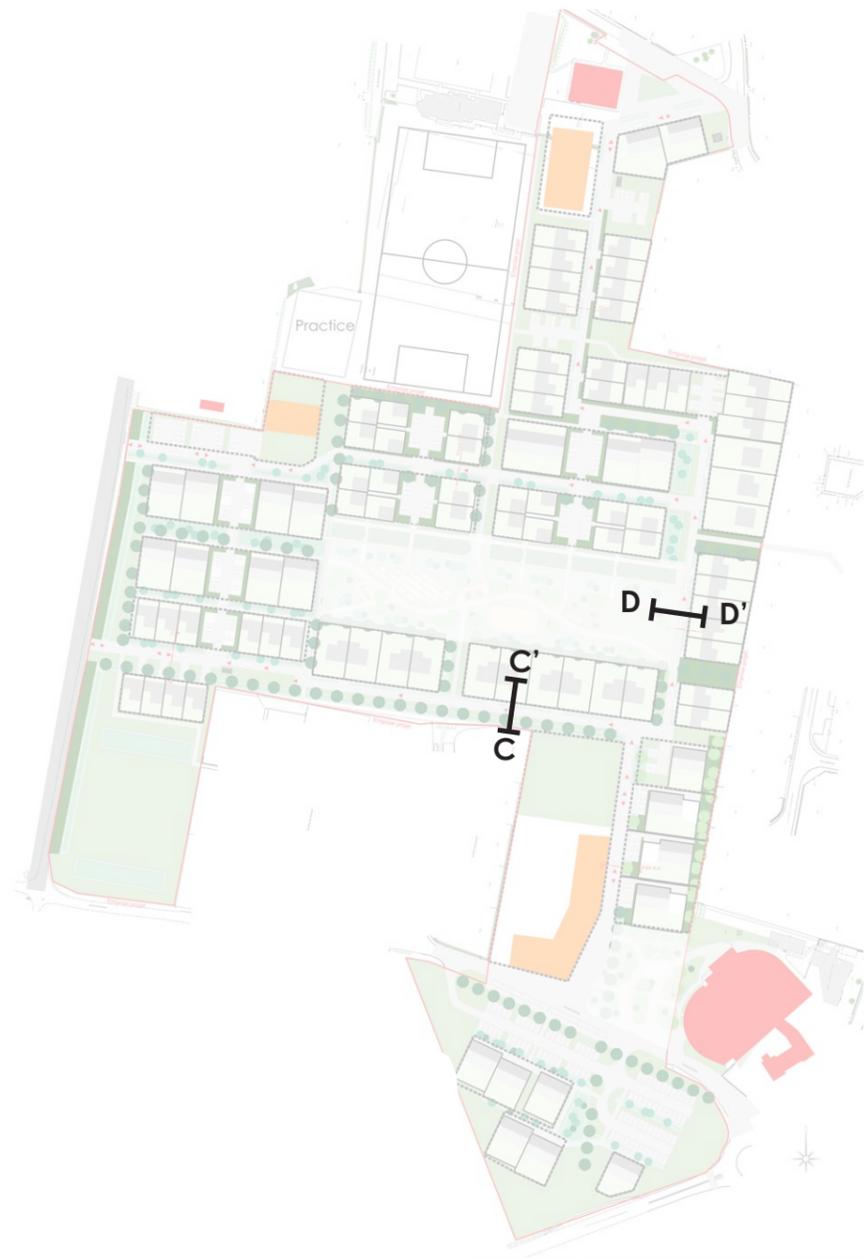
5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Gabarits de voiries



5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Gabarits de voiries

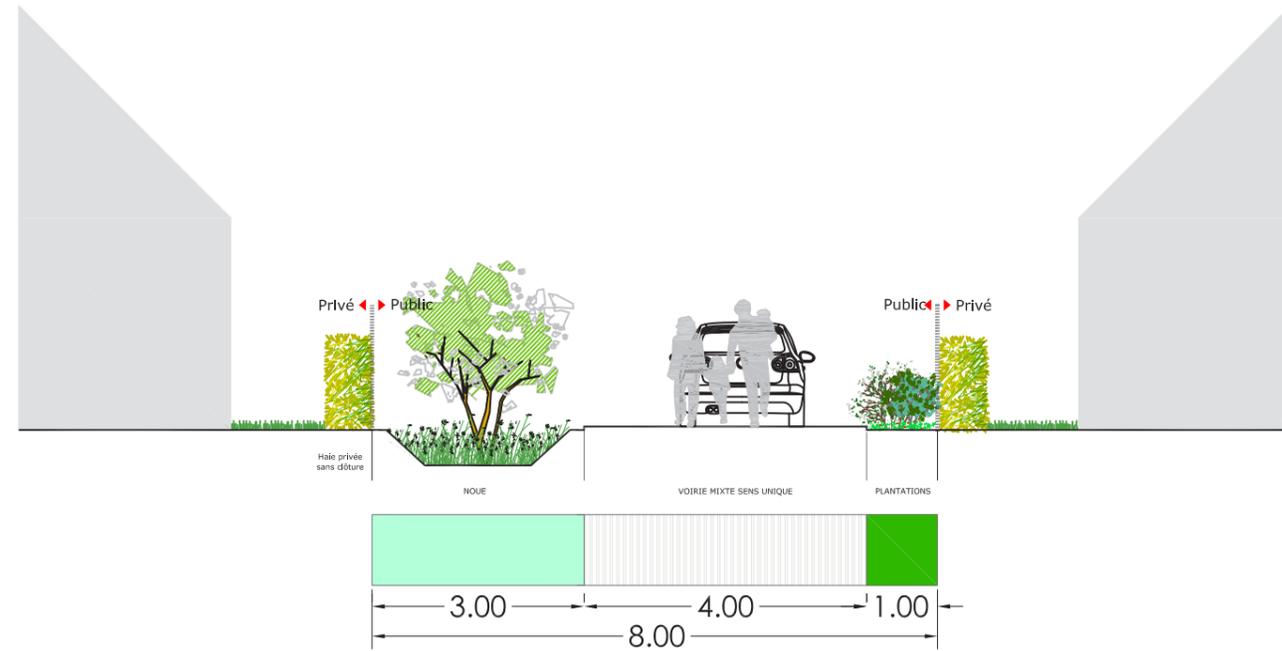


5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Gabarits de voiries

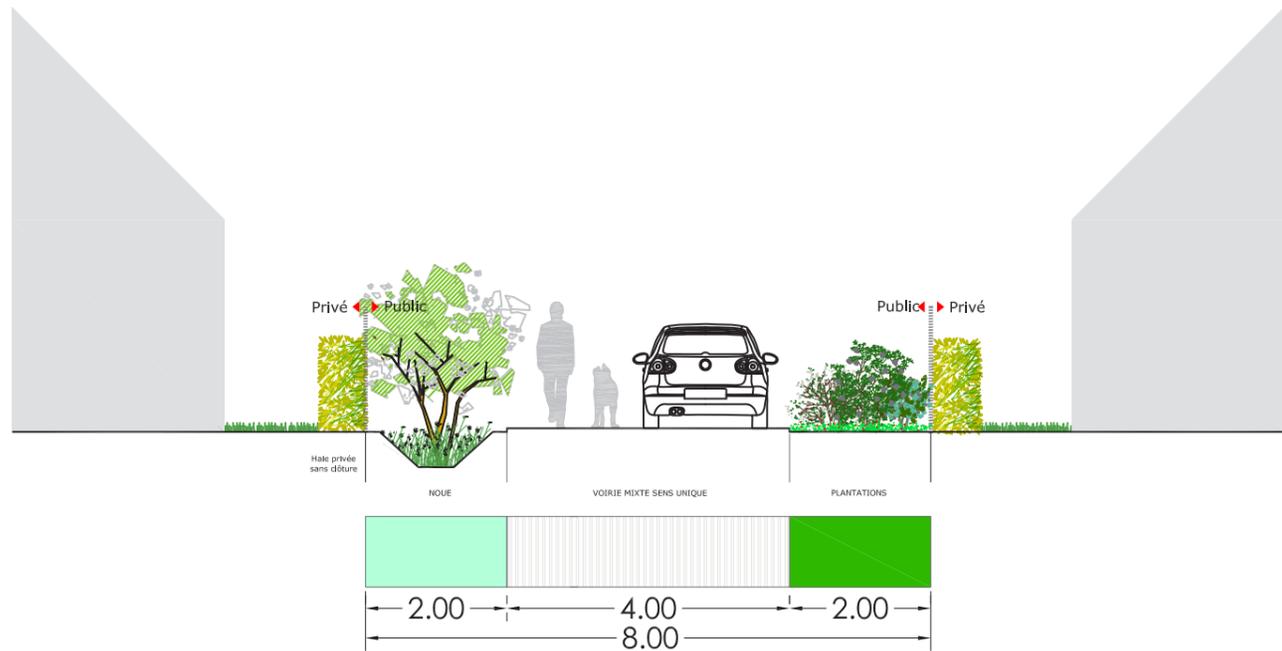


E



E'

F



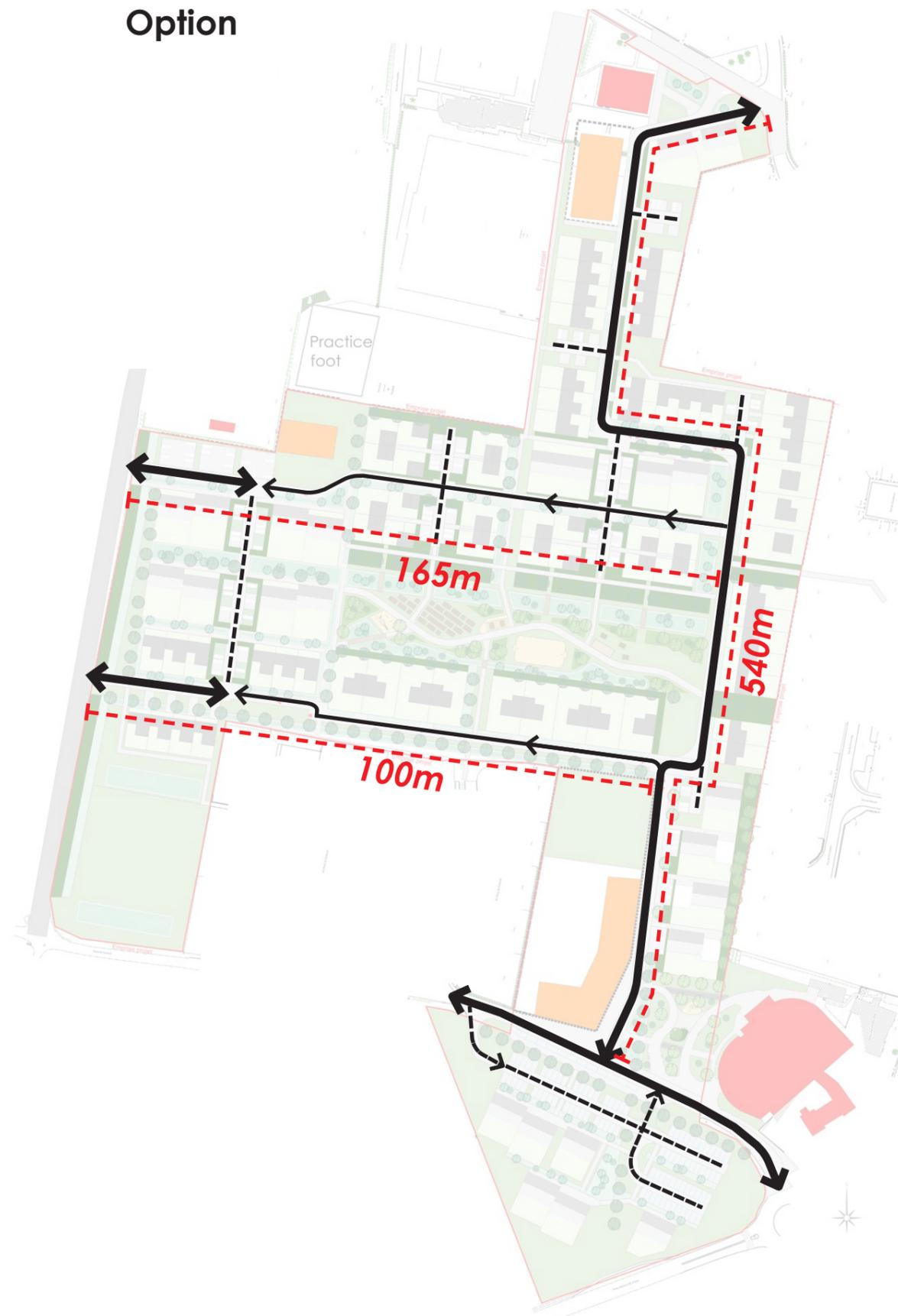
F'

5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Voirie : axe Nord-Sud version double-sens



Option



↔ Double-sens

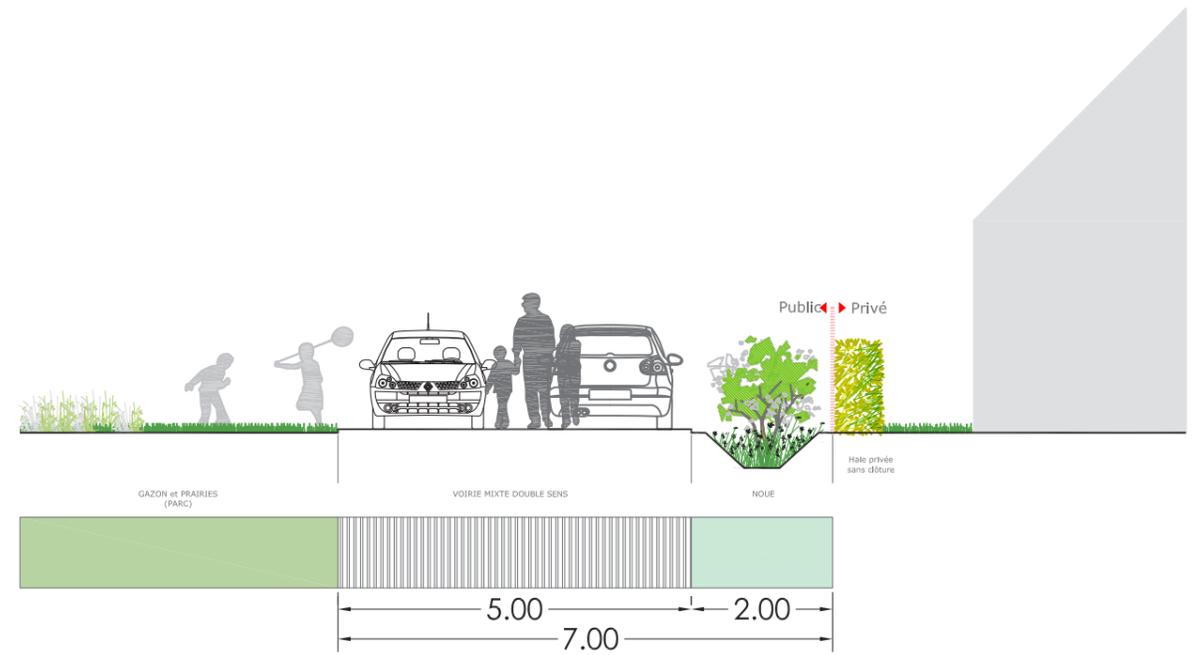
→ Sens unique

- - - - Dessertes stationnements

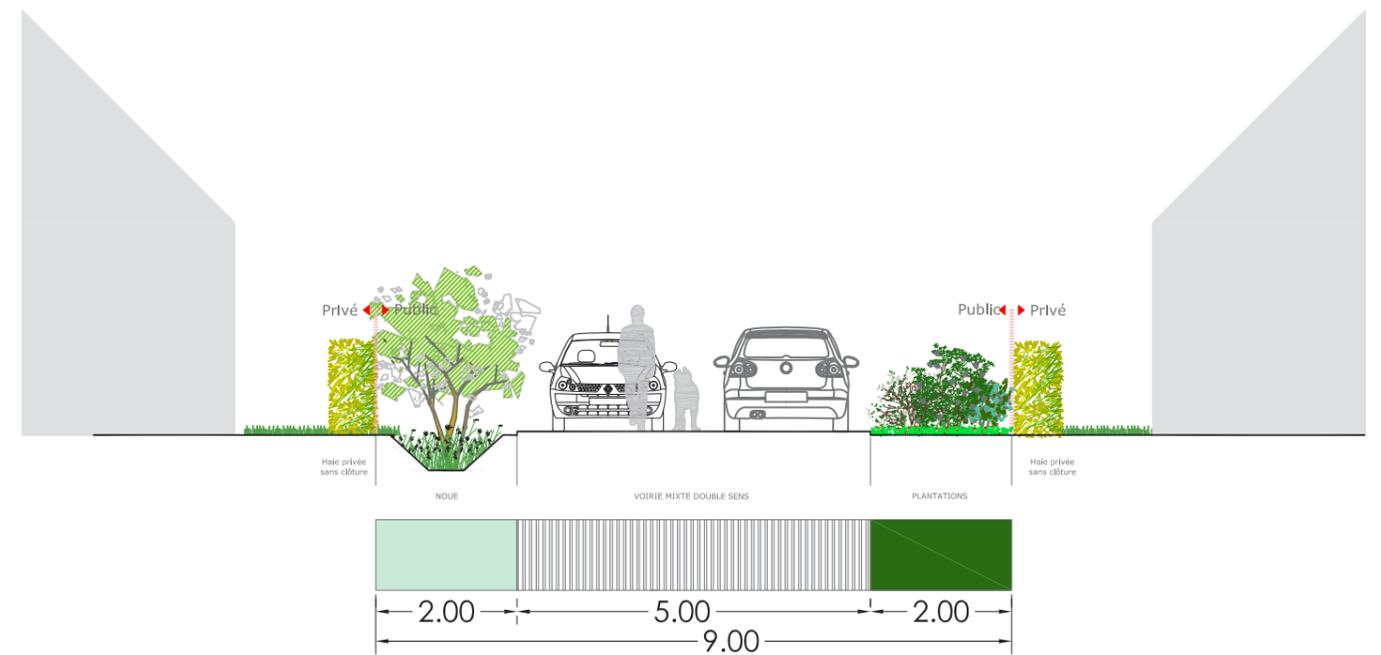
- - - - Distances des voies principales

5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Voirie : axe Nord-Sud version double-sens



DD''



FF'

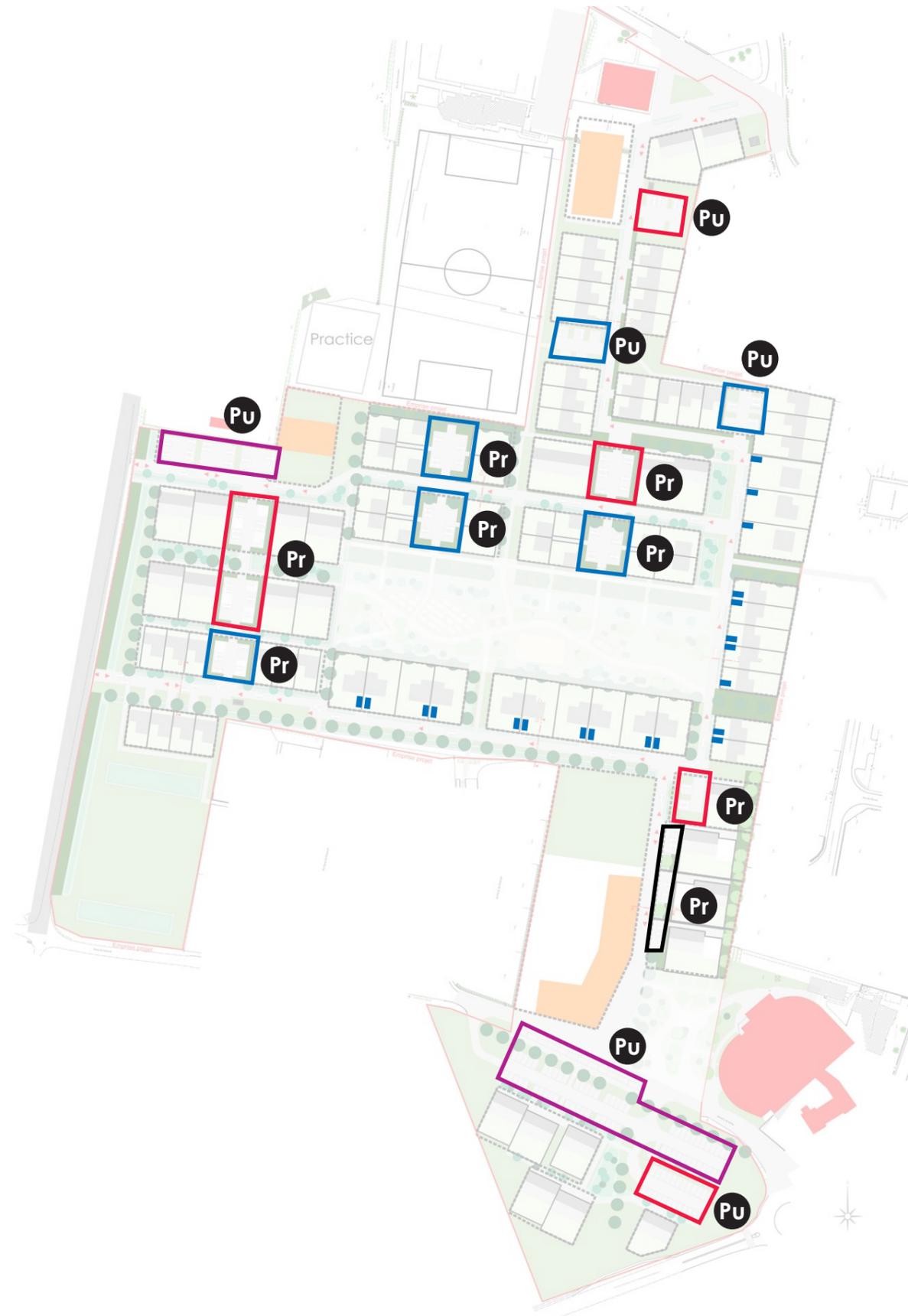
5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Stationnement + bilan

STATIONNEMENTS		
Typologie	Scénario pré-opérationnel	Scénario MOE (Maîtrise d'Œuvre)
Quartier (TOTAL)	160	301
Stationnements individuels (regroupés)	-	70
Stationnements individuels (sur parcelle)	-	20
Stationnements intermédiaires	-	90
Stationnements seniors	-	15
Stationnements équipements	160	106

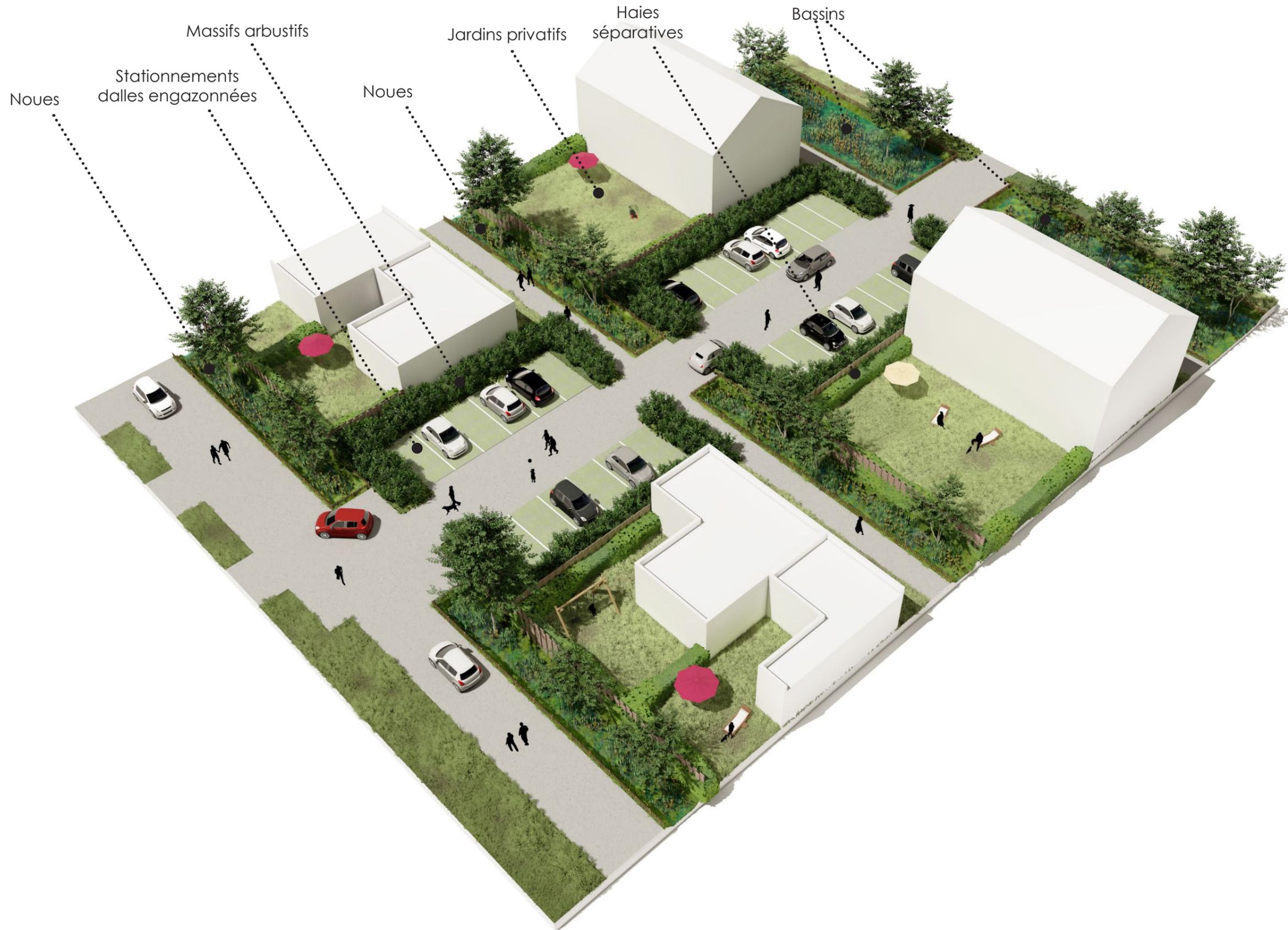


- 90 places**
Logements intermédiaires
Micro-stationnements
- 15 places**
Logements seniors
- TOTAL : 106 places**
76 places
Gymnase/mairie/école
30 places
Four à pain
- 70 places**
Logements individuels
Micro-stationnements
- 20 places**
Logements individuels
Sur parcelle / garages
- Pr Parkings privés
- Pu Parkings publics



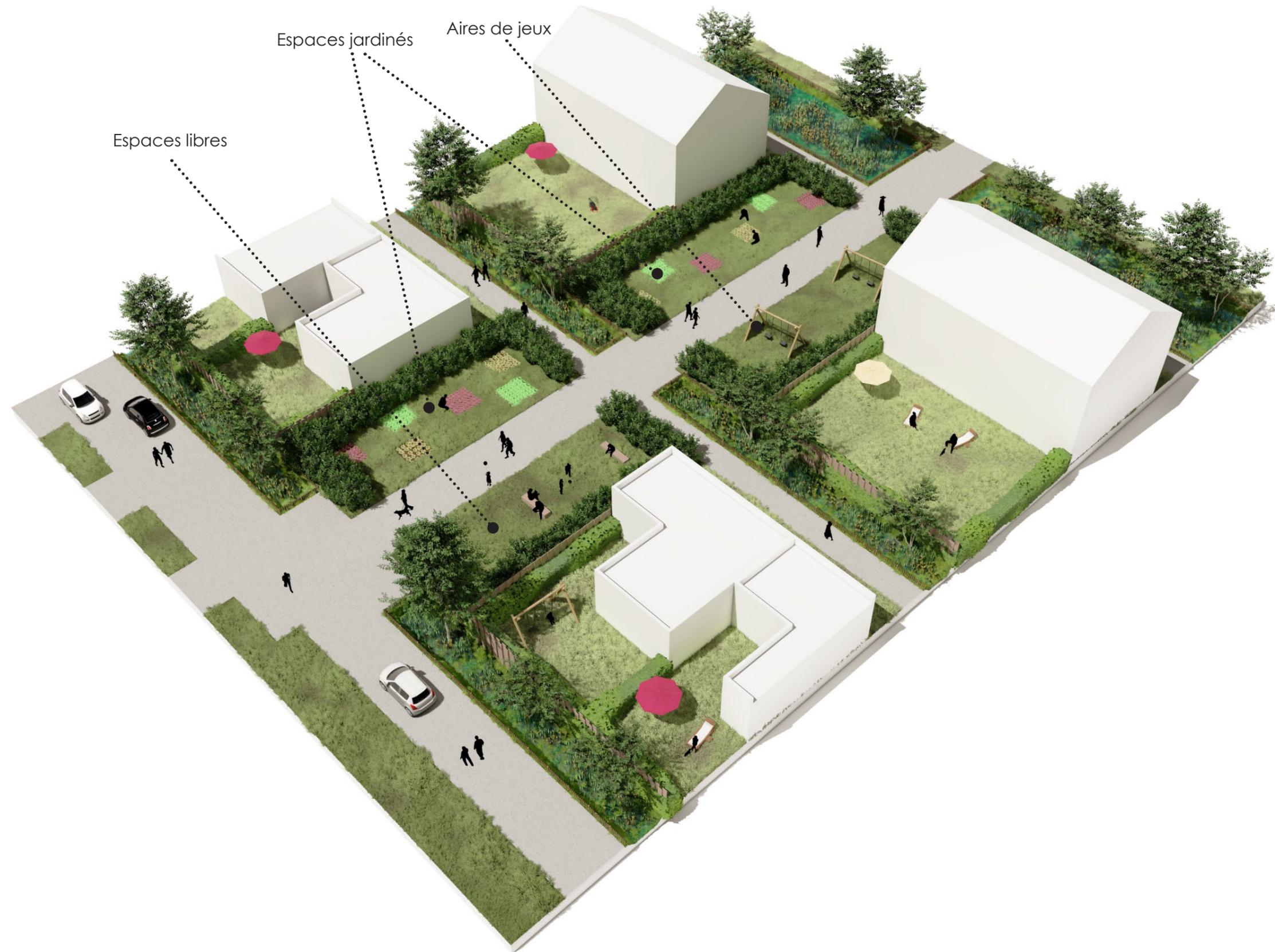
5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Détails de micro-stationnements



5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Détails de micro-stationnements - réversibilité possible



5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Les stationnements possibles extérieurs au périmètre

TOTAL : 116 PLACES HORS PÉRIMÈTRE

1 15 places



2 35 places



3 17 places



4 7 places



5 7 places



6 6 places



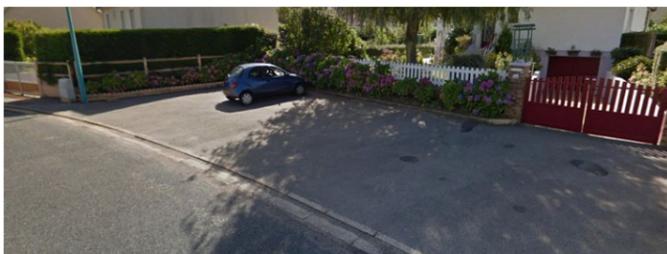
7 12 places



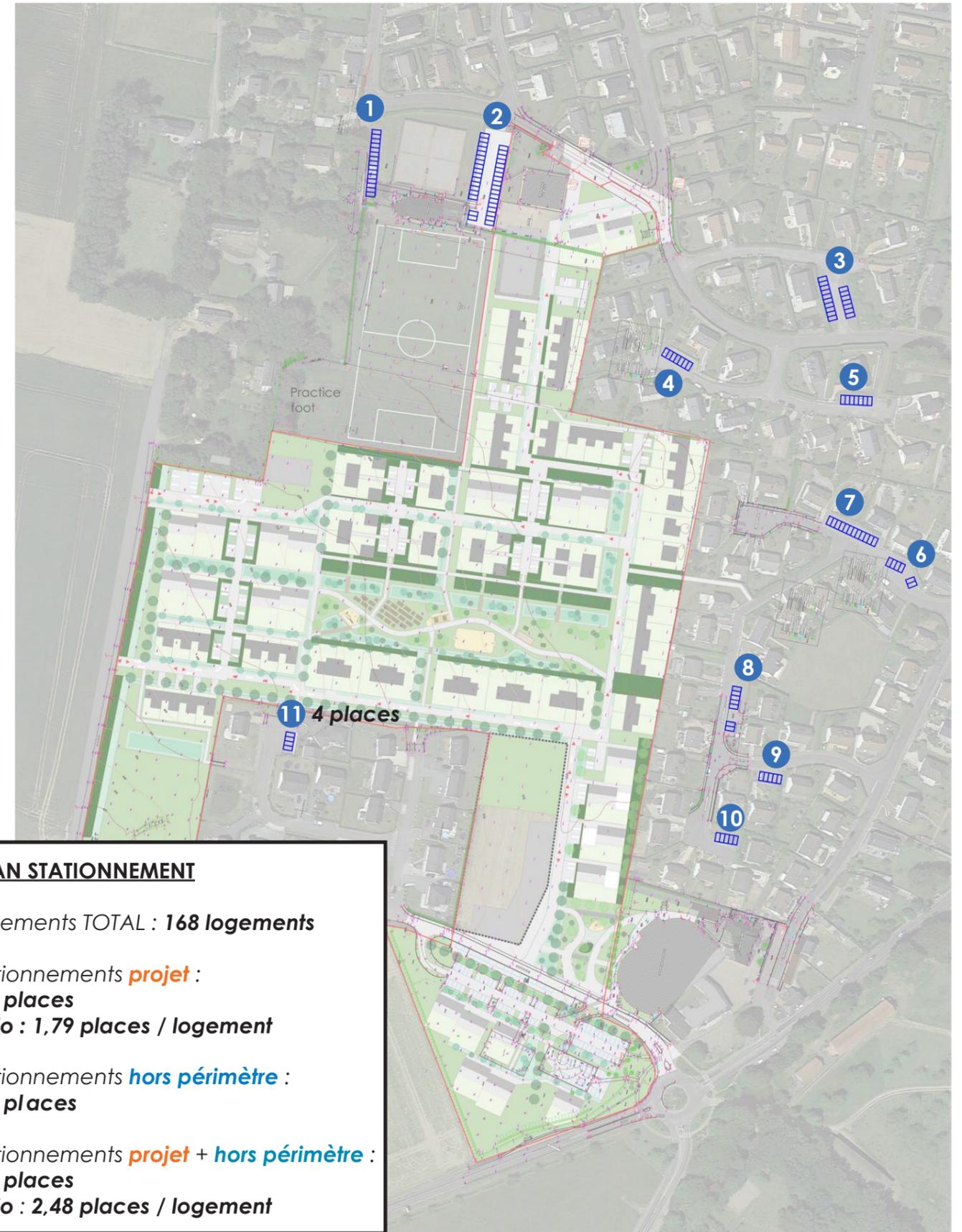
8 7 places



9 5 places



10 5 places



BILAN STATIONNEMENT

Logements TOTAL : 168 logements

Stationnements **projet** :
301 places

Ratio : 1,79 places / logement

Stationnements **hors périmètre** :
116 places

Stationnements **projet + hors périmètre** :
417 places

Ratio : 2,48 places / logement

5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Cycle / piéton

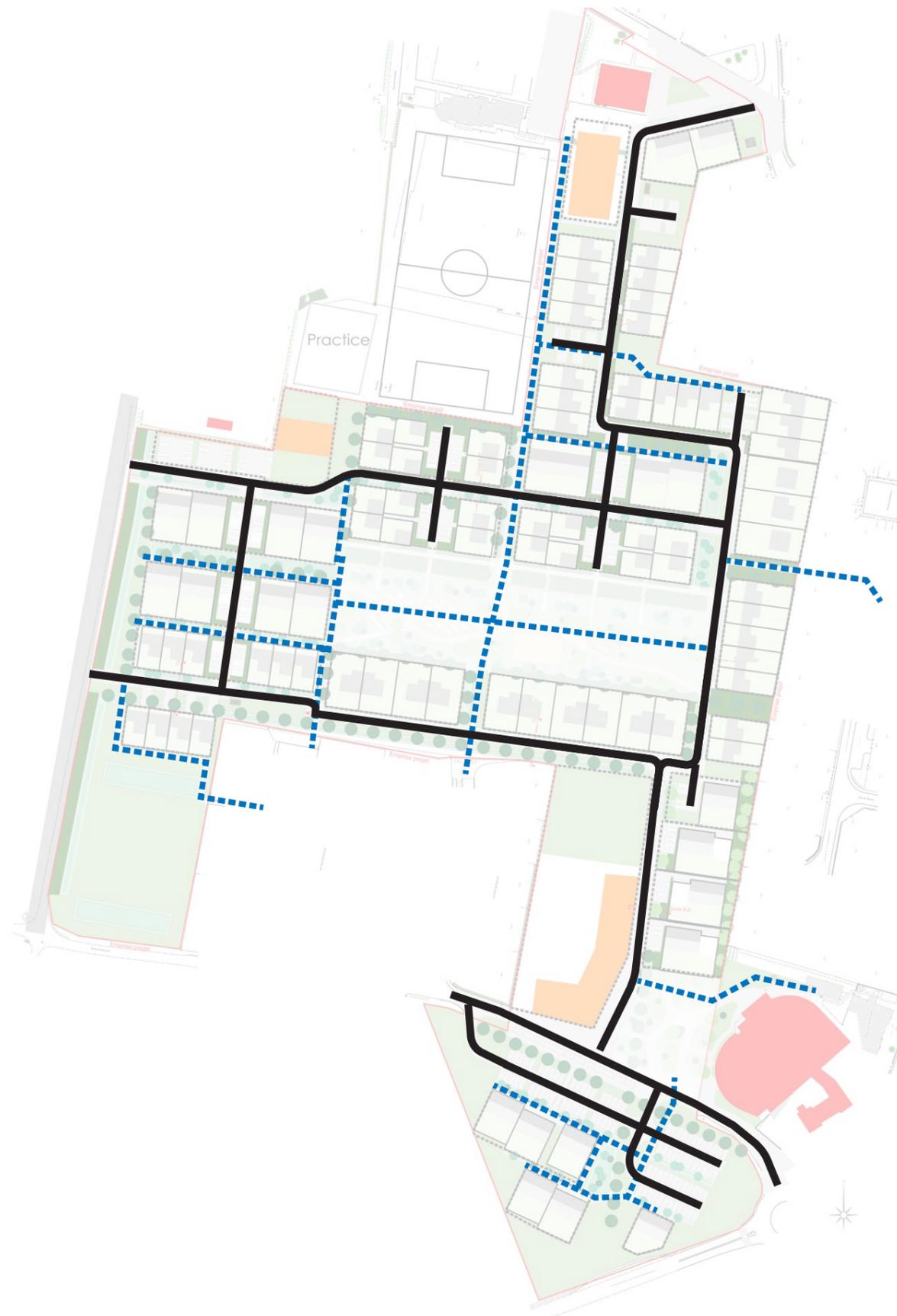


L'ensemble des voiries sont partagées entre véhicules et piétons, mais il existe également des voies uniquement piétonnes au sein du projet.

Elles permettent de créer des porosités entre l'ensemble du quartier et les lotissements à proximité. Elles traversent ainsi le site du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, et relient les différentes centralités du quartier.

..... Continuités piétonnes

— Voies douces mixtes



5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Temps de trajets piétons



○ Départ du trajet

● Arrivée du trajet

..... Trajet 1

- - - - Trajet 2

———— Trajet 3

5. MODES DE DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENTS

Points de collect des OM (Ordures Ménagères)

Système en surface



Système enterré



Systèmes enterrés

Les points de collectes sont situés en entrées/sorties de quartier, pour plusieurs raisons. En premier lieu, cela permet de réduire au maximum l'accès des camions de collecte au sein du quartier, afin d'éviter un effet d'engorgement et donc un risque de bouchons. Les voies étant majoritairement à sens uniques, il est préférable de limiter leur accès.

● Points de collecte OM

