

Concept général

Le concept de plateforme de mobilité développé vise à la tranquillisation du site en limitant les flux motorisés au sein de celui-ci et à favoriser les flux piétons et cyclistes. Les flux s'amenuisent progressivement de l'entrée sud en se dirigeant vers le nord.

Les véhicules motorisés sont immédiatement captés en tête sud du dispositif. Seuls les bus peuvent encore s'engager sur l'esplanade afin de rebrousser et desservir l'arrêt de bus situé en tête de la plateforme. Au-delà, les vélos et les piétons peuvent poursuivre leur cheminement.

A l'image du concept de mobilité extérieure, l'agencement intérieur de la plateforme vise à limiter les mouvements véhicules et piétons. Une rampe à double hélice située au sud de l'ensemble permet de superposer les flux montants et descendants des voitures et ainsi éviter les mouvements inutiles en cas d'absence de places libres aux étages.

Les places sont organisées le long des allées à sens unique, inclinées à 75 degrés, permettant ainsi une réduction de la largeur du parking. Le sens de rotation dans les allées est inversé à chaque étage.

Le long de la façade Est s'organise l'ensemble des circulations et fonctions principales de la plateforme, devenant ainsi la colonne vertébrale du projet. Au rez-de-chaussée, le long de cet axe, s'implantent l'arrêt de bus, la zone d'accueil, l'ensemble des escaliers et ascenseurs desservant les niveaux supérieurs ainsi que l'atelier vélo. Plusieurs percées piétonnes sont disposées le long de cette façade et mettent en relation, du nord au sud en traversant l'édifice, le site Micarna à l'esplanade principale.

Aux niveaux supérieurs, le long de la façade Est, une promenade piétonne majeure est aménagée sous forme de coursive et permet d'appréhender le site et son esplanade depuis les étages.

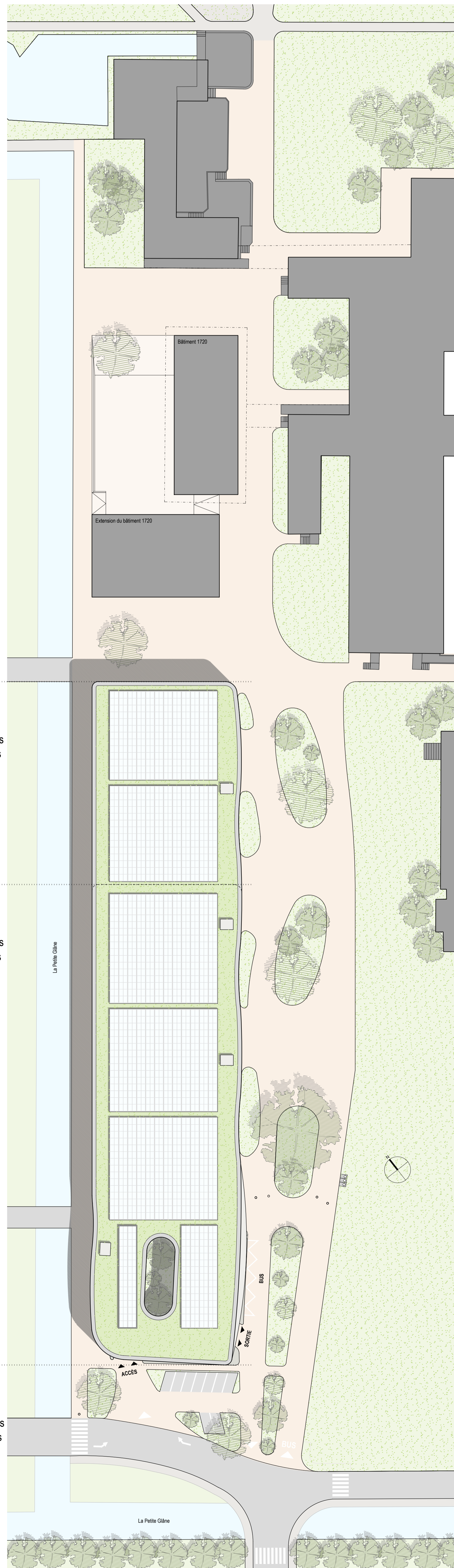
Après vérification de plusieurs hypothèses de structures mixtes (métal-béton, bois-béton) seule une solution optimisée en béton armé permet d'insérer 7 niveaux superposés de parking en évitant d'excaver le niveau d'accès et de respecter le gabarit maximal de hauteur. La structure est pensée pour une réalisation en 2 étapes et de façon à ce que l'ensemble des infrastructures fonctionnelles et structurelles soient mises en place lors de la première phase (accès, rampes, arrêt de bus, etc.). L'extension future se fait par un prolongement horizontal de l'ensemble des dalles en direction du nord. Cette extension peut ainsi être réalisée de façon indépendante sans créer d'interruption d'exploitation du parking et sans occasionner de risques sécuritaires sur le site.

La première étape comporte **834 places voitures**, **65 places motos** et **140 places vélos**. La deuxième étape permettra d'atteindre **1350 places voitures** pour le même nombre de motos et vélos.

D'un point de vue architectural, la volonté est d'affirmer un ouvrage minéral fluide, matérialisé par de longs parapets variant dans leur hauteur et leur géométrie selon les fonctions organisées le long de ceux-ci. Ces variations permettent notamment d'aménager le couvert de l'arrêt de bus situé au sud de l'esplanade ainsi que la zone de promenade aux étages. Il s'en dégage au sud une véritable façade porte d'entrée du site.

Cette solution perméable des façades permet de s'affranchir d'un système de sprinkler dans le parking.

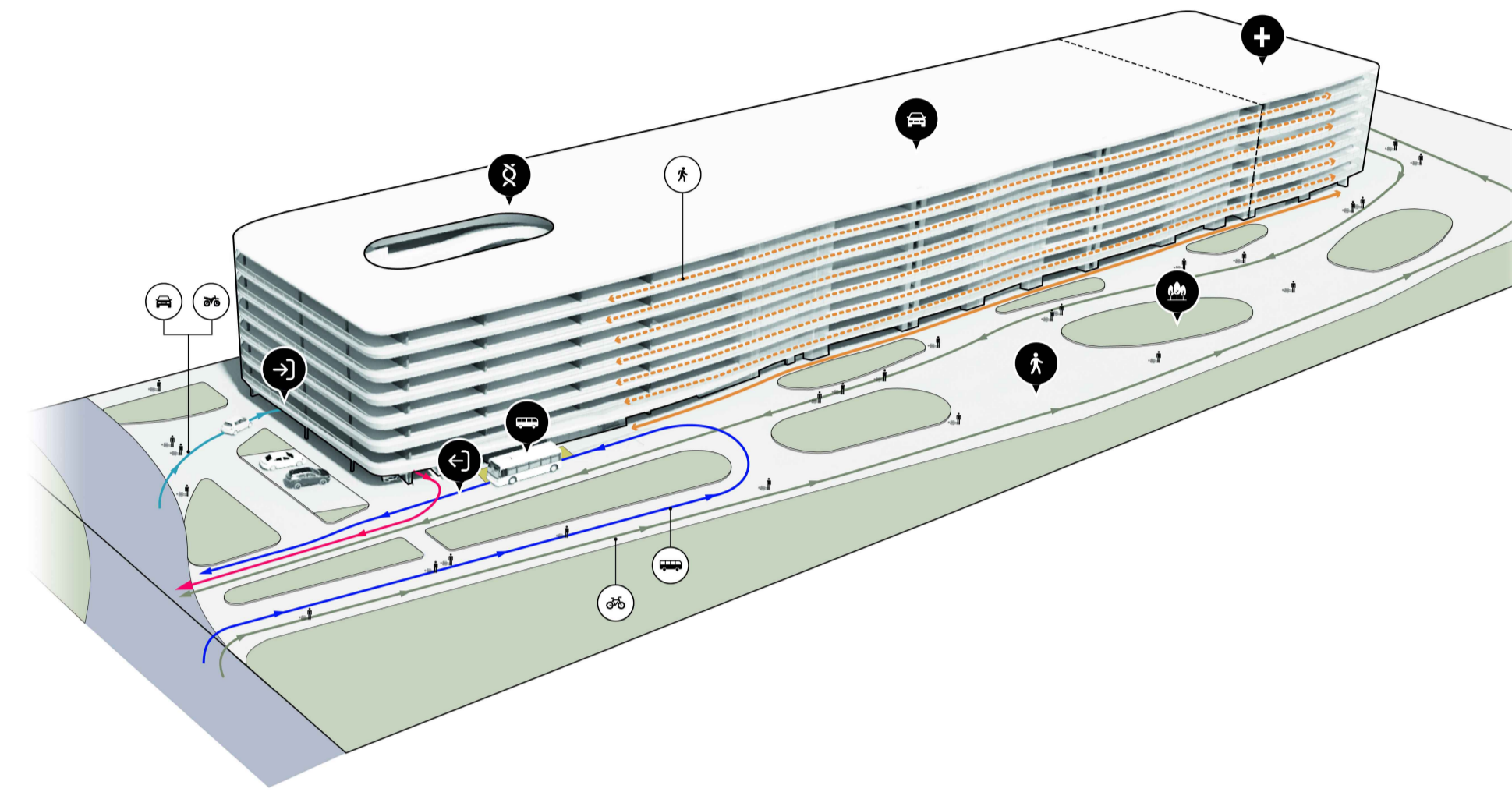
Plan de situation 1:500



Entrée du site



Schéma concept mobilité



Coupe façade 1:50

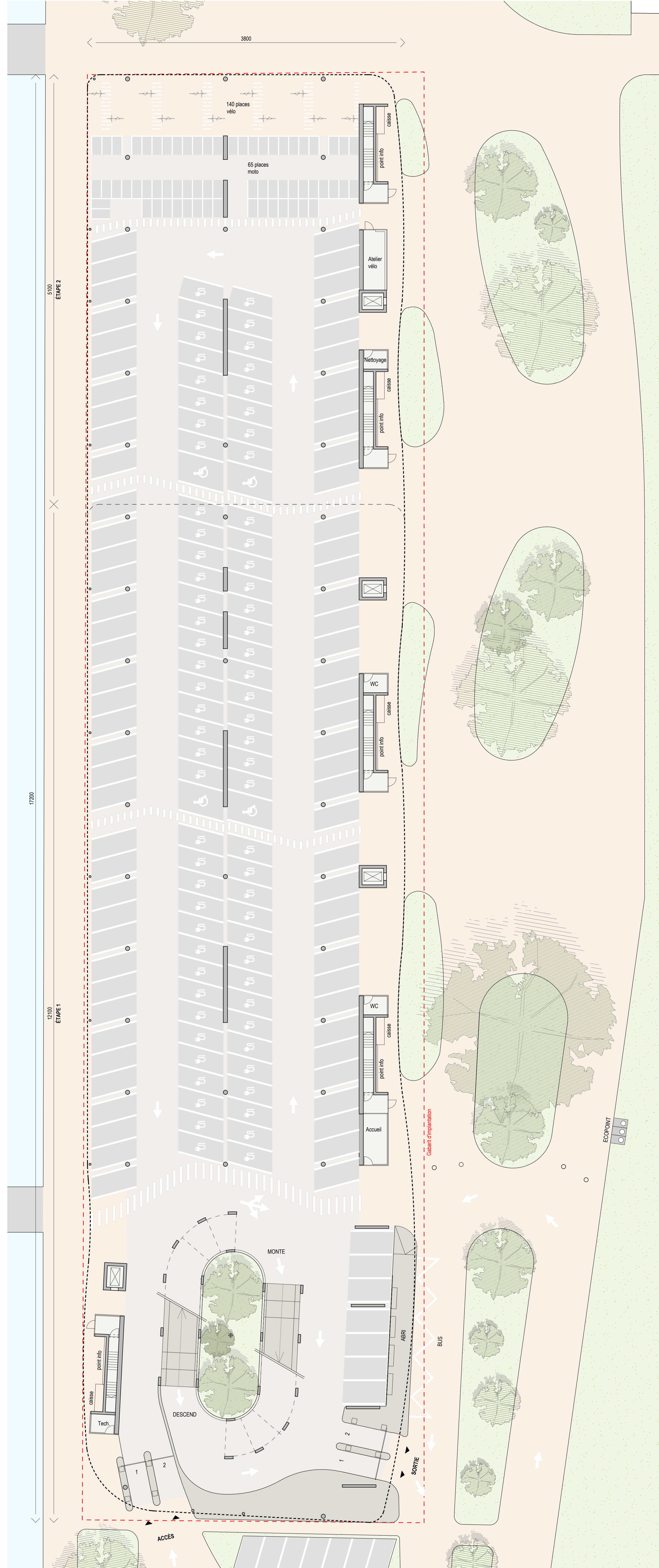
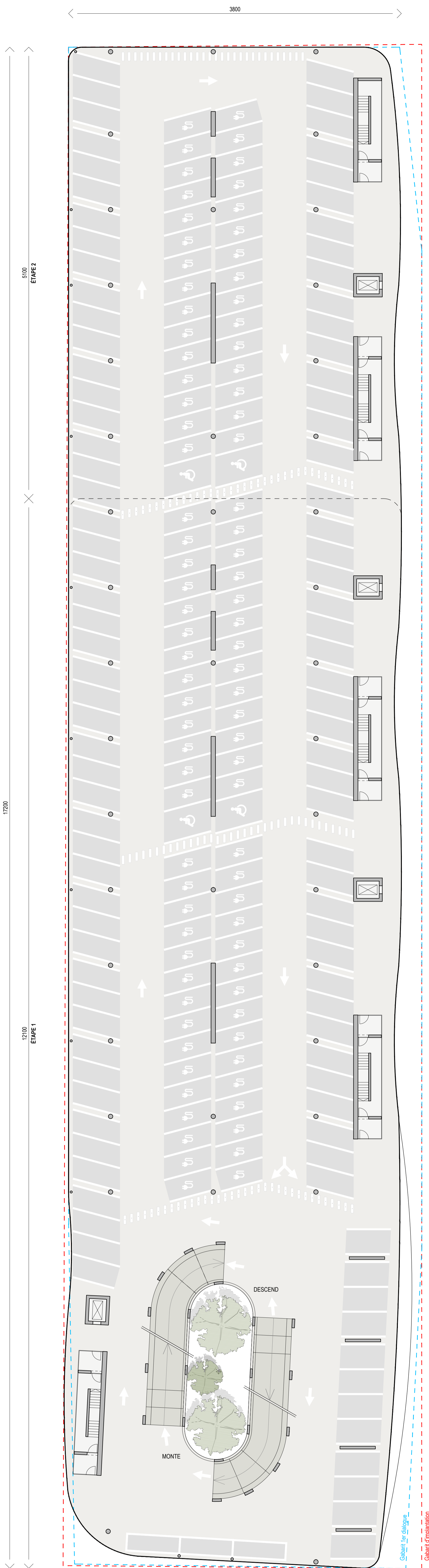


Coursive

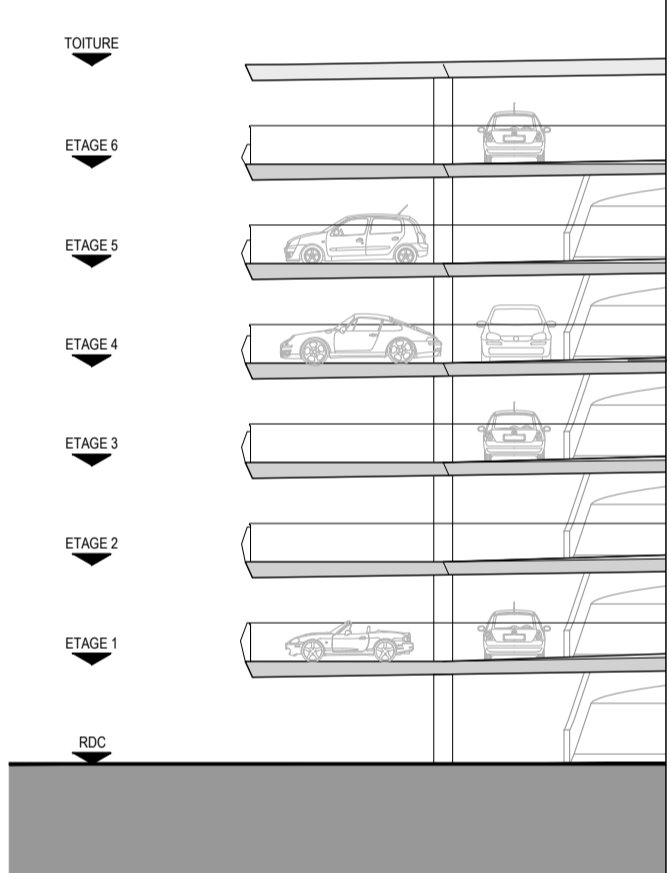


Etage type 1:200

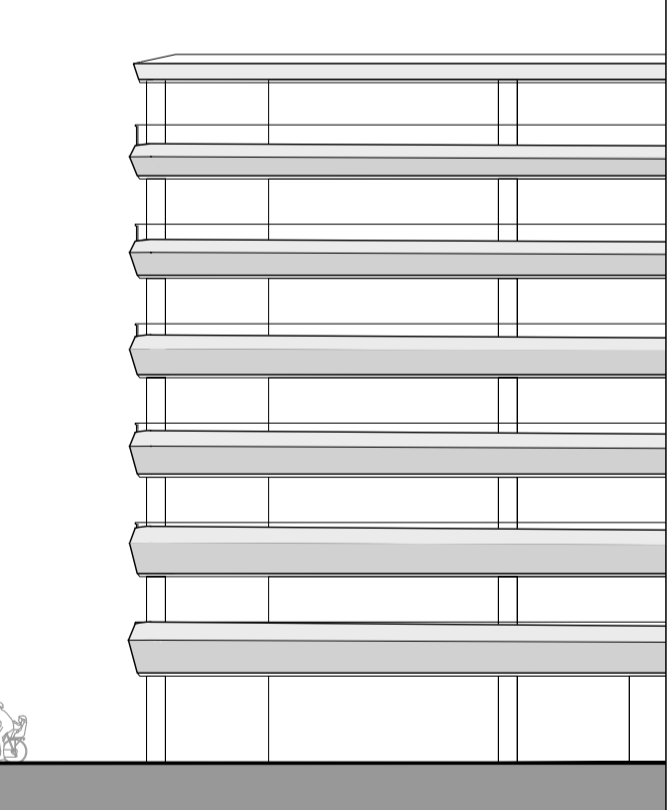
Rez-de-chaussée 1:200



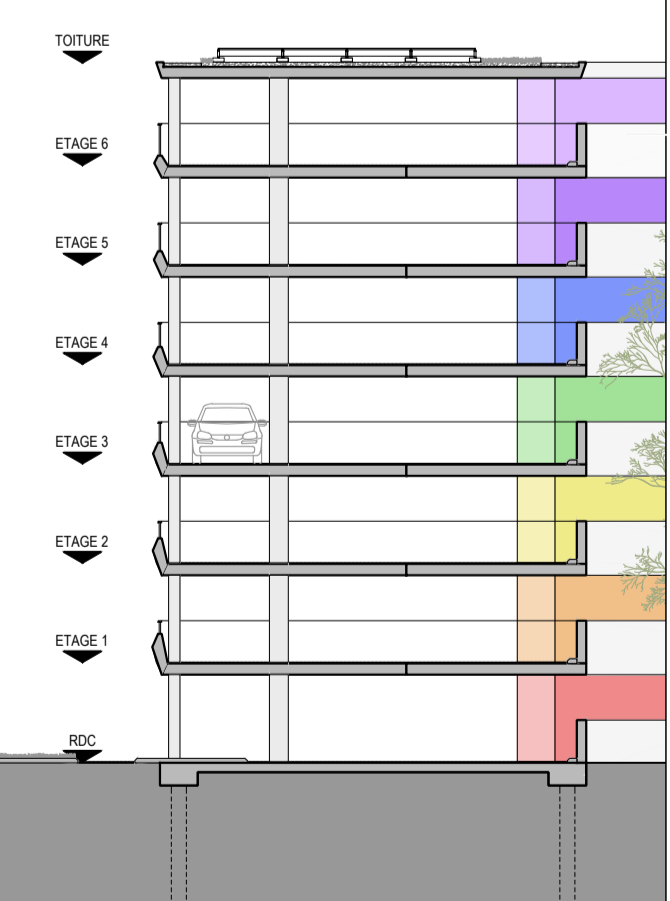
Façade Sud 1:200



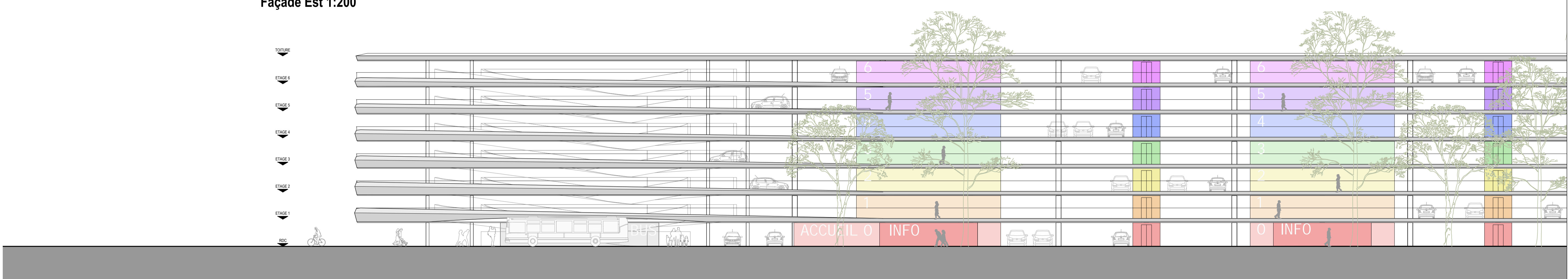
Façade Ouest 1:200



Coupe longitudinale 1:200



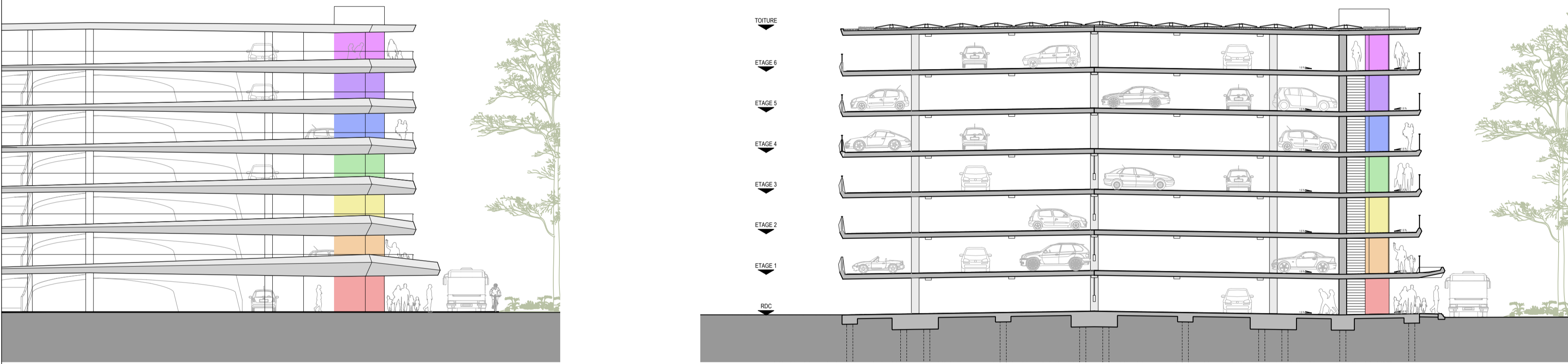
Façade Est 1:200



Esplanade



Coupe transversale 1:200



Façade Nord 1:200

