

LE QUARTIER DE VILLENEUVE A COGNIN

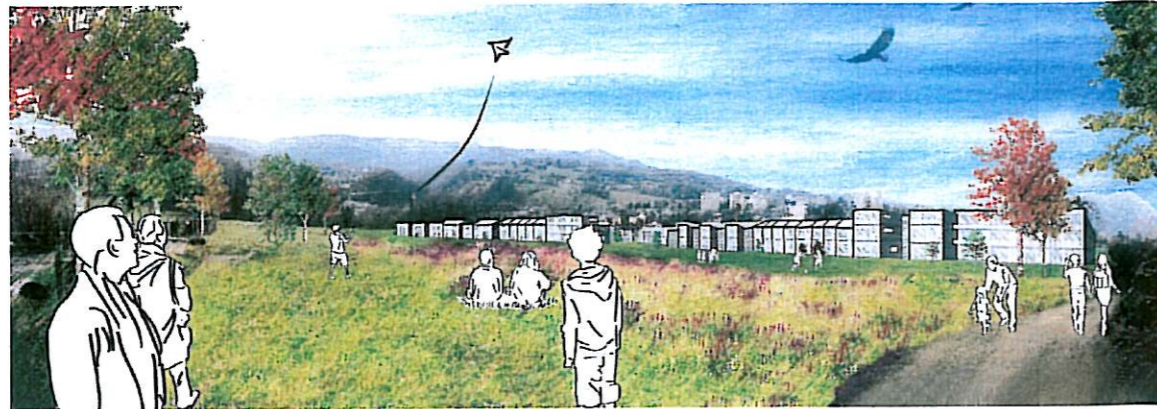
DU PAYSAGE À LA FORME URBAINE, UN PROCESSUS FONDÉ SUR LA LECTURE DU CONTEXTE

A partir de l'observation et de l'analyse de la structure du paysage, la forme urbaine s'élabore sur un principe de succession de trames. Les éléments végétaux conservés (boulevard et prairie) et les éléments remarquables du site (fontaine, villa Fontaine) constituent la "trame structurante" du quartier et les axes de développement :

- la trame structurante qui organise le territoire dans l'espace et dans le temps en déterminant le cadre des espaces ;
- la trame viaire qui organise les mobilités et détermine la place de la voiture ;
- les trames bâties qui composent le parcellaire accueillant la diversité des programmes immobiliers.

Cette construction permet d'anticiper dynamiquement et en cohérence l'avenir et les éléments du projet :

- en continuité depuis l'entrée du quartier vers la ville, l'agglomération, les espaces naturels et le grand paysage ;
- en rythme favorisant la diversité :
 - par une alternance de trames bâties et des espaces naturels ;
 - par une variété de fonctions (habitat, commerces, services, équipements publics, loisirs...)
- en séquences générales des ambiances typées :
 - trois axes emblématiques identifiés reliés par un espace central ouvert ;
 - des typologies architecturales adaptées aux différents types de habitat (maison, plus petit pavé) ;
 - le lien avec les pratiques et plus loin les espaces de pleine nature ;
 - par un phasage de réalisation souple et intégré dans la forme urbaine :
 - trois phases spatialement distinctes et fonctionnellement autonomes ;
 - la mise en œuvre progressive de la phase I ;
 - une mise en œuvre progressive de la phase II ;
 - un décloisonnement en parcelles avec assemblage selon demande.

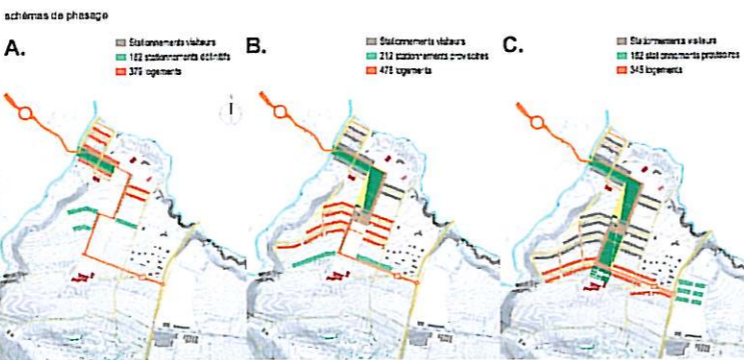


UN ESPACE DE CENTRALITÉ SÉQUENCÉ ET ÉVOLUTIF : LE MAIL PAYSAGER

Vivre à Villeneuve c'est habiter un quartier, une commune, une agglomération : la qualité de vie du quartier, son existence dans la commune et plus largement dans l'agglomération reposent sur une capacité de l'aménagement à produire du sens et du lien entre les espaces.

Par ses dimensions et sa mise en œuvre progressive le mail se propose comme un espace central multi-fonctionnel et multi-échelles :

- une pointe de quartier ;
- un lieu de convergence et de dynamisation des flux ;
- un espace d'échanges avec la ville de Cognin ;
- un signe pour l'agglomération.



LES COURS URBAINES COMME ESPACES PARTAGÉS

Les voies de desserte interne au quartier seront conçues à partir d'un quart linéaire (4.5m) à double sens, sans stationnement, sans trottoir, sur le concept des cours urbaines. Le partage de l'espace entre les mobilités et les usages est physiquement établi en faveur du piéton : la voiture tolérée est mise au cas.



LA MIXITÉ, LA DIVERSITÉ ET L'IDENTITÉ

Un objectif majeur est la création d'un quartier vivant, différencié et capable d'évoluer dans ses espaces et ses programmes. Cette demande doit émaner dans la mondialisation, géographique et sociale. Le décloisonnement favorise la souplesse dans la gestion des affectations par sa capacité d'intégration de la diversité des typologies.



UNE DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE S'INSCRIVANT DANS LE CADRE D'UNE CONCEPTION URBAINE DURABLE

On vise à gérer les impacts environnementaux du projet dans leurs dimensions urbanistiques. Cette approche intègre dans sa finalité d'opération un cadre naturel efficace, non seulement environnemental mais de même et très concrètement financier.



Il est créé un cheminement de l'eau en parallèle à toutes les voies qui suivent les courbes de niveau. L'objectif est de ralentir et allonger le cours de l'eau pluviale. Une proposition est faite pour « faire vivre l'eau » dans le grand mail paysager au moment des pluies, au travers d'un ruisseau.



Un caractère de « possibilité de conception bioclimatique » pour chaque lot, est le potentiel d'une efficacité énergétique très bon niveau. Les bonnes pratiques à des gains annuels positifs doivent être encouragées par un plan massif de travaux partiels le mieux « adapté au soleil ». Un confort d'été est accessible lorsqu'il est possible de capter ventilation naturelle transversible et inerte.

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS À PIED, À VÉLO ET EN BUS

Des cheminements directs sont créés par le mail et une nouvelle passerelle sur l'Hydre, 150 m en aval du futur parc, permettront de rejoindre le centre de Cognin de façon douce, à l'apaisée et attractive.



La situation du quartier et la densité de voies cyclables rendent tout à fait crédible l'alternative qui rendra le vélo. Le stationnement des vélos sera implanté à proximité immédiate des zones d'habitation.

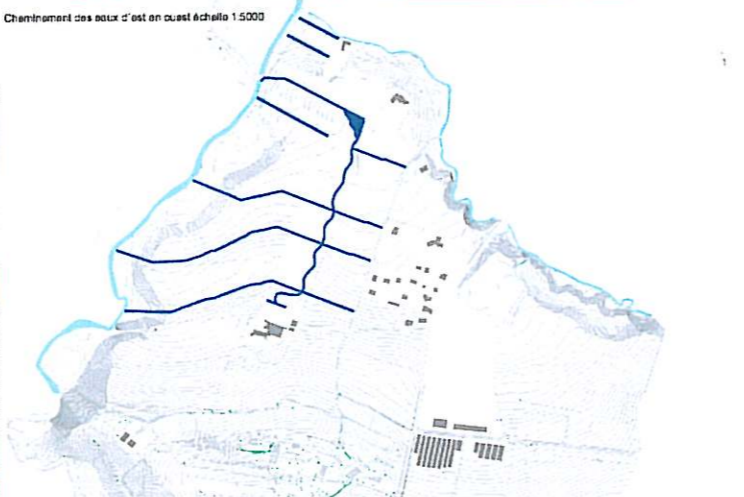
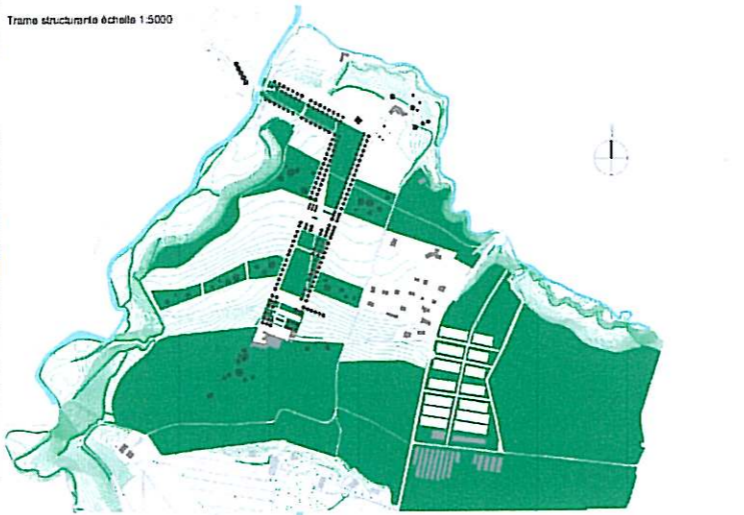
Le réflexe vélo deviendra plus facile que le réflexe voiture. Afin de valider les derniers réflexes liés au relief et mettre en jeu des non habitants du vélo, un vélo électrique sera mis à disposition de chaque ménage.

Trois arrêts de bus sur le quartier permettront de desservir tout le quartier avec une distance maximale de 250 m de l'arrêt.

Le stationnement automobile de surface au sein du quartier sera limité aux besoins de stationnement courts à forte rotation : accès à un commerce, à des services, visite de proches. Le stationnement long des résidents sera proposé en dehors de quartier avec une contrainte de coût et de durée.

IMAGINER QUE DEMAIN SOIT DIFFÉRENT

Nous avons tenté de rendre notre projet adaptable à de nouvelles exigences « post-urbaines », à un contexte économique, social, politique différent. La trame urbaine est forte mais souple et adaptable différents modes de décloisonnement et de construction de programmes, soit dans la logique publique / privée, soit dans la logique de développement du quartier, soit dans la logique de performance du bâti, soit dans l'accompagnement des espaces par les habitants, soit dans la culture de mobilité. La capacité d'évoluer va être une qualité clé du projet pour le quartier de Villeneuve.



vue sur le mail paysager depuis la maison de quartier, de l'étang au château de Villeneuve



vue sur les plate-bancs vertes aménagés suivant les courbes de niveau



de gauche à droite, promenade vers l'école, cheminement doux, ruisseau et voie nouvelle



schéma de répartition et cristallité des logements, selon les différentes phases

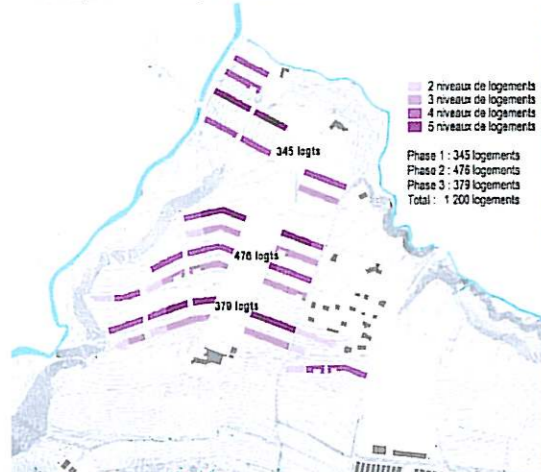
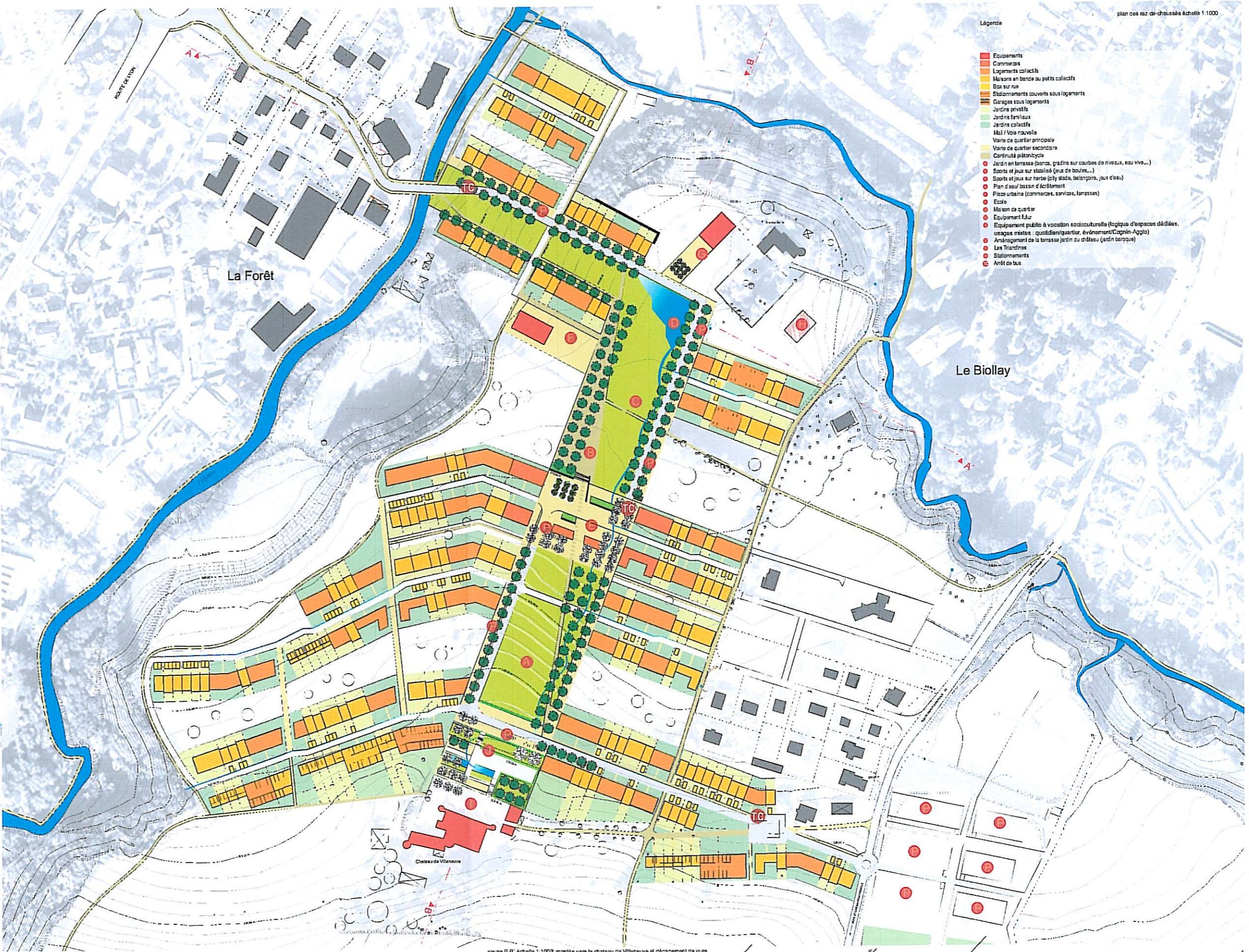
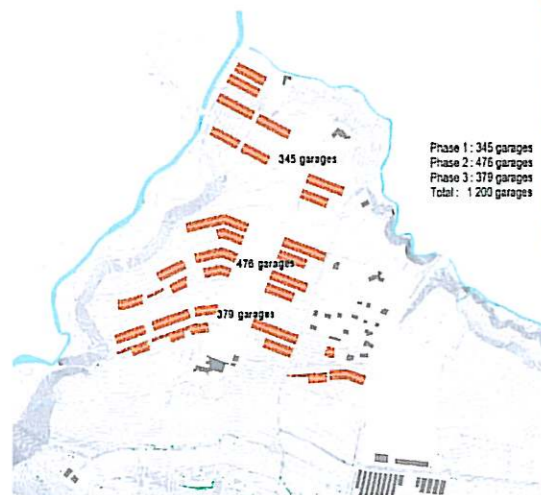


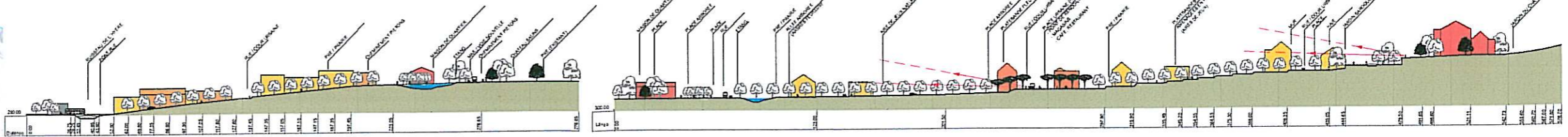
schéma d'organisation des garages - une seule place de stationnement (boxe) par logement

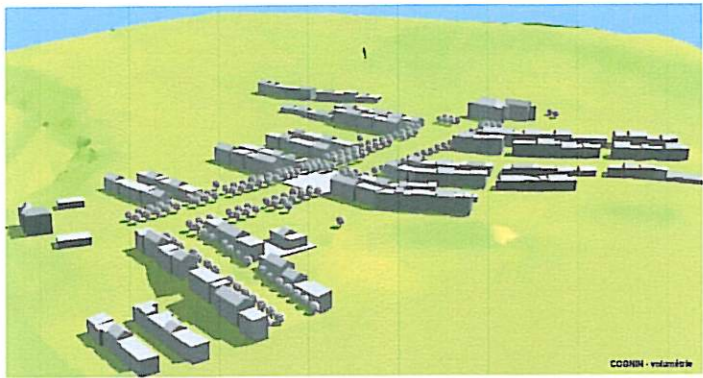


- Légende
- Equipements
 - Commerces
 - Logements collectifs
 - Maisons en bande ou petits collectifs
 - Box sur rue
 - Stationnements couverts sous logements
 - Garages sous logements
 - Jardins privés
 - Jardins familiaux
 - Jardins collectifs
 - Mail / Voie nouvelle
 - Vario de quartier principal
 - Vario de quartier secondaire
 - Continuâté piéton/bicyc
 - Jardin en terrasse (bancs, gradins sur courbes de niveau, eau vive...)
 - Sports et jeux sur stabilisé (jeux de boules...)
 - Sports et jeux sur herbe (jeu de ballon, jeux d'eau)
 - Plan d'eau bassin d'éclaircissement
 - Place urbaine (commerces, services, bureaux)
 - Ecole
 - Maison de quartier
 - Equipement futur
 - Equipement public à vocation socio-culturelle (logique d'espaces dédiés, usages mixtes : quotidien/quartier, événementiel/Cognin-Argio)
 - Aménagement de la terrasse-jardin du château (jardin baroque)
 - Les Translimes
 - Stationnements
 - Arrêt de bus

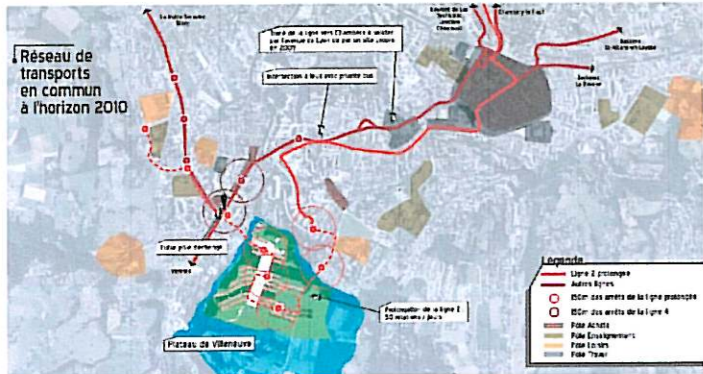
coupe A-A' échelle 1:1000 montée depuis Cognin vers Villeneuve

coupe B-B' échelle 1:1000 montée vers le château de Villeneuve et dépayement de vues

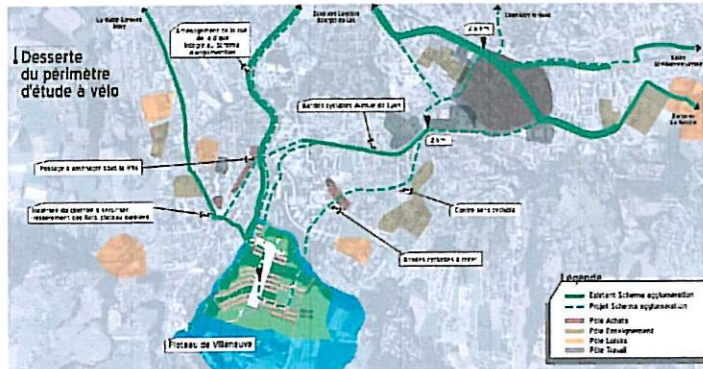




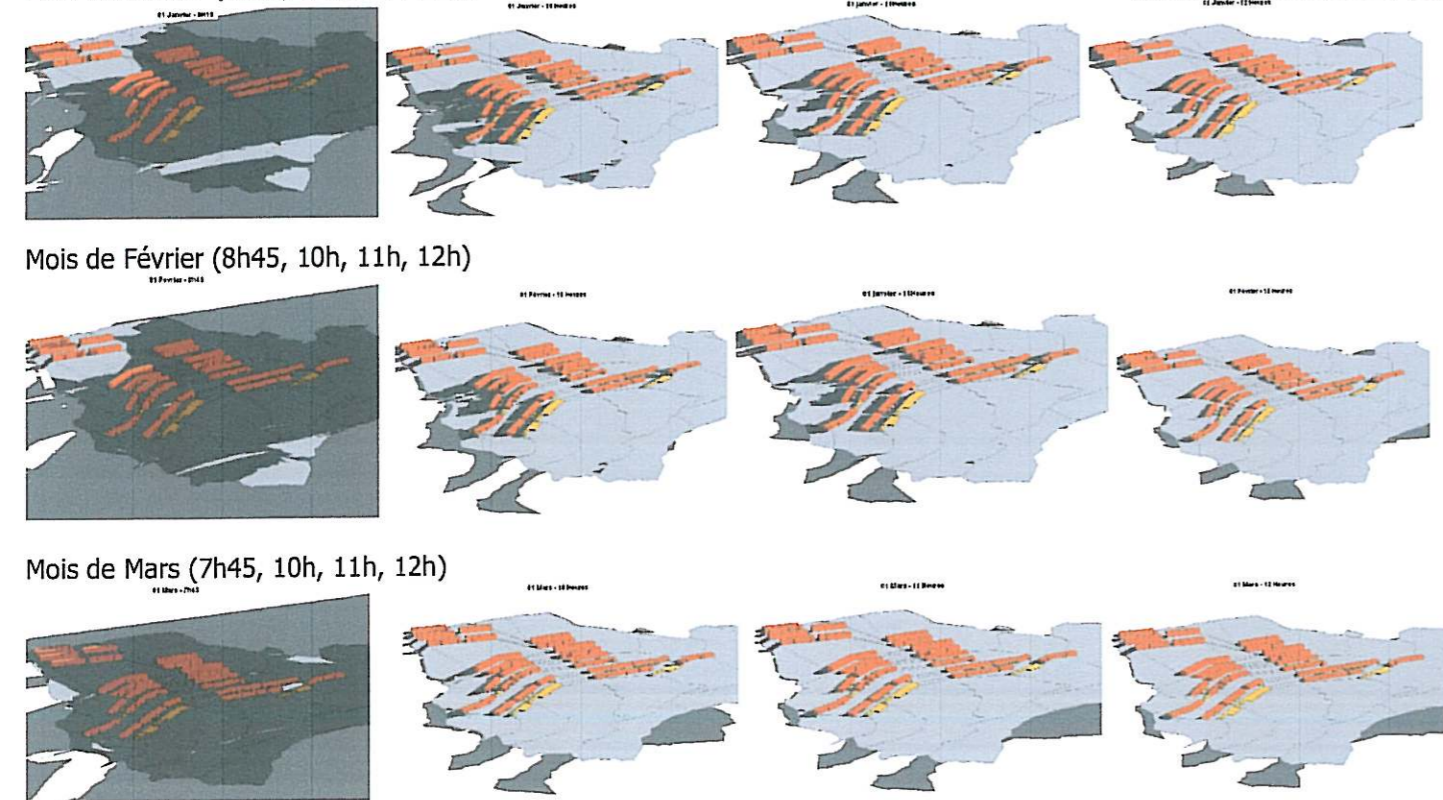
COONN - volumétrie



Réseau de transports en commun à l'horizon 2010



Desserte du périmètre d'étude à vélo

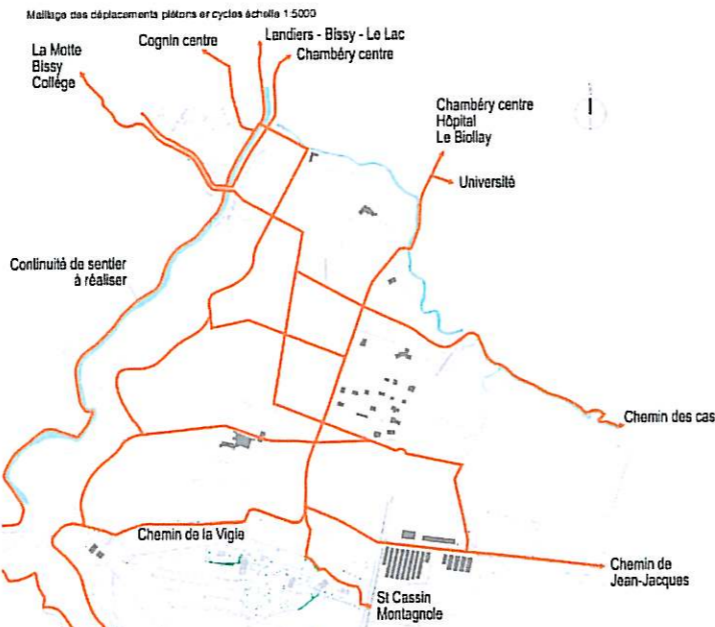
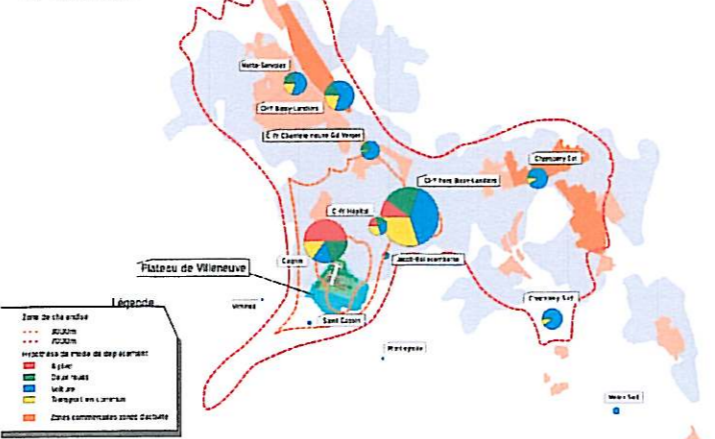


Mois de Janvier (9h15, 10h, 11h, 12h)

Mois de Février (8h45, 10h, 11h, 12h)

Mois de Mars (7h45, 10h, 11h, 12h)

Hypothèse de répartition des emplois des actifs de Villeneuve



Maillage des déplacements piétons et cycles échelle 1:5000

Continuité du sentier à réaliser

simulation des ombres por-

ZOOM 01 plan R+1 échelle 1:500



plan RDC échelle 1:500



ZOOM 02 plan R+1 échelle 1:500



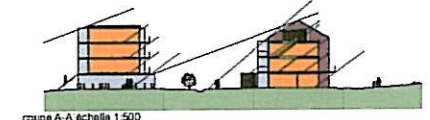
plan RDC échelle 1:500



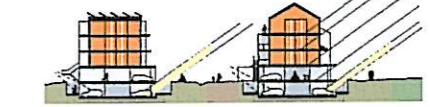
à l'intérieur de la cour urbaine: percée piétonne à travers le parking partagé entre vélos et autos



coupe B-B échelle 1:500



coupe A-A échelle 1:500



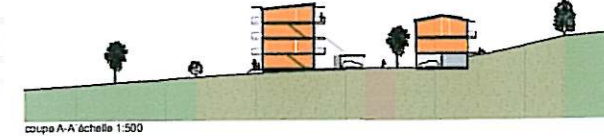
coupe A-A échelle 1:500



perspective vue du ciel: le trame parcellaire permet la diversité architecturale



coupe B-B échelle 1:500



coupe A-A échelle 1:500

