



villes territoires
politiques et juridiques de l'urbanisme
master 2 pro

SAINTE-PAZANNE

LE SECTEUR GARE: VERS UN QUARTIER DURABLE

CURUTCHET Maïtena: Géographe
LARRIEU Delphine: Géographe
MURATET Anastasia: Juriste
PENHOUD Tiphaine: Juriste
PERROTEAU Nadia: Architecte

DIAGNOSTIC

Janvier 2011

Enseignants en français: Mme Rey, enseignante ENSAM; M. Legal, enseignant à la Faculté de droit; M. Fritsch, enseignant à l'IGARUN

SOMMAIRE

Objet de l'étude

Présentation de la commune à différentes échelles

Méthodologie

Résultats

Benchmarking

Conclusion

Objet de l'étude

Commande
Attentes
Problématiques
Enjeux

LA COMMANDE

Réaménager durablement un secteur gare d'une
commune périurbaine : Sainte-Pazanne

Attentes des commanditaires

DDTM

- Mener une réflexion sur les perspectives d'aménagement urbain autour d'une gare périurbaine
- Etude à vocation de modèle pour d'autres quartiers de gare de communes périurbaines
- Intégrer la notion de développement durable : mixité fonctionnelle et sociale, densification, environnement
- Mener une réflexion sur les zones urbaines inoccupées
- Réfléchir au devenir du tissu existant
- Proposer des projets et idées novatrices à long terme : aller au-delà des attentes

=> intérêt général avec souci d'exemplarité

Mairie

- Accueillir de nouveaux habitants en maîtrisant la croissance démographique et urbaine
- Répondre aux besoins d'activités, de loisirs, d'espaces publics
- Pas d'attentes particulières liées aux activités touristiques
- Envisager la problématique du déficit de l'offre de soin
- Volonté municipale de densification et de mixité sociale
- Mixité fonctionnelle sans concurrencer les activités du centre-bourg

=> intérêt général localisé

Problématiques

Quel devenir pour un secteur gare d'une commune périurbaine en expansion?

Comment inscrire cette étude dans une perspective de développement durable ?

ENJEUX

- ❑ Promouvoir une mixité fonctionnelle, sociale dans le développement urbain
- ❑ Favoriser une intégration fonctionnelle du secteur, à l'échelle de la commune, par la réalisation de liaisons
- ❑ Favoriser l'intermodalité
- ❑ Intégration morphologique et paysagère en continuité de l'existant
- ❑ Valoriser l'environnement et le cadre de vie par un « quartier durable »
- ❑ Conforter l'attractivité et la vocation urbaine de la gare pour maintenir le rayonnement de Sainte-Pazanne à l'échelle de la communauté de communes

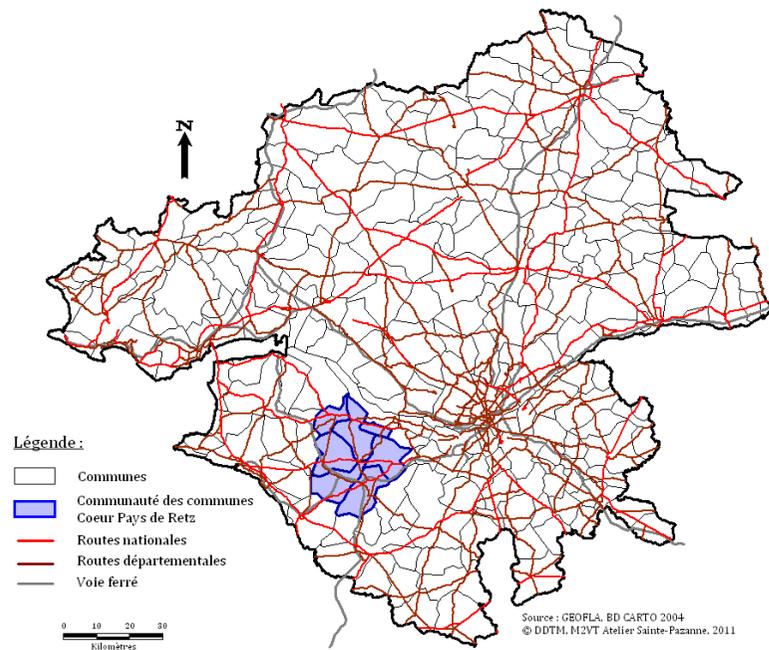
Présentation de Sainte-Pazanne

Echelle supracommunale

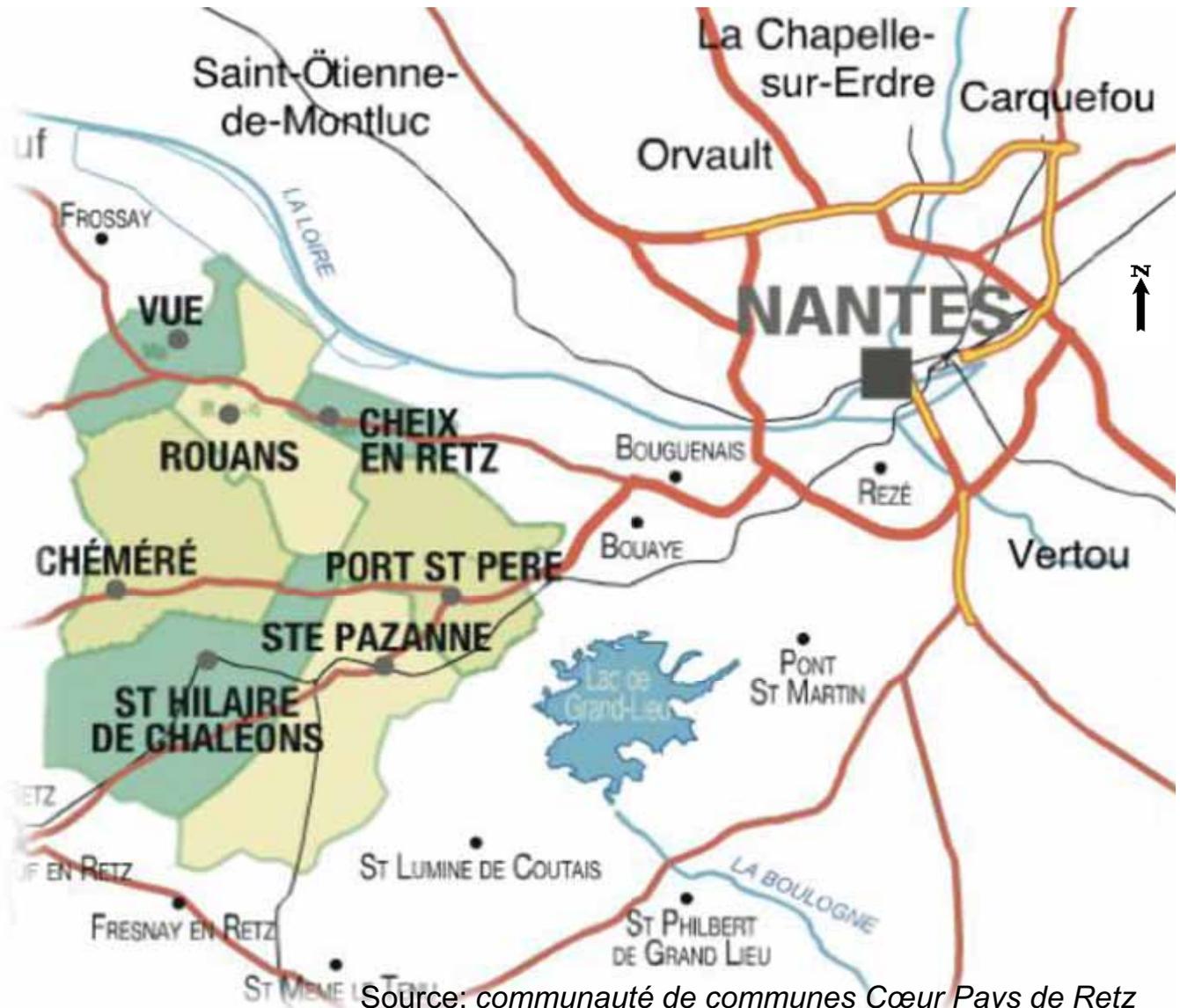
Echelle locale

Secteur gare

Echelle supracommunale



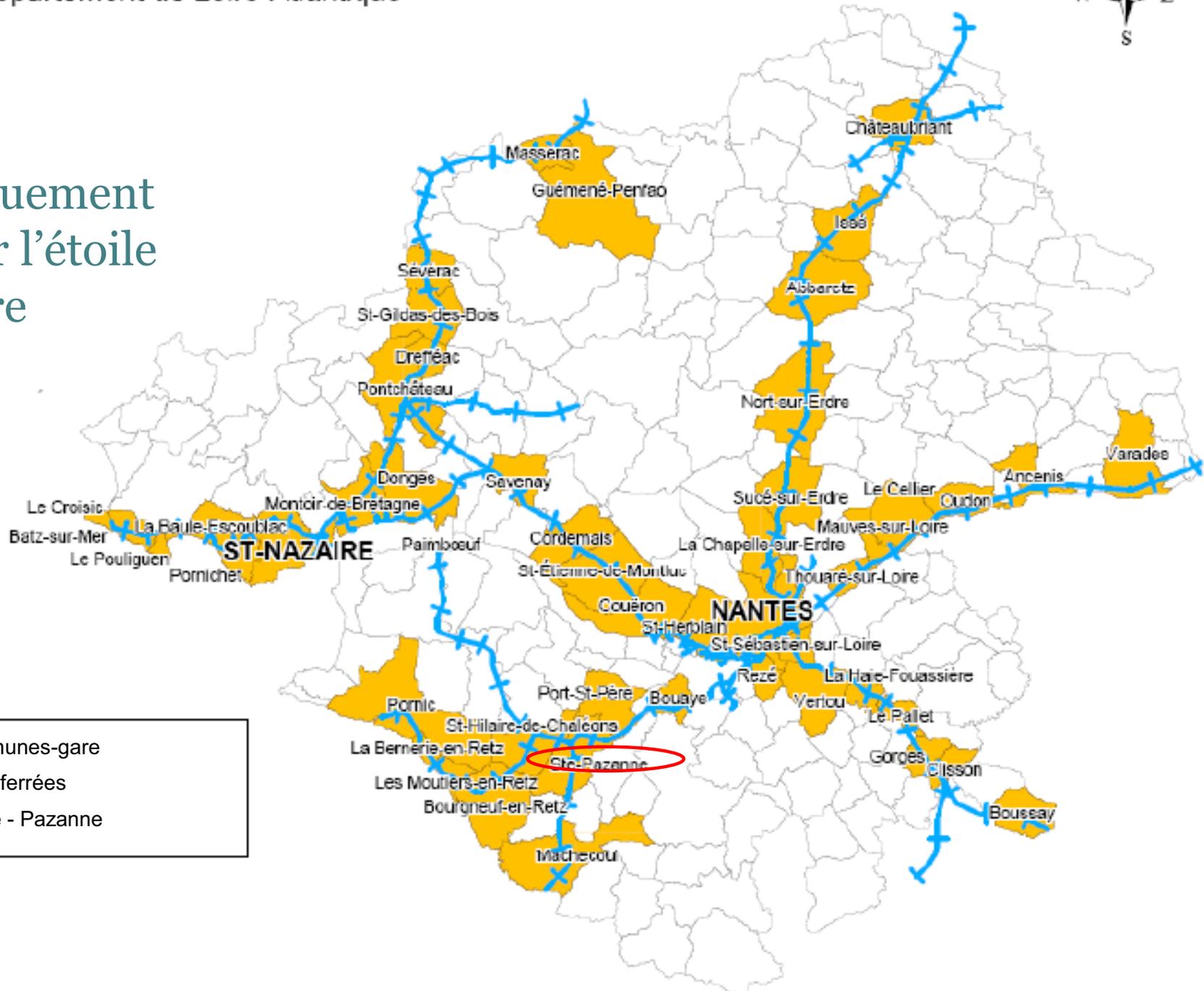
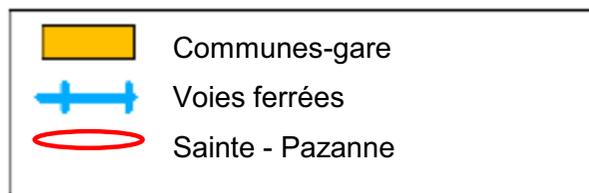
Une situation géographique stratégique



Source: communauté de communes Cœur Pays de Retz

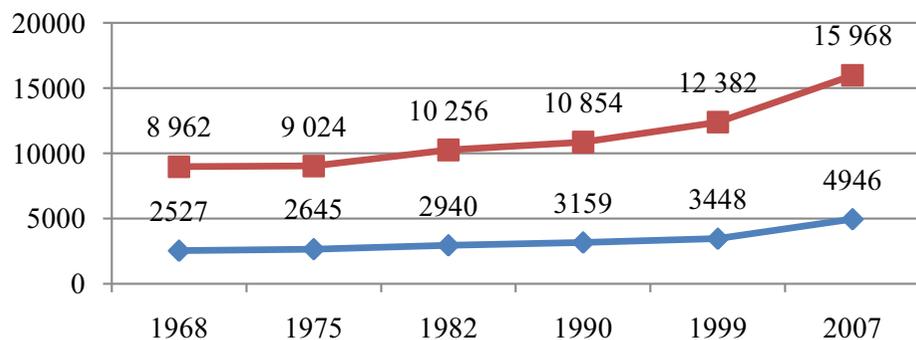


Stratégiquement
située sur l'étoile
ferroviaire



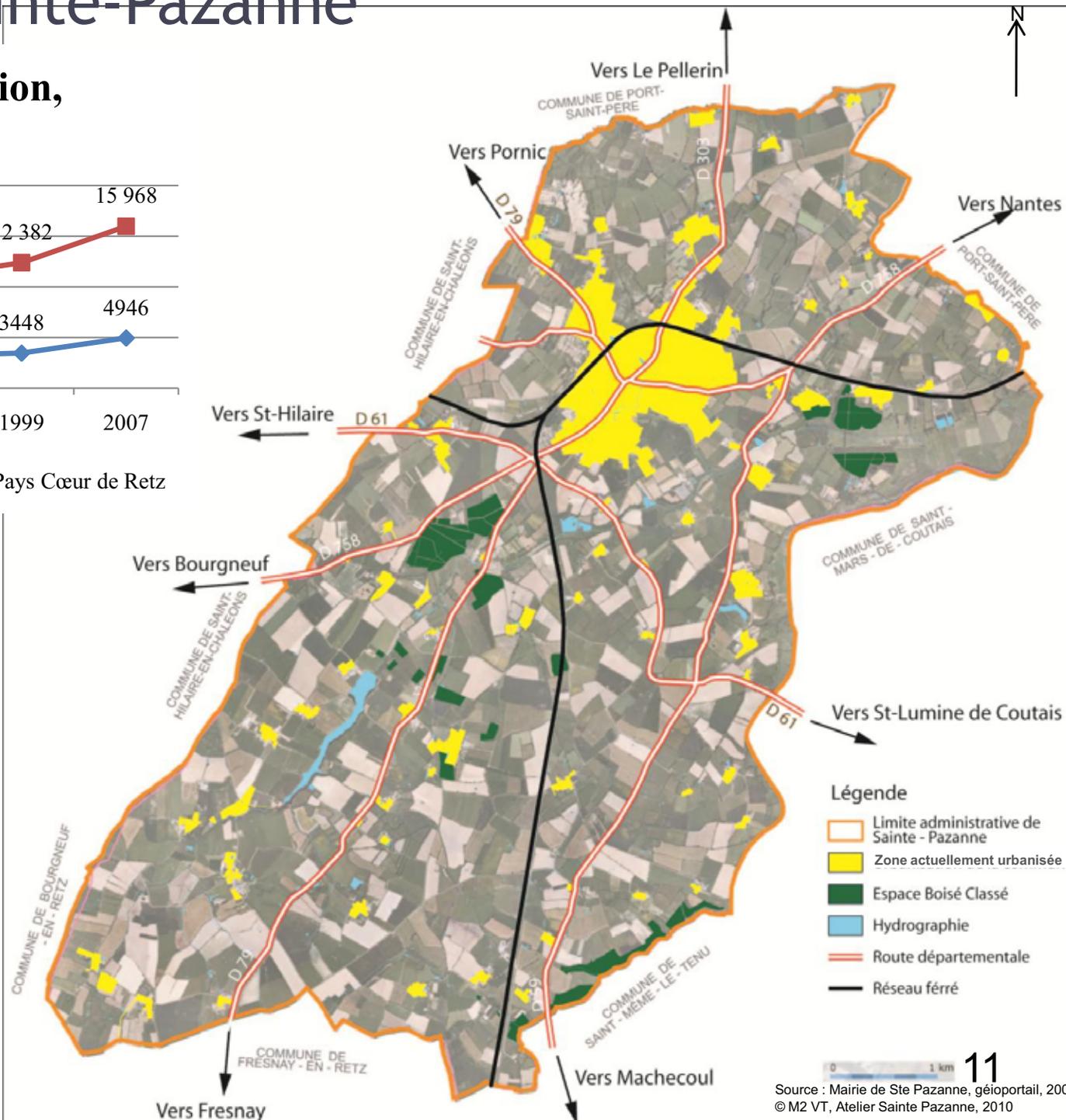
Echelle locale : Sainte-Pazanne

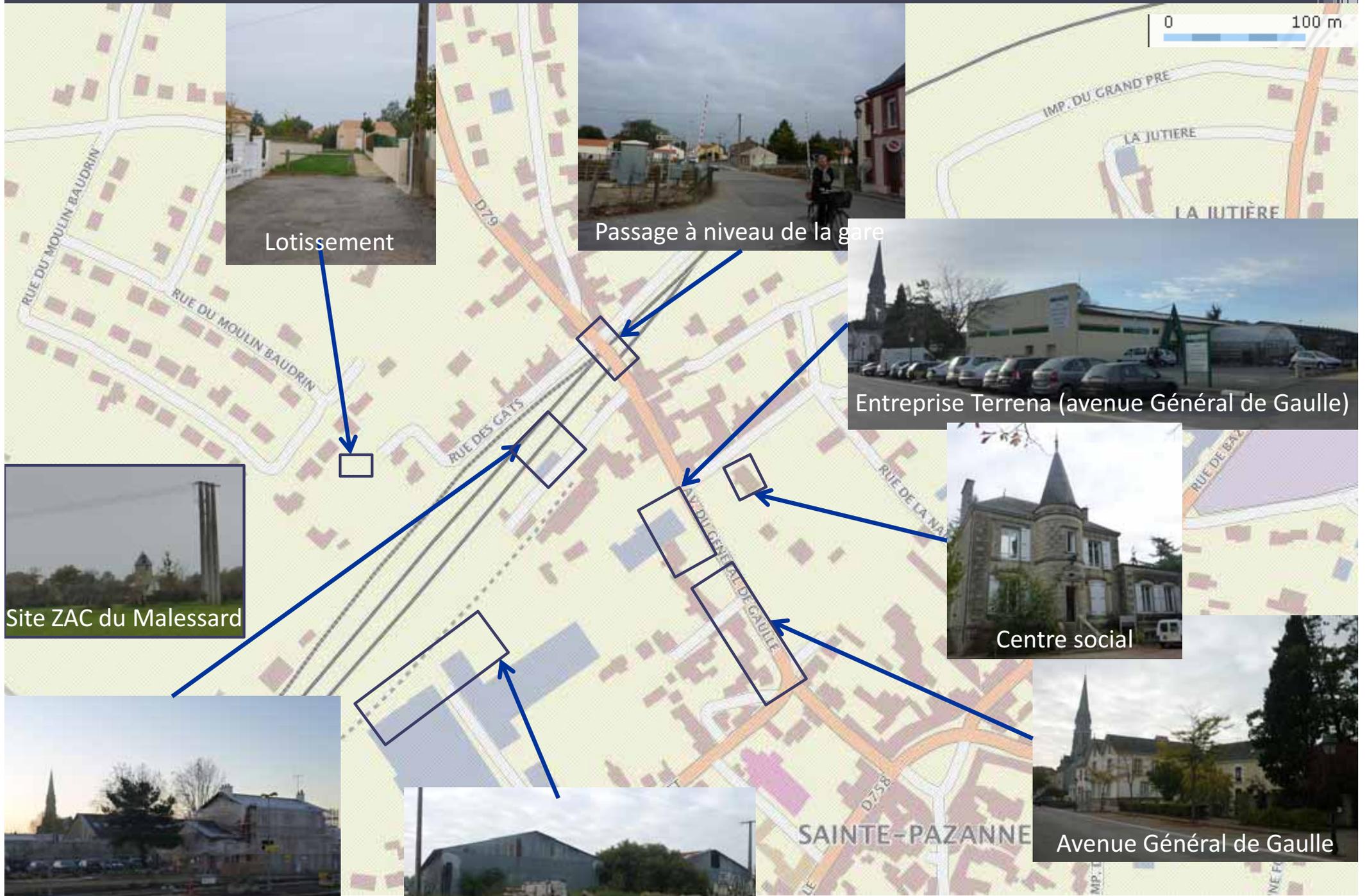
Evolution de la population, INSEE 2007



—●— Population municipale —■— Population de la CC Pays Cœur de Retz

- Village « carrefour »
- Commune périurbaine
- Commune en voie d'expansion : +4,3%/an depuis 2000
- Un territoire agricole
- Rupture de l'urbanisation au nord de la voie de chemin de fer





Lotissement

Passage à niveau de la gare

Entreprise Terrena (avenue Général de Gaulle)

Site ZAC du Malessard

Centre social

Gare

Avenue Général de Gaulle

Site de la scierie (côté gare)

Le secteur gare

Source : Géoportail, Photos personnelles, 2010
© Atelier Sainte Pazanne 2010 M2VT

Méthodologie

Etude et analyse thématique de Sainte–Pazanne

Etude du secteur gare

Questionnaire

Analyse Sainte-Pazanne

- Définition d'une commune périurbaine

- Analyse thématique comparative:
 - Analyse socio-démographique
 - Dynamique socio-économique
 - Infrastructures de transports
 - Environnement et paysages
 - Attractivité de Sainte-Pazanne et ses aires d'influence

⇒ *Atouts et contraintes*

⇒ *Terrain*

⇒ *Entretiens*

Approche sensible

Observer, comprendre et s'imprégner du territoire:

- ❑ Observation et description de la gare de Sainte-Pazanne
- ❑ Observation et description du marché de la place du 18 juin
- ❑ Cheminements à pied et en voiture pour cerner les relations entre les quartiers, leur configuration et la qualité du partage de la voirie



Source : Photos personnelles, 2010

Approche sensible

Entretiens:

- ❑ Mme GOGENDEAU, responsable et salariée de Terrena
- ❑ Mireille, secrétaire, service état civil, mairie de Sainte-Pazanne
- ❑ M. CRESPIN, gérant du café de la gare
- ❑ M. BOUGEAULT, assistant équipe de lignes Sud-Loire, SNCF
- ❑ Mme LEMOINE, ancienne gérante du café de la gare
- ❑ Mme LIBERT, responsable du relais d'assistantes maternelles

Personnes ressources:

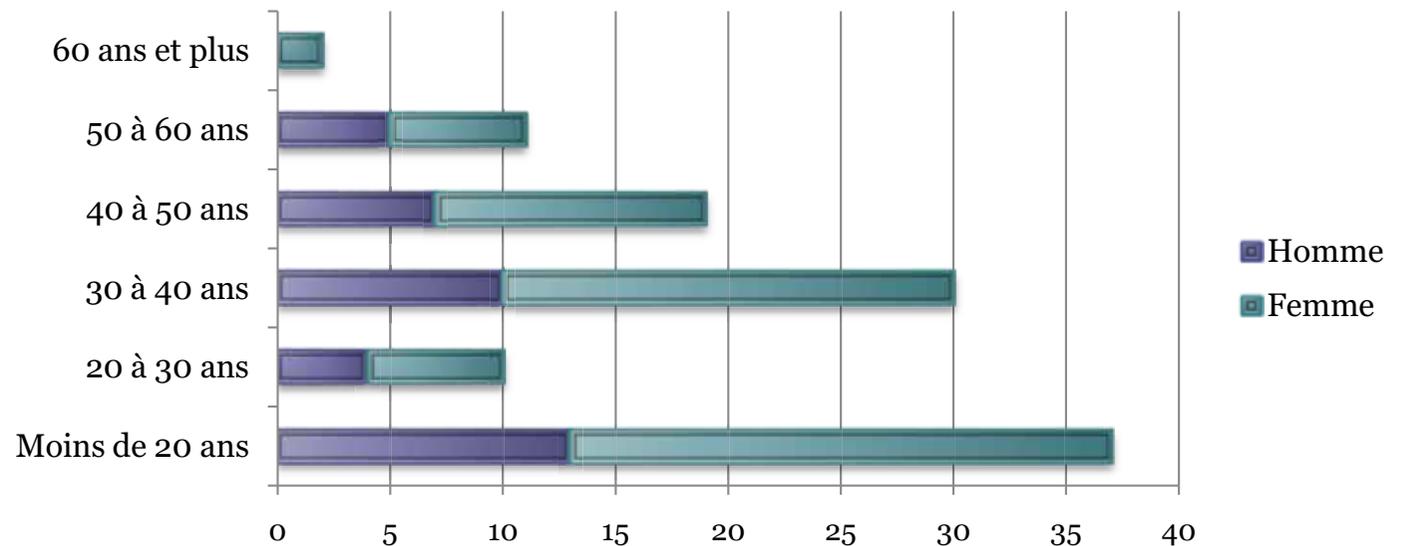
- ❑ M. SALAUD, employé à la mairie de Sainte-Pazanne
- ❑ M. PINEAU, adjoint à l'urbanisme à la mairie de Sainte-Pazanne
- ❑ Mme LE GARS, service des transports au conseil général Loire-Atlantique
- ❑ Mme ORRIERE, service enfance jeunesse à la communauté de communes Cœur Pays de Retz

Analyse du secteur gare

- Importance d'une gare périurbaine : des territoires d'enjeux urbains
- Analyse des interactions entre les différents quartiers
- Analyse descriptive : journée terrain
- Potentialités de développement et contraintes
- Benchmarking
 - ⇒ *Atouts et contraintes*
 - ⇒ *Questionnaires auprès des usagers de la gare*
 - ⇒ *Entretiens*
 - ⇒ *Descriptions*
 - ⇒ *Diachronies*

Questionnaire : usagers de la gare

- ❑ But : comprendre les usages de la gare et connaître son importance
- ❑ Questions relativement courtes
- ❑ Public élargi : vendredi soir et mardi matin
- ❑ 109 personnes interrogées
- ❑ Profil de l'échantillon : **Profil de l'échantillon par tranche d'âge**



Questionnaire sur les usagers de la gare de Ste Pazanne - Connaitre son importance

Promotion 2010-2011 - Atelier Sainte Pazanne

Bonjour, nous sommes étudiantes, et nous effectuons une enquête pour la mairie sur les usagers de la gare.

Votre trajet

1. Quelle est votre destination ?

- | | |
|---|--|
| <input type="radio"/> 1. Nantes | <input type="radio"/> 2. Rezé |
| <input type="radio"/> 3. Bouaye | <input type="radio"/> 4. Port-Saint-Père |
| <input type="radio"/> 5. Saint-Hilaire-de-Chalçon | <input type="radio"/> 6. Bourgneuf-en-Retz |
| <input type="radio"/> 7. La Bemerie-en-Retz | <input type="radio"/> 8. Pornic |
| <input type="radio"/> 9. autre | |

2. Pourquoi vous rendez-vous à ... (mettre nom de la commune) ?

- 1. Pour travailler
- 2. Pour visiter
- 3. Pour les études
- 4. Pour aller rendre visite à quelqu'un
- 5. Pour les commerces
- 6. Pour les loisirs
- 7. Pour la culture
- 8. Pour des raisons personnelles
- 9. autre

3. Pourquoi utilisez-vous le train aujourd'hui et pas un autre moyen de transport ?

- 1. Les tarifs
- 2. Convivialité
- 3. Confort
- 4. La rapidité
- 5. pas d'autre moyen de transport (pas de véhicule personnel)
- 6. autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

4. Par quel moyen de transport êtes-vous venu à la gare ?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> 1. Voiture | <input type="radio"/> 2. Vélo |
| <input type="radio"/> 3. Marche à pieds | <input type="radio"/> 4. deuxroues motorisées |
| <input type="radio"/> 5. on m'a déposé | |

5. Par quel moyen de transport comptez-vous revenir ?

- | | |
|--------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> 1. Train | <input type="radio"/> 2. Voiture personnelle |
| <input type="radio"/> 3. Covoiturage | <input type="radio"/> 4. deuxroues motorisée |
| <input type="radio"/> 5. autre | |

Vos trajets en train en général

6. Vous arrive-t-il de prendre le train pour d'autres raisons ?

- 1. Pour travailler
- 2. Pour visiter
- 3. Pour les études
- 4. Pour aller rendre visite à quelqu'un
- 5. Pour les commerces
- 6. Pour les loisirs
- 7. Pour la culture
- 8. Pour des raisons personnelles
- 9. autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

7. Vous arrive-t-il de prendre le train pour d'autres destinations ?

- | | |
|---|--|
| <input type="radio"/> 1. Nantes | <input type="radio"/> 2. Rezé |
| <input type="radio"/> 3. Bouaye | <input type="radio"/> 4. Port-Saint-Père |
| <input type="radio"/> 5. Saint-Hilaire-de-Chalçon | <input type="radio"/> 6. Bourgneuf-en-Retz |
| <input type="radio"/> 7. La Bemerie-en-Retz | <input type="radio"/> 8. Pornic |
| <input type="radio"/> 9. autre | |

8. A quelle fréquence ?

- 1. Tous les jours
- 2. au moins une fois par semaine
- 3. au moins une fois par mois
- 4. quelques fois par ans
- 5. jamais

9. Prenez-vous toujours le train à Sainte Pazanne ?

1. Oui 2. Non.

10. Si non, pourquoi ?

La question n'est pertinente que si toujours gare de Ste Pazanne = "Non"

Vous êtes

11. Sexe

1. Femme 2. Homme

12. Age

13. Catégorie Soci-Professionnelle

- 1. Ouvrier
- 2. Employé et Professions intermédiaires
- 3. Cadre et profession supérieures
- 4. Artisan, chef d'entreprise
- 5. Retraités
- 6. Etudiants
- 7. Sans profession

14. Dans quelle ville habitez-vous ?

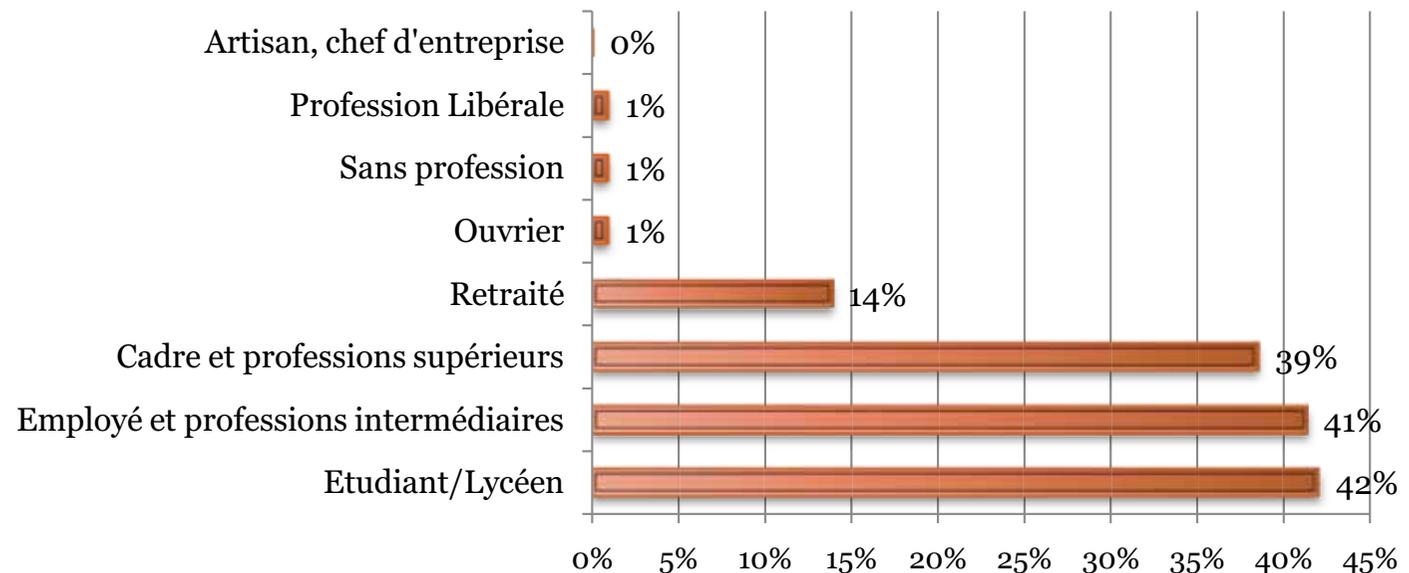
- | | |
|---|--|
| <input type="radio"/> 1. Sainte Pazanne | <input type="radio"/> 2. Choix-en-Retz |
| <input type="radio"/> 3. Chéméré | <input type="radio"/> 4. Port-Saint-Père |
| <input type="radio"/> 5. Rouans | <input type="radio"/> 6. Saint-Hilaire-de-Chalçons |
| <input type="radio"/> 7. Vue | <input type="radio"/> 8. Autre |

15. Quel quartier de Sainte-Pazanne

La question n'est pertinente que si ville = "Sainte Pazanne"

Questionnaire : usagers de la gare

- ❑ But : comprendre les usages de la gare et connaître son importance
- ❑ Questions relativement courtes
- ❑ Public élargi : vendredi soir et mardi matin
- ❑ 109 personnes interrogées
- ❑ Profil de l'échantillon : **Profil de l'échantillon par CSP**

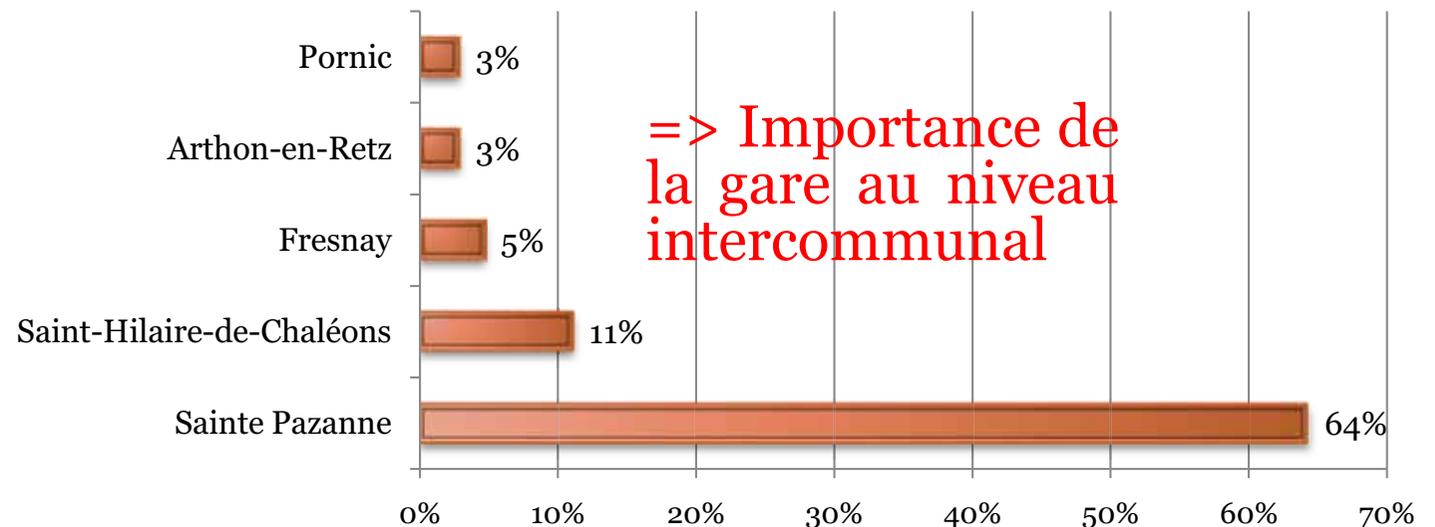


Questionnaire : usagers de la gare

- But : comprendre les usages de la gare et connaître son importance
- Questions relativement courtes
- Public élargi : vendredi soir et mardi matin
- 109 personnes interrogées

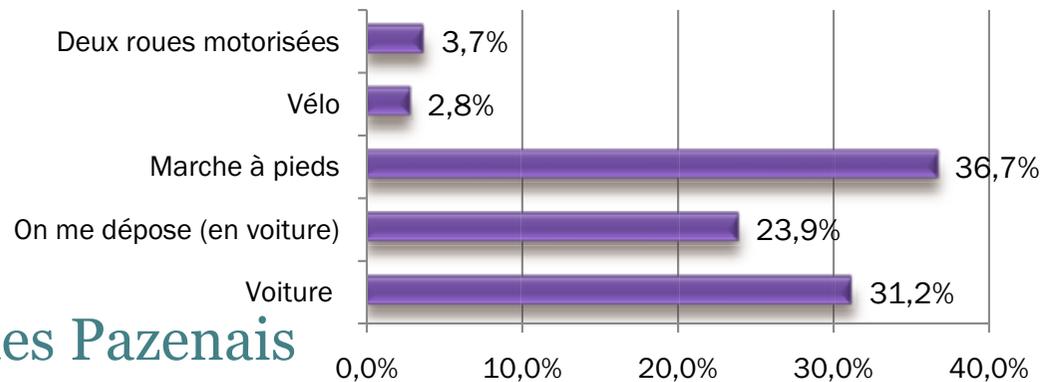
□ Profil de l'échantillon :

Lieu de résidence de l'échantillon



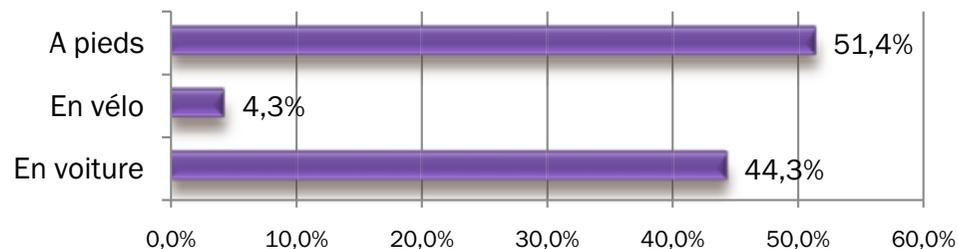
Questionnaire : Synthèse des résultats

- Trajets **quotidiens** vers la communauté urbaine de **Nantes** (Rezé ou Nantes) pour le travail ou les études
- **Raisons** :
 - Ceux qui ont un véhicule personnel : **économie coût** (40%) + **rapidité** (20%)
 - Ceux qui n'ont pas de moyens de transport (étudiants/lycéens, actifs ayant un emploi) : **pas d'autre choix** (29%)
- Comment les usagers se rendent-ils en gare de Sainte-Pazanne ?



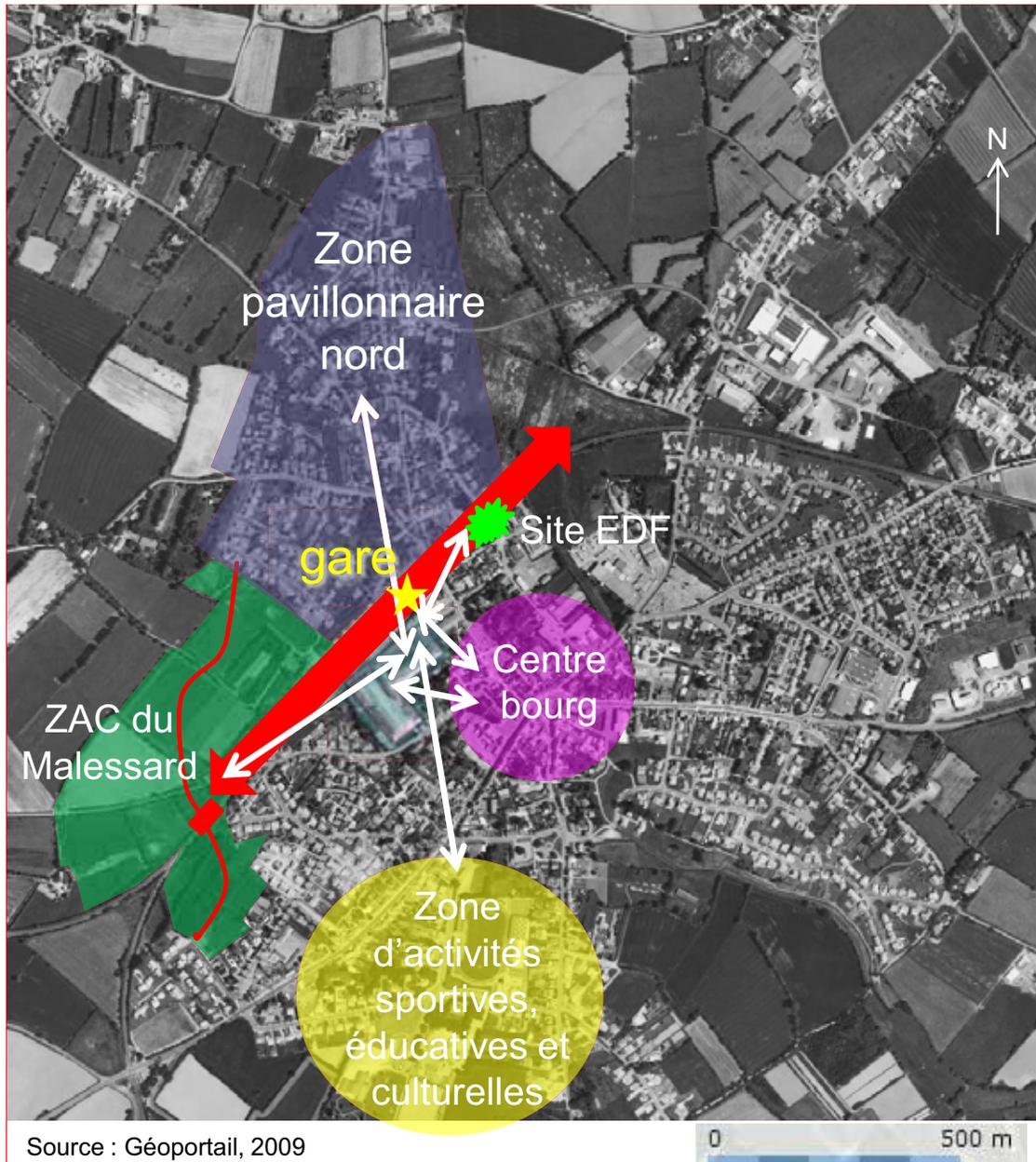
□ Etude des Pazenais

Mode de transport des Pazenais pour venir en gare de Sainte Pazanne



=> il faut accorder une importance aux cheminements doux dans les liaisons interquartiers

ETUDE DE L' INTERQUARTIER



Source : Géoportail, 2009

Relation du « quartier gare » avec les autres en terme de liaison physique et visuelle, et en terme d'interactions fonctionnelles.

Cas étudiés:

- Le centre bourg
- Le site EDF
- Les quartiers Nord
- La ZAC du Malessard
- Zone d'activités sportives, éducatives et culturelles.

Fiche quartier: exemple

CENTRE-BOURG

POINT DE VUE 1



POINT DE VUE 2



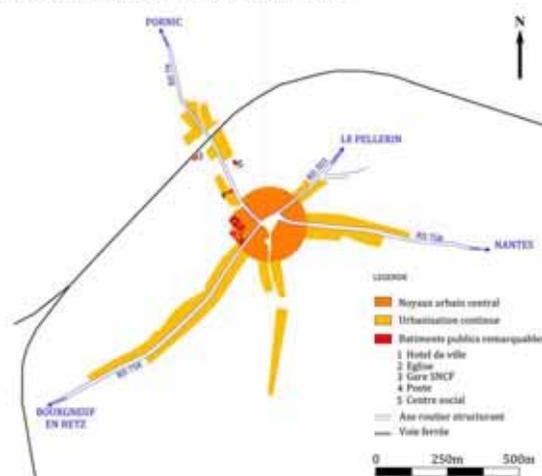
POINT DE VUE 3



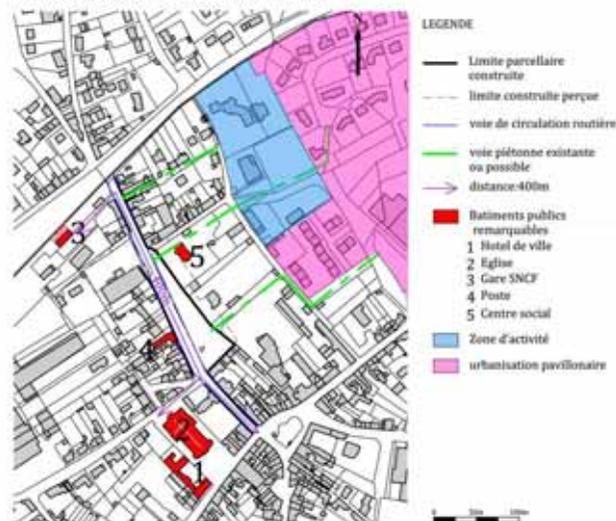
POINT DE VUE 4



UNE URBANISATION EN CARREFOUR



LIAISON GARE-CENTRE-BOURG



PLAN DE REPERAGE DES PHOTOGRAPHIES



Le centre du bourg de Sainte-Pazanne prend place à l'intersection des voies structurantes de la commune, avec un bâti de faible hauteur (maximum deux niveaux), continu et à l'alignement. Dans ce contexte, la gare a pris place sur la frange nord-ouest, à proximité de la route de Pornic. Cette dernière est en réalité très proche du centre-bourg, puisqu'elle en est distante de 400m environ, soit un peu plus de 5mn à pied. L'avenue du général De Gaulle reliant la place de Retz à la gare, présente une urbanisation moins resserrée que dans le centre, avec un bâti très diversifié composé de maisons bourgeoises implantées au milieu de vastes parcelles, de maisons individuelles accolées construites en retrait de la voie, et de bâti ancien continu. Cette configuration accentue l'effet d'éloignement, car elle ne permet pas d'assurer une continuité urbaine depuis le centre-bourg, et rend l'espace peu propice à la marche à pied. Le parking de la place du 18 juin amplifie encore cette sensation en accentuant l'effet de retrait du bâti, et en mettant en avant la position de l'automobile. De plus la situation enclavée de la gare, avec son accès unique à proximité du passage à niveau, n'en fait pas un lieu de passage attractif. Depuis le centre-bourg, on ignore totalement la présence de la gare. La présence de la zone d'activité entre l'avenue du Général de Gaulles et la zone d'habitat pavillonnaire peut également être défavorable à une continuité urbaine harmonieuse. La question se posera certainement lors de la rénovation de l'ancien bâtiment EDF.

Résultats

Atouts

Contraintes

Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural

□ Caractère rural

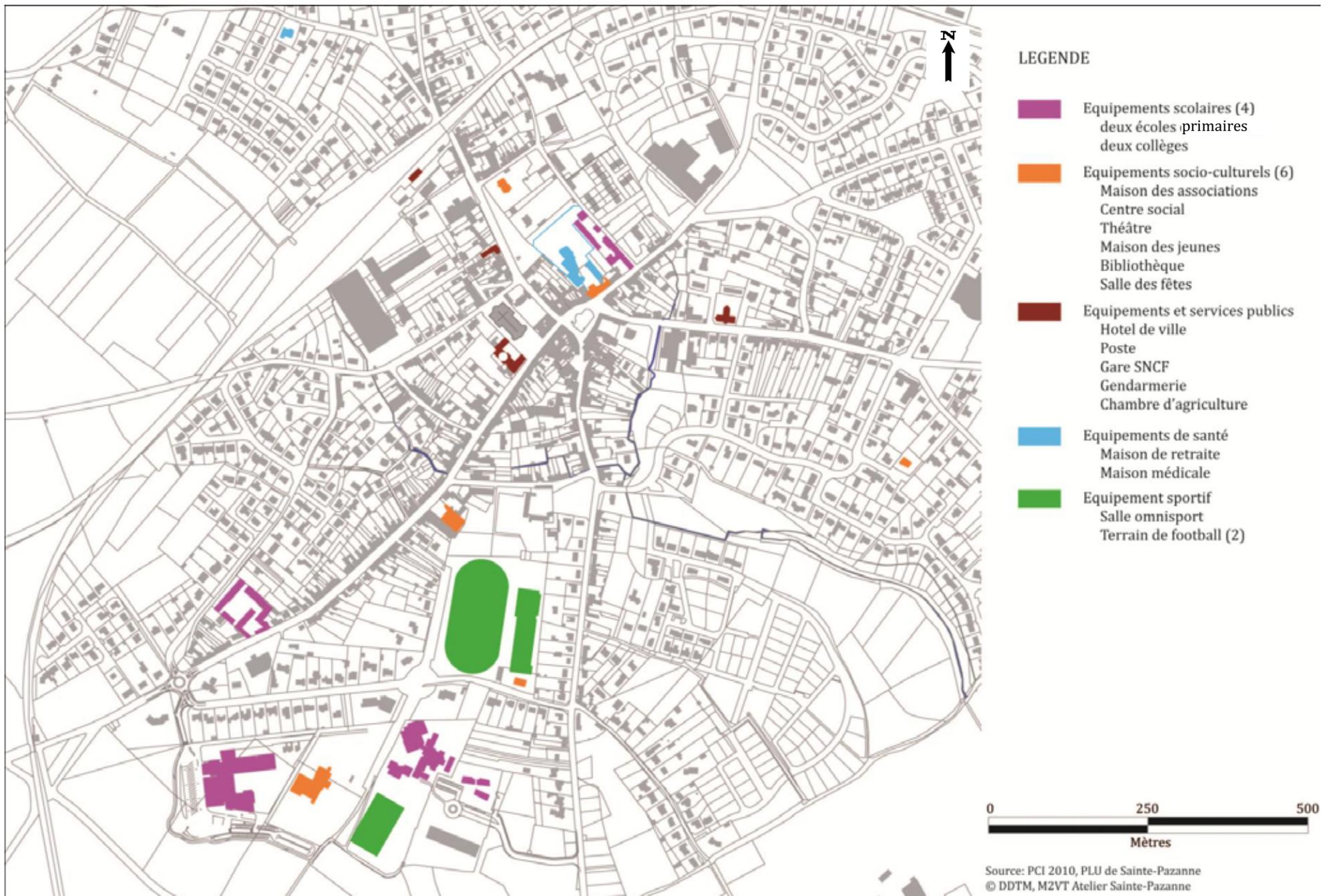


Source : Photos personnelles, 2010

Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural
- Nombreux équipements

□ Nombreux équipements



Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural
- Nombreux équipements
- Dynamisme économique

Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural
- Nombreux équipements
- Dynamisme économique
- Un territoire en mouvement

□ Un territoire en mouvement



Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural
- Nombreux équipements
- Dynamisme économique
- Un territoire en mouvement
- Opportunités d'aménagement dans les territoires en friche

□ Opportunités d'aménagement dans les territoires en friche



LEGENDE

Potentialité de développement à court terme

Parcelles occupées par la scierie

Potentialité de développement à moyen terme

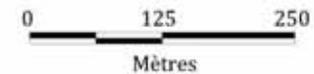
Parcelles majoritairement inoccupées avec quelques habitations

Potentialité de développement à long terme

Parcelles occupées par des entreprises et activités artisanales

Voie de chemin de fer

Gare de Sainte-Pazanne



Source : Photos personnelles, 2010

Source : BD Ortho 2004, PCI 2010
© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain

□ Tentation de l'étalement urbain

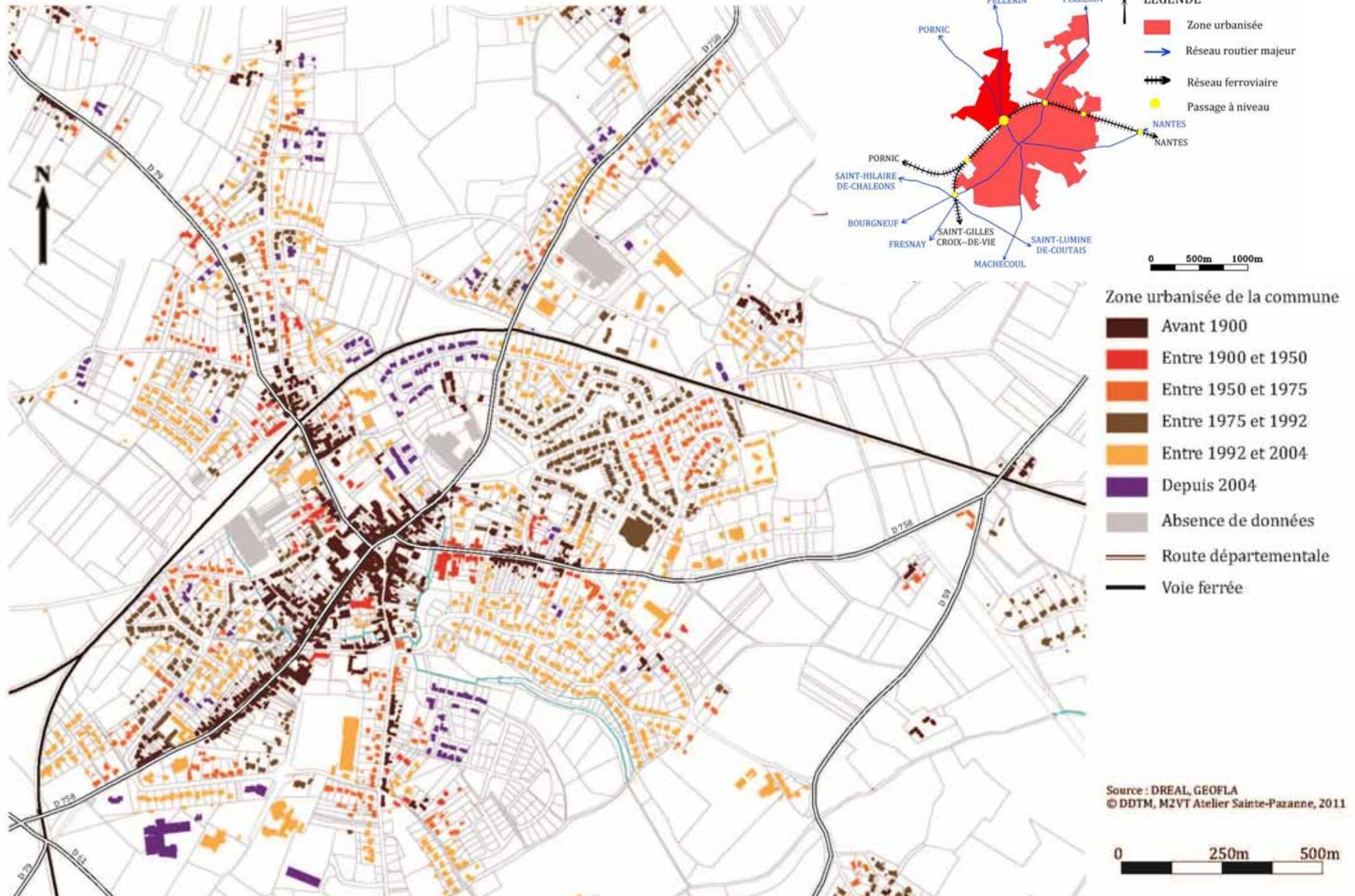


Source : Photos personnelles, 2010

Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée

□ Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée



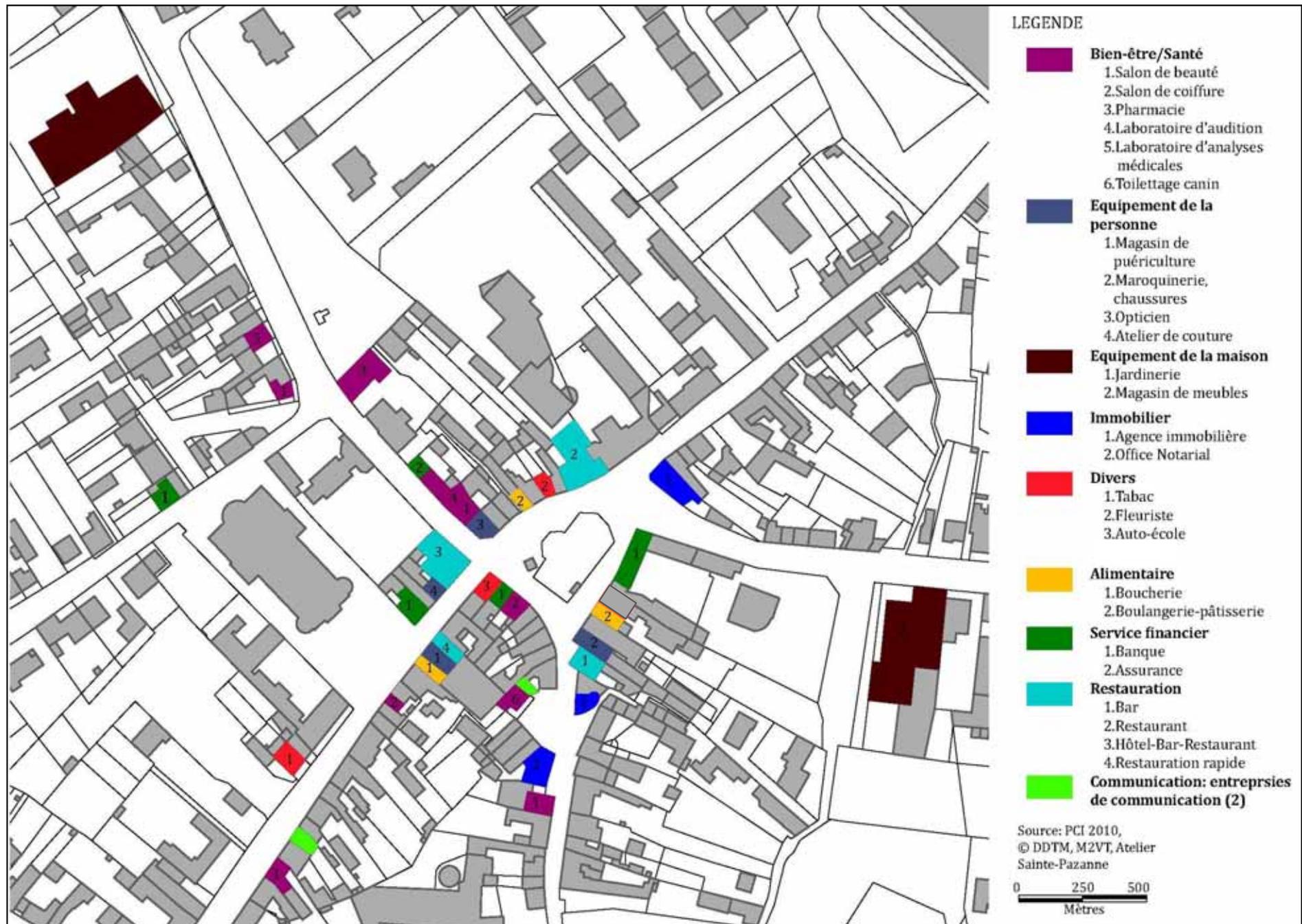
Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement

Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité

□ Offre incomplète en commerce de proximité



Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité
- Manque de sécurisation des cheminements doux

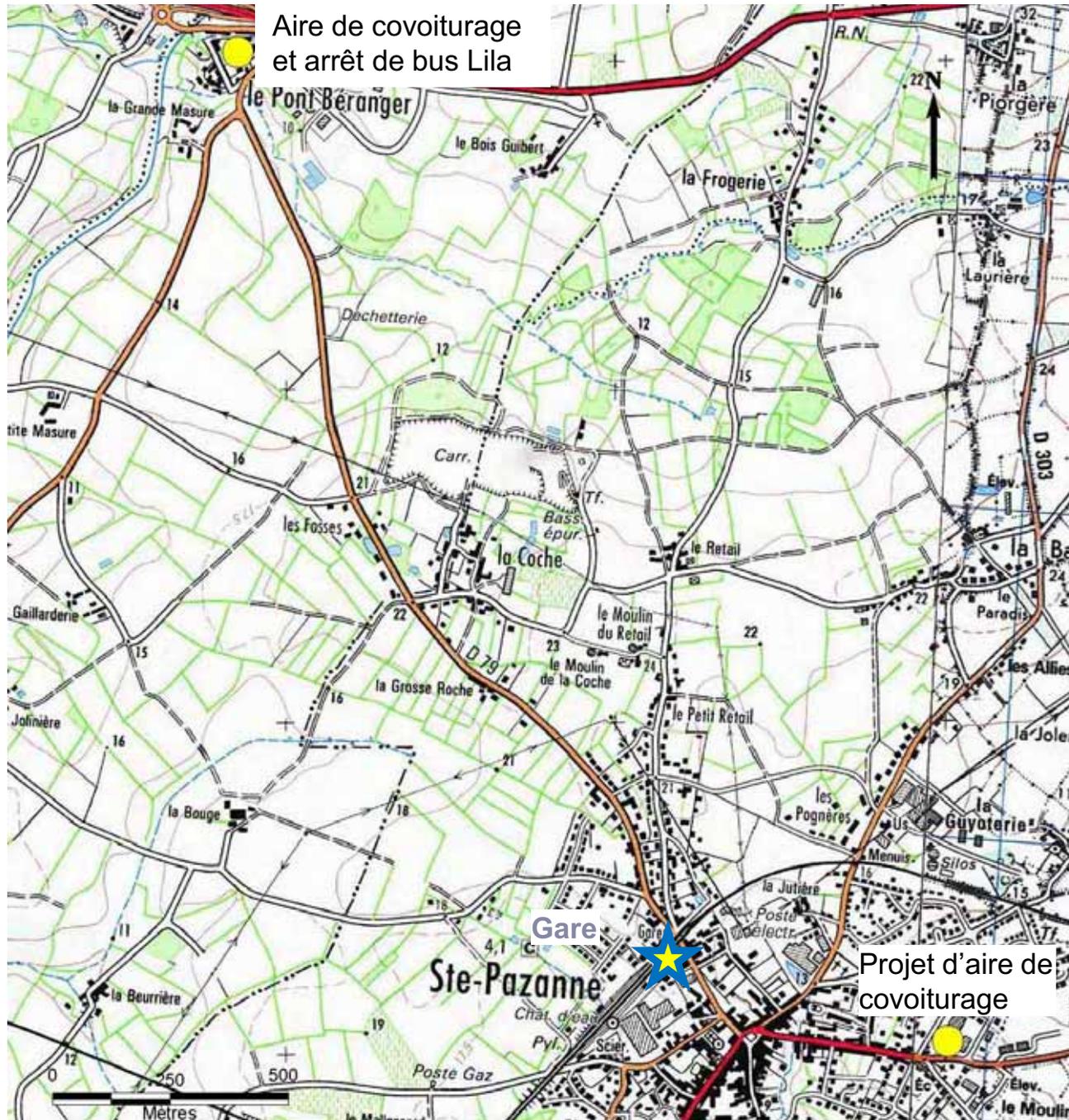
❑ Manque de sécurisation des cheminements doux



Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité
- Manque de sécurisation des cheminements doux
- Absence d'intermodalité des transports

□ Absence d'intermodalité des transports



Source : Photos personnelles, 2010

Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité
- Manque de sécurisation des cheminements doux
- Absence d'intermodalité des transports
- Enclavement de la gare

□ Enclavement de la gare

-  Angle de vue des photos
-  Axe visuel en lien avec le centre-bourg
-  Emplacement réservé au PLU pour aménagement des abords de la gare et liaison piétonne
-  Propriété de la scierie soit 21 388 m² de terrain
-  Emprise approximative du parking de la gare



Echelle : 1 / 2500
0 50 m 100 m



Source : Photos personnelles, 2010

Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité
- Manque de sécurisation des cheminements doux
- Absence d'intermodalité des transports
- Enclavement de la gare
- Absence d'un quartier de gare dynamique et vivant

□ Absence d'un quartier de gare dynamique et vivant

Les activités à la gare

« *Au bout du quai*, il y avait un kiosque à journaux. Marie Rondeau, venait **à chaque passage de train proposer des journaux**.

En face du quai, on trouvait le buffet de la gare qui, en fait, était une buvette. Quand le train venant de Nantes ou de Pornic s'arrêtait, **le chef de gare criait : « Sainte-Pazanne, arrêt, buffet » »**.

« Dans la ville, il y avait **6 cafés qui fonctionnaient tous**, dont plusieurs près de la gare. La gare était une **polarité, un lieu convivial**. »



□ Absence d'un quartier de gare dynamique et vivant

Le quai et la gare

«*Pas un quai triste et isolé*, comme celui que nous avons maintenant, mais **un quai habillé**. Une superbe «*marquise*» **en bois** lui servait de chapeau, un chapeau fait de tôle peinte en vert et de vitres où jouaient les rayons du soleil. »



Benchmarking

Ecoquartiers

Pôle d'échange multimodal

Tram-train

Tram-fret

Habitat intermédiaire

Benchmarking: quartiers durables

Quartier facile à vivre qui offre une qualité de vie

□ **Préoccupations sociales**

- Équilibré
- Appropriable pour tous
- Respectueux de la mémoire
- Proximité des services et emplois

□ **Préoccupations environnementales**

- Éco-responsable
- Quartier qui vit avec les saisons
- Optimiser l'usage de l'espace
- Intermodalité facilitée
- Développer l'éco-construction

□ **Préoccupations économiques**

- Quartier représentatif
- Effets d'entraînement recherchés sur l'économie locale
- Intégration dans la ville – solidarité territoriale

Benchmarking: Gare de Rungis

Ancienne gare de marchandises : terrain de 3 hectares. Aménagement prévu pour 2011.

Programme:

- Un **jardin public de 5 000 m²**
- Des équipements structurants: **une crèche et une halte-garderie + un EHPAD**
- 13 000 m² environ destinés à l'habitat dont des logements pour chercheurs et étudiants, des logements familiaux.
- 19 000 m² environ dédiés à l'emploi dont 1000 m² environ de commerces de proximité



Ce qu'il faut retenir:

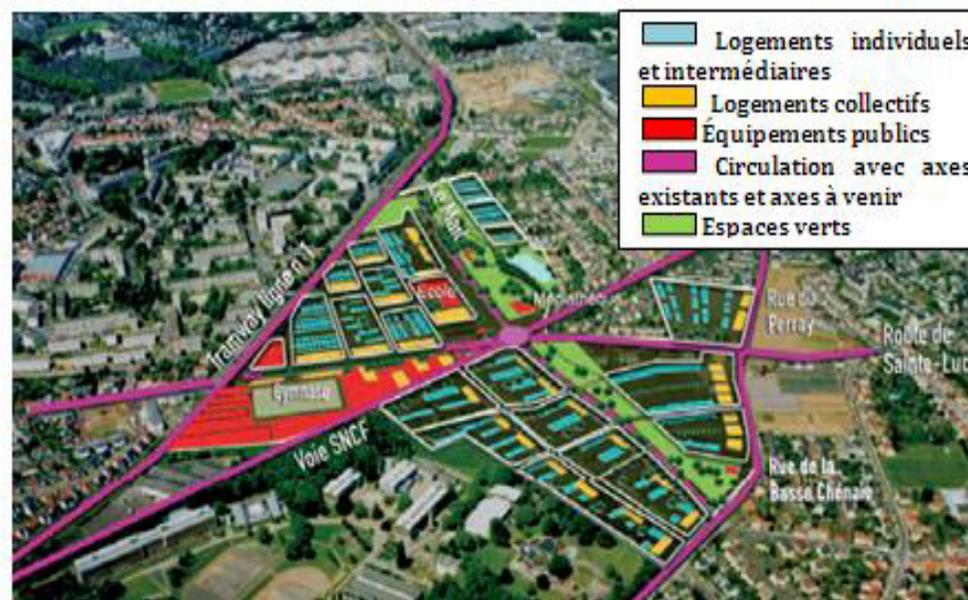
- L'aménagement du jardin
- La récupération des eaux pluviales

Benchmarking: écoquartier Bottière-Chénaie, Nantes

Lauréat du concours écoquartier 2009 dans la catégorie densité et formes urbaines

Programme :

- 1600 logements dont 25% de logements sociaux et 45% de logements abordables
- activités et services : 7 000 m²
- commerces : 5 500 m²
- **Équipements d'envergure communautaire:** 14000 m²: école, médiathèque, gymnase, centre de loisirs
- **Parc linéaire** de 5ha



Source : Brochure, *un exemple de quartier durable Bottière-Chénaie*, Ville de Nantes, Mars 2008

Ce qu'il faut retenir:

- Gestion durable de l'eau
- Parc linéaire - voies publiques végétales
- Parcelles pour jeux d'enfants et jardinage

Benchmarking: Pôle d'échange multimodal

- ❑ **Intermodalité**
- ❑ **Accessibilité aux personnes à mobilité réduite**
- ❑ **Intégration de la gare dans son environnement urbain**



Source : www.lgv-bpl.org

Benchmarking PEM : Clisson

Projet de rénovation de la gare de 2010 à 2013 pour favoriser les TC

Projet:

- Passerelle qui permet l'accès aux quais à partir du sud de la gare adaptée aux PMR
- Création de 500 places de parking
- Parvis réaménagé
- PEM (bâti, voies...) pensé dans son environnement immédiat : stationnements, dynamisme commercial à renforcer dans le secteur, intégration urbaine



Ce qu'il faut retenir:

- La passerelle
- L'intégration urbaine de la gare dans son environnement

Benchmarking PEM : La Baule- Escoublac

PEM inauguré le 14 septembre 2010.

Projet:

- ❑ Places pour les taxis, les vélos, les bus
- ❑ Signalétique d'identification directionnelle
- ❑ Elargissement du parvis
- ❑ Passage souterrain
- ❑ 147 places de stationnement (longue et courte durée)



Ce qu'il faut retenir:

- Le passage souterrain
- Des places de stationnement à durée diverse
- Signalétique



Benchmarking: Tram-train

Les voyageurs passent de la campagne à la ville sans devoir changer de véhicule, gagnant ainsi en temps de trajet, en confort et en facilité d'utilisation

□ Avantages :

- gagner du temps en réduisant ou en supprimant les correspondances
- inciter les gens à éviter de prendre la voiture
- réduire les coûts de transport pour les usagers
- possibilité d'augmenter la fréquence des trains
- facilité de traversée de la voie
- dimension environnementale

□ Inconvénients :

- coûteux
- les rails creux sont dangereux pour les cyclistes
- problèmes de compatibilité entre les 2 modes (tram et ter)
- nécessite la coopération entre les acteurs (autorités locales, entreprises de transports)

=> Exemple : Tram-train Nantes-Châteaubriant

Benchmarking: Tram-fret Amsterdam

Mis en place en 2007, à Amsterdam :

- Objectif : Alimenter écologiquement les commerces du centre-ville
- Avantages :
 - diminution du nombre de transporteurs routiers de marchandises
 - réduction de la pollution de l'air
 - nuisances sonores moindres
- Inconvénients :
 - coûteux
 - nécessite la création de plateforme d'approvisionnement le long des rames



Source : Le moniteur, 2007

Benchmarking: Habitat intermédiaire

Habitat semi-collectif à Trignac (44)

- ❑ 11 logements sociaux dans 4 maisons et un petit collectif
- ❑ 160 T2, 9 T3 et 1 T4: 750 m² de surface habitable et 80 m² de garage
- ❑ Chaque maison possède un jardin privatif et les logements à l'étage ont une terrasse de 20 m²
- ❑ Volonté d'harmoniser l'architecture avec la forme urbaine du quartier: les maisons sont à l'échelle de celles du quartier
- ❑ Des bâtiments R+1 avec des logements en rez-de-chaussée destinés aux personnes âgées et au premier étage destinés à des jeunes familles



Maîtrise d'ouvrage: Logi-Ouest

Source: CAUE 44, 2007

Maîtrise d'œuvre: Agence Drodolot-Levron, architectes associés

Une forme urbaine qui concilie l'habitat collectif et l'habitat intermédiaire

Benchmarking: Habitat intermediaire

Le clos de l'Erdre (44):

Un paysage habité: 16 logements individuels et intermédiaires dans une végétation dense. Une cour collective en cœur d'îlot.

Chaque unité est travaillée différemment de façon à casser l'impression d'uniformité:

- ❑ Maisons mitoyennes
- ❑ Maison individuelle indépendante
- ❑ Petit collectif
- ❑ Maisons superposées
- ❑ Intégration dans la végétation



Perspectives d'aménagement

- ❑ Aménager un quartier durable assurant une mixité fonctionnelle et sociale dans un cadre de vie agréable
- ❑ Proposer des formes d'habiter innovantes pour Sainte-Pazanne
- ❑ Désenclaver la gare
- ❑ Créer des liaisons douces
- ❑ Organiser la gare avec le centre-bourg pour en faire une polarité unifiée
- ❑ Créer un pôle d'échange multimodal au niveau de la gare
- ❑ Envisager l'installation de commerces de proximité complémentaires de l'offre existante
- ❑ Permettre l'implantation de professionnels de santé
- ❑ Prévoir des structures d'accueil de la petite enfance
- ❑ Faciliter l'urbanisation au nord en améliorant le franchissement de la voie ferrée