

Notice explicative

La présente notice a pour objet d'aborder le contexte et le parti retenu pour l'aménagement du projet global, les questions de l'état initial du terrain et des abords, les dispositions prévues pour assurer l'insertion du projet dans son environnement ainsi que la prise en compte du paysage.

1. Présentation de l'état initial du terrain et de ses abords indiquant les constructions, la végétation et les éléments paysagers existants

La demande de permis d'Aménager concerne les parcelles sur lesquelles se trouvaient les usines Mathis par le passé, rue du Maréchal Lefebvre sur la commune de Strasbourg. Actuellement, le site dénommé "Stellantis" est occupé sur sa moitié par une concession automobile, des zones de stationnement et un hall industriel. L'autre moitié du terrain est en friche. Ce site, situé au croisement entre une zone résidentielle (à l'Est de l'avenue de Colmar) et une zone d'activités ("Plaine des Bouchers") est desservi par la rue du Maréchal Lefebvre, axe structurant du quartier "Plaine des Bouchers". La parcelle est délimitée au sud par d'anciennes voies de chemin de fer. Le projet global est porté, en concertation avec la commune, par Bouygues Immobilier, au travers de la société de projet SAS STRASBOURG 1, représentée par Monsieur Deiber, Directeur Agence Alsace. Les principes généraux d'aménagement présentés dans cette notice sont complémentaires aux dispositions du PLU applicables sur les zones UB2 SMS1 STL1 et Uxd4.

L'accès au projet se fait au Nord, par la rue du Maréchal Lefebvre, à une centaine de mètres du carrefour avec l'avenue de Colmar à l'Est. Le site est bordé de sites industriels en franges Sud et Ouest. Il est bordé sur toute sa longueur Est par un immeuble de bureau "le Mathis" donnant également sur l'avenue de Colmar. Il est à noter que le fonctionnement de cet immeuble en termes d'accès véhicules est dépendant du terrain projet. Les stationnements aériens de cet immeuble sont situés du côté du terrain projet et desservis par une voie située également sur le terrain projet. L'accès au sous-sol de ce bâtiment ainsi que la collecte des ordures ménagères se fait également via cette voie. Celle-ci fonctionne en sens unique Sud Nord, avec une entrée par l'avenue de Colmar et une sortie sur la rue du Maréchal Lefebvre par le parking de la concession automobile existante actuellement sur le site. En partie Sud, le site est bordé par d'anciennes voies de chemin aujourd'hui inutilisées mais potentiellement vouées à devenir des voies de circulation douce à l'avenir. Le projet est situé dans le périmètre du Porter A Connaissance lié au site industriel "Adient" localisé au Sud, rue Schertz.

L'aménagement de ces parcelles sur lesquelles se situent les locaux du groupe automobile "Stellantis" ainsi que de grandes zones de stationnement en enrobé, qui seront démolis, a pour but d'améliorer le tissu urbain et architectural, tout en proposant une opération à usages mixtes en adéquation avec les besoins du quartier et en cohérence avec le paysage urbain environnant. La reconversion de ce site ancré dans le tissu urbain permet de lutter contre le développement urbain sur les terres agricoles et de valoriser les terrains existants dans l' Eurométropole. Un des enjeux majeurs du projet est la déminéralisation : actuellement, le site est quasiment entièrement minéral. Le projet prévoit d'atteindre un ratio de plus de 35% d'espace en pleine terre. Trois arbres assez majestueux existent à l'entrée du site (côté rue du Maréchal Lefebvre) et seront conservés. En complément, un grand nombre d'arbres seront plantés, afin d'améliorer la végétalisation du site (se référer à la notice paysagère dans la PA.8 pour plus de précisions).

Accessible depuis la rue du Maréchal Lefebvre et séparé de cette dernière par une simple bordurette (pas de clôture), le bâtiment principal est un bâtiment industriel avec un toit en sheds. Il a subi plusieurs extensions hétéroclites, visibles côté rue notamment, pour créer des espaces de ventes et bureaux et sera démoli. Les espaces de parkings aériens en enrobé et les petites zones plantées avec de la végétation basse (pelouse) seront également supprimés dans le cadre du nouvel aménagement projeté.

Le terrain présente une déclivité notable dans le sens Est - Ouest, la voie de desserte côte immeuble "Mathis" est en contrebas du reste du terrain, d'environ 1,50m en moyenne. Le projet atténuera cette déclivité, tout en respectant le PPRI qui demande à avoir des niveaux rez-de-chaussée à 140.10 NGF minimum pour un terrain naturel compris entre 139.80 et 140.00 NGF.

Le terrain d'assiette de l'opération comprend les parcelles 370 et 390 en totalité, ainsi que la parcelle 277 partiellement. Une bande de 2.50m sur toute la longueur de la parcelle 277, d'une superficie d'environ 530m², côté rue du Maréchal Lefebvre a été retirée de l'emprise projet car elle sera cédée à l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre du réaménagement du carrefour entre le projet et la rue du Maréchal Lefebvre pour en faire un trottoir (PUP). Le terrain du projet (parcelles 370, 390 et 277 sans l'emprise du futur trottoir rétrocedé) représente une superficie de 41 112m².

Le projet est situé en zone jaune correspondant à la zone de remontée de nappe non débordante selon le PPRI de l'EMS approuvé le 20/04/18. Selon l'article 8.2.2, la cote supérieure du plancher du premier niveau des bâtiments doit être fixée à un niveau supérieur ou égal à la cote piézométrique augmentée d'une revanche de 0,50 m. La cote piézométrique est de 138.00 IGN 69 (côte piézométrique décennale EMS 137.70 IGN 69), les côtes de références des rez-de-chaussée seront donc de 138.50 IGN 69 minimum.

Le projet est également situé en zone bleu clair d'inondation par débordement de cours d'eau selon le PPRI de l'EMS approuvé le 20/04/18. Selon l'article 5.2.2, la côte supérieure du plancher du premier niveau des bâtiments doit être fixée à un niveau supérieur ou égal à la CPHE augmentée d'une revanche de 0,30 m. La cote CPHE est de 139.80 IGN 69, la côte de référence des rez-de-chaussée est donc de 140.10 IGN 69 minimum. Les voiries, y compris les accès véhicules de secours, seront au dessus de cette côte CPHE.

La côte liée au risque d'inondation par débordement de nappe étant la plus contraignante, la côte supérieure de tous les planchers du premier niveau des bâtiments se situera au-dessus de **140.10 IGN 69**. L'ensemble de ces données concernant le risque d'inondation figurent également dans le dossier loi sur l'eau déposé dans le cadre de ce projet.

2. Partis retenus pour assurer l'insertion du projet dans son environnement et la prise en compte des paysages, faisant apparaître, en fonction des caractéristiques du projet :

a) Aménagement du terrain

Les bâtiments présents sur la parcelle seront démolis, les clôtures et bordures existantes sur site seront déposées ainsi que les enrobés des anciens parkings. Les accès et entrées sur la parcelle seront modifiés. Les trois arbres existants à l'entrée du site seront conservés.




L'objectif de ce permis d'aménager est de proposer un aménagement avec une distribution claire et sécurisée, donnant une place aux circulations douces. Un carrefour entre l'accès au projet et la rue du Maréchal Lefebvre sera créé afin de pouvoir absorber les nouveaux flux liés au projet sans pour autant détériorer le niveau de service actuel (véhicules et bus) et la sécurité. La création de ce carrefour se fera dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial sous maîtrise d'ouvrage Eurométropole de Strasbourg.

La voie de bouclage créée pour la desserte du lotissement sera une zone 30 en sens unique, tandis que la liaison entre le bouclage et le carrefour sera en double sens. Cette voie structurante en entrée de quartier aura une largeur de 18m, intégrant une voirie de 9,5m avec un trottoir de part et d'autre et une piste cyclable double-sens de 3m. Via la traversée de la rue du Maréchal Lefebvre, cette piste cyclable permettra de rejoindre la piste existante le long de cette rue qui relie l'avenue de Colmar à la rue de la Plaine des Bouchers. La voie de bouclage interne au lotissement aura quant à elle un profil de 11,90m, comprenant une voie de circulation simple sens, avec trottoir et stationnement en créneau côté logement, et trottoir et stationnement en créneau avec noue côté limites extérieures et le long du parking silo. La voie est dimensionnée pour garantir la giration des camions de collecte, des sapeurs-pompiers et des camions de livraison. Des surlargeurs de voiries sont prévues pour pouvoir permettre aux camions de collecte de se stationner en toute sécurité sans bloquer la circulation à proximité des aires de présentation des ordures ménagères et points d'apport pour le verre et les biodéchets (deux emplacements sur le projet, au Nord et au Sud de la voie de bouclage). Entre les places de stationnement seront prévus des espaces verts en pleine terre plantés (arbres ou arbustes selon localisation). Dans cette bande de 2m alternant places de stationnement et espaces plantés, sont également prévus ponctuellement des arceaux vélo pour les visiteurs.

Une voie privative (véhicules et piétons) sera créée pour desservir la partie Est du projet : logements du lot D et stationnement de l'immeuble "Mathis". Les camions de collecte des ordures ménagères de l'immeuble du « Mathis » transiteront également par cette voie pour rejoindre la rue du Maréchal Lefèbvre, étant précisé qu'ils accèderont aux aires de présentation des ordures ménagères du "Mathis" par l'accès existant au Sud de l'immeuble "Mathis" depuis l'avenue de Colmar. Ce fonctionnement est identique au fonctionnement actuel et a été validé en amont avec les services compétents de la Ville et Eurométropole de Strasbourg. Une voie piétonne privative et largement végétalisée (néanmoins accessible aux véhicules de secours) sera également créée entre les lots B et C.

Le stationnement sauvage étant un enjeu majeur dans ce type de projet, celui-ci sera limité par la conception de la voirie en tant que telle (peu d'espace libre pour pouvoir se stationner hors des places prévues à cet effet) et par des bordures hautes le long du trottoir sur la branche Sud-Nord de la voie de bouclage.

La topographie du terrain sera légèrement adaptée pour permettre une implantation cohérente des futurs bâtiments et assurer un accès optimal à l'ensemble du site.

<b>PROJET DE RECONVERSION DU SITE STELLANTIS</b>	NOTICE 1/3			Affaire : <b>22-014</b> Suivi par : <b>NP</b> Dessiné par : <b>HL-JM</b> Format : <b>A3</b> Indice :		  	PA2
Rue du Maréchal Lefèbvre/Avenue de Colmar 67100 STRASBOURG	Phase : <b>PA</b>	Echelle:	Date : <b>26/02/2025</b>				

b) Composition et organisation du projet, prise en compte des constructions ou paysages avoisinants, traitement minéral et végétal des voies et espaces publics et collectifs et solutions retenues pour le stationnement des véhicules

L'opération vise à reconvertir ce site industriel hétéroclite pour trouver une composition urbaine harmonieuse garantissant une bonne qualité de vie aux futurs usagers du site.

Côté rue du Maréchal Lefèbvre, à l'entrée du site, on retrouvera un front bâti continu au niveau du lot A et une placette ouverte au public le long du lot D qui redonneront un caractère urbain à ce site. La placette présente aussi l'intérêt d'être au pied du lot où sont prévus des usages mixtes (hôtel, supermarché) tout en étant à proximité de l'immeuble "Mathis" et de l'avenue de Colmar. Elle créera donc une nouvelle dynamique et offrira un lieu de rencontre et de pause dans le quartier de la Plaine des Bouchers qui est en déficit de tels espaces publics.

La composition d'ensemble a été pensée afin de garantir un fonctionnement fluide avec la parcelle voisine occupée par l'immeuble "Mathis" à l'Est, mais aussi afin de permettre des connexions futures avec les avoisinants à l'Ouest et au Sud. En effet, les connexions Nord Sud seront possibles dès la création du projet : continuité de piste cyclable via une voie verte, dans le prolongement de la voirie Nord Sud de la voie de bouclage, qui permet d'atteindre les anciennes voies de chemin de fer potentiellement reconverties en piste cyclable à l'avenir. Une connexion Nord Sud sera également possible du côté de la limite Ouest, car l'espace disponible en limite Sud Ouest permettra -si souhaité dans le futur, de rallonger la voirie Nord-Sud jusqu'en limite Sud du projet.

Le projet assurera une pratique confortable du site par un traitement faisant apparaître des circulations et accès clairs et sécurisés par les usagers : une gestion des différents flux circulatoires et un accès aisé aux entrées des bâtiments. Les cheminements piétons seront tous distincts des voies de circulations automobiles. Cette hiérarchie sera visible par des traitements de matérialité différents ainsi que des bordures qui sépareront les flux piétons des flux cyclistes et automobiles.

Le programme de l'opération concerne la réalisation d'un projet à vocation mixte avec une dominante résidentielle comprenant un lot avec un bâtiment de bureaux (lot A), deux lots avec plusieurs bâtiments de logement dont une résidence étudiante (lots B et C), un lot mixte avec des logements, un supermarché et un hôtel (lot D) et un lot avec un parking silo (lot E).

L'insertion paysagère du projet sera particulièrement travaillée et des espaces verts qualitatifs et généreux seront proposés. La gestion du stationnement en totalité dans le parking silo permet de n'avoir ni de sous-sol ni de parking aérien et ainsi de maximiser les surfaces de pleine terre et d'espaces paysagers. La périphérie des îlots de logements est ceinturée par des jardins de devant (non privatisés pour les logements situés à RDC), tandis que leur cœur est constitué d'un espace densément végétalisé, commun et formant un îlot de fraîcheur. Un espace vert généreux est prévu le long de toute la façade Nord du parking silo, entre façade et rue. Cet espace met à distance les logements par rapport au parking tout en offrant un lieu d'agrément pour les habitants car il sera accessible à tous. Un square commun, situé au Sud Est du terrain et d'environ 2700 m² est également prévu. Les trois arbres existant à l'entrée du site seront conservés conformément aux exigences du PLU et l'aménagement paysager ainsi que l'implantation du bâti du lot concerné (lot A) en tiendront compte. De manière générale, le site actuellement quasiment minéral est fortement végétalisé grâce au projet : sur l'ensemble des 41 112 m² de terrain, on retrouvera 35% d'espaces de pleine terre aménagés.

L'implantation des constructions (donnée à titre indicatif) a été envisagée de façon à pouvoir retrouver un format d'îlot sur chaque lot, avec des bâtiments en périphérie et un cœur d'îlot végétal. Le bâti est en retrait d'environ 2m par rapport aux limites de lots, ce qui permet d'avoir des jardins de devant à rez-de-chaussée et des balcons dans les étages qui seront à l'alignement. L'épannelage des bâtiments tiendra compte du PLU, avec des volumes de hauteur comprise entre du R+2 et du R+7. Ces variations de hauteur évitent d'avoir des volumes trop massifs ou monolithiques, tout en limitant les phénomènes de vis-à-vis et en optimisant les apports solaires. La disposition du bâti permettra d'avoir un maximum de logements orientés Sud, Est et Ouest.

La surface plancher maximale envisagée au global sur l'opération est de 41 500m² avec la ventilation suivante (hypothèse à stade d'avancement) :

- > Logements 25 000m²
- > Résidence étudiante 6 000m²
- > Supermarché 1 500m²
- > Hôtel 4 500m²
- > Bureaux 4 500m²

La voirie de bouclage créée dans le cadre du projet est destinée à être transférée dans le domaine public de l'Eurométropole de Strasbourg conformément aux termes de la convention VRD régularisée entre le maître d'ouvrage et l'Eurométropole, qui est jointe au dossier de PA. Elle respecte ainsi le cahier des charges de l'Eurométropole (largeur et matérialité des voies et trottoirs, et essence des arbres d'alignement). Cette voie est prévue en sens unique avec du stationnement en créneau ainsi qu'avec des trottoirs dimensionnés de manière à garantir une circulation piétonne sécurisée. Une piste cyclable bidirectionnelle sera implantée sur le tronçon de voirie Nord-Sud, dans le prolongement de la piste cyclable de la rue du Maréchal Lefebvre. En continuité de cette piste, en extrémité Sud à côté du square et du parking silo, une voie verte est créée et est également intégrée à la surface qui sera transférée dans le domaine public de l'Eurométropole conformément aux termes de la convention VRD visée ci-dessus. L'espace vert à l'Ouest du silo est aménagé avec une simple prairie fleurie, pour pouvoir être reconverti facilement en voirie dans le cas d'un éventuel transfert ultérieur dans le domaine public de l'Eurométropole, dans l'objectif de prolonger la voirie du projet vers le Sud.

Les espaces communs mais non voués à être transférés dans le domaine public seront gérés par une ASL. Il s'agit du cheminement entre les lots B et C à vocation piétonne mais garantissant tout de même l'accès aux véhicules de secours et de la voirie à l'Est du projet (desserte lot D et immeuble "Mathis"). Cette voirie est conçue et dimensionnée pour permettre la circulation des camions de collecte et des véhicules de secours. On y trouvera également des places de stationnement en créneau sur sa portion Nord - Sud le long de l'immeuble "Mathis", ainsi que des aires de présentation OM.

Un traitement approprié des revêtements de sol permet une meilleure lisibilité de la composition générale. L'objectif est de réaliser un aménagement permettant l'articulation claire des différents espaces et la lecture de leur fonction. L'aménagement des voiries et espaces minéraux comprend la mise en œuvre de la structure, la réalisation des revêtements, la pose des délimitations. Les structures seront ainsi adaptées à une circulation faible de PL (livraison, OM, pompiers) ou VL, stationnements et cheminements piétons. Le projet proposera une utilisation de matériaux sobres, pérennes et offrant selon les localisations des qualités de perméabilité. Les traitements de surfaces ainsi que les limites entre espaces prennent en compte la tenue aux exigences de circulations variées, et leur gestion des eaux de surfaces.


Se reporter également à la PA.8 "Programme des travaux" pour le détail de la configuration des voiries et de leur matérialité.

c) Organisation et aménagement des accès au terrain et aires de stationnement

Le projet présente un accès automobile au Nord, sur la rue du Maréchal Lefèbvre. Afin de pouvoir absorber la circulation liée au projet tout en garantissant un niveau de sécurité pour les véhicules, les vélos et les piétons, un carrefour sera créé dans le cadre d'un PUP sous maîtrise d'ouvrage Eurométropole de Strasbourg. La voie d'accès au quartier permettra aux automobiles, aux véhicules de secours et aux véhicules de collecte d'entrer sur le site. La circulation cycliste est également prise en compte puisque c'est au niveau de ce carrefour que se fait la jonction de la piste cyclable côté projet avec la piste cyclable côté rue du Maréchal Lefèbvre. Les piétons pourront également cheminer en sécurité le long de la placette devant le lot D jusqu'au lot A de l'autre côté du carrefour.

Exception faite pour le supermarché qui aura son propre parking d'une quarantaine de places intégrées à son volume bâti, la totalité du stationnement nécessaire réglementairement pour l'ensemble des lots (logements, résidence étudiante, hôtel, bureaux) se situe dans le parking silo sur le lot E, au Sud du quartier. L'accès à ce parking se fait depuis la voie de bouclage, avec une entrée côté Ouest et une sortie côté Est du lot E. Un certain nombre de stationnements "visiteurs" est prévu le long de la voirie de bouclage. Ces stationnements seront donc voués, comme la voirie de bouclage, à être transférés dans le domaine public de l'Eurométropole conformément aux termes de la convention VRD visée ci-dessus.

Afin de pouvoir desservir la partie du projet située à l'Est de la voie de bouclage, une voie privée reliée à la voie de bouclage est créée. Les camions de collecte des ordures ménagères de l'immeuble du « Mathis » transiteront également par cette voie et la voie de bouclage pour rejoindre la rue du Maréchal Lefèbvre, étant précisé qu'ils accèderont aux aires de présentation des ordures ménagères du "Mathis" par l'accès existant au Sud de l'immeuble "Mathis" depuis l'avenue de Colmar. Ce fonctionnement est identique au fonctionnement actuel et a été validé en amont avec les services compétent de la Ville et Eurométropole de Strasbourg.

<b>PROJET DE RECONVERSION DU SITE STELLANTIS</b>	NOTICE 2/3			Affaire : <b>22-014</b> Suivi par : <b>NP</b> Dessiné par : <b>HL-JM</b> Format : <b>A3</b> Indice :		  	<b>PA2</b>
Rue du Maréchal Lefèbvre/Avenue de Colmar 67100 STRASBOURG	Phase : <b>PA</b>	Echelle:	Date : <b>26/02/2025</b>				



Le square situé au Sud Est du projet sera accessible depuis l'espace public (voirie de bouclage transférée dans le domaine public) et sera en lien avec la voie verte mise en place dans le cadre du projet entre square et parking silo. Il pourrait potentiellement également être en lien avec la piste cyclable créée sur les anciennes voies de chemin de fer désaffectées en limite Sud du projet. La répartition du bâti et les voies de circulation, par leurs usages, leurs largeurs et leurs traitements permettent de créer des cheminements clairs, qualitatifs et sécurisés. Le positionnement du bâti et l'épannelage des volumes offrent une optimisation de l'apport de lumière et permettent de créer des vues depuis les logements et l'espace public et privatif. Les cœurs d'îlot densément végétalisés sont visibles tant depuis la rue que depuis les logements.

Par son implantation, chaque entité constituée de plusieurs bâtiments formant un îlot, d'un cœur d'îlot végétalisé et commun, et de jardins de devant forment un ensemble. L'implantation du bâti et les jardins de devant dégagent une limite claire et définie entre l'espace public et privé. Les accès piétons se font par ces jardins de devant qui créent une séquence d'entrée à chaque immeuble. Le traitement des accès à l'échelle de l'ensemble du projet permet une lecture aisée du fonctionnement du site et participe à la création d'ambiances qualitatives.

d) Traitement des parties du terrain situé en limite du projet

En frange Nord du terrain, le long de la rue du Maréchal Lefèbvre les bâtiments s'implanteront en limite (lots A et D) de manière à recréer un front bâti en entrée de quartier.

En limite Est, le long de l'immeuble "Mathis", il n'y aura pas de clôture : pour des questions de fonctionnement explicitées dans le paragraphe c) de la présente notice, une voie, dont l'usage est partagé entre l'immeuble voisin "Mathis" et les habitants du futur quartier, est créée. Il s'agira donc d'une voie privée à usage collectif, qui aura un gabarit permettant l'accès aux engins de secours et de collecte.

Le square en limite Sud et Est ne sera pas clôturé mais les franges de cet espace seront traitées de manière paysagère avec des lisières arborées stratifiées afin de recréer un certain sentiment d'intimité dans le square.

Au Sud, uniquement le linéaire correspondant au lot E (parking silo) sera clôturé, les espaces libres de part et d'autre (espaces à usage collectif gérés par une ASL) seront ouverts sur les anciens rails en limite Sud.

A l'Ouest et au Nord (au droit de la limite avec parcelle voisine avec l'église évangélique), la frange est traitée en majeure partie par une noue d'infiltration, sauf au droit de l'espace à usage collectif géré par une ASL.

La Limite Ouest du lot A (au droit de la limite avec parcelle voisine avec l'église évangélique) sera clôturée.

e) Equipements à usage collectif et notamment ceux liés à la collecte des déchets

Un certain nombre d'espaces seront supports d'équipements à usage collectif. Au niveau des voiries, des points d'apport volontaire (PAV) pour les biodéchets et le verre sont prévus au Nord et au Sud, l'un à l'entrée de la voie de bouclage au Sud du lot A, l'autre au droit de la sortie du parking silo. Les ordures ménagères seront collectées sur des aires de présentation dédiées et implantées en limite sur chaque lot. Le profil de la voirie et du trottoir au droit des PAV et des aires de collecte est adapté afin que la collecte se fasse de manière sécurisée sans pour autant bloquer la circulation automobile sur la voie. Ces aménagements sont toujours situés à moins de 15m des points de collecte conformément au règlement de collecte. Comme demandé par le PLU, des arceaux vélos pour les visiteurs, correspondant à un ratio de 0,5 % de la surface de plancher de l'opération affectée au logement, sont positionnés dans des poches au droit de la voirie et répartis sur l'ensemble du quartier.

### 3. Prise en compte des risques et enjeux environnementaux

Les trois premiers items suivants (paragraphe a, b et c) sont traités dans l'étude d'impact jointe à ce dossier de demande de Permis d'Aménager (pièce PA 14) ainsi que dans le dossier Loi sur l'eau.

### a) Gestion de la pollution

## b) Gestion des risques technologiques

### c) Gestion des eaux pluviales

#### d) Compatibilité du projet avec l'OAP "Air Climat Energie"

## Qualité de l'air

L'espace est organisé en fonction de la vocation des bâtiments : les logements sont situés en cœur de quartier à distance des axes de circulation et sont protégés du bruit et de la pollution par les bâtiments d'activité (bureaux, supermarché) faisant barrière au Nord par rapport à la rue du Maréchal Lefèvre. Le parking silo est situé en limite Sud de manière à offrir une protection par rapport au site industriel voisin ADIENT.

La morphologie urbaine est adaptée pour disperser les polluants et favoriser la circulation de l'air : les cœurs d'îlot et les rues sont végétalisés, le front bâti est discontinu et les hauteurs de bâti sont modulées. Ces principes permettent également d'optimiser l'ensoleillement et de réduire l'effet « îlot de chaleur »

## Adaptation au changement climatique

L'aménagement urbain et la conception des bâtiments permettent des apports de fraîcheur, d'ombrage et de ventilation naturelle en été, tout en favorisant les apports solaires en hiver.

Pour ce faire, la densité est équilibrée afin de garantir une répartition de zones végétales sur l'ensemble du quartier. Il est d'ailleurs à noter que le site existant est actuellement quasiment entièrement minéralisé et que le projet propose une déminéralisation importante. Les arbres existants en entrée de quartier sont conservés, leur gabarit permet de créer des ombres et une évapotranspiration importante.

Les « solutions vertes » sont fortement privilégiées, au niveau de l'aménagement, étant donné que les espaces verts sont tous en pleine terre, et au niveau du bâti, étant donné que les toitures terrasse qui n'accueillent pas d'équipements techniques sont végétalisées.

## Résilience face aux risques naturels

La perméabilité des sols étant un enjeu majeur, les eaux de ruissellement des voiries sont gérées par des structures drainantes présentes le long des voiries sous forme de noues.

Les eaux pluviales au niveau de chaque îlot bâti sont infiltrées dans l'espace vert en pleine terre en cœur d'îlot.

Les volumes de rétention liés au risque d'inondation (compensation PPRI) sont traités via des noues spécifiques et des bassins d'infiltration dans le parc devant le parking silo.

## Energie

Afin de répondre à l'objectif de limitation des consommations énergétiques de chauffage et des systèmes de rafraîchissement actif, plusieurs principes sont mis en place dans le cadre du projet : les formes urbaines relativement compactes limitent les déperditions énergétiques tandis que le végétal en toiture favorise la diminution de la température intérieure en période chaude et permet ainsi minimiser fortement les demandes de climatisation.





Les logements traversants ou à double orientation seront privilégiés afin de bénéficier d'un ensoleillement favorable.

## Energies performantes

Le projet s'inscrit dans une démarche vertueuse en ce qui concerne les apports énergétiques : les bâtiments seront raccordés au réseau de chaleur urbain existant et des panneaux photovoltaïques en toiture assureront une production d'Energie renouvelable.

## Multifonctionnalité des toitures

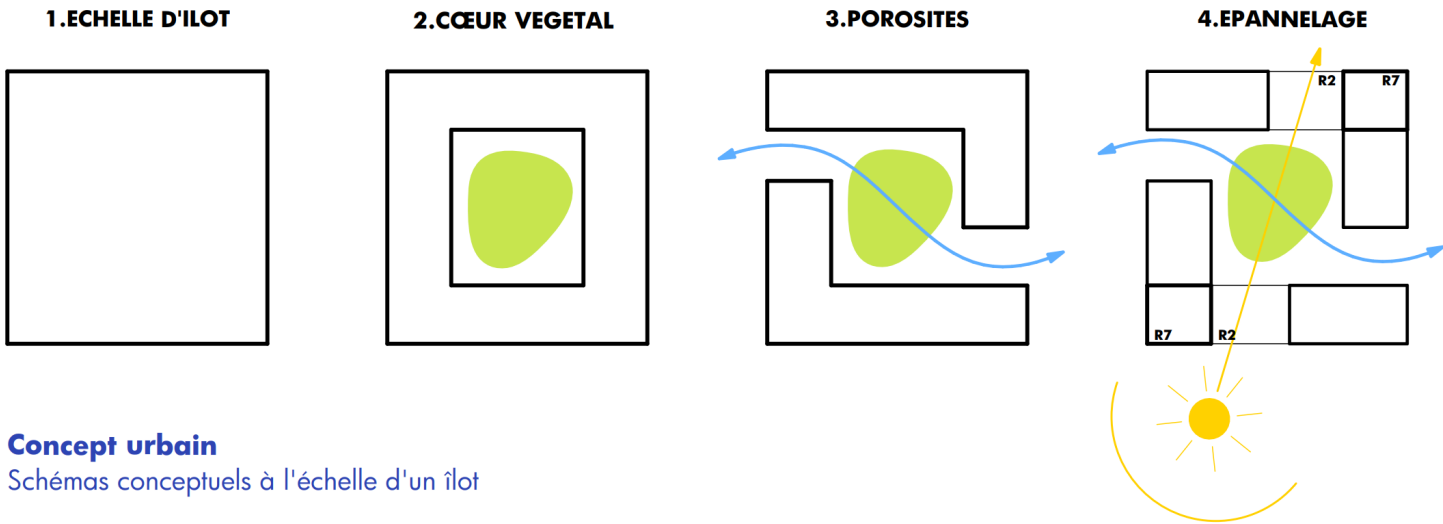
Les toitures ne recevant pas d'équipement technique seront support de panneaux photovoltaïques ou végétalisées conformément aux demandes du PLU.

<p><b>PROJET DE RECONVERSION DU SITE STELLANTIS</b></p> <p>Rue du Maréchal Lefèbvre/Avenue de Colmar 67100 STRASBOURG</p>	<p><b>NOTICE 3/3</b></p> <p>Phase : <b>PA</b></p> <p>Echelle:</p> <p>Date : <b>26/02/2025</b></p>	<p>Affaire : <b>22-014</b> Suivi par : <b>NP</b> Dessiné par : <b>HL-JM</b> Format : <b>A3</b> Indice :</p>			 	<p><b>PA2</b></p>
---	---	---	---	---	---	-------------------

4. Intentions urbaines et architecturales

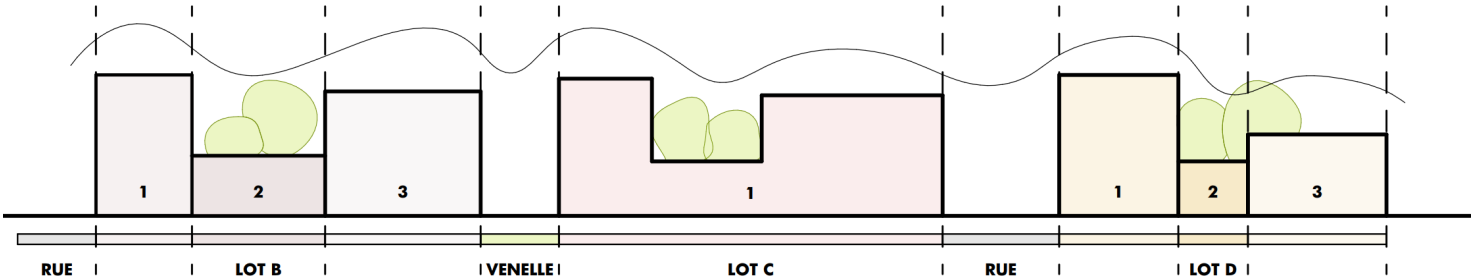
Le projet propose de créer des îlots de forme carrée afin de retrouver une échelle urbaine cohérente. Chaque îlot présente une ceinture bâtie avec un cœur libre et végétalisé en pleine terre. La ceinture bâtie n'est pas continue, elle est interrompue ponctuellement pour permettre des traversées piétonnes, favoriser la circulation de l'air et d'optimiser l'ensoleillement des logements.

L'épannelage des volumes différencie des volumes hauts dans les angles (R+7) comme des « signaux », et des volumes plus bas en R+4/5 en partie courante. La transition entre ces volumes est faite par des volumes encore plus bas, en R+2. Ces creux situés sur les parties Nord et Sud des îlots permettent de maximiser les apports solaires, le soleil pouvant pénétrer jusqu'au cœur d'îlot. Ces dispositions offrent également le bénéfice de pouvoir multiplier les orientations des logements, en privilégiant l'Est, l'Ouest et le Sud.



Concept urbain  
Schémas conceptuels à l'échelle d'un îlot

Afin d'éviter un effet de bloc massif et monotone, les ruptures volumétriques rythment la séquence côté rue et s'accompagnent d'un traitement des façades en cohérence avec l'épannelage de l'îlot : pas de macro socle à l'échelle de l'îlot mais chaque volume est traité de manière unitaire jusqu'en pied de bâtiment.



Concept architectural à l'échelle du quartier  
Elévation schématique façades Sud projetées  
L'épannelage et le traitement architectural rythment la façade sur rue.

L'écriture architecturale des bâtiments s'inscrira dans le respect du contexte du quartier existant par l'utilisation d'éléments y faisant référence : bâtiments tramés, teintes rompues, modénatures réinterprétées (corniches, appuis, encadrements de fenêtres).