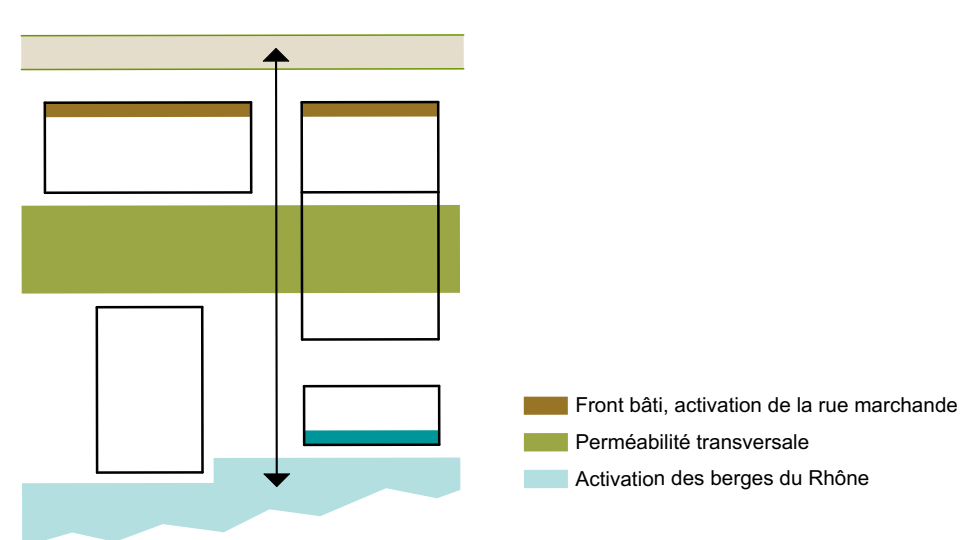


PLACE À COUVERTS

IMPLANTATION

Le projet prend place au sein du secteur H3 issu du plan guide qui en fixe les principes urbanistiques généraux. Si l'implantation des bâtiments projetés par ce plan est conservée, la volonté d'une perméabilité à plus grande échelle participe à l'insertion de ce quartier Ronquoz 21 dans un système plus large. Ainsi, plutôt que de chercher un isolement, le quartier s'ouvre sur les éléments bâtis et paysagers qui l'entourent, tout en proposant un cœur d'îlot à l'identité propre. Les bâtiments qui s'alignent sur la route des Ronquoz possèdent une hauteur plus importante pour marquer le front bâti de cet axe qui sera un lien majeur du quartier.

La proximité directe avec le cordon boisé, la chaîne des parcs et les berges du Rhône permet de créer un rapport d'échelle intéressant entre urbanité dense, parc paysager et promenade. La végétation pénètre dans le quartier sans en marquer les limites, tant horizontales que verticales. Enfin, la relation transversale avec les futurs îlots des quartiers voisins est renforcée par la présence d'un thème paysager qui peut s'étendre au-delà des limites du présent projet.

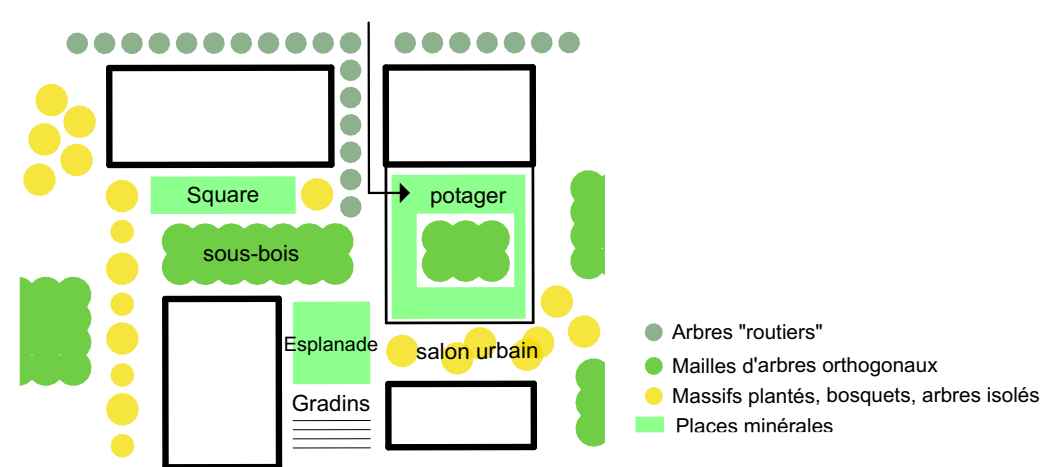


SÉQUENCE D'ESPACES VERTS ET D'ESPACES PUBLICS

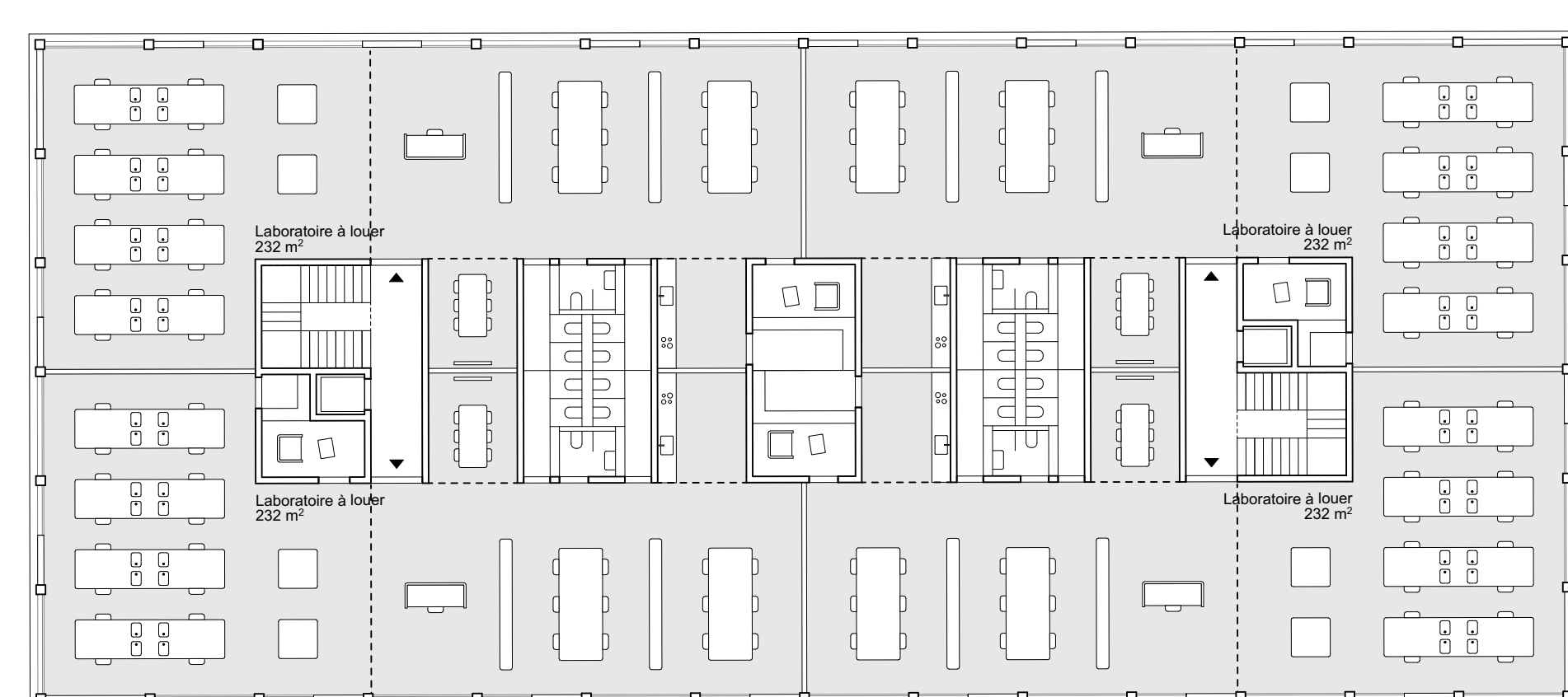
Le projet propose une trame de filtres végétaux sur l'ensemble du site, qui permettent de créer un lien à grande échelle avec le quartier et d'identifier des secteurs particuliers tout comme des éléments de passage entre ceux-ci. Ainsi, l'alignement futur des arbres sur la route des Ronquoz viendrait visuellement pénétrer à l'intérieur du site de manière à accompagner les flux de véhicules jusqu'à l'entrée du parking, tout en protégeant les piétons à proximité.

Les espaces extérieurs et les places sont définis par la présence stricte de maillages d'arbres orthogonaux qui cadrent les espaces tout en offrant des zones d'ombrages sous lesquelles il sera agréable de s'abriter. Enfin, des massifs végétaux disposés de manière plus organique viennent occuper les lieux de transition entre les différents secteurs.

Les espaces verts, tout comme le vide entre ceux-ci forment ainsi des secteurs identitaires, qui mutent et se transforment selon leur emplacement ou leur fonction. Ces filtres végétaux permettent d'identifier et de délimiter plusieurs espaces publics, plus minéraux, au cœur du site. Ces places possèdent également un caractère propre et permettent une multitude d'usages possibles.



Vue depuis la Rue des Ronquoz

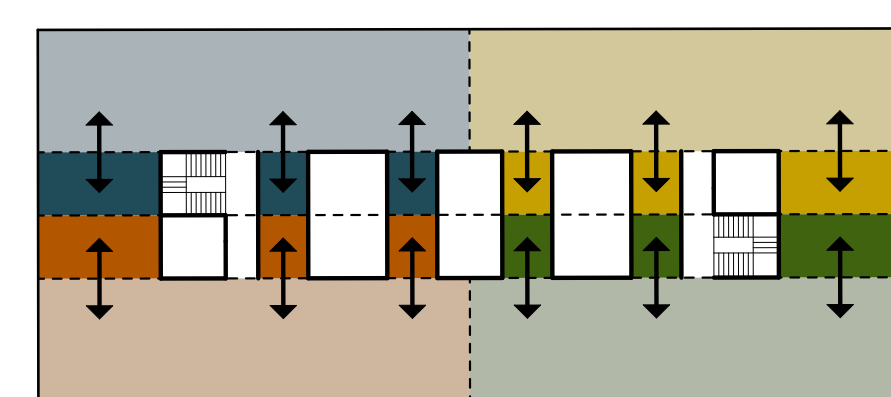
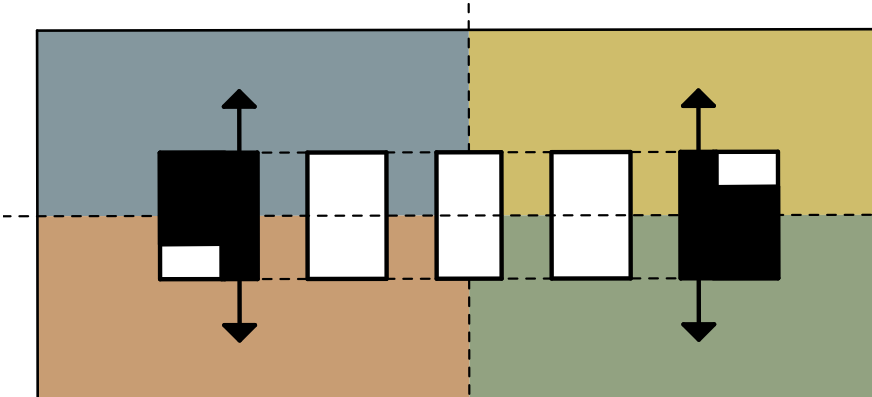


Etage type | Bâtiment de services | Laboratoires | 1:200

SCHEMA TYPOLOGIQUE SERVICES

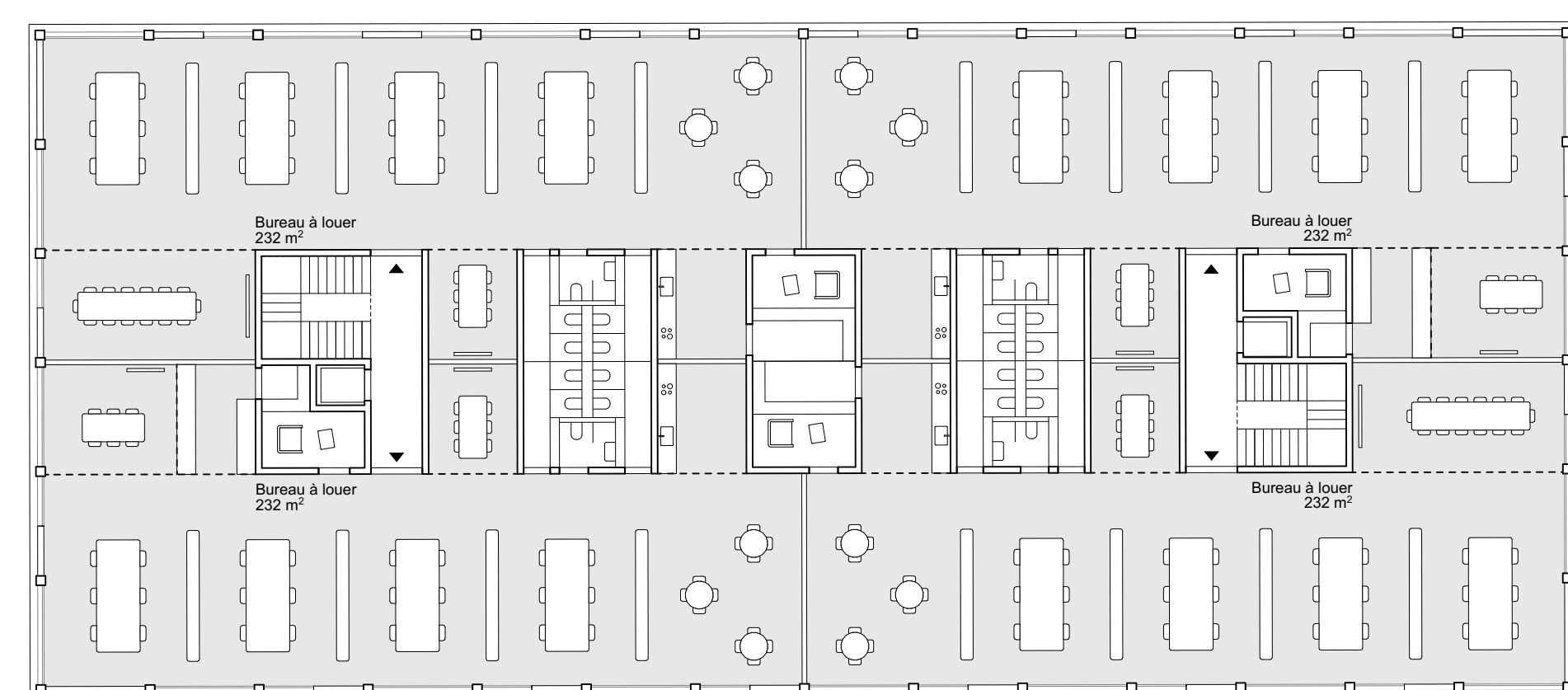
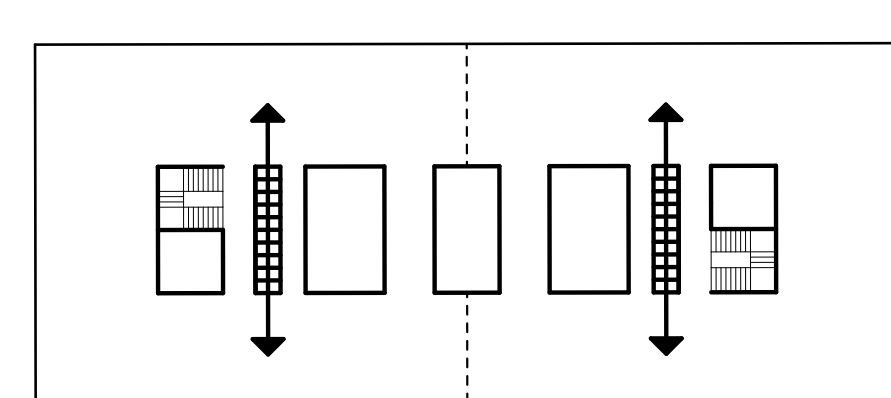
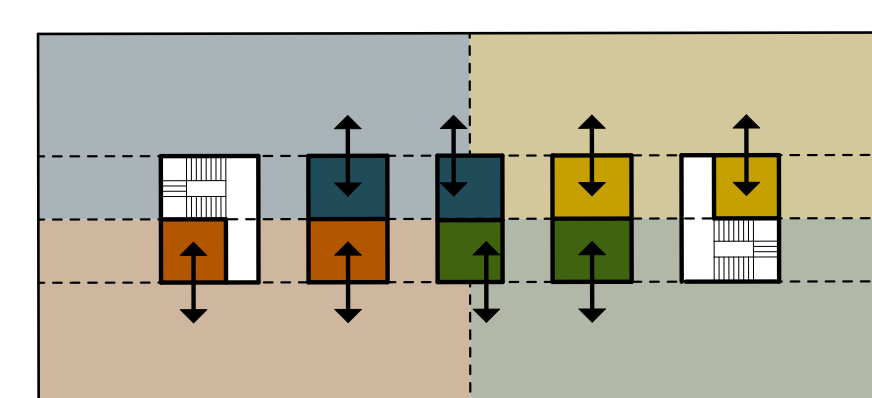
Le bâtiment de service base son principe de flexibilité sur un bloc central technique et cloisonnable qui permet de libérer complètement les façades (fig. 1). Chaque niveau peut contenir de 1 à 4 surfaces de 200 à 1000 m² pouvant accueillir des bureaux ou des laboratoires.

Trois sous-espaces cloisonnables (cuisine, bureau, salle de conférence, économat...) peuvent également équiper chaque bureau individuellement ou devenir des couloirs de traversées ou zones communes de grande taille, comme OIKEN par exemple dans le cas de bureaux plus grands.



Chacune de ses surface profite au moins de (dans le cas d'un étage divisé en quatre locaux séparés) deux espaces techniques fermés, un bloc wc et un bloc libre (salle d'alimentation, rangement, etc)

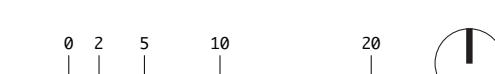
Le cas échéant, une trame est disponible et permet l'insertion d'un escalier afin de créer une liaison directe et interne entre deux niveaux pour les bureaux de grande taille, comme OIKEN par exemple. Cette connexion est possible à tous les niveaux pour une plus grande flexibilité.



Etage type | Bâtiment de services | Bureaux | 1:200



Plan de situation | 1:500





LE THÈME DU SEUIL FÉDÉRATEUR

Ces espaces publics entretiennent une connexion forte avec les rez-de-chaussées des bâtiments. Cette liaison visuelle et fonctionnelle se crée grâce à des éléments de couverts légers en bois, qui reprennent la trame structurelle de chaque bâtiment. Frontalement à la Rue des Ronquoz au Nord et à la digue au Sud, ces éléments de seuils viennent prendre la forme de creux en porte-à-faux sous les volumes des bâtiments de manière à appuyer le sentiment de franchissement entre des secteurs bien différenciés.

Ces passages abrités permettent de lier et de mélanger les flux et les fonctions entre l'intérieur et l'extérieur, rendant le sol très fluide et poreux à l'intérieur du quartier comme dans sa périphérie.

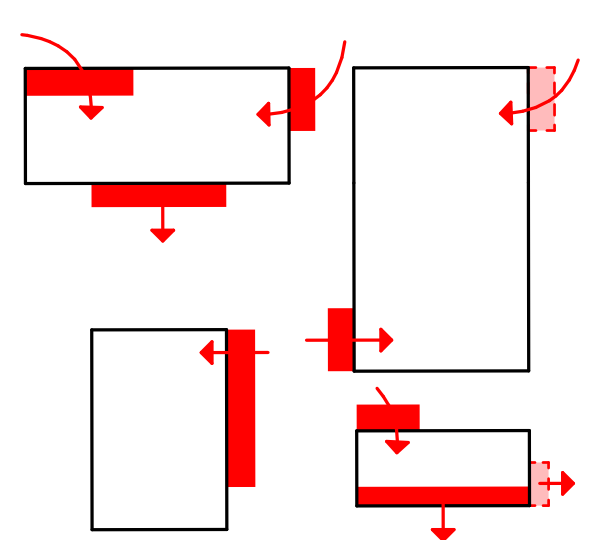
LES FLUX DE MOBILITÉ

La mobilité douce au sein du quartier est mise en avant grâce aux liens et appels aux rues, promenades et quartiers alentour. Ces connexions sont assurées, au nord, grâce à un couvert qui forme une séparation spatiale avec l'entrée du parking qui est principalement dédiée à la voiture et libère le reste de l'espace pour la mobilité piétonne et cyclable. L'entrée de parking est positionnée de manière à réduire autant que possible son emprise à l'intérieur du quartier. Des circulations exceptionnelles de véhicules dans le site (livraisons, véhicules d'urgence, grues transformateurs) sont toutefois rendues possible par le dimensionnement de larges carrossables suffisantes.

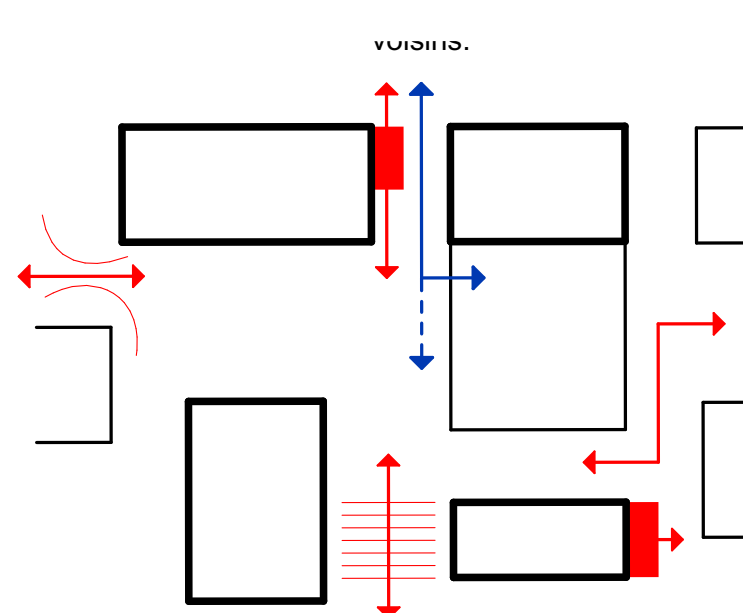
La connexion sud aux berges est assurée par un aménagement en gradins, qui accueille dans son dessin une rampe à 6 % pour assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, poussettes, vélos, etc. Cet aménagement est une opportunité urbaine pour imaginer y placer une scène pour profiter d'une représentation artistique par exemple.

La connexion au cordon boisé à l'ouest est assurée par un cheminement très organique qui forme un paysage idéal pour les deux salles de conférences du bâtiment de services.

À l'est, l'attache au futur quartier est suggérée, au niveau des logements, grâce à une place de jeu liée par un couvert, qui permet de faire le lien avec le niveau de la berge par des aménagements ludiques, en relation avec le jardin d'enfant proposé à l'étage, et qui amorce également un lien avec les futurs bâtiments voisins.



■ Seuils couverts
 ■■ Seuils couverts possibles hors secteur

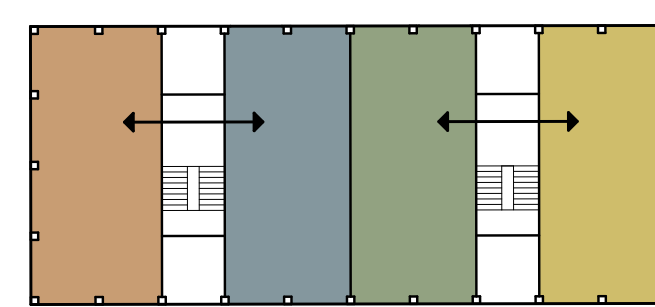


— Connexions mobilité douce
 — Connexion véhicules

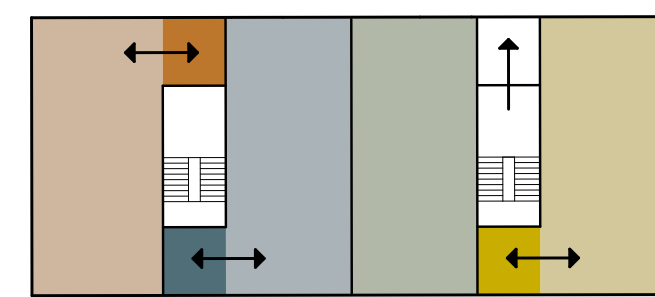
SCHEMA TYPOLOGIQUE LOGEMENTS

Le bâtiment de logements est régi sur une trame régulière de 3,20 m qui permet une multitude de typologies possibles et une flexibilité de modifications et d'usages dans le temps.

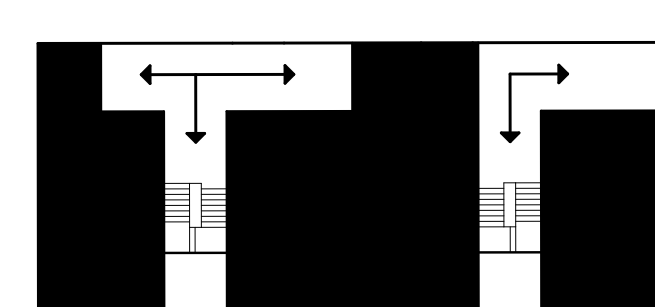
Les deux cages d'escaliers permettent de distribuer 4 appartements par niveau, tous profitant d'une typologie traversante et par conséquent d'une vue sur le Rhône et le Grand Paysage qui se dégage au loin.



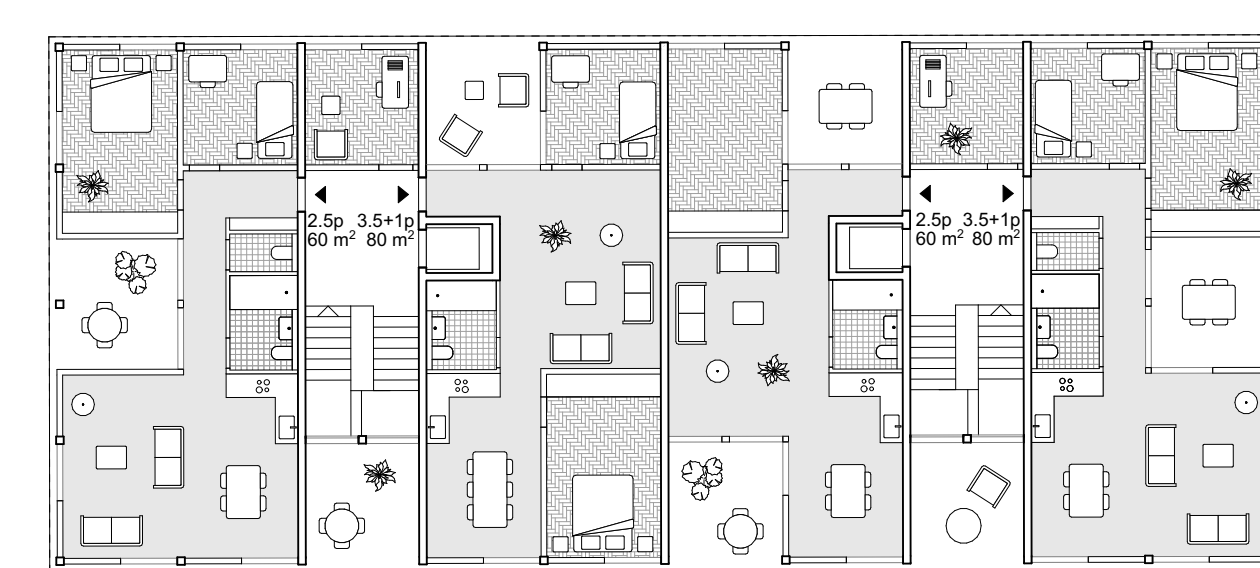
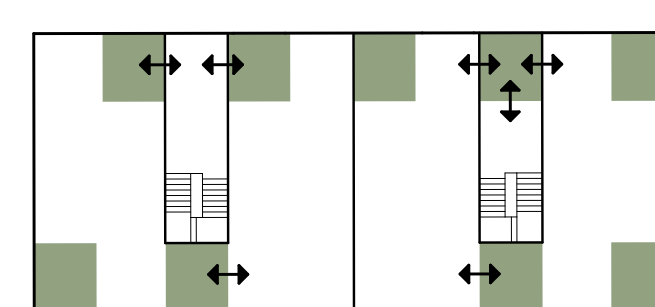
En tête des blocs de circulation, on retrouve des pièces qui peuvent endosser plusieurs fonctions et appartenir à souhait à un appartement ou à un autre, ou même s'inscrire comme prolongation de l'espace commun.



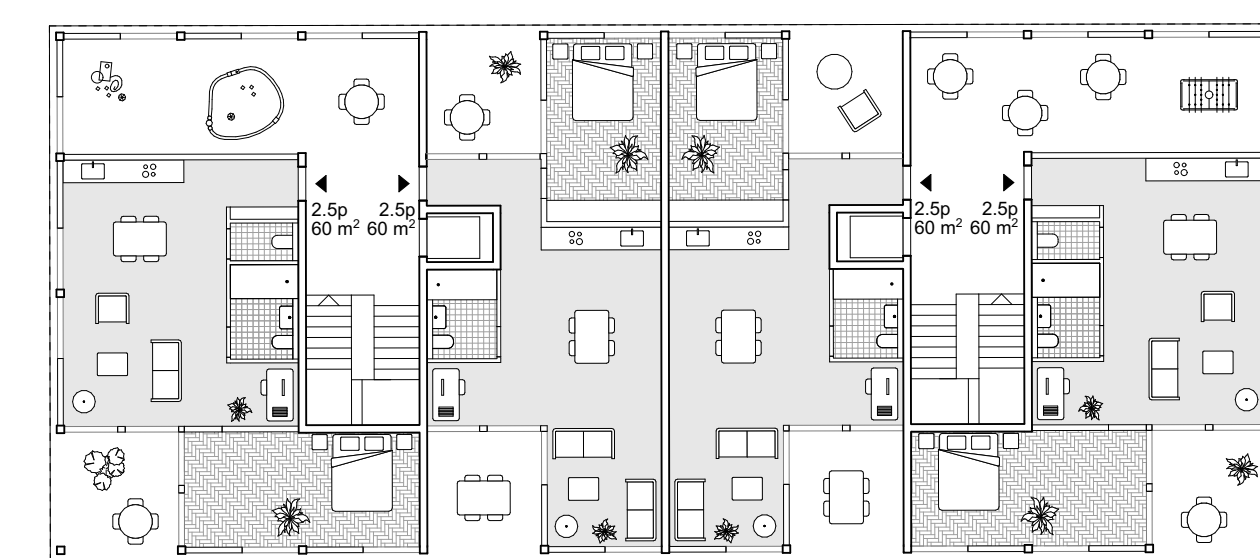
Si nécessaire, ces zones communes peuvent s'étendre en façade pour abriter des buanderies, salles communes, ou encore des chambre d'amis mutualisées. Cette flexibilité permet un caractère évolutif au bâtiment, à la fois pour les tailles des logements que pour ceux des espaces communs.



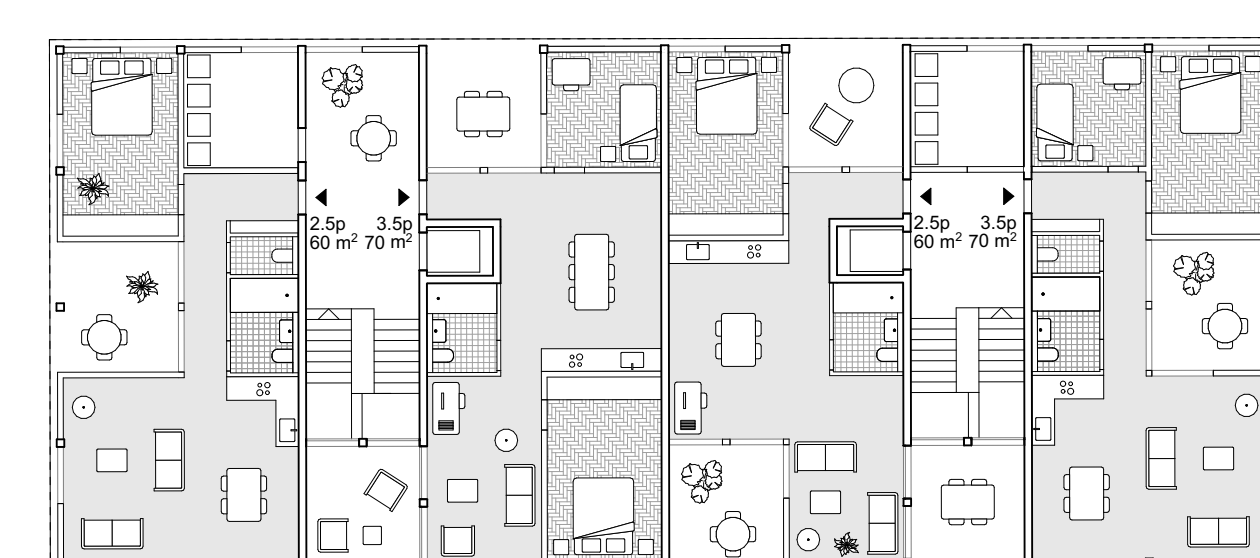
Les loggias sont également des éléments qui s'inscrivent dans cette logique de flexibilité. Elles ont la dimension d'une chambre, et peuvent être accessibles par un appartement ou par un autre d'un même palier, tout comme elles peuvent être accessibles depuis l'espace commun en communiquant avec la cage d'escalier. En occupant toutes les façades, elle permettent au bâtiment de rayonner et de profiter de vues variées sur le paysage proche et lointain.



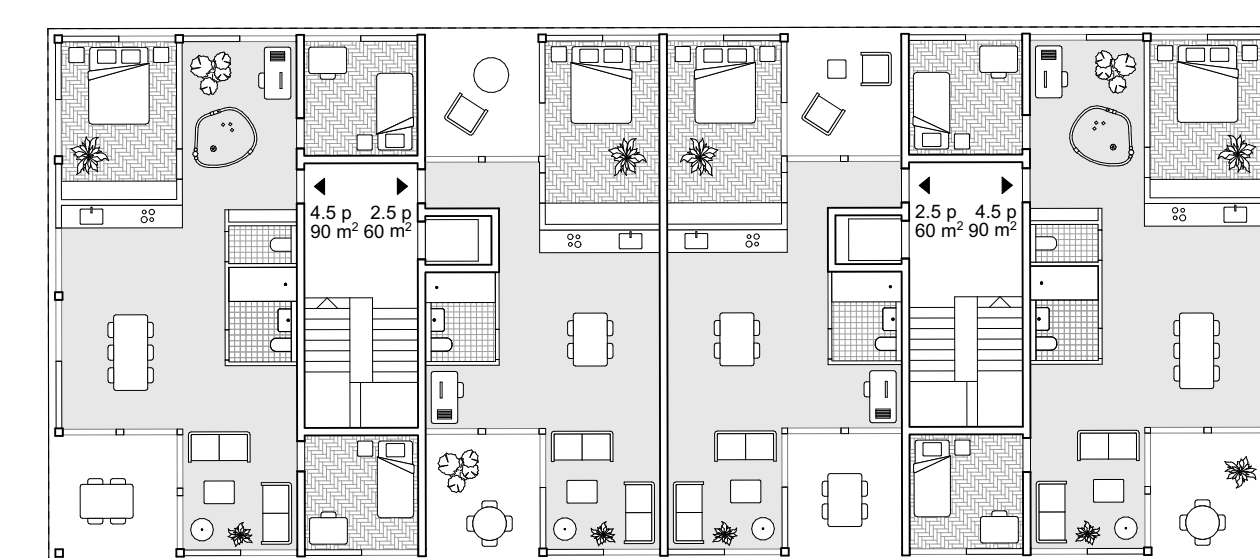
Etage type 8-9 | Logement | 1:200



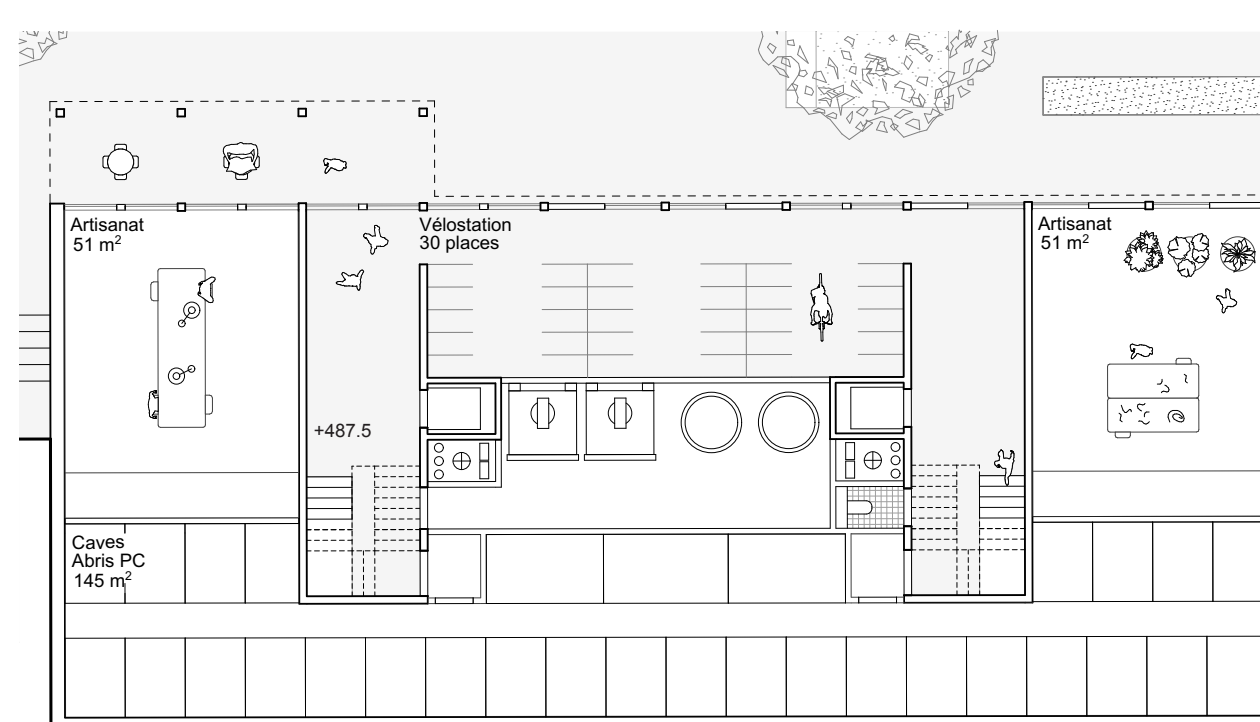
Etage type 6-7 | Logement | 1:200



Etage type 4-5 | Logement | 1:200



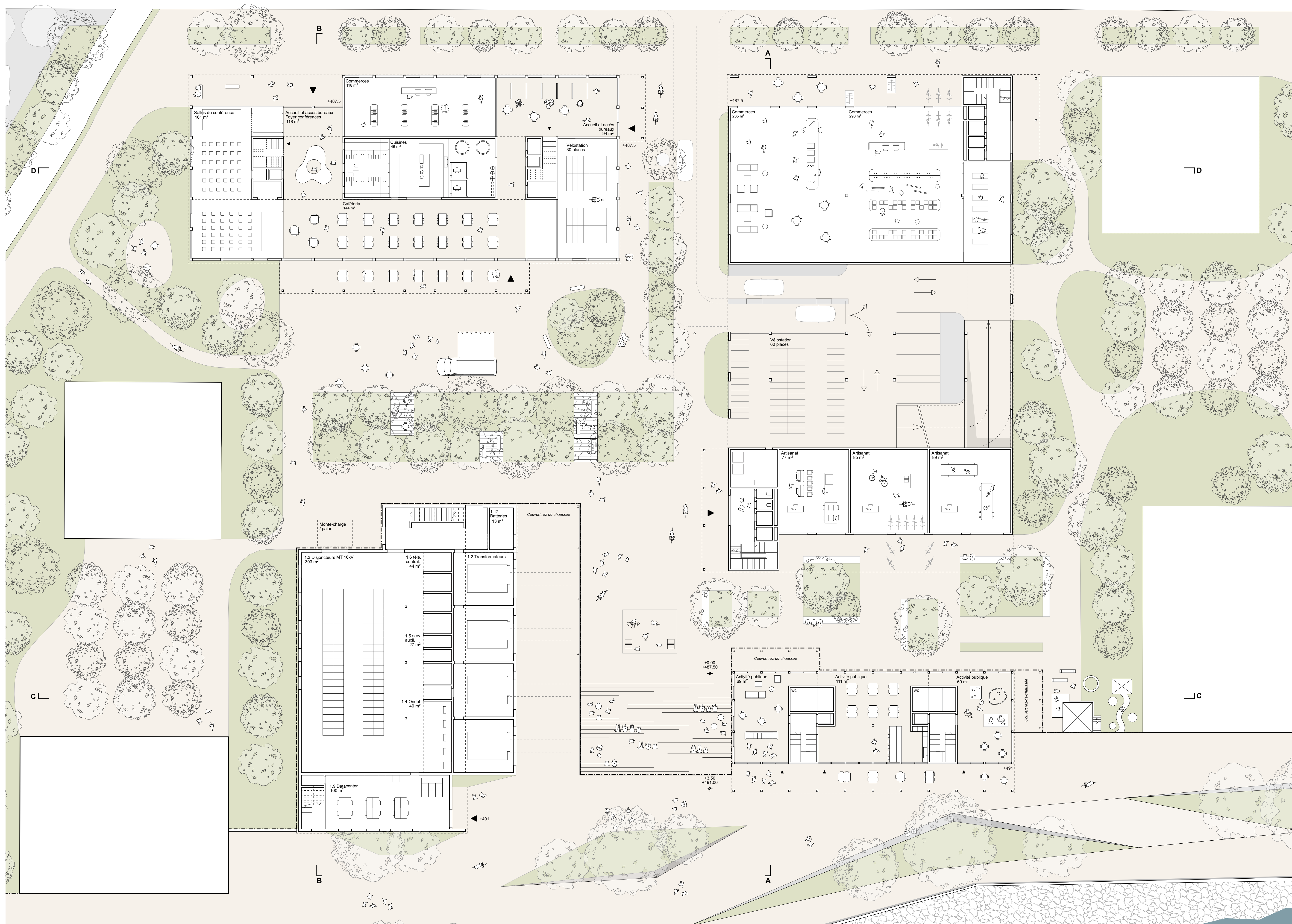
Etage type 2-3 | Logement | 1:200



Rez-de-chaussée | Logement | 1:200

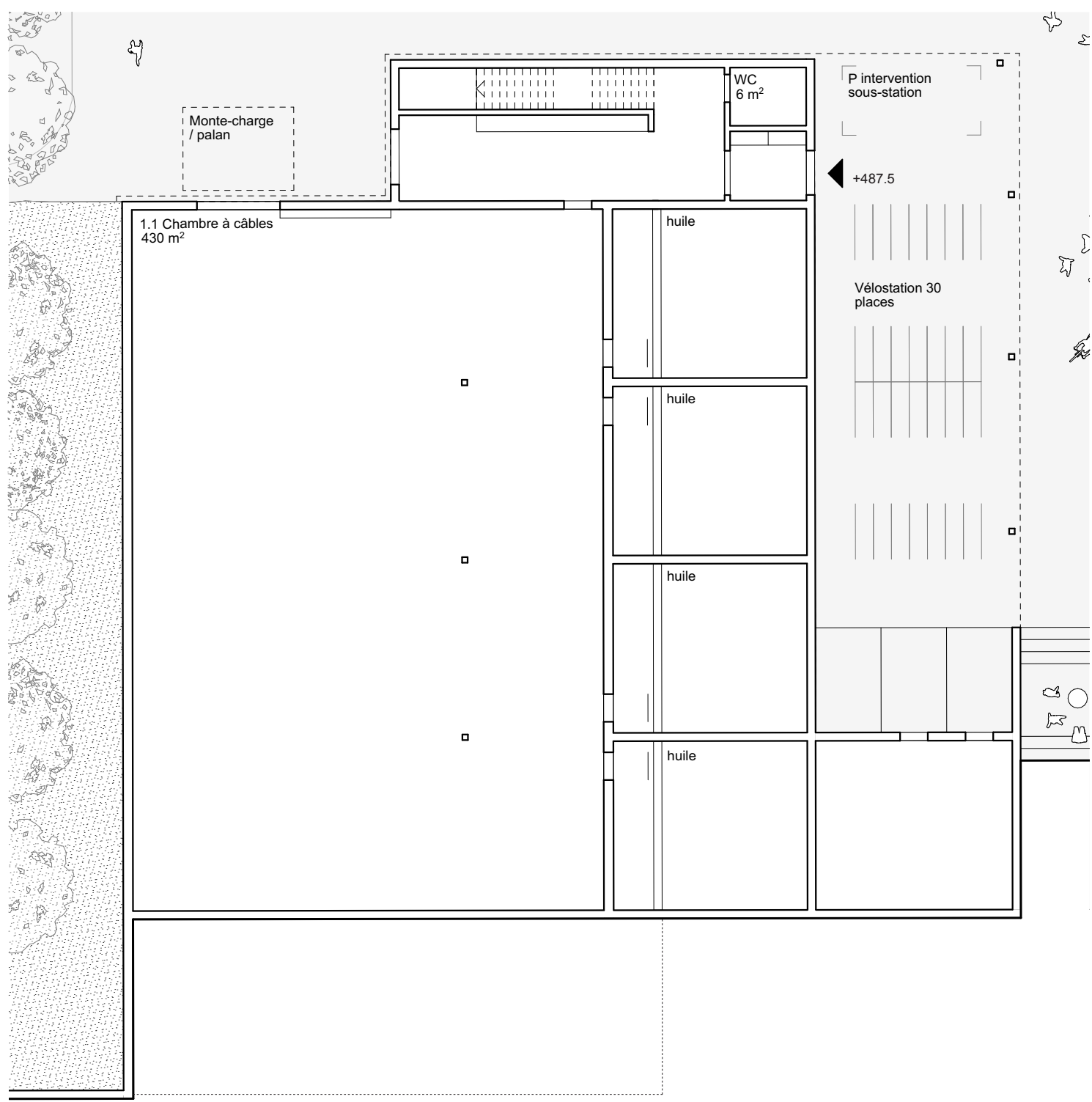
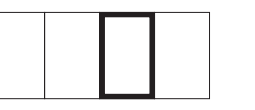


Vue de l'espace au centre du quartier

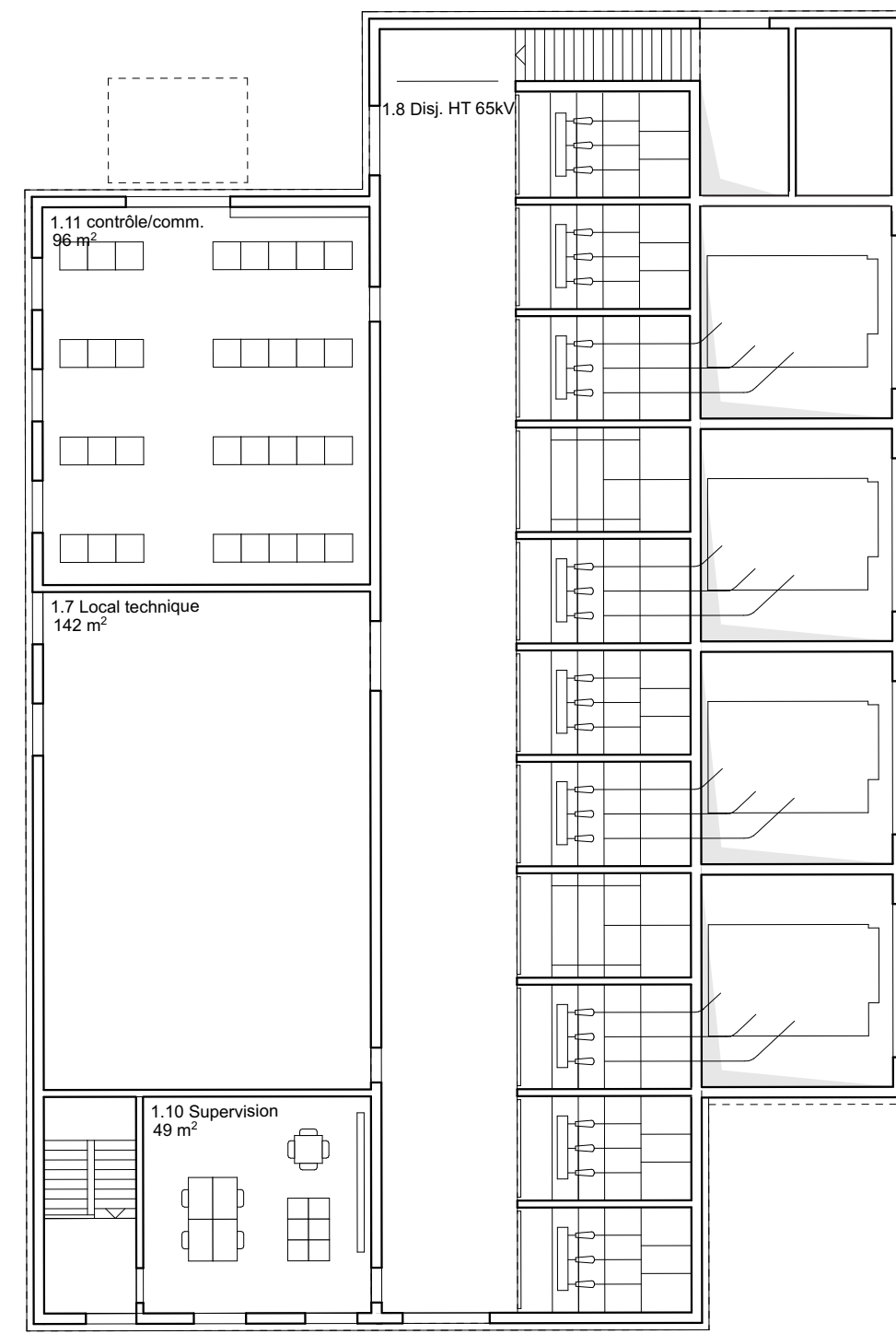


Plan général des Rez-de-chaussées | 1:200

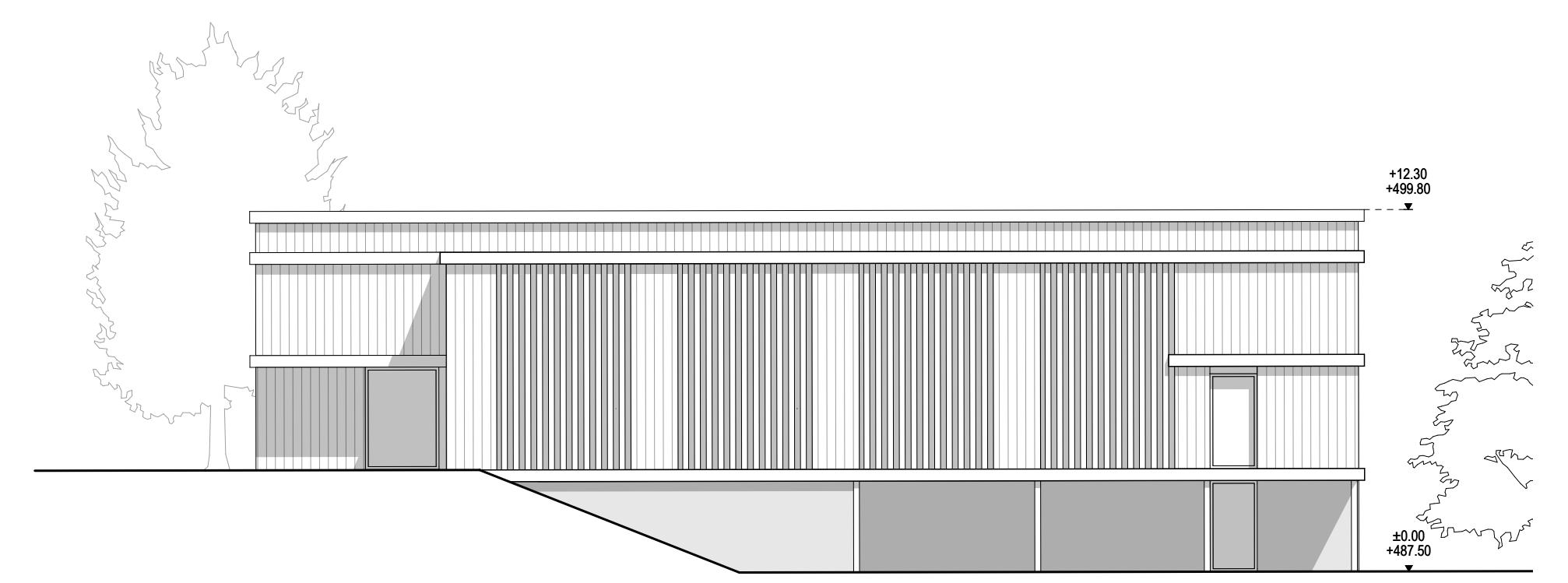




Plan niveau RDC | Station | 1:200



Plan niveau +2 | Station | 1:200



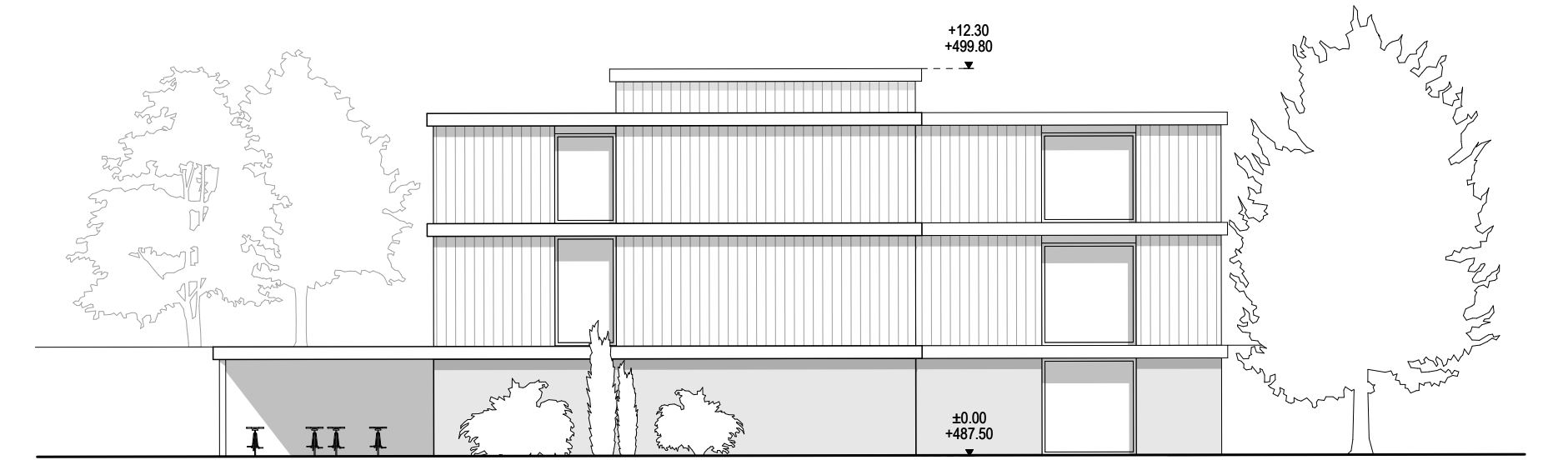
Façade Nord-Est | Station | 1:200

SOUS-STATION ELECTRIQUE

La sous-station consiste en un programme complexe habillé d'un revêtement en lames de bois régulières et calmes en adéquation avec le reste des bâtiments du secteur. Il se présente volumétriquement sous la forme de deux volumes imbriqués et reliés par un corps central dont la hauteur dépasse afin d'accueillir les disjoncteurs et un couloir généreux bénéficiant d'un apport de lumière indirecte. La façade des transformateurs est noyée dans le motif général des façades par un traitement ajouré des lames.

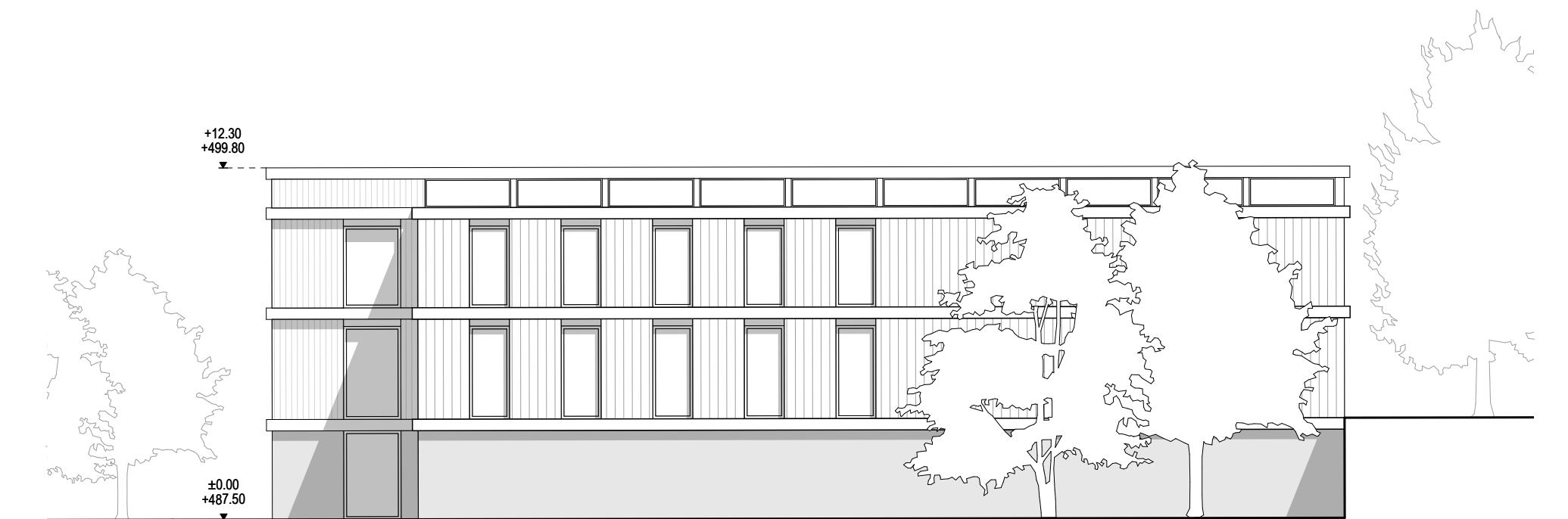


Vue depuis les berges du Rhône



Façade Nord Ouest | Station | 1:200

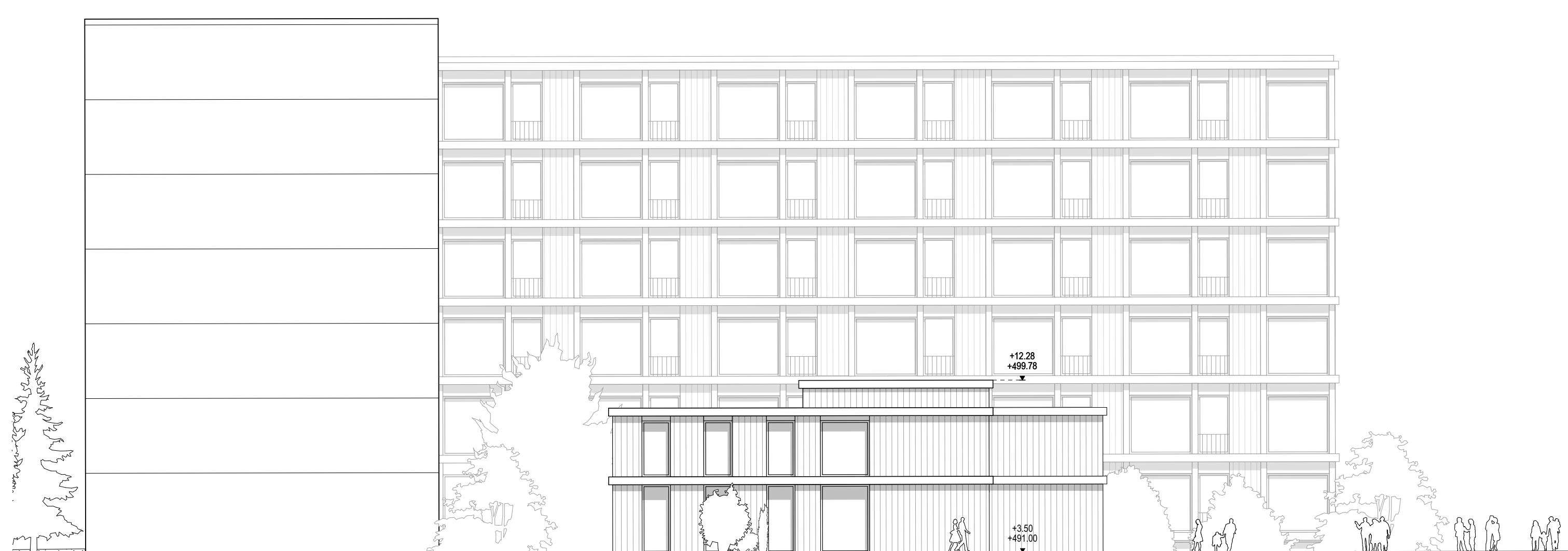
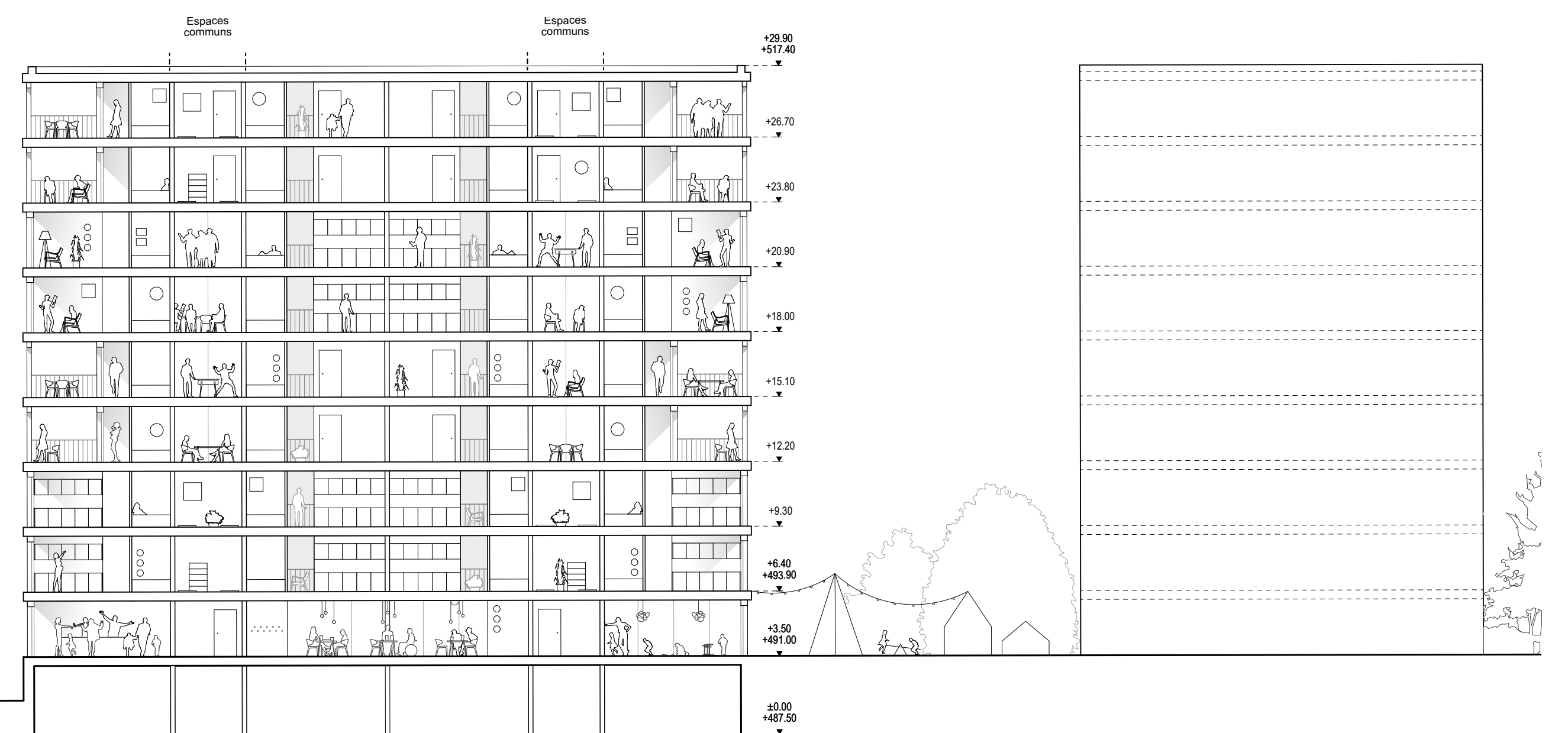
La position des locaux est optimisée afin de faciliter à la fois les accès et les zones de chargement liés à l'utilisation occasionnelle de la sous-station. Un traitement végétal particulier des abords du bâtiment permettra de le dissimuler à la manière d'un pavillon dans un parc boisé.



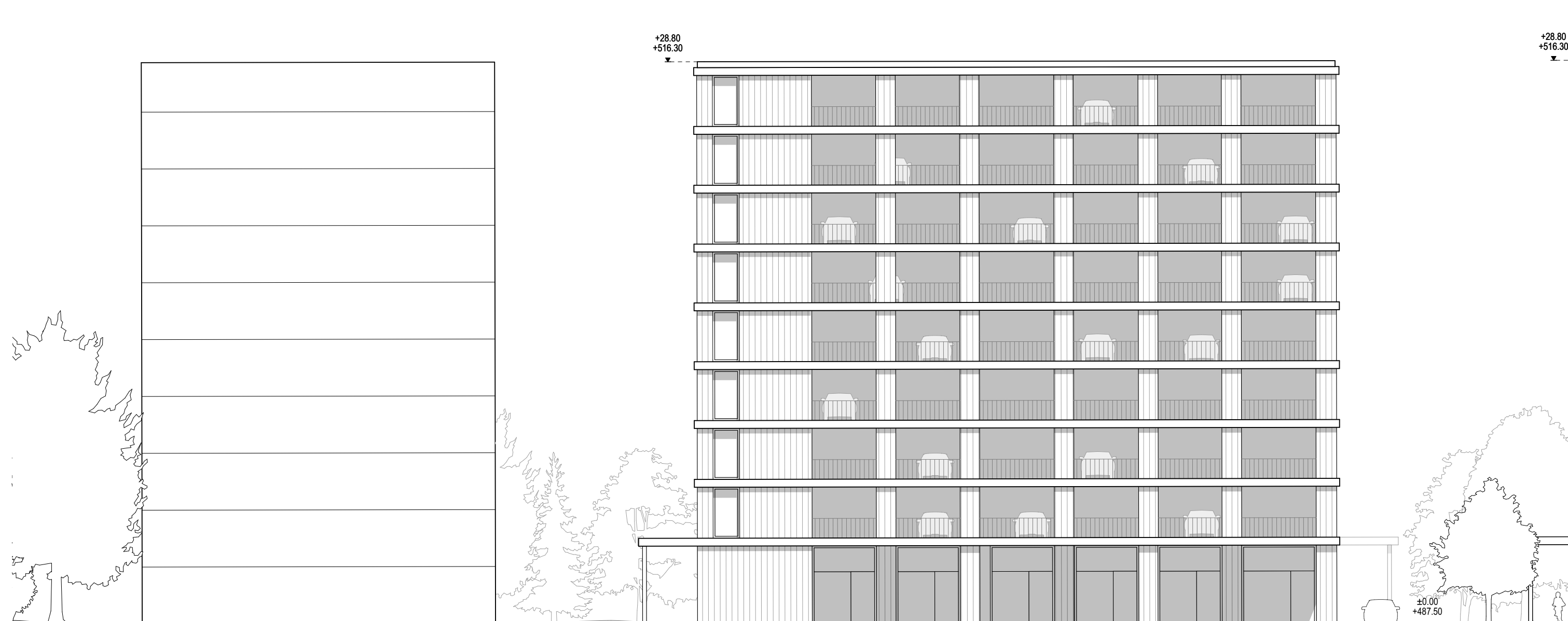
Façade Sud-Est | Station | 1:200



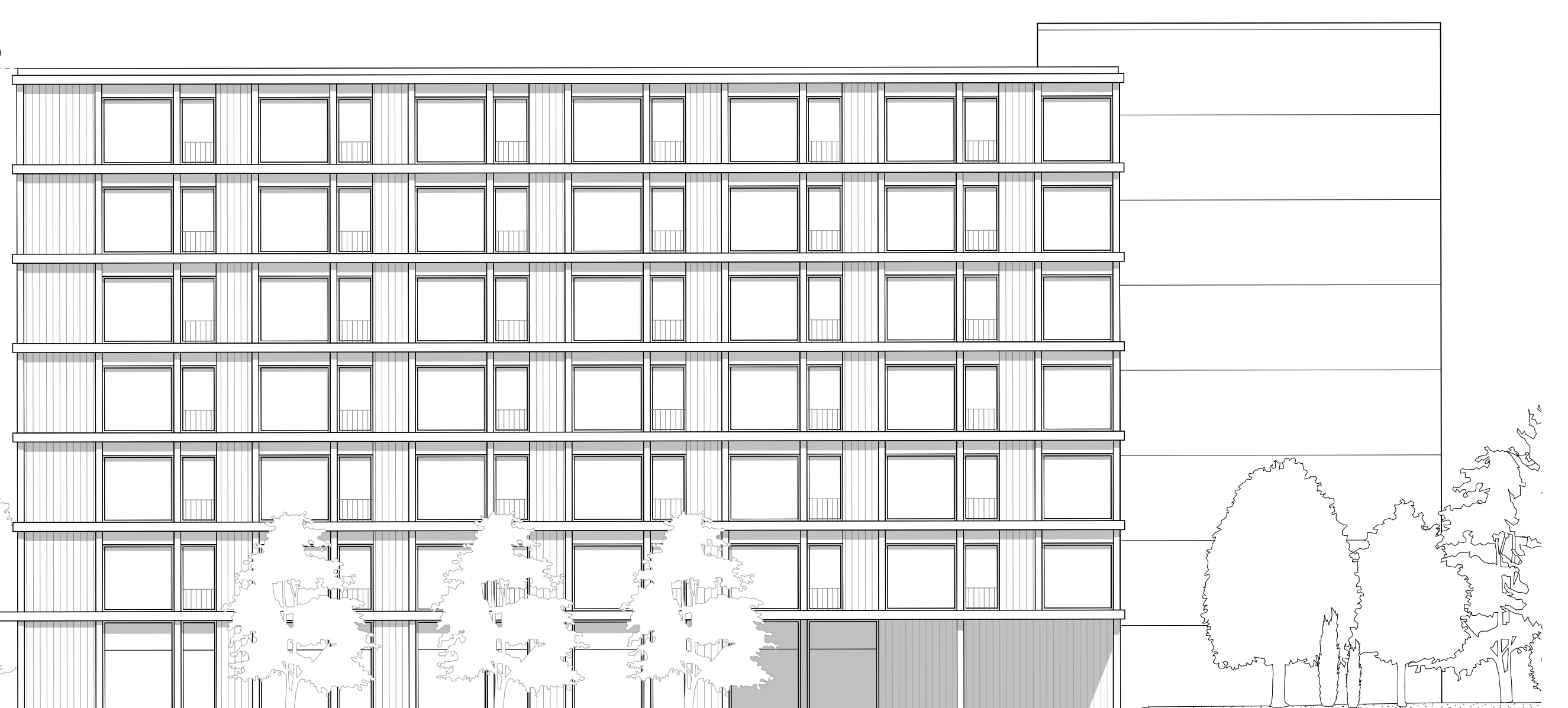
Coupe C-C | 1:200

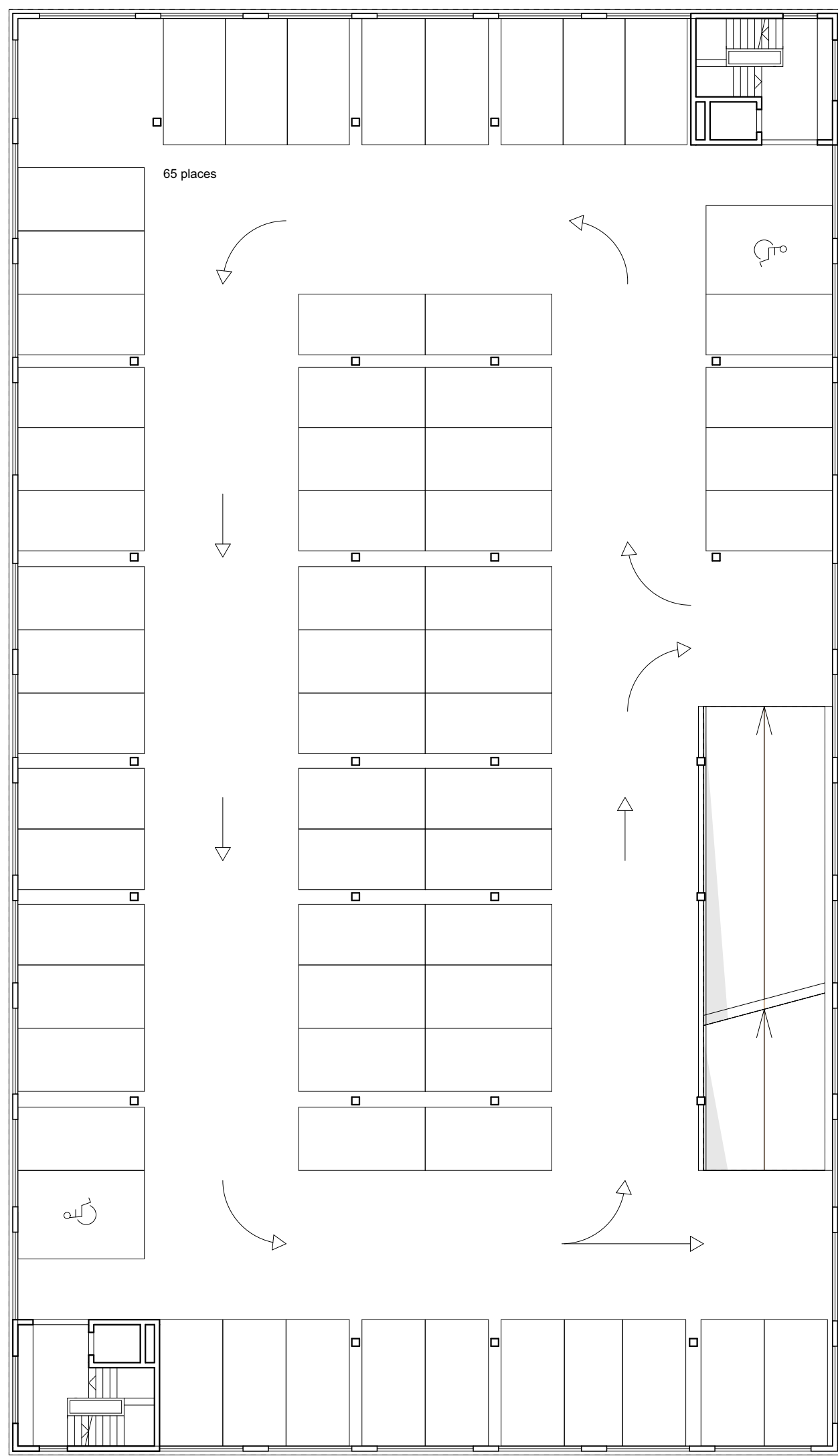
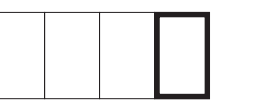


Elevation Digue du Rhône | Sud-Ouest | 1:200

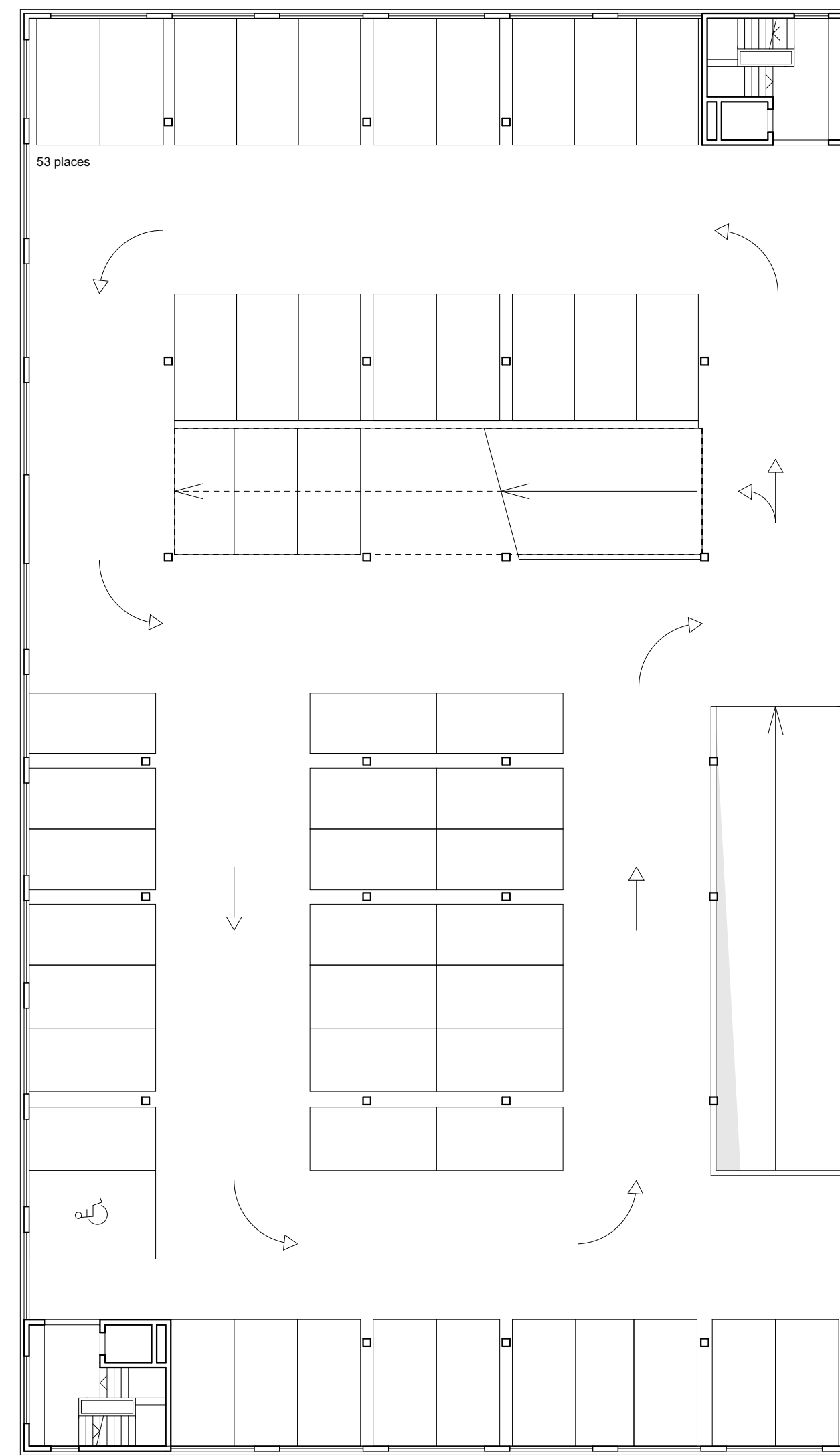


Elevation Route des Ronquoz | Nord Ouest | 1:200

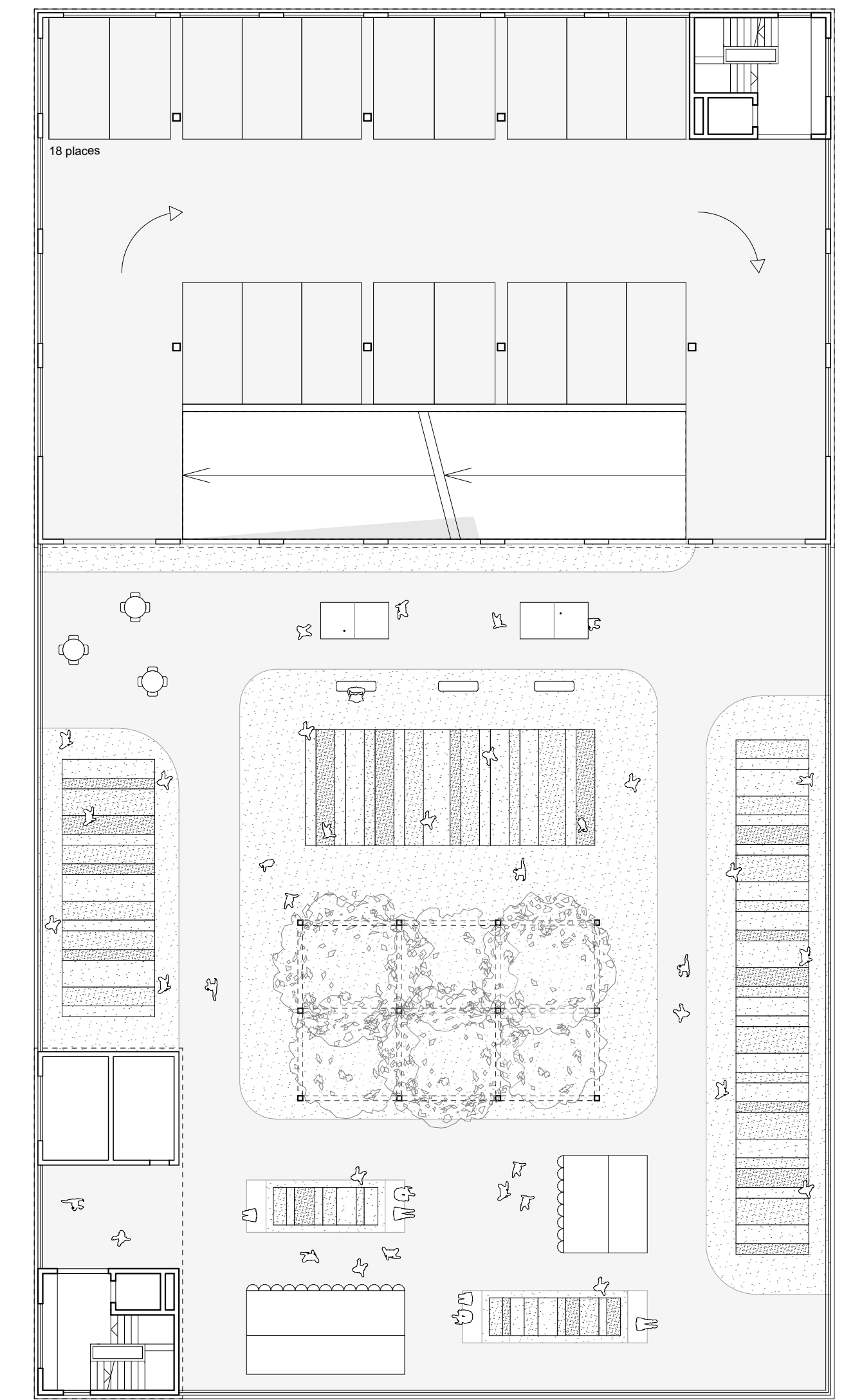




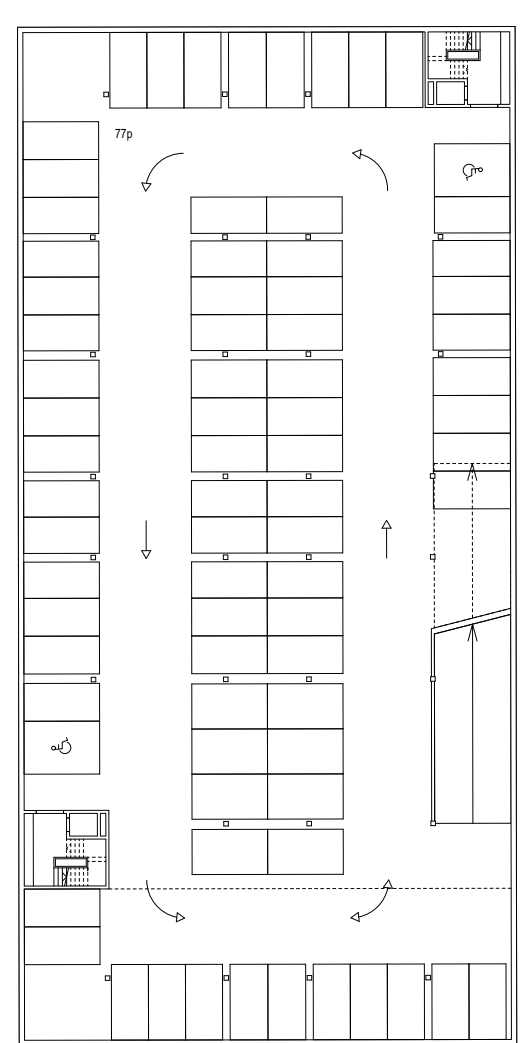
Plan type niveaux +1 / +2 / +3 | Parking | 65 places | 1:200



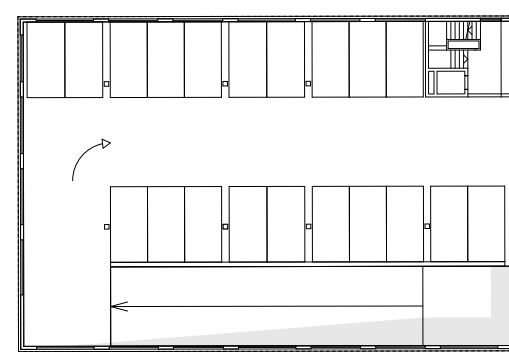
Plan niveau +4 | Parking | 53 places | 1:200



Plan type niveau +5 / +6 / +7 | Parking | 18 places | 1:200



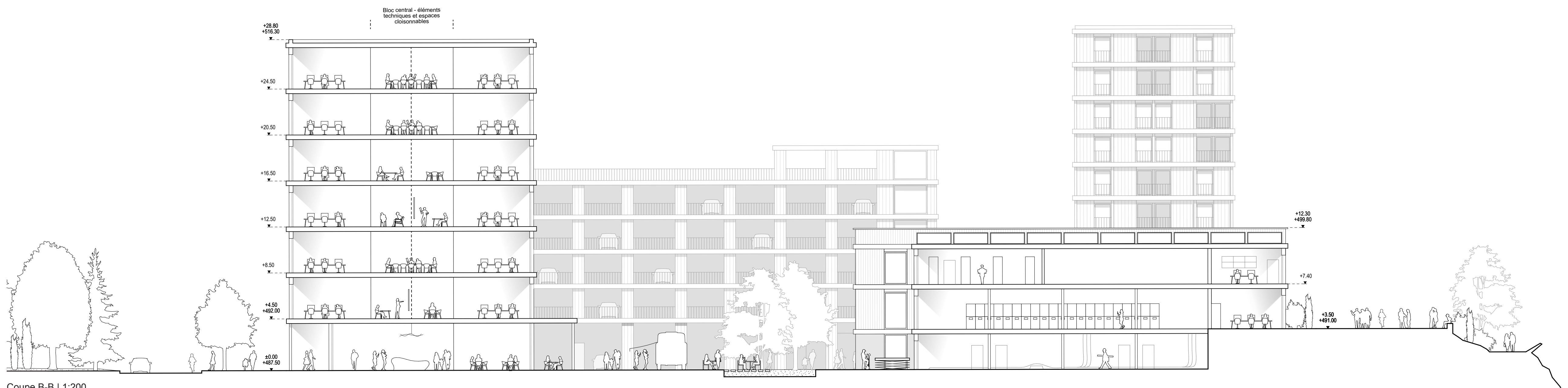
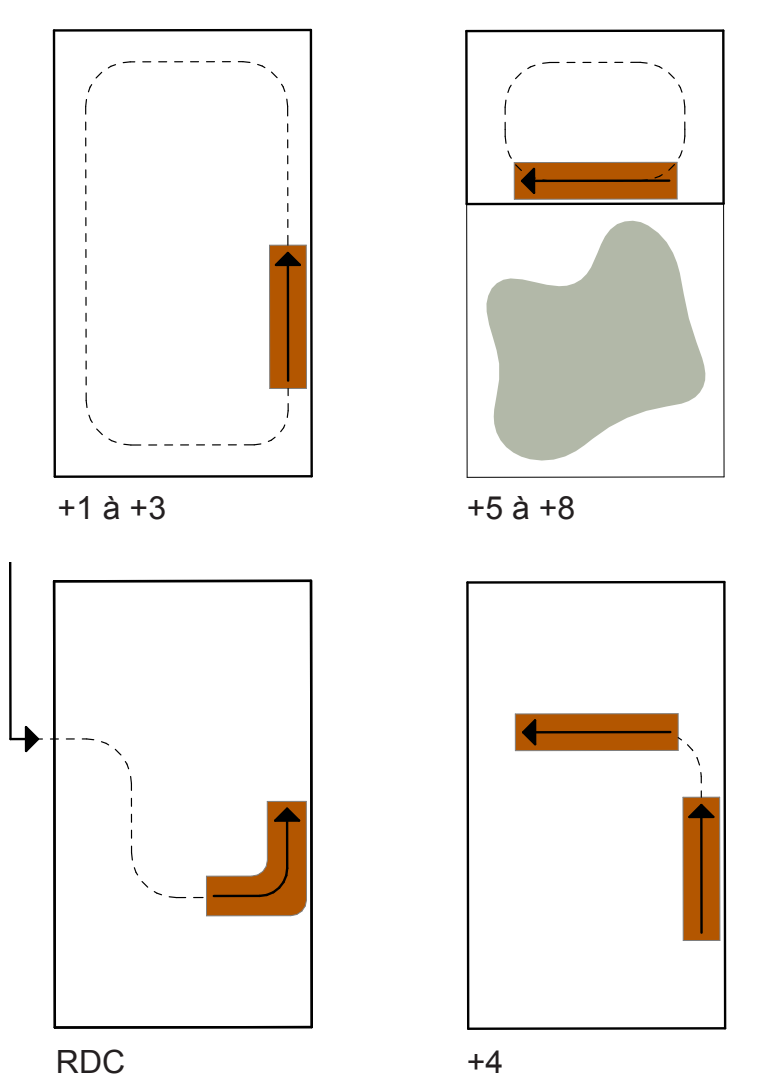
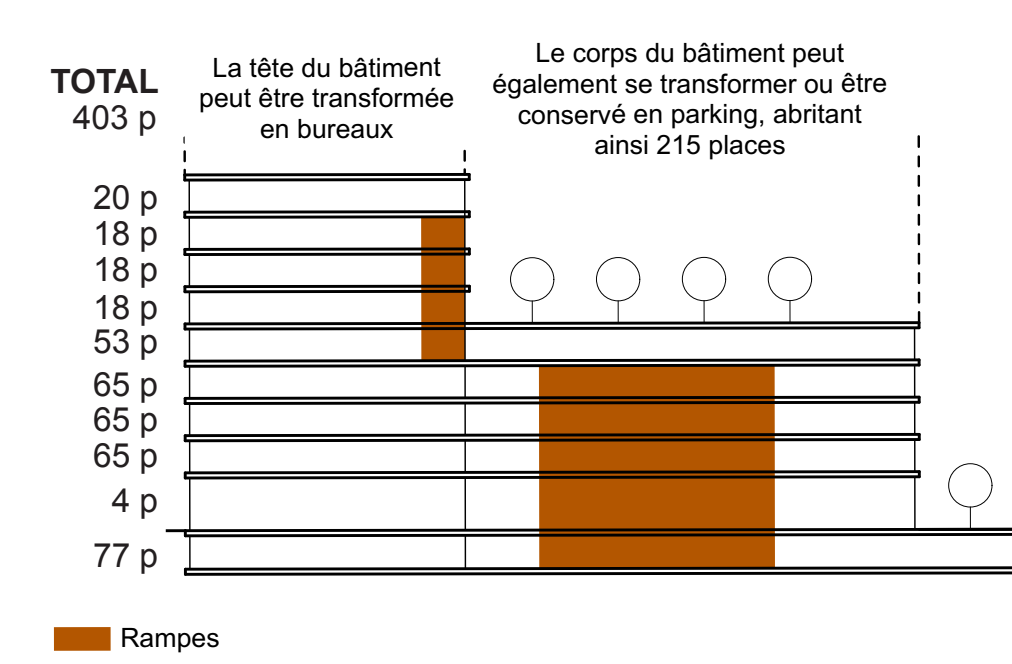
Plan niveau -1 | 77 places | 1:500



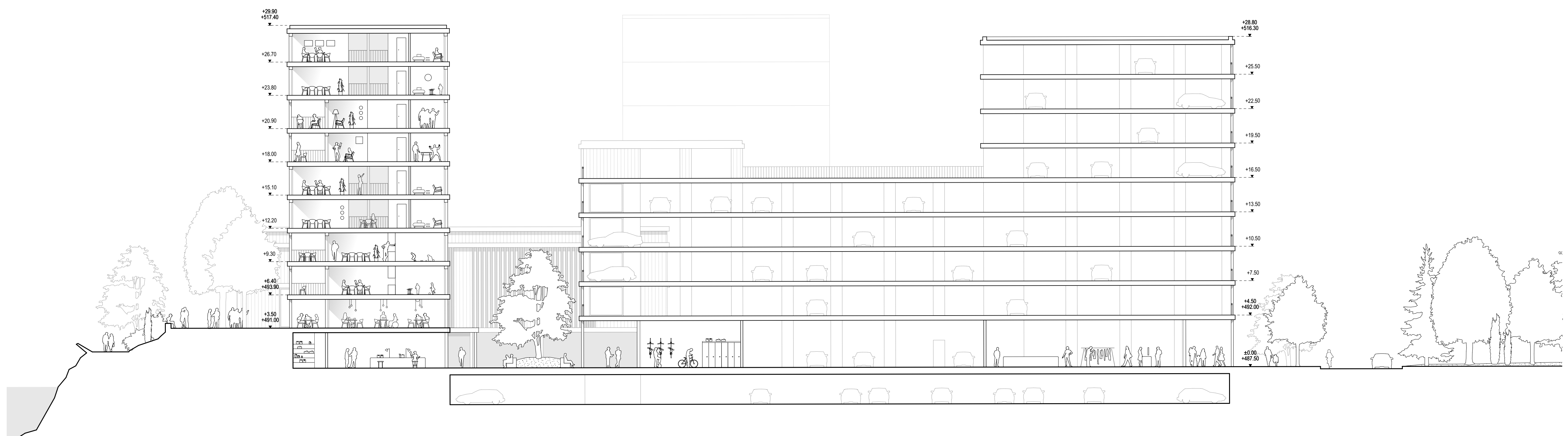
Plan niveau +8 | 20 places | 1:500

SCHEMA TYPOLOGIQUE PARKING

Le bâtiment de parking est organisé de manière à pouvoir profiter d'une mutation partielle ou totale.
En effet, il se découpe en deux entités, une tête de bâtiment plus haute sur la route des Ronquoz qui renforce le front bâti, et un corps plus bas, en vis à vis du logement, et qui permet une appropriation plus protégée en toiture et un impact réduit depuis le centre du quartier. La tête de bâtiment peut être entièrement convertie en bureaux par exemple, laissant indépendante le corps du parking qui pourrait conserver sa fonction première ou être converti à son tour ultérieurement.
De la même manière, chaque niveau de parking est continu sur toute la surface du bâtiment (sans demi-niveaux) afin de faciliter une éventuelle réaffectation du bâtiment.
Le système de rampe est imaginé de manière à pouvoir rendre indépendant le corps du bâtiment, tout en optimisant le nombre de places par niveau.



Coupe B-B | 1:200



Coupe A-A | 1:200



Coupe D-D | 1:200