

Cité Judiciaire & quartier écologique Alstom

CAHIER DES CHARGES ARCHITECTURALES,
URBAINES, PAYSAGÈRES ET
ENVIRONNEMENTALES

mai 2021

Sommaire

Le Quartier écologique Alstom est situé entre Canal et Meurthe, à proximité du centre-ville historique de Nancy, reliant la partie est de la Métropole.

Il est un marqueur fort de ce territoire, l'un des sites les plus emblématiques de Nancy, témoin d'un patrimoine qui a nourri l'histoire de la ville. Il est amené à accueillir la future Cité Judiciaire d'ici 2026. Avec cette nouvelle implantation, c'est tout un quartier qui entame sa transition et doit devenir à terme un territoire d'innovation environnementale, sociale et économique.

Le présent Cahier des Charges Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CCAUPÉ) présente le Schéma Directeur Urbain du futur quartier destiné aux équipes d'architectes qui concourent pour le projet de Cité Judiciaire et les prescriptions qui l'accompagnent.

Il expose les grandes intentions du nouveau quartier afin de situer le projet architectural de la Cité Judiciaire dans son futur contexte.

Le CCAUPÉ est un outil qui vise à transmettre aux architectes et maîtres d'œuvre l'ensemble des enjeux du projet urbain et les ambitions de qualité architecturale, paysagère et environnementale recherchées par la Métropole du Grand Nancy et l'APIJ. Annexé au programme du concours d'architecture, ce document formalise les conditions de l'intégration urbaine, architecturale et paysagère de la Cité Judiciaire pour assurer une cohérence d'aménagement sur l'ensemble du quartier écologique d'Alstom. Il décline de façon opérationnelle les objectifs de développement durable.

Les premières réalisations contribuent, de manière significative, à l'expression du projet d'ensemble et illustrent ses ambitions.

1 LE PROJET URBAIN METROPOLITAIN

- 2 Parti général
- 3 Schéma stratégique d'aménagement des Rives de Meurthe
- 9 La démarche environnementale du quartier
- 10 du projet urbain métropolitain à la parcelle de la Cité Judiciaire

11 PRESCRIPTIONS CITÉ JUDICIAIRE

- 11 La gestion des eaux pluviales
- 12 Epanelage, volumétrie et composition
- 13 Traitement des façades
- 14 Alignements et retraits
- 14 Gestion des limites
- 15 Stationnement propre à la Cité Judiciaire
- 16 Matériaux durables
- 17 Stratégie paysagère et biodiversité
- 18 Prescriptions des espaces publics et passerelle

Le projet urbain



Parti général

Ce projet a pour ambition de faire sortir de terre le premier véritable « quartier écologique » à Nancy. Il se développera sur un périmètre large (secteurs Boonen, Mac Mahon, Alstom, Longosanit et leurs abords) et rayonnera sur l'ensemble du territoire Rives de Meurthe Nord.

Les objectifs du projet, faire du quartier Alstom un quartier :

- Harmonieux, paysagé, agréable à vivre et connecté à son environnement naturel proche ;
- Qui renoue avec son passé industriel en le mettant en valeur et qui affirme son identité marquée ;
- Au positionnement stratégique qui se veut ouvrir le point névralgique du centre-ville de Nancy vers l'est de la Métropole ;
- Qui laisse place à l'expérimentation grâce à l'appropriation des lieux par les habitants, dans une démarche d'urbanisme transitoire

C'est donc un vaste projet urbain et de réaménagement qui débute. Cette opération doit accueillir à terme une mixité d'usages, de publics, d'activités et de fonctions (résidentielles, économiques, culturelles).

Le patrimoine existant, la relation à la ville ainsi que l'intervention des citoyens sont des piliers de la transformation de ce quartier.

Ce projet fait partie intégrante d'une réflexion sur un secteur plus large, qui s'étend depuis le site des Grands Moulins à Nancy jusqu'à la zone Lafayette au Nord.

À l'image de ce qui s'est fait aux Grands Voisins à Paris ou à Darwin à Bordeaux, le Quartier écologique Alstom est aménagé selon l'urbanisme transitoire, une démarche innovante qui permet à un projet de se construire dans le temps, avec la contribution des habitants. Pour qu'un quartier corresponde aux attentes de ceux qui y vivent, quoi de mieux que de favoriser l'initiative citoyenne et de proposer aux principaux utilisateurs d'oser, tâtonner, confronter, se tromper, corriger, bref, avancer en marchant... Fabriquer la ville ensemble !

Schéma stratégique d'aménagement des Rives de Meurthe

Une étude de requalification urbaine et paysagère sur le périmètre de cohérence Nord du Territoire à Enjeux Rives de Meurthe a été lancée par la Métropole du Grand Nancy, portée par l'agence Intensités.

Le schéma directeur relève cinq leviers d'action majeurs :

- Renforcer les continuités paysagères entre Meurthe et Canal
- Lutter contre les îlots de chaleur
- Promouvoir la ville des proximités
- Organiser le réseau des mobilités
- Développer le système de repères

1. Renforcer les continuités paysagères entre Meurthe et canal

Valoriser les dynamiques paysagères existantes, s'appuyer sur la liaison paysagère de la voie ferrée pour créer des connexions vers la Meurthe et le canal.

> Le périmètre de cohérence Nord s'étend entre Meurthe et Canal sur une langue de terre au relief peu marqué, contraint par les trois axes Nord/Sud que constituent les cours d'eau et l'ancienne voie ferrée. Les accès à la rivière et au canal sont aujourd'hui limités et peu lisibles.

> Il apparaît essentiel, partout où des opportunités de projet existent, de créer, prolonger ou renforcer les trop rares dynamiques Est/Ouest. Cela passe par la réalisation de passerelles piétons et vélos (Maxéville - Alstom/pépinière), la mise en oeuvre de mails paysagers plantés en sur-épaisseur de voies existantes (Rue du Gué, Rue Jean Jaurès, Rue de Malzéville, ...) ou au tra-

vers des grandes emprises à renouveler (Alstom, Olitec, Grands Moulins...).

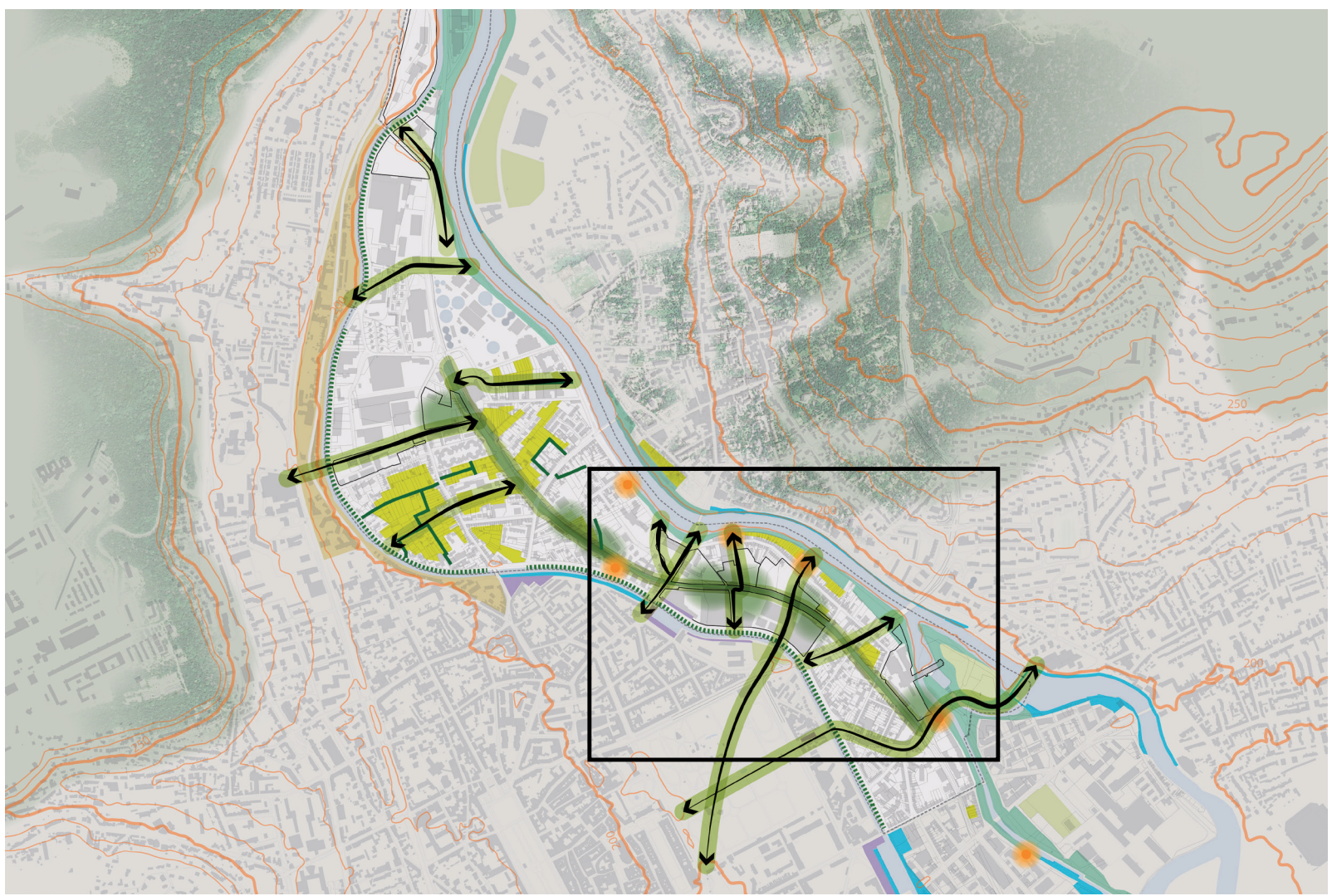
> Il est tentant, lorsque l'on observe le territoire via l'orthophoto, de créer de grandes connexions continues entre Meurthe et canal qui s'appuient sur des espaces paysagers existants ou à créer. Cette approche se heurte cependant sur le terrain aux ruptures complexes des infrastructures, aux dédales des petites rues de desserte, aux obstacles que constituent les grands îlots industriels. Pour exister, les liaisons paysagères Est/Ouest doivent se greffer sur l'ancienne voie ferrée qui peut aisément devenir un parc linéaire irrigant le quartier Rives de Meurthe Nord.

> Le projet urbain à venir doit également valoriser les ouvertures et les liens tant visuels que physiques vers les coteaux des plateaux de Haye et de Malzéville et permettre d'apprécier les qualités géographiques et paysagères du site élargi.

Saisir toutes les opportunités permettant d'installer une trame paysagère diversifiée

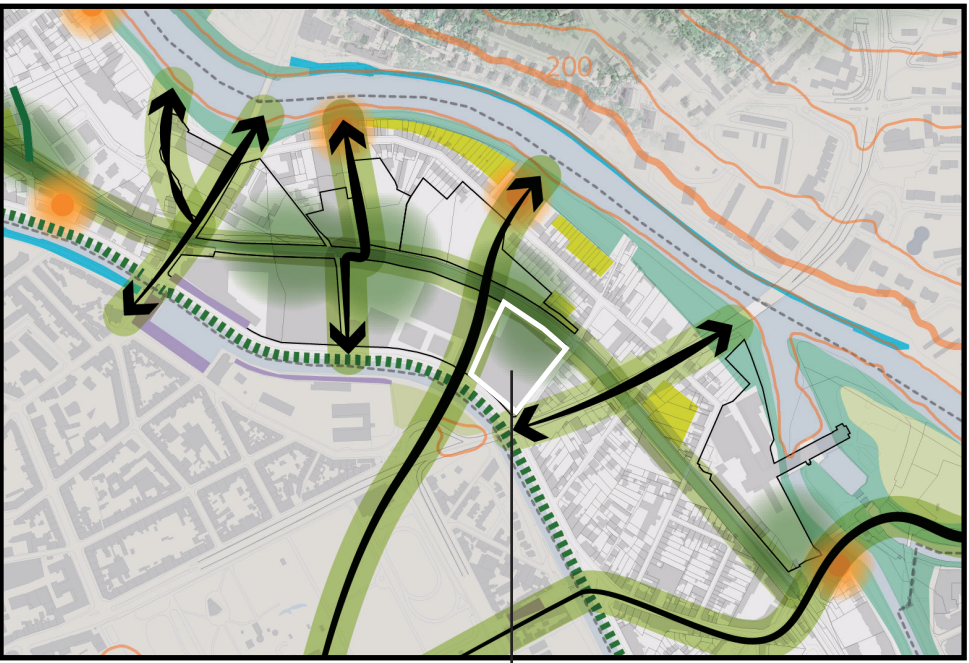
> Les dynamiques paysagères majeures à l'intérieur du site d'étude sont circonscrites aux berges de la Meurthe, à l'ancienne voie ferrée et aux jardins du secteur du sentier du Dimanche / Rue Vayringe.

Chaque futur projet doit être l'occasion de constituer une armature paysagère d'envergure à l'échelle de tout le secteur Rives de Meurthe Nord.



RENFORCER LES CONTINUITÉS PAYSAGÈRES ENTRE MEURTHE ET CANAL

- Périmètre des sites mutables (PUP)
- CONSTRUIRE DES PARCOURS, DES CONTINUITÉS PAYSAGÈRES ET ÉCOLOGIQUES ENTRE MEURTHE ET CANAL
 - Continuités paysagères, lien écologiques
- PORTER LE REGARD AU DELÀ DES LIMITES MEURTHE ET CANAL
 - Relief
 - Coteaux de Malzéville et de Maxéville
 - Lanière de ville, le négatif des infrastructures
 - Talus du canal, mur visuel
 - Espace public stratégique de qualité occupé par la voiture
 - Quais et espaces publics urbains de qualité liés à l'eau
- PRÉSERVER LES QUALITÉS PAYSAGÈRES EXISTANTES
 - Liens rues et berges
 - Sentes cachées et parcours intimistes
 - Rives avec végétation généreuse, caractère plus naturel et mise à distance du contexte urbain
 - Coeur d'îlots et fonds de jardins donnant une qualité paysagère à l'espace public
- S'APPUYER SUR LES DYNAMIQUES VÉGÉTALES SPONTANÉES EN COURS POUR DENSIFIER ET DIVERSIFIER LA TRAME PAYSAGÈRE
 - Liaison paysagère créée par l'ancienne voie ferrée
 - Dilatation possible de l'espace paysager de l'ancienne voie ferrée
 - Délaissé et friche, espaces de moindre maîtrise plus accueillant pour le vivant



Parcelle Cité Judiciaire

Schéma stratégique d'aménagement des Rives de Meurthe

2. LUTTER CONTRE LES ÎLOTS DE CHALEUR

Valoriser les espaces frais existants et tisser un réseau métropolitain

> Le périmètre dispose de potentiels importants pour la valorisation d'espaces frais et la création d'oasis urbains. Les deux cours d'eau qui structurent le secteur sont des leviers importants à valoriser dans le cadre de l'adaptation aux changements climatiques. La Meurthe, linéaire plus sauvage, dispose de nombreux points de vues, pontons etc... qui pourront être valorisés dans le respect de la biodiversité en place. Le canal, plus urbain, pourrait devenir un véritable support d'usage qui offrirait aux visiteurs un rapport de proximité avec l'eau organisé autour de nouveaux usages.

> Les coeurs d'îlots végétalisés et le tracé de l'ancienne voie ferrée sont également des espaces intéressants qui constituent un réseau, comme une armature centrale qui offre un grand potentiel pour la création d'un coeur de quartier plus adapté et résilient.

> La trame arborée, qui joue un rôle essentiel dans la création d'îlots de fraîcheur en apportant ombrage et eau, est peu développée et mérite d'être intensifiée au sein du périmètre.

Désimperméabiliser les sols et choisir des matériaux à fort albédo

> Les surfaces chaudes représentent actuellement la plus grande proportion des surfaces du site. Une grande partie des sites industriels ou d'activités sont en effet largement minéralisés puisqu'en moyenne la part de végétalisation de ces espaces est inférieure à 10%. Le potentiel de requalification

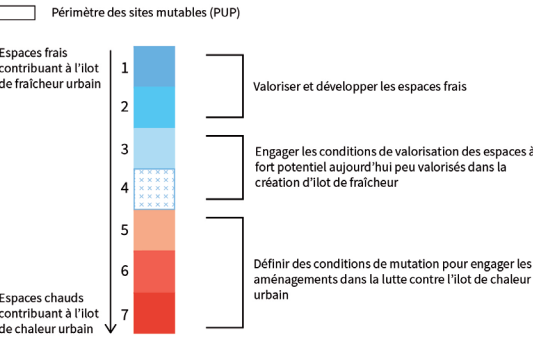
de ces espaces constitue un levier important pour adapter le secteur aux changements climatiques.

> Les sites en orange sont des formes urbaines plus classiques d'habitat de faubourg avec en moyenne une part égale de revêtement végétaux et de revêtements minéraux. Le potentiel d'évolution de ces espaces est relativement faible.

Enfin, les voies circulées sont des espaces qui contribuent doublement au réchauffement des surfaces. Parce qu'elles sont minérales et sombre d'une part, et parce que les véhicules qui y circulent produisent de la chaleur dite anthropique. Développer une trame arborée le long des voiries est un moyen efficace de lutte contre l'accumulation de chaleur.



LUTTER CONTRE LES ILOTS DE CHALEUR



1. Surfaces arborées / alignements d'arbres
2. Surfaces en eau
3. Surfaces végétalisées avec plus de 90% de végétation basse
4. Potentiel de rafraîchissement des cours d'eau de 30 mètres de part et d'autre
5. Surfaces mixtes composées pour moitié de végétation et pour l'autre moitié de surfaces minérales
6. Surfaces minéralisées à plus de 90%
7. Voiries 100% minérales avec émissions de chaleur anthropique

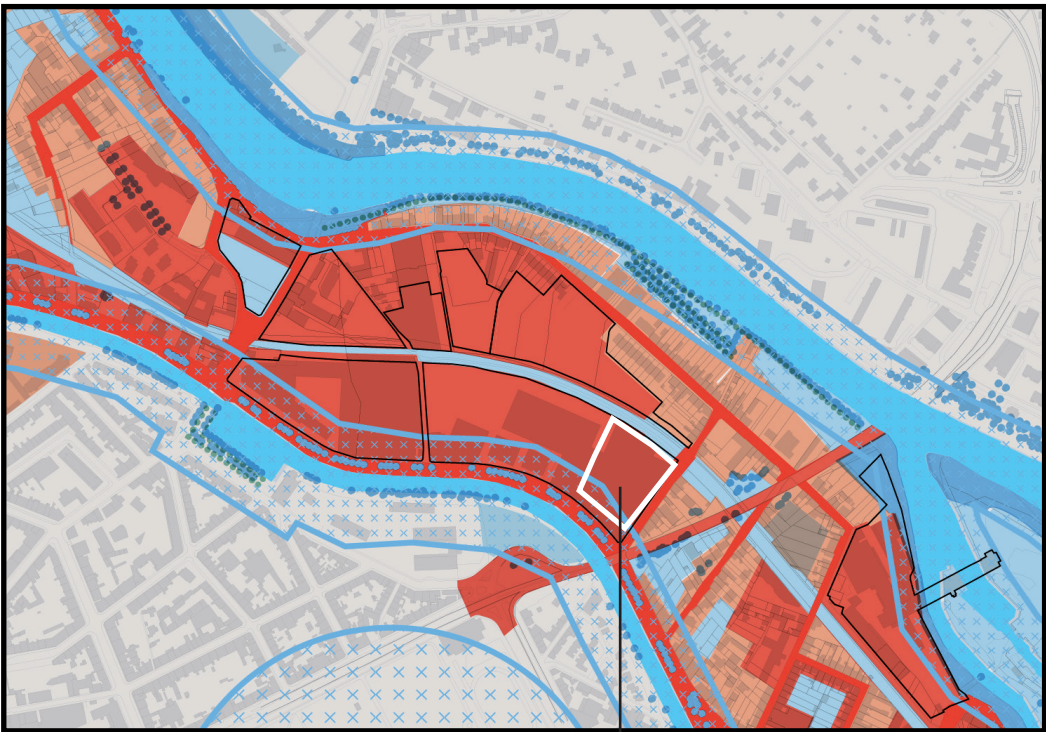


Schéma stratégique d'aménagement des Rives de Meurthe

3. PROMOUVOIR LA VILLE DES PROXIMITÉS

Des proximités avec les faubourgs «actifs» et aux grandes enseignes alimentaires

> Faire le choix d'habiter la Métropole, et particulièrement les Rives de Meurthe, c'est faire le choix d'associer valeurs paysagères du cadre de vie et offres de services. Ainsi tout un chacun doit avoir la possibilité de trouver dans un rayon de 15 min à pied autour de chez lui, un parc public, un morceau de nature, des commerces alimentaires, un cabinet médical... lui permettant de se passer d'un véhicule pour sa vie quotidienne.

> Si une grande partie du secteur semble déjà bien desservie de ce point de vue, le secteur Alstom à l'extrémité des isochrones semble le parent pauvre de cette volonté de ville de proximité, l'arrivée de la cité judiciaire et la création d'une passerelle doivent pouvoir créer les conditions d'une dynamisation du site.

> Il s'agira également de conforter les commerces de proximité existants rue de Malzéville et d'engager la diversification du secteur Lafayette.

Des polarités d'habitat, d'industries et d'équipements

> Les Rives de Meurthe Nord sont constituées de lieux mixtes avec des secteurs à majorité d'habitat et d'autre d'activités diverses.

> Il s'agit à travers le plan guide qui sera élaboré de maintenir cette diversité de

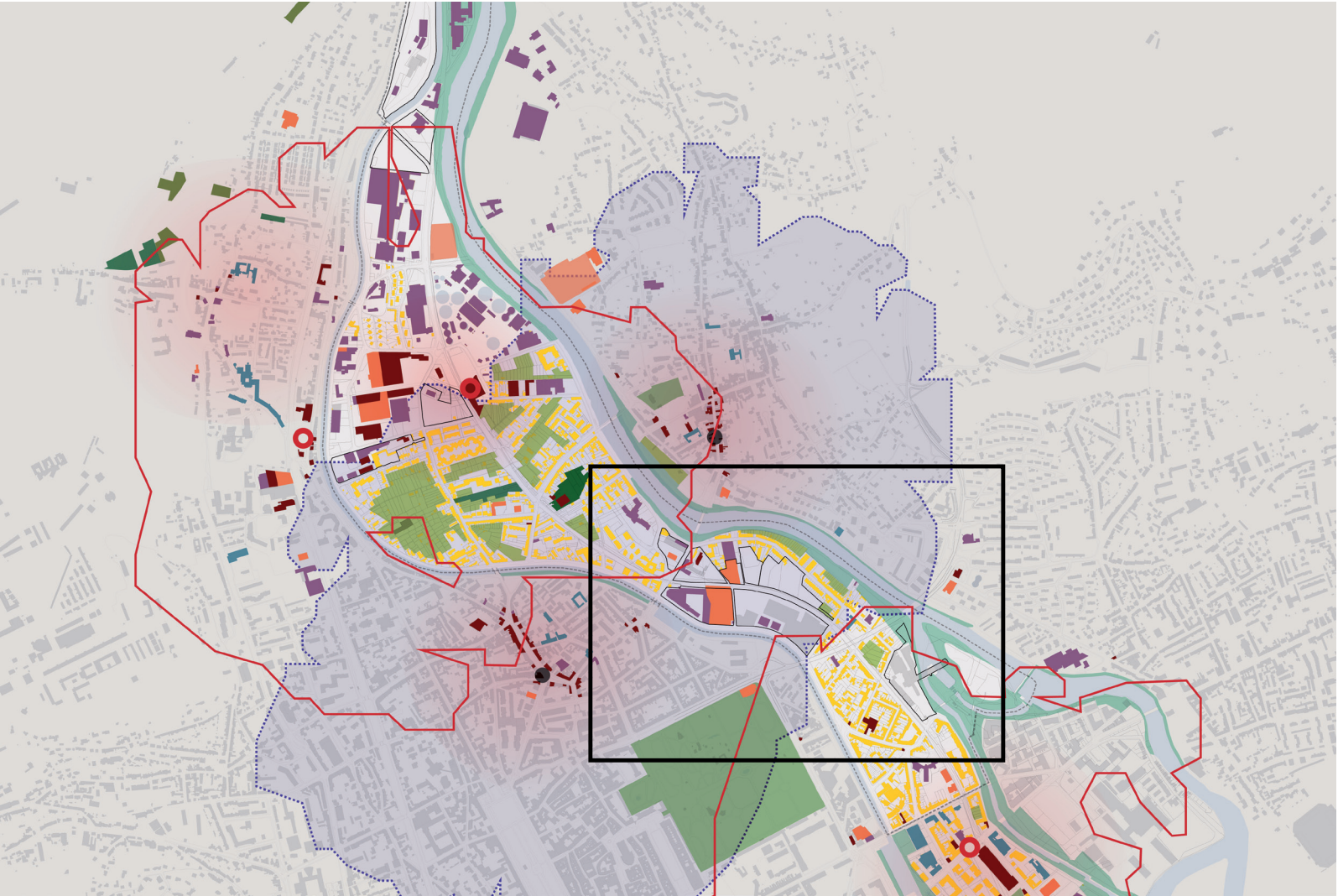
fonctions (habiter, travailler, faire ses courses, apprendre, se divertir...) tout en assurant des transitions urbaines et paysagères afin de qualifier les franges aujourd'hui relativement rudes entre elles.

> L'aménagement de l'espace public, notamment au travers la dynamique paysagère, reste une dynamique majeure pour accompagner cette diversification urbaine et programmatique à encourager tout en s'appuyant sur certains espaces clés remarquables, qui rendent désirables la ville vivante des 15 minutes à pied autour de chez soi.

Des capacités nourricières et paysagères à relier

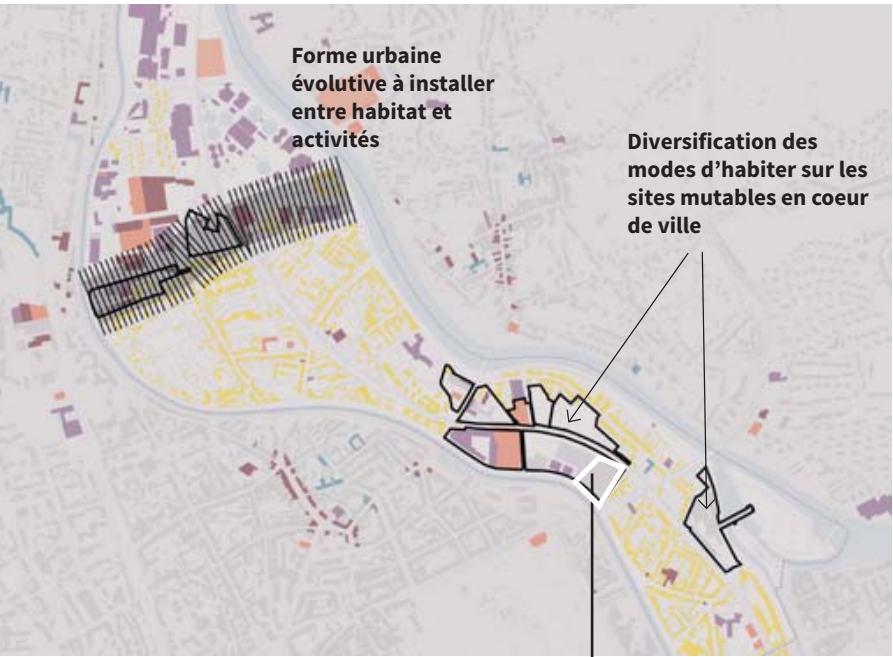
> Le besoin de nature en ville, nourricière et de circuits courts pour les habitants n'a jamais été aussi fort à l'aune du réchauffement climatique et de la pandémie de la Covid.

> Il convient donc de préserver en totalité les espaces qui n'ont pas vus leurs sols abîmés par des activités passées et de les compléter afin d'offrir aux habitants les îlots de fraîcheur indispensables en périodes de canicule, la possibilité d'acheter ou de cultiver les fruits et légumes poussés localement dans un rayon de 15min à pied autour de chez soi.



PROMOUVOIR LA VILLE DES PROXIMITÉS

- Périmètre des sites mutables (PUP)
- SE DÉPLACER
 - Isochrone délimitant le parcours vers les faubourgs «actifs» parcourable à pieds en 15 minutes (faubourg des III maisons et centre de Malzéville)
 - Isochrone délimitant le parcours vers les grandes enseignes alimentaires parcourable à pieds en 15 minutes (commerces Leclerc à Les Deux Rives, Lidl à Maxéville et super U avenue de la Meurthe)
- HABITER
 - Habitat individuel, intermédiaire et collectif
- SE NOURRIR
 - Maraîchage
 - Jardins familiaux
 - Jardins privés
 - Jardins pédagogiques
- TRAVAILLER
 - Équipements publics, sociaux, tertiaires, commerces industriels, artisans du bâtiment et industries
- FAIRE SES COURSES
 - Pôles dynamiques commerciaux
 - Commerces
- S'AÉRER
 - Rives de Meurthe et espaces publics liés à l'eau
 - Parcs publics
- APPRENDRE
 - Ecoles primaires, secondaires et supérieures
- SE DIVERTIR
 - Équipements culturels (MJC, centres culturels, salle de concert, bibliothèque,...)
 - Équipements sportifs (terrains de sport, centre d'escalade, gymnases, boudodrome,...)



Parcelle Cité Judiciaire

Schéma stratégique d'aménagement des Rives de Meurthe

4. ORGANISER LE RESEAU DES MOBILITES POUR PRESERVER DES ZONES DE CALME

Renforcer le réseau cyclo-pédestre

> Les rives du canal et de la Meurthe constituent aujourd'hui des axes structurants des déplacements cyclables et de promenades, mais là encore et comme pour les trames paysagères, on constate une absence forte de transversales entre ces deux axes (le Sentier du Dimanche sur Maxéville bien que discret constitue une amorce). L'ancienne voie ferrée associée à des continuités paysagères transversales doit être le support d'un nouveau réseau de déplacements doux qui irrigue l'ensemble du quartier.

> Ainsi, le paysage infiltré du projet urbain doit être support aux déplacements doux.

> Les berges du canal ont vocation à s'imposer comme un axe «rapide» des déplacements vélos et de livraisons du «dernier kilomètre», alors que l'ancienne voie ferrée devient support d'itinéraires secondaires.

S'appuyer sur la hiérarchie existante des voies

> L'abandon de la voie de la Meurthe sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée constitue une chance incroyable de préserver des coeurs de nature et de calme au sein du secteur (santé et qualité de l'air associée).

> A ce titre, et sans préjuger des résultats des études de mobilité que nous menons actuellement, il semble cohérent de s'appuyer autant que possible sur les voies principales existantes (préservées, adaptées ou transformées...) pour envisager la desserte des futures opérations afin de ne pas augmenter globalement l'espace de la voiture dans un quartier souhaité écologique et innovant.

> Certains carrefours en bordure du canal sont à recomposer afin d'assurer une bonne cohabitation des modes de transports individuels et collectifs.

Développer les transports en commun

> Le réseau de transport en commun existant ignore aujourd'hui fortement certains secteurs (Partie Nord du secteur Lafayette sur Maxéville, secteurs Alstom et Grands Moulins...).

> L'arrivée de la cité judiciaire, la création de nouveaux logements renforçant les poids de populations concernés, la volonté d'offrir une alternative crédible à l'automobile... militent pour compléter le réseau de transports en commun sur certains axes des Rives de Meurthe Nord s'appuyant à la fois sur des lignes de bus existantes et la création d'une ligne Nord-Sud connectée aux lignes structurantes du réseau Stan. Le canal (bateaux - activation des ports ?), l'ancienne voie ferrée (site propre ?).

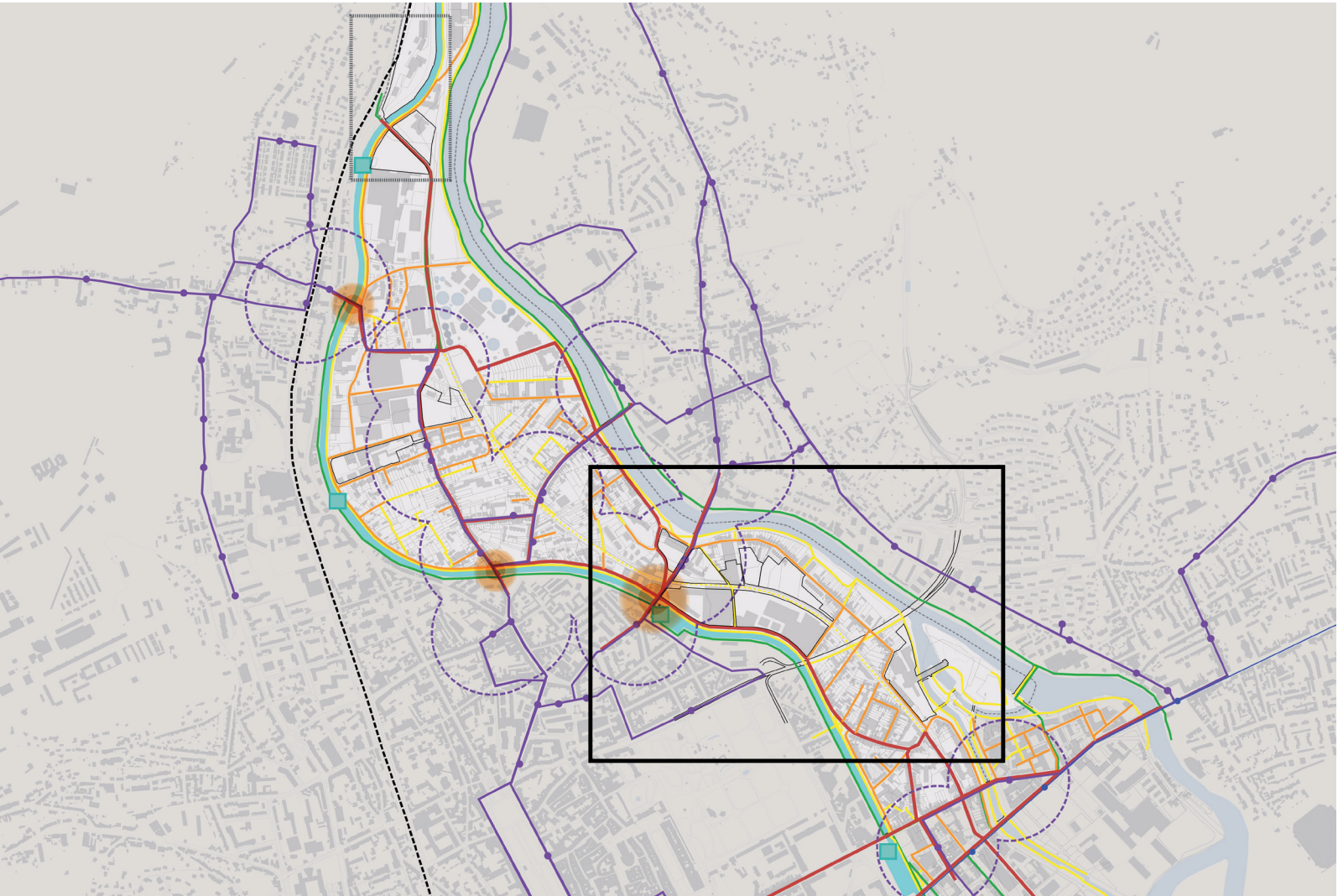
Préserver et étendre les zones de calme

> Si le devenir de la voie de la Meurthe est nécessairement lié à la diversification de l'offre de mobilité sur l'ensemble du secteur (modes doux, TC, nouveaux franchissements), son aménagement doit également intégrer la qualité des ambiances sonores dans un secteur avec de grandes disparités de perception.

> Le projet urbain doit donc dans la mesure du possible éviter de créer toute nouvelle infrastructure routière générant des zones de bruit et autant que possible oeuvrer à un report modal sur les axes existants vers des modes de déplacements moins pénalisant en terme de bruit.

> La constructibilité sur le secteur devra également intégrer la contrainte du bruit afin d'offrir des situations d'habiter ou de travail de qualité. Le travail sur l'îlot et l'implantation des formes bâties sera ici déterminante.

Plusieurs scénarios ont été étudiés. Avec la livraison de la déviation de Malzéville et l'arrivée de la Cité Judiciaire, on observe un retour à des conditions de circulation proches de l'état actuel (avril 2021).



PARTAGER UN RESEAU D'ESPACES PUBLICS

RENFORCER LE RESEAU CYCLO-PÉDESTRE

Pistes cyclables
Sentiers, parc linéaire (ancienne voie ferrée), rives de canal et rives de Meurthe

S'APPUYER SUR LA HIÉRARCHIE EXISTANTE DES VOIES

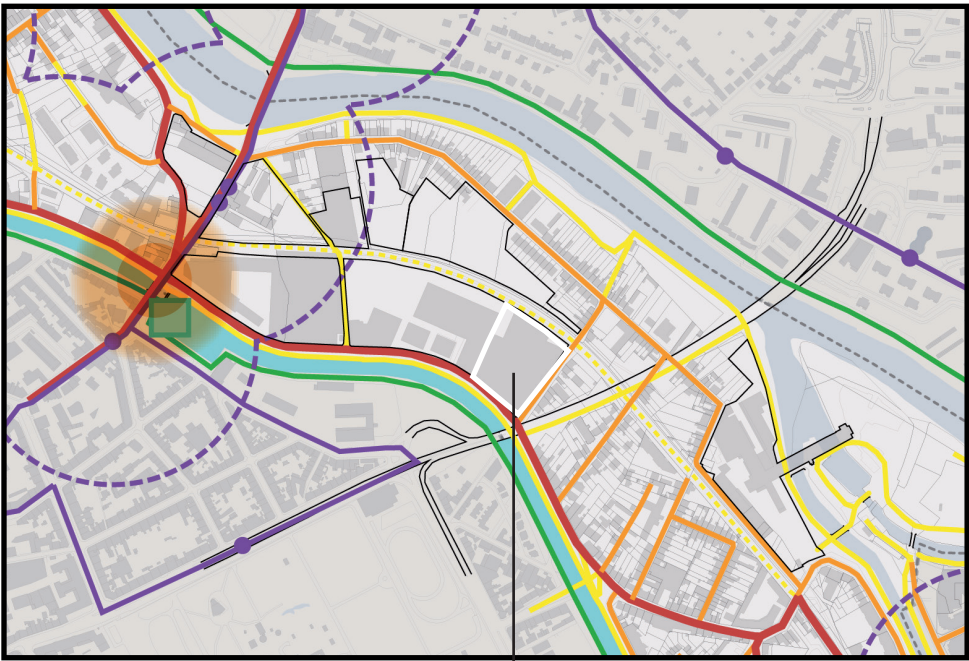
Voies principales
Voies secondaires
Points de tension sur le réseau viaire

DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN

Ligne de tramway (ligne 1)
Arrêts de tramway
Lignes de bus (ligne 12, ligne 13, ligne 16, ligne 32, ligne 62, ligne 65)
Arrêts de bus
Aire d'influence arrêts de bus
Ligne ferroviaire

RÉINVENTER LA VOIE D'EAU

Canal
Surlargeurs ou ports permettant d'accueillir des haltes fluviales
Potentialité de pôle multimodal (canal, autoroute, parking relais, terminus transports en commun, logistique livraisons)



Parcelle Cité Judiciaire

Schéma stratégique d'aménagement des Rives de Meurthe

5. DÉVELOPPER DES SYSTÈMES DE REPÈRES

Dialoguer avec les grandes entités urbaines et géographiques

> Il apparaît essentiel de se repérer lorsqu'on évolue dans la ville. À ce titre, un certain nombre de bâtiments hauts, tours d'habitations, silos reconvertis, Grands Moulins, clochers d'églises, l'antenne du plateau de Malzéville, la tourminaret de la Douéra créent des points-focal dans le paysage.

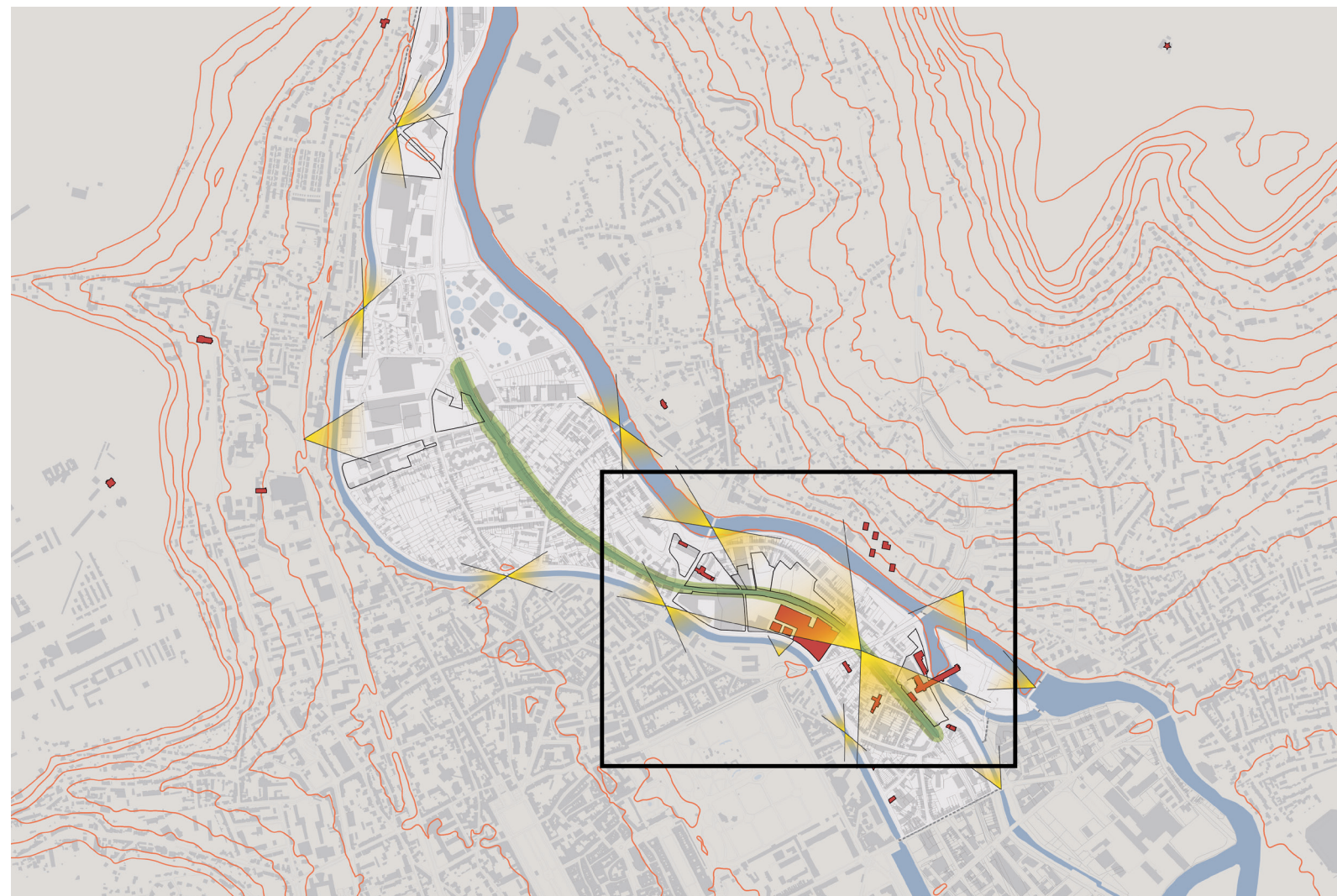
> Les coteaux de part et d'autre constituent également des fonds de scène « naturels » donnant à voir des espaces de nature (boisements, vergers...) depuis la ville.

> L'espace public et les formes urbaines (emprise au sol, gabarits...) associées aux projets urbains sur le secteur doivent jouer avec cette caractéristique héritée du passé industriel en mettant en place des perspectives, en créant des tensions entre le proche et le lointain dans l'objectif d'inscrire le plus justement possible les nouvelles opérations au « socle » métropolitain actuel.

Valoriser les points de vue en direction du site

> Le secteur n'est pas que lieu d'observation des espaces qui l'entourent, il est de par sa position en fond de vallée un lieu observé depuis les coteaux, les ponts, le viaduc Louis Marin, ainsi qu'un certain nombre d'observatoires...

> L'ambition de créer « une ligne de ciel » dynamique à travers les nouveaux bâtiments à venir variant les hauteurs, répondant à la fois aux maisons de ville existantes mais aussi aux Grands Moulins, à la VEBE aujourd'hui hors d'échelle, fabriquant des repères supplémentaires (dont la future cité judiciaire entre autre) participera du renforcement de l'intérêt porté à ce territoire entre Meurthe et canal.



VALORISER LE SYSTÈME EXISTANT DE REPÈRES

□ Périmètre des sites mutables (PUP)

DIALOGUER AVEC LES GRANDES ENTITÉS GÉOGRAPHIQUES

— Coteaux du plateau de Malzéville et du plateau de Haye

— Ouvertures du Canal et de la Meurthe

— Parc linéaire, ancienne voie ferrée

METTRE EN SCÈNE LES REPÈRES URBAINS

■ Bâtiments emblématiques, bâtiments hauts, églises et clochers, antenne du plateau de Malzéville,...

VALORISER LES POINTS DE VUE EN DIRECTION DU SITE

▲ Points de vue dominants existants



Parcelle Cité Judiciaire

Schéma stratégique d'aménagement des Rives de Meurthe



SCHEMA STRATEGIQUE DES ESPACES PUBLICS ET PAYSAGERS

- S'APPUYER SUR L'EXISTANT**
 - Périmètre des sites mutables (PUP)
 - Coteaux de Malzéville et de Maxéville
 - Rives de Meurthe à caractère naturel
 - Meurthe et canal
 - Franchissements
 - Façades urbaines et actives
 - Centralités commerciales - faubourgs
 - Réseau de pistes cyclables
 - Lignes et arrêts de bus qui desservent le secteur
 - Ligne de tramway
 - Bâtiments remarquables - repères
- A - RENFORCER LES CONTINUITÉS PAYSAGÈRES ENTRE MEURTHE ET CANAL**
 - Continuités paysagères et piétonnes - liens écologiques
 - Parc linéaire à épaisseur variable - modes doux et biodiversité
 - Cœur d'îlots et fonds de jardins - zones de calme
- B - LUTTER CONTRE LES ILOTS DE CHALEUR**
 - Épaisseurs de fraîcheur liées aux voies d'eau
 - Ilots de fraîcheur - jardins et espaces publics paysagers
 - Étendre les îlots de fraîcheur - sols et formes urbaines
- C - PROMOUVOIR LA VILLE DES PROXIMITÉS**
 - Polarités commerces et services - culture et loisirs
 - Interfaces urbaines - diversité de fonctions et d'usages
 - Sites de projet complémentaires aux sites mutables
- D - ORGANISER LES RÉSEAUX DE MOBILITÉS**
 - Nouveaux franchissements - continuités des parcours
 - Recomposition des espaces publics en lien avec les franchissements - circulations et usages
 - Offre complémentaire en transports en commun
 - Ports fluviaux - transports et marchandises
 - Pôle multimodal d'entrée de ville
- E - DÉVELOPPER LE SYSTÈME DE REPÈRES**
 - Événements urbains et paysagers le long du canal et en entrée de ville

La démarche environnementale du quartier



Quartier Vauban, Fribourg en Brisgau

La démarche de développement durable du quartier écologique Alstom couvre l'ensemble des enjeux comme l'environnement physique, le milieu naturel, le contexte sociodémographique ou encore les mobilités pour ne citer que ceux-là.

Cette démarche inscrit également les ambitions sur la qualité de vie et de l'usage (bien-être, diversité, santé), sur les interactions sociales envisagées (mixité, mobilité, programmation d'activités) et sur le rapport au vivant (sobriété, biodiversité, durabilité).

Trois axes ont été définis pour répondre aux enjeux du quartier.

- Concevoir un quartier vivant, respectueux de la santé et du bien-être de ses habitants

Les aménagements au sein du quartier doivent permettre le développement des alternatives à l'usage individuel de la voiture et l'appropriation de l'espace public par tous pour créer un quartier animé, vecteur de lien social

- Créer un paysage de qualité et multifonctionnel connecté à son environnement urbain et naturel :

Il s'agit de créer du lien entre le quartier écologique Alstom et les quartiers environnants par la diffusion d'une trame paysagère structurée et qualitative. Cette trame paysagère qui s'appuie

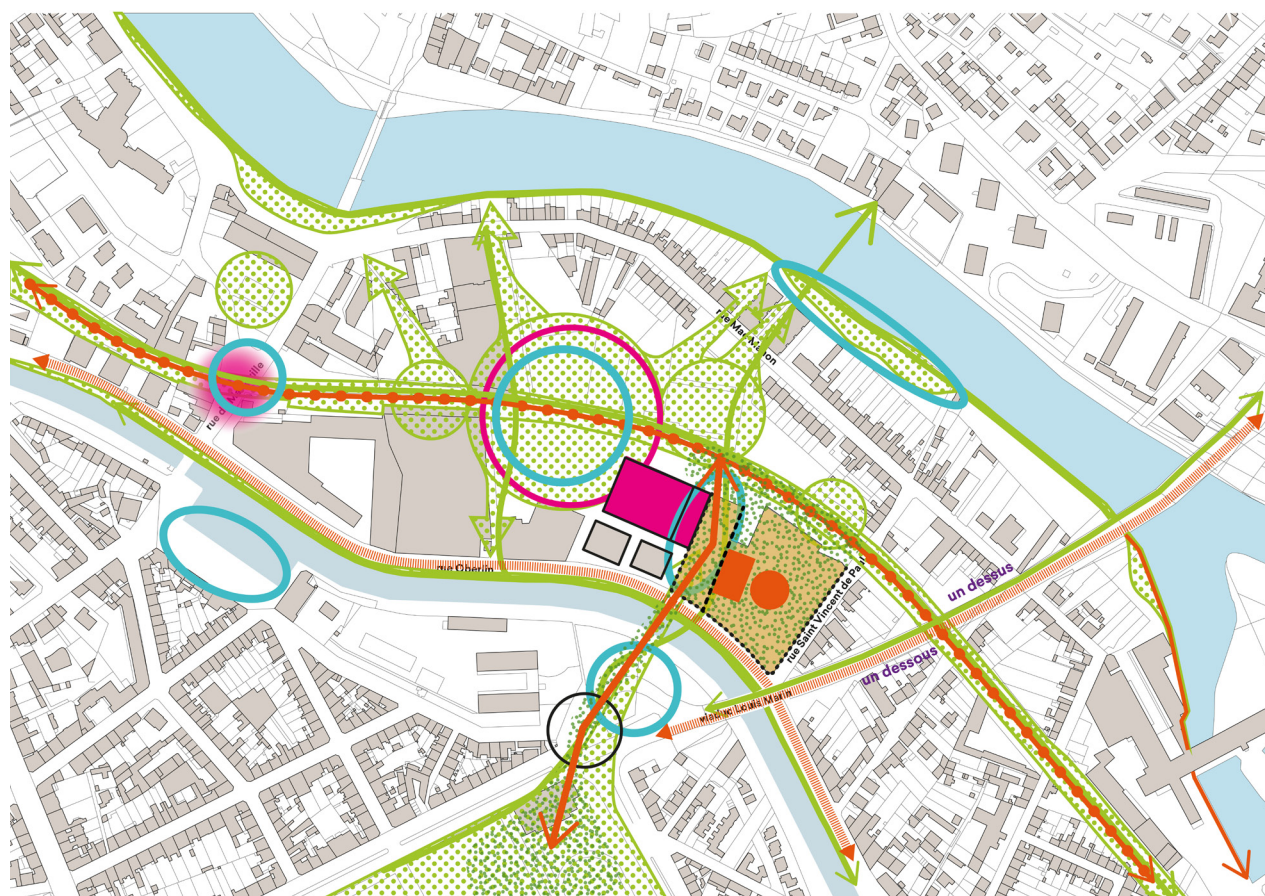
sur le développement d'une Trame Verte et Bleue au sein de l'opération est pensée comme une réponse aux problématiques de réduction d'îlot de chaleur, de mobilités, de qualité urbaine et paysagère, de maîtrise des ruissellements, d'amélioration de la qualité de l'air, de nature en ville. Elle s'appuie sur des éléments fédérateurs que sont les rives de Meurthe et du canal, le parc écologique au coeur du quartier, les ouvrages de gestion des eaux pluviales et les corridors qui se diffusent au sein de l'opération.

La trame paysagère se poursuit jusque dans les parcelles privées (dont celle de la Cité Judiciaire) pour irriguer l'ensemble de l'opération.

- Viser la sobriété des besoins et une gestion raisonnée des ressources

Le projet prévoit à terme la construction de fonctions induisant des besoins en matériaux pour les constructions et les aménagements, des consommations énergétiques et une augmentation des consommations en eau potable pour satisfaire aux besoins des nouveaux habitants. Le développement du nouveau quartier Alstom se veut ambitieux sur le plan des consommations de ressources aussi bien en matière de sobriété que de valorisation des ressources locales.

Du projet urbain à la parcelle de la Cité Judiciaire



Ambitions du quartier,

Le quartier écologique Alstom est positionné stratégiquement entre Canal et Meurthe, sur un nouveau point d'ouverture du centre-ville de Nancy vers les quartiers industriels à l'Est.

Le quartier renoue avec son passé industriel en le mettant en valeur. Ce quartier doit devenir un quartier d'innovation environnementale, sociale et économique.

Le quartier écologique Alstom est structuré par un Parc écologique central dont la végétation se diffuse dans l'ensemble de l'opération. Ce parc est liaisonné à la Meurthe et au canal par des transversales paysagères qui se poursuivent jusqu'au Parc de la Pépinière.

Ce parc constitue une grande ouverture, un vaste espace public partagé. Ce nouveau lieu de rassemblement propose une offre de nouvelles pratiques dédiées au loisir, au sport et à la détente. Le parc permet de limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain, stock les eaux pluviales et favorise le développement de la biodiversité, lui conférant une dimension écologique.

Ce parc est largement traversé par des liaisons cyclables et piétonnes.

Dans ce schéma, les bureaux de direction et le bâtiment de la Chaufferie sont préservés. Les Halles N° 1 et 2 sont également conservées et deviennent l'espace collaboratif du quartier, mêlant activités économiques, initiatives citoyennes et associatives dans les domaines de la culture, de la coopération économique, de la transition écologique, des alternatives citoyennes.

Dans un objectif de mémoire et d'identité, une partie significative des trois façades maçonnées de l'ancien hall de montage est préservée.

Ces Halles associées à la Cité Judiciaire forment un espace de pulsation au quartier et offrent de la vie à toutes les heures.

La parcelle propre au développement du projet de la Cité Judiciaire a une surface de 10 000 m² environ. Elle se situe en partie sur les anciennes halles de montage du site Alstom. Cette parcelle est délimitée par l'emprise publique des rues Oberlin et St Vincent de Paul, par le tracé de la façade de la halle de montage au Nord et un parvis public à l'ouest.

Le parvis public, compris entre la halle n°2 et la future Cité Judiciaire, crée une liaison entre le parc central du quartier, la rue Oberlin et le canal. Ce parvis donne également accès à la Cité Judiciaire et profite des arches de la halle n°2. Cet espace public est dessiné selon l'ancienne trame industrielle de la halle de montage (travées de 9m).

La Métropole du Grand Nancy souhaite saisir l'opportunité d'étudier l'implantation d'une passerelle enjambant le canal, s'appuyant sur chemin de hallage haut jusqu'à ce nouvel espace public.

L'arrivée de la Cité Judiciaire, accompagnée par ce franchissement du canal devient un point de départ de la reconquête du quartier et du déplacement de la ville vers l'Est. La Cité Judiciaire suit le mouvement de couture urbaine entre la ville historique et le quartier Alstom.

Ambitions de la Cité Judiciaire

La composition de la Cité Judiciaire vise un équilibre entre une architecture, les espaces publics et le paysage du quartier Alstom. Il s'agira d'une architecture adaptée à son environnement, et à son impact sur l'environnement.

Prescriptions de la Cité Judiciaire

La gestion des eaux pluviales

Les parcelles privées, comme celle de la Cité Judiciaire devront prévoir un stockage et une régulation des eaux pluviales.

Dans les zones du territoire communautaire favorables à l'infiltration des eaux pluviales, on procédera à l'infiltration des eaux pluviales.

Pour le cas de la Cité Judiciaire :

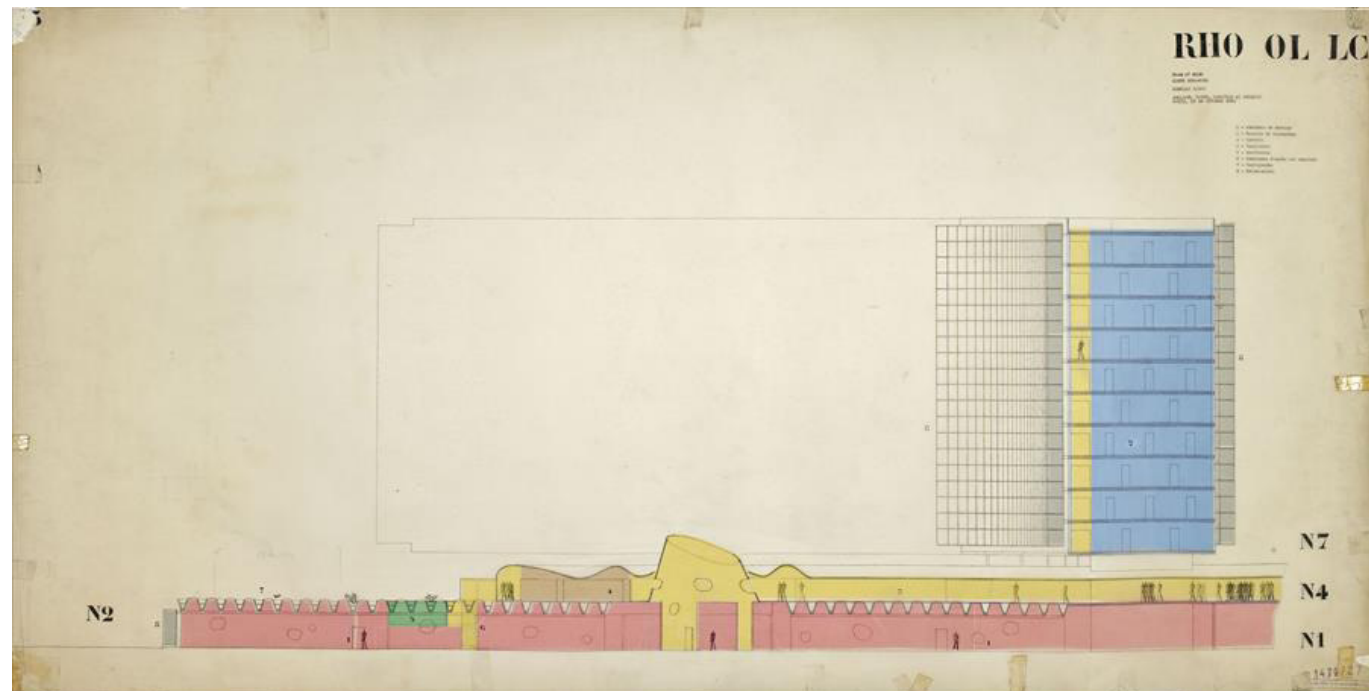
Quand la nature du sol ne permet pas d'avoir recours à l'infiltration ou dans les zones du territoire communautaire défavorables à l'infiltration des eaux pluviales, le rejet au réseau de collecte n'est autorisé qu'après stockage temporaire des eaux avant restitution à débit contrôlé.

Le débit de fuite autorisé est alors fonction de la zone de limitation des débits d'eaux pluviales où se situe le projet.

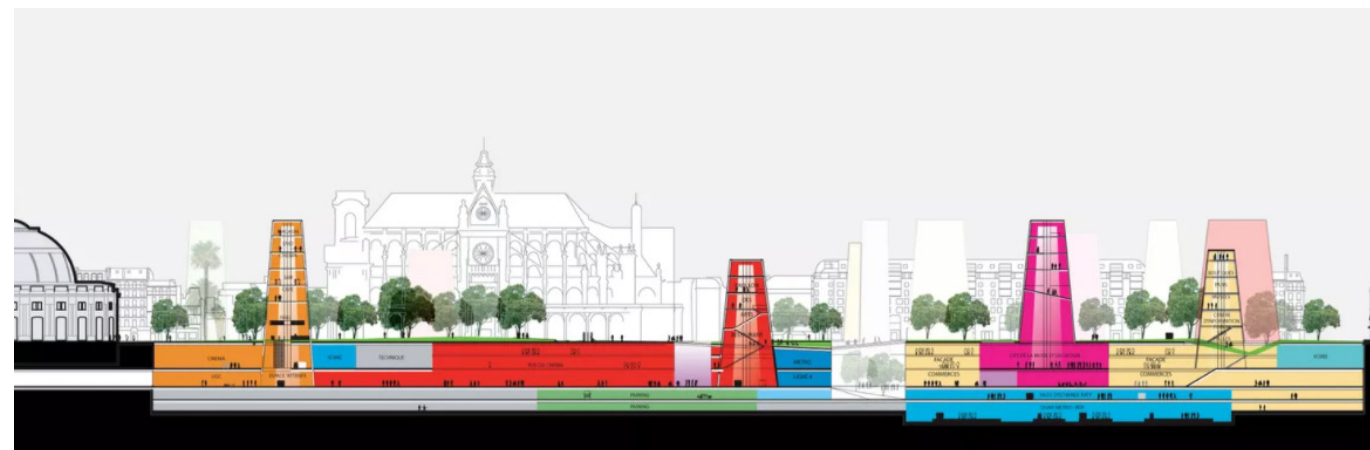
Le concepteur doit cependant privilégier des techniques permettant de tendre vers le rejet zéro :

- En choisissant l'infiltration des eaux pluviales (puits d'infiltration),
- Par la mise en place de citerne de récupération des eaux pluviales (pour l'arrosage uniquement dans l'intérêt d'une restitution au milieu naturel),
- Par l'utilisation de matériaux poreux ou de toitures végétalisées.
- En portant une attention particulière à la rugosité des matériaux choisis ;
- En privilégiant des dispositifs paysagers à des dispositifs techniques en cœur d'îlots afin de favoriser la pluralité des fonctions (déclivité des coeurs d'îlots végétalisés, jardins de pluie etc) ;





Le Corbusier, Olivetti, centre de calculs électroniques, Rho, Italie, 1963



OMA REM KOOLHAAS - Concours pour le réaménagement du quartier des Halles, 2004



Christian de Portzamparc DE CITADEL - ALMERE PAYS-BAS - 2000 > 2006

Épannelage, volumétrie & composition

Les principes généraux de composition adoptés pour le projet urbain et le projet de Cité Judiciaire privilégient les transparences visuelles (discontinuité).

Elle nécessitera une valorisation optimale de la situation de la part des concepteurs qui devront néanmoins tenir compte des prescriptions et contraintes délivrées par l'APIJ, en matière de bioclimatisme et veiller à suivre les principes généraux suivants :

- créer des discontinuités dans le bâti (ouvertures paysagères, respirations)
- optimiser la compacité de l'architecture
- favoriser l'orientation multiple des bâtiments
- ainsi que toutes les exigences et contraintes délivrées par l'APIJ

Prescriptions :

Le bâtiment de la Cité Judiciaire devra être cohérent avec la hauteur des bâtiments préservés voisins : les bureaux, la chaufferie, les halles 1 et 2 préservées.

La volonté n'est pas d'imposer des gabarits. Les hauteurs et la gestion de l'épannelage doivent former un fond de scène qui enrichira la rue Oberlin, le parc ou l'espace public entre la Cité Judiciaire et les halles préservées.

La recherche d'une silhouette urbaine compatible avec le site, suggérant en quelque sorte l'image d'un quartier de ville sera privilégiée.

La hauteur existante de la façade d'Alstom sur la rue Saint Vincent de Paul doit être respectée. Elle ne peut pas être surélevée.

Préconisations :

Recherche d'une émergence de la Cité Judiciaire à l'échelle du canal, du viaduc Louis Marin et de la Ville. Il convient de faire des propositions en terme de signal du côté de la ville historique de Nancy.



épannelage et géométrie :

-  retrait et alignement
-  situation libre
-  façades maçonnées
-  trame du bâtiment existant
-  espace public
-  façade principale
-  façade sur jardin
-  façade urbaine
-  entrée principale
-  accès VL et logistique



Agence ChartierDalix.

Traitement des façades

L'expression architecturale sera sobre et élégante. Le traitement des façades sera réalisé avec le même soin et la même attention. Ces façades devront générer un ensemble cohérent et en harmonie avec l'identité du site et des bâtiments préservés (Chaufferie, Bureaux, Halles 1 et 2).

Préconisations :

Les participants des ateliers urbains du mois de février ont exprimé l'envie de préserver la façade périphérique de la halle de montage du site Alsotom, expliquant qu'elle était un élément patrimonial remarquable, qu'elle donne à voir une forte unité architecturale qui participe à la composition urbaine.

Prescriptions :

Il s'agit donc de préserver une partie des façades maçonnées (repérées en légende ci-contre) de l'ancien hall de montage, dans un objectif de mémoire et d'identité. Le mode d'intervention sur ces façades est libre, mais devra répondre à un projet architectural cohérent et qualitatif. En aucun cas, ces façades ne pourront être réduites qu'à une seule fonction de clôture ou de décor.

La réponse est donc à rechercher dans le lien entre ces façades, la passerelle, l'entrée de la Cité Judiciaire et les espaces publics.

Conception de 5 façades : 3 « urbaines », 1 « parc », 1 « toiture ».

1. La façade « parc »

Elle est orientée au Nord - Est, elle est en lien avec le paysage et les modes doux. A moyen terme, c'est une façade qui peut prendre de l'importance.

2. Les façades « urbaines »

Elle sont orientées à l'Est, à l'Ouest et au Sud. **La façade Sud** est orientée du côté de la ville historique, elle a un lien particulier avec le canal, la rue Oberlin et l'effet de silhouette recherché. Il est attendu une émergence de la Cité Judiciaire à l'échelle du canal, du viaduc Louis Marin et de la ville. Il convient de faire des propositions en terme de signal du côté de la ville historique

de Nancy.

La façade Ouest donne accès à la Cité Judiciaire, elle anime le parvis et elle fait front à la halle n°1. Une juste composition est à produire entre les façades qui se répondent, l'aménagement du parvis, l'arrivée de la passerelle sur cet espace et l'accès à la Cité.

La façade Est donne sur la rue Saint Vincent de Paul. Elle sera cohérente avec le gabarit de la façade existante et répond à l'ambiance résidentielle de la rue. Elle donne accès à la partie logistique de la Cité Judiciaire et au stationnement utile au fonctionnement de cette dernière.

3. La cinquième façade (la toiture)

Il est attendu un projet fort pour la cinquième façade.

La toiture sera également conçue à l'échelle du canal, de la passerelle et du viaduc Louis Marin.

Préconisations : Elle pourra avoir un intérêt environnemental. La conception même des toitures devra tenir compte des impératifs en matière de gestion des eaux pluviales (végétalisation, autre système). Les toitures pourront aussi être le support de récupérateurs d'eau de pluie.

Les toitures pourront être en partie ou en totalité végétalisées (à l'échelle du bâtiment et du site, usages, espaces extérieurs et accessibles). à la fois pour des raisons paysagères mais également pour limiter le débit d'eau pluviale.

La nature et la colorimétrie des matériaux choisis devront également tenir compte des prescriptions en matière de conception bioclimatique.

La totalité des équipements techniques, qu'ils soient liés aux postes transformateurs, aux branchements concessionnaires, aux sorties de gaines ou aux capteurs solaires en toiture devront être intégrés dans l'architecture ou habillés.

Les accès

- L'accès principal public est situé sur la façade Ouest
- L'accès véhicule sera en lien avec la façade orientée du côté de Saint Vincent de Paul



épannelage et géométrie :

-  retrait et alignement
-  situation libre
-  alignement
-  trame du bâtiment existant
-  espace public
-  façade principale
-  façade sur jardin
-  façade urbaine
-  entrée principale
-  accès VL et logistique



Tri postal Alexandre Chemetov

Alignements et retraits

L'alignement ou les situations libres ne sont pas les mêmes pour chaque façade de la Cité Judiciaire.

Situation d'alignements et de retrait

La nouvelle façade Ouest de la Cité Judiciaire, au droit du parvis public, doit respecter un alignement et un retrait à 27 m et/ou à 36 m depuis la petite halle n°2. Par contre, elle ne peut pas se situer entre 27 et 36 m. Elle devra respecter des éléments alignés à 27 m et/ou à 36 m. Ces retraits et alignements reprennent la trame de 9 mètres de large de l'ancienne structure de la Halle de montage Alstom.

Situations d'alignements

Les façades Est, au droit de la rue Saint Vincent de Paul mais également Sud (Oberlin) seront en situation d'alignement. La façade Alstom préservée à l'Ouest sera en situation d'alignement.

Situations libres

Pour la limite Nord, il n'est imposé ni le retrait ni l'alignement, le choix est laissé libre sans dépasser la limite parcellaire définie. Cette situation de retrait ou d'alignement se fera en lien avec le quartier et le parc en devenir.

Traitement des limites

Le traitement des limites est un élément paysager important. Le projet devra être cohérent et fluide entre les espaces extérieurs publics et privés. Le traitement de la limite est libre. Cependant, il devra être un élément apaisé, léger, filtrant et en aucun cas un élément renforçant l'aspect «enfermant».

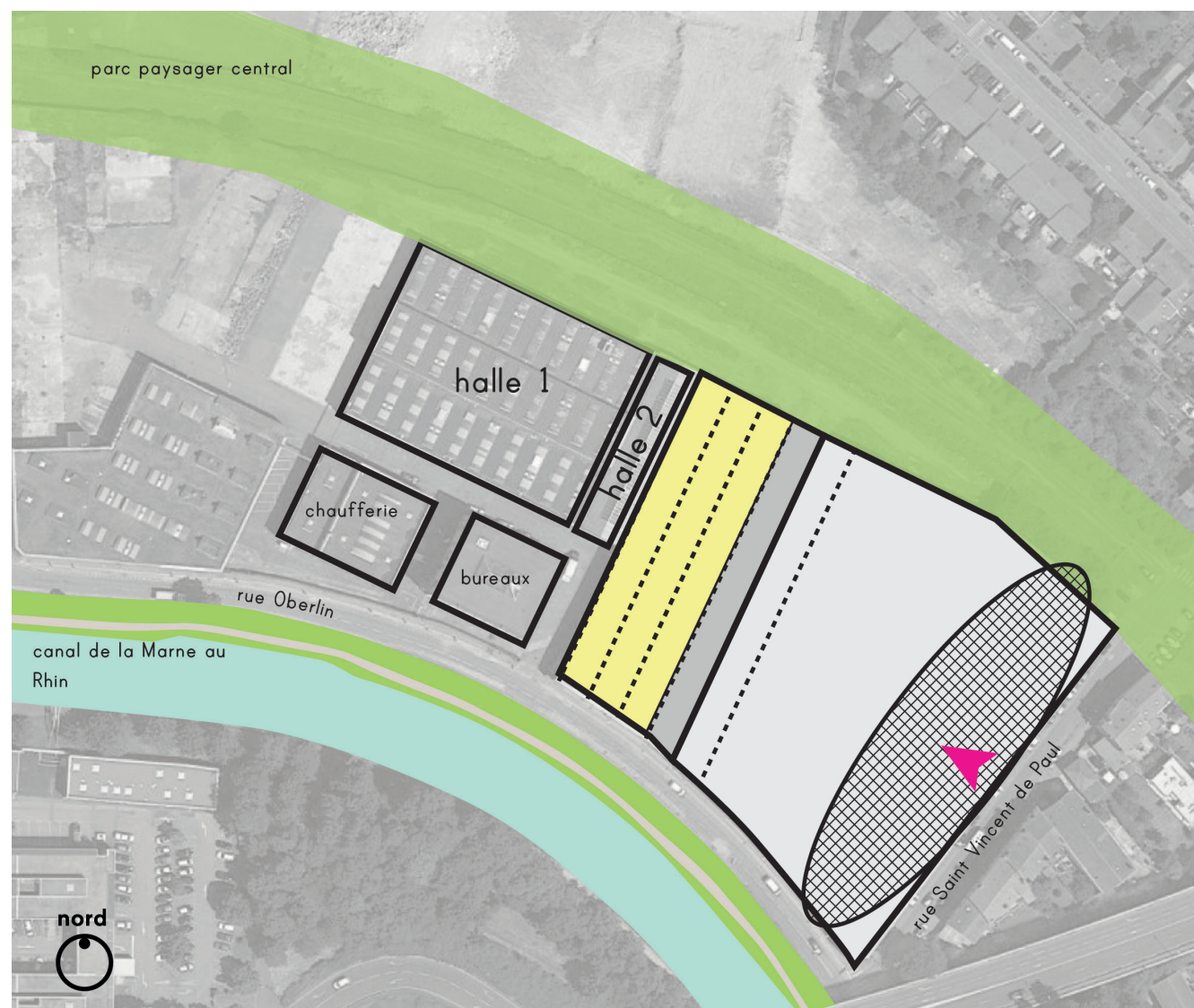
Le concepteur devra traiter les limites avec l'espace public de la façon la plus transparente possible, tout en assurant la protection visuelle et peut être sécuritaire de certains espaces extérieurs de la Cité Judiciaire.

Ainsi, les clôtures peuvent être :

- Ajourées, sans ouvrage maçonné
- Soit constituées d'un mur d'une hauteur maximale de 1,00 mètre, surmontés d'une grille métallique (pour une hauteur totale de 2,5 mètres maximum).

Dans le cas des clôtures entre espace public et espace privé, les clôtures seront doublées de plantations, sans arbres à tiges à proximité des clôtures pour éviter le franchissement depuis une branche.

Dans le cas où les constructions sont implantées selon un principe de retrait, la mise en oeuvre de clôtures végétalisées sera privilégiée, dans le respect des exigences de sûreté imposées par l'APIJ et la chancellerie»..



Stationnement



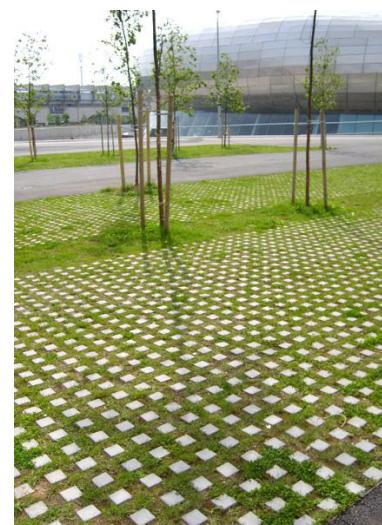
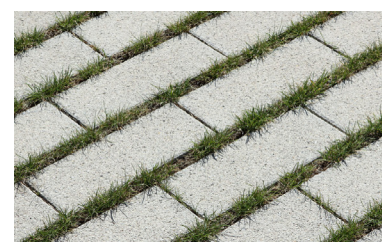
accès VL et
logistique



zone de
stationnement



Perrine AUM architectes



Stationnement propre à la Cité Judiciaire

Stationnement de véhicules légers

Le quartier écologique Alstom sera économe en stationnement automobile. Il s'agit, par ce biais, d'inciter à des pratiques de déplacements plus conformes aux exigences de développement durable.

Le quartier est desservi par une ligne de transport en commun à 300 mètres du site de la Cité Judiciaire.

Prescriptions :

Le projet de Cité Judiciaire devra réaliser et gérer sur sa parcelle un stationnement minimum de **163 places**.

- Le stationnement des véhicules propres à la Cité Judiciaire se fait du côté de la rue St Vincent de Paul.
 - Le stationnement est dissimulé et n'est jamais visible depuis l'espace public (hors viaduc).
- L'intégration architecturale de ce parking et des espaces de service liés au fonctionnement de la cité judiciaire sera un impératif.

Cette intégration architecturale du stationnement disposera de façades ou d'éléments suffisamment perméables pour permettre un éclairage naturel de jour optimisé.

Les stationnements extérieurs, lorsqu'ils existent, seront largement paysagés, aménagés en harmonie avec le reste de la parcelle. Leur conception devra aller dans le sens d'une intégration qualitative et d'une limitation des surfaces imperméabilisées.

Stationnement de cycles

L'offre d'un espace de stationnement cycle sécurisé, confortable et situé à proximité des entrées piétonnes, est un élément essentiel pour encourager à l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement.

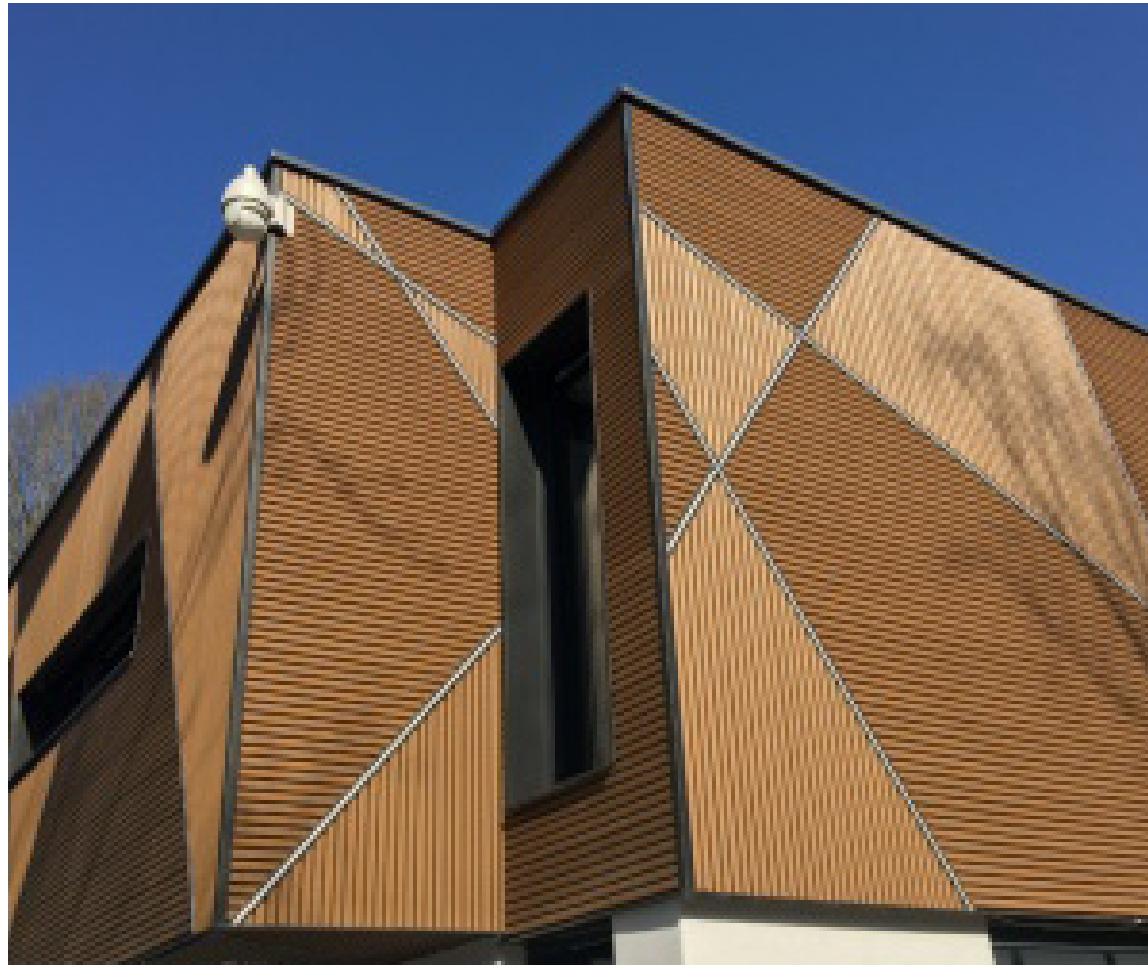
Le stationnement des cycles répondra aux exigences et contraintes de l'APIJ.

Prescriptions :

La surface du local vélo doit représenter au minimum 1,5% de la surface de plancher totale, environ 100 places de vélos.

Ainsi, il conviendra de garantir un traitement de qualité des locaux vélos qui devront être :

- Produits en quantité suffisante
- Clos et couverts ;
- Intégrés architecturalement et si possible faisant partie de la composition du projet ;
- Dans la mesure du possible, mis en évidence depuis les espaces libres
- Éclairés, en privilégiant l'apport de lumière naturelle.



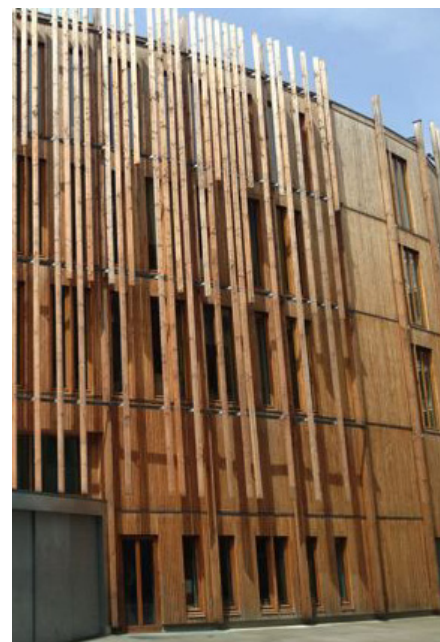
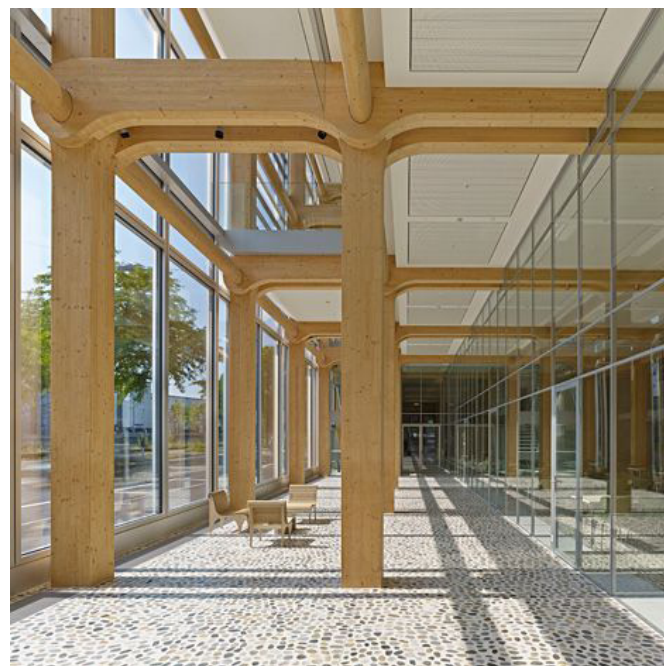
MATÉRIAUX DURABLES

Le choix des matériaux employés et du mode constructif retenu par les concepteurs s'inscrit dans la démarche pour la réduction de l'empreinte carbone de l'opération. Afin d'en maîtriser la technique et les coûts, ces solutions doivent être intégrées au projet dès le concours.

Le but pour l'ensemble des projets est de mobiliser des matériaux dits «bas carbone») et à faible empreinte écologique en prenant en compte l'impact carbone du transport des matériaux de construction, mais également de la gestion durable des ressources mobilisées.

Les impacts des produits et matériaux utilisés sont notamment relatifs à :

- la consommation des ressources naturelles,
- les consommations énergétiques,
- la production de déchets recyclables ou non,
- la contribution au changement climatique,
- la pollution de l'air, des eaux et des sols,
- la modification de la biodiversité.



Tamedia Office Building, Zurich | Shigeru Ban Architects



La stratégie paysagère et la biodiversité

L'aménagement des espaces extérieurs est également un élément important du projet d'ensemble. Ces espaces participeront également à améliorer la qualité du paysage proche et à atténuer la perception d'une densité bâtie.

Les vertus du végétal s'avèrent importantes et multiples car il répond simultanément et transversalement à de nombreuses problématiques, notamment :

- Participation à la lutte contre les effets d'îlots de chaleur urbains et au confort urbain par création de microclimats (évapotranspiration, rugosité au sol limitant le facteur éolien l'hiver, ...),
- Participation au développement de la biodiversité,
- Contribution à l'apaisement de la ville grâce notamment à son impact sur la perception sonore d'un environnement exposé,
- Contribution à l'épuration de l'air,
- Rôle dans l'atténuation de la perception d'une densité bâtie,
- Protection des pieds de façade avec des haies arbustives.
- Porter une réflexion sur la place de l'eau afin d'atteindre les objectifs de gestion des eaux pluviales

Ainsi, le concepteur devra porter une attention particulière à la végétalisation des espaces verts (toitures, espaces extérieurs, façades).

Caractéristiques de la végétalisation

- Créer les conditions de mise en oeuvre d'une gestion différenciée des espaces verts ;
- Prévoir une répartition optimale entre les strates arbustives ;
- Les arbres de pleine terre seront plantés avec des fosses adaptées, afin d'éviter la saturation en eau des fosses de plantation par remontée de nappe et asphyxie racinaire.

Richesse de la palette végétale

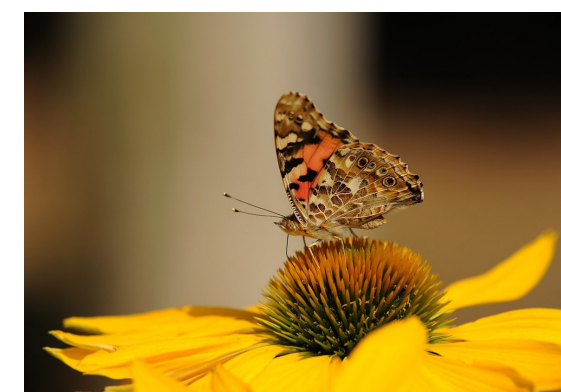
Les concepteurs devront porter une attention particulière aux choix des essences végétales à travers :

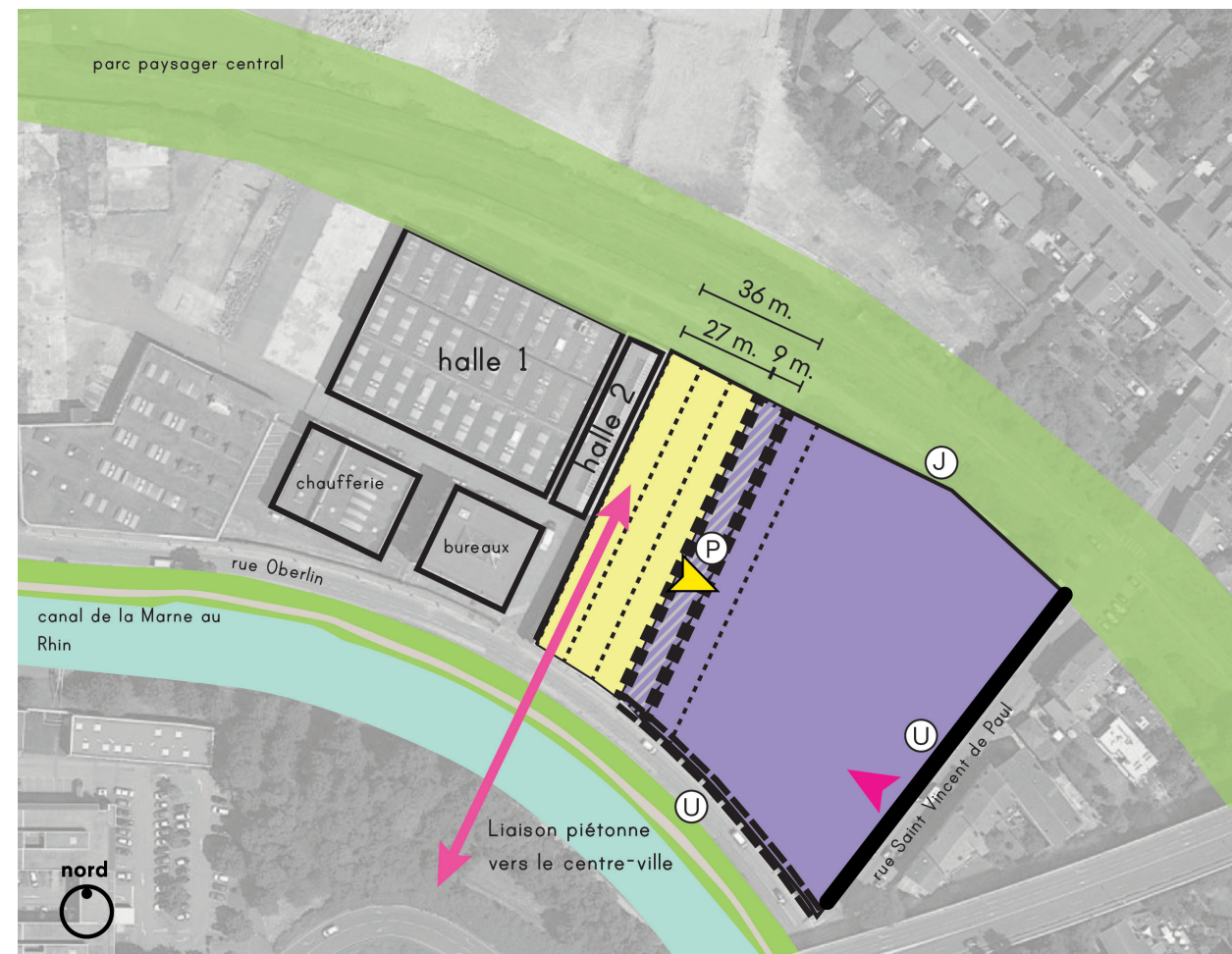
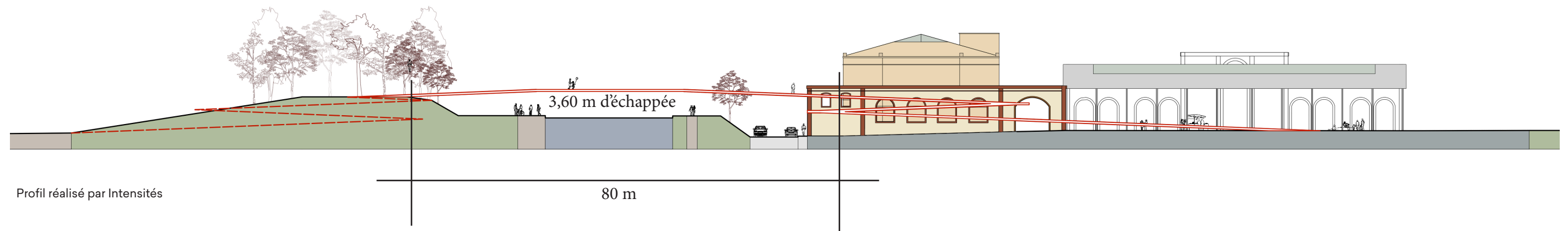
- Le recours à des essences végétales indigènes et locales
- Le recours à des essences végétales non invasives et non allergisantes ;
- Le recours à des essences mellifères ;
- En dehors des traditionnelles listes de haies fleuries,

Les concepteurs pourront faire des propositions au regard de la qualité des sols et du changement climatique.

Les concepteurs devront porter une attention particulière au maintien des continuités écologiques par :

- Une répartition optimale entre les strates végétales :
- Une végétalisation possible des toitures





Prescriptions pour les espaces publics et la passerelle

Prescriptions pour un parvis public entre la Cité Judiciaire et les halles

Le parvis s'organise autour de la halle préservée, de l'arrivée de la passerelle lancée au-dessus du canal, de l'entrée de la Cité Judiciaire et des liaisons en direction du parc central et de la rue Oberlin. Ce nouveau lieu, **à la foi urbain et paysager**, deviendra une nouvelle polarité une articulation de la nouvelle composition urbaine. Le parvis est l'entrée principale vers la Cité Judiciaire et une entrée vers le parc écologique.

Ce parvis est enrichi des éléments du programme urbain: la passerelle en direction du centre historique de Nancy, les halles préservées pour devenir un lieu innovant, un espace de mutualisation pour les entreprises, les associations, la culture.

Cet espace public aura une épaisseur de 27 mètres reprenant le rythme des 3 travées de 9 m de l'ancien Halle de montage d'Alstom. Cet espace sera en lien avec le mur d'Alstom et son traitement (préservation, démolition, percements).

Prescriptions pour une passerelle publique entre la Cité Judiciaire et les halles

La passerelle est lancée depuis la Glacière située de l'autre côté du canal. Cette passerelle piétonne et cyclable devra permettre le franchissement du canal et de la rue Oberlin. La manière de traiter son raccordement au parvis public est libre. Cette passerelle pourrait, par exemple, partiellement s'appuyer sur la partie de façade préservée la plus proche des Bureaux.

Tout comme l'architecture de la Cité Judiciaire, la passerelle devra être cohérente et intégrée au quartier Alstom élargi. Ainsi, le traitement du parvis, de la passerelle et de l'entrée de la Cité sont liés.

Entre la Glacière et le quartier Alstom, on compte une longueur de passerelle d'environ 80 m, avec une échappée de 3,60 m au dessus du canal. Deux pilles peuvent être imaginées au droit du canal. La passerelle a une largeur de passage de 3 mètres.

Budget estimé passerelle + parvis :
2 000 000,00€ HT