



villes territoires  
politiques et juridiques de l'urbanisme  
master 2 pro

## SAINTE-PAZANNE

# LE SECTEUR GARE: VERS UN QUARTIER DURABLE

CURUTCHET Maïtena: Géographe  
LARRIEU Delphine: Géographe  
MURATET Anastasia: Juriste  
PENHOUD Tiphaine: Juriste  
PERROTEAU Nadia: Architecte

## DIAGNOSTIC

Janvier 2011

Enseignants en français: Mme Rey, enseignante ENSAM; M. Legal, enseignant à la Faculté de droit; M. Fritsch, enseignant à l'IGARUN

# SOMMAIRE

Objet de l'étude

Présentation de la commune à différentes échelles

Méthodologie

Résultats

Benchmarking

Conclusion

# Objet de l'étude

Commande  
Attentes  
Problématiques  
Enjeux

# LA COMMANDE

Réaménager durablement un secteur gare d'une commune périurbaine : Sainte-Pazanne

# Attentes des commanditaires

## DDTM

- Mener une réflexion sur les perspectives d'aménagement urbain autour d'une gare périurbaine
- Etude à vocation de modèle pour d'autres quartiers de gare de communes périurbaines
- Intégrer la notion de développement durable : mixité fonctionnelle et sociale, densification, environnement
- Mener une réflexion sur les zones urbaines inoccupées
- Réfléchir au devenir du tissu existant
- Proposer des projets et idées novatrices à long terme : aller au-delà des attentes

=> intérêt général avec souci d'exemplarité

## Mairie

- Accueillir de nouveaux habitants en maîtrisant la croissance démographique et urbaine
- Répondre aux besoins d'activités, de loisirs, d'espaces publics
- Pas d'attentes particulières liées aux activités touristiques
- Envisager la problématique du déficit de l'offre de soin
- Volonté municipale de densification et de mixité sociale
- Mixité fonctionnelle sans concurrencer les activités du centre-bourg

=> intérêt général localisé

# Problématiques

Quel devenir pour un secteur gare d'une commune périurbaine en expansion?

Comment inscrire cette étude dans une perspective de développement durable ?

# ENJEUX

- ❑ Promouvoir une mixité fonctionnelle, sociale dans le développement urbain
- ❑ Favoriser une intégration fonctionnelle du secteur, à l'échelle de la commune, par la réalisation de liaisons
- ❑ Favoriser l'intermodalité
- ❑ Intégration morphologique et paysagère en continuité de l'existant
- ❑ Valoriser l'environnement et le cadre de vie par un « quartier durable »
- ❑ Conforter l'attractivité et la vocation urbaine de la gare pour maintenir le rayonnement de Sainte-Pazanne à l'échelle de la communauté de communes

# Présentation de Sainte-Pazanne

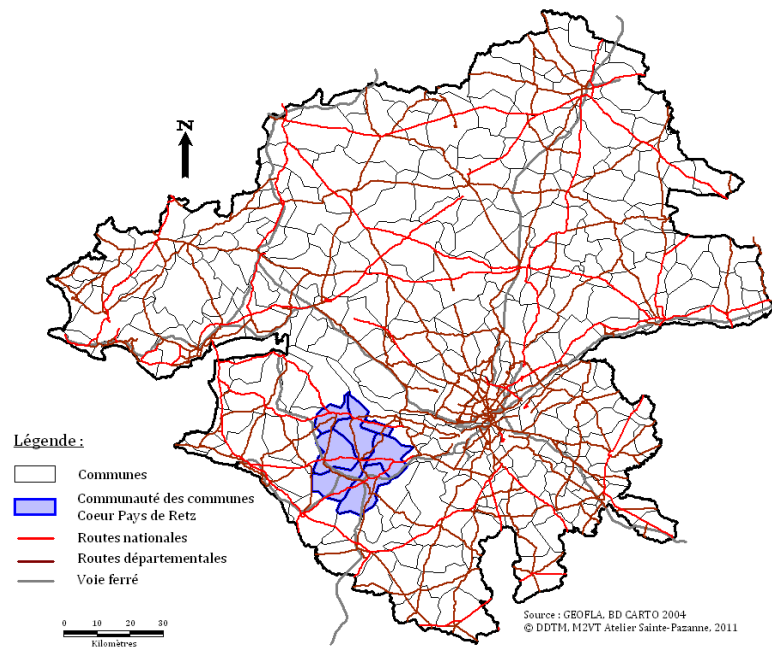
Echelle supracommunale

Echelle locale

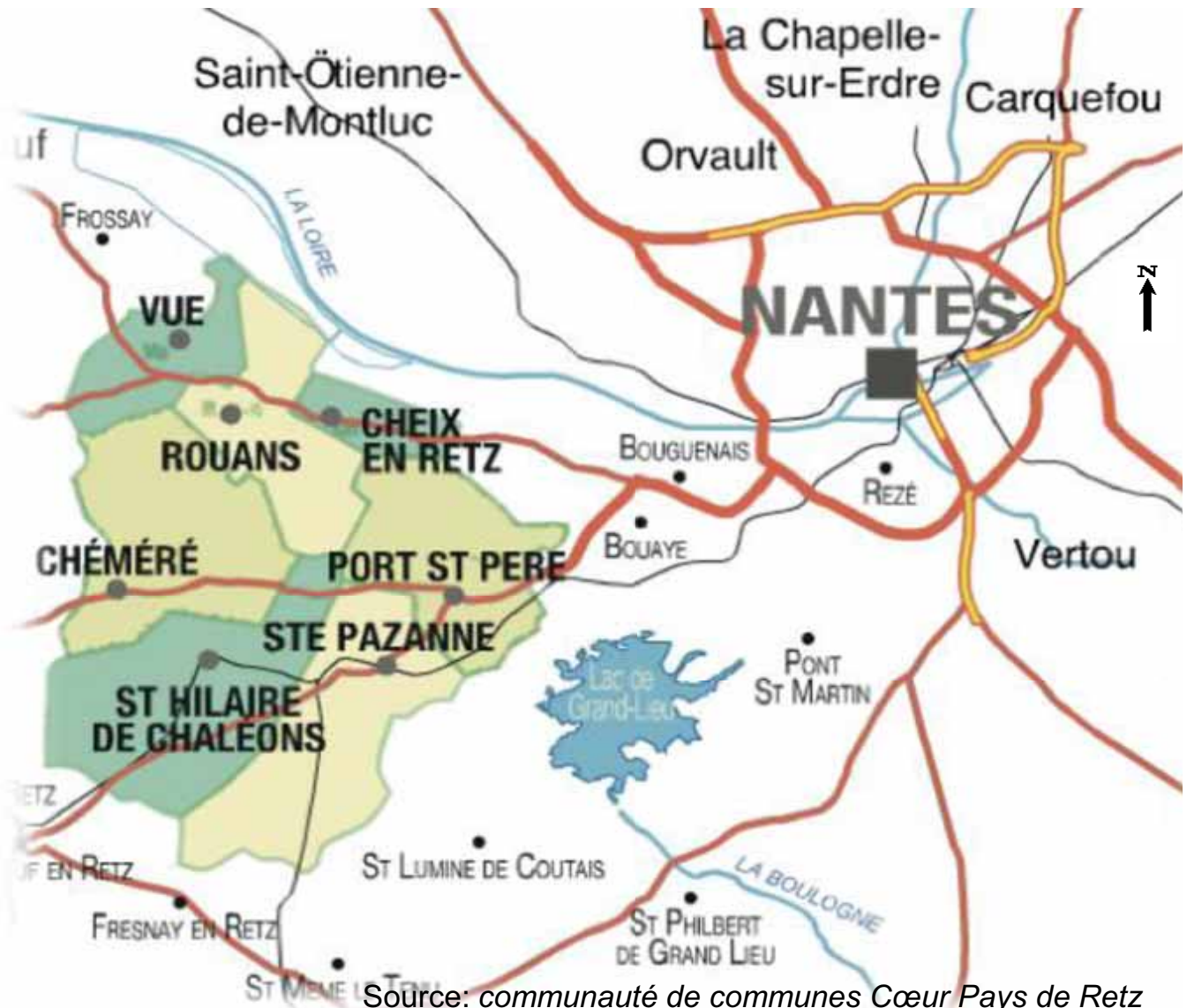
Secteur gare



# Echelle supracommunale



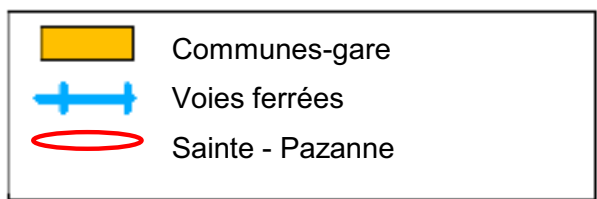
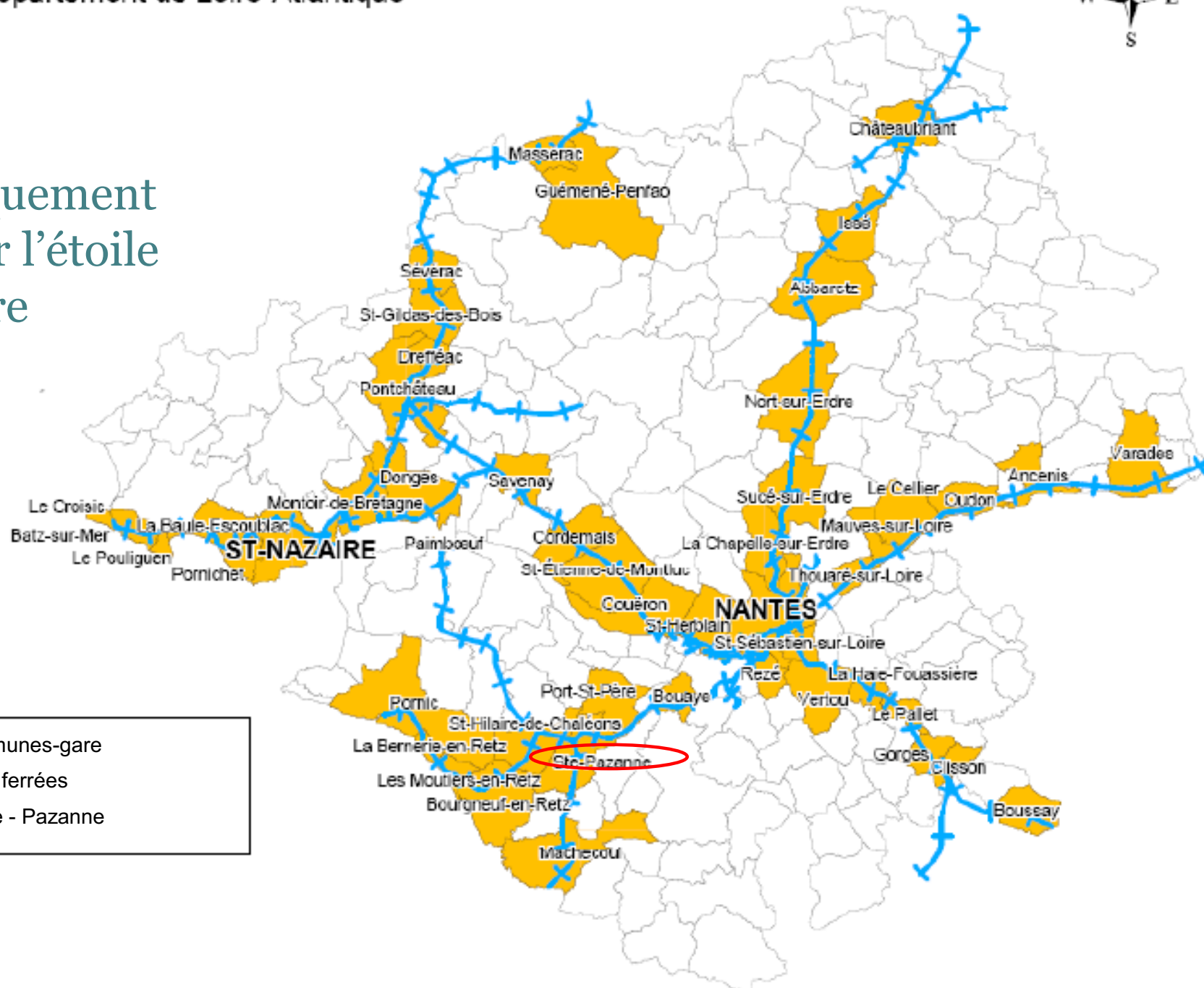
Une situation géographique stratégique



Source: communauté de communes Cœur Pays de Retz

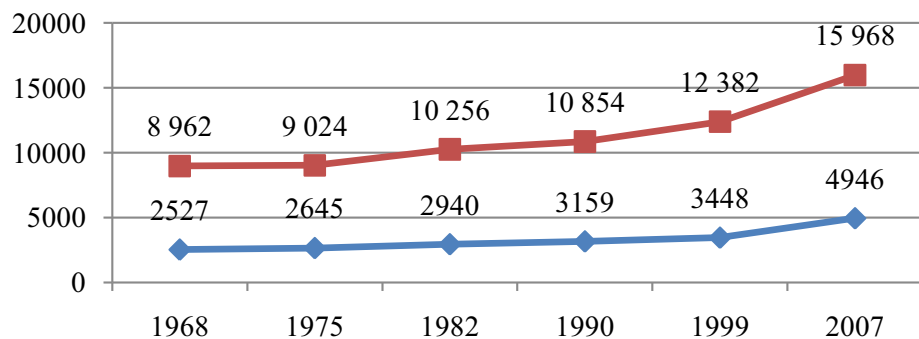


Stratégiquement  
située sur l'étoile  
ferroviaire



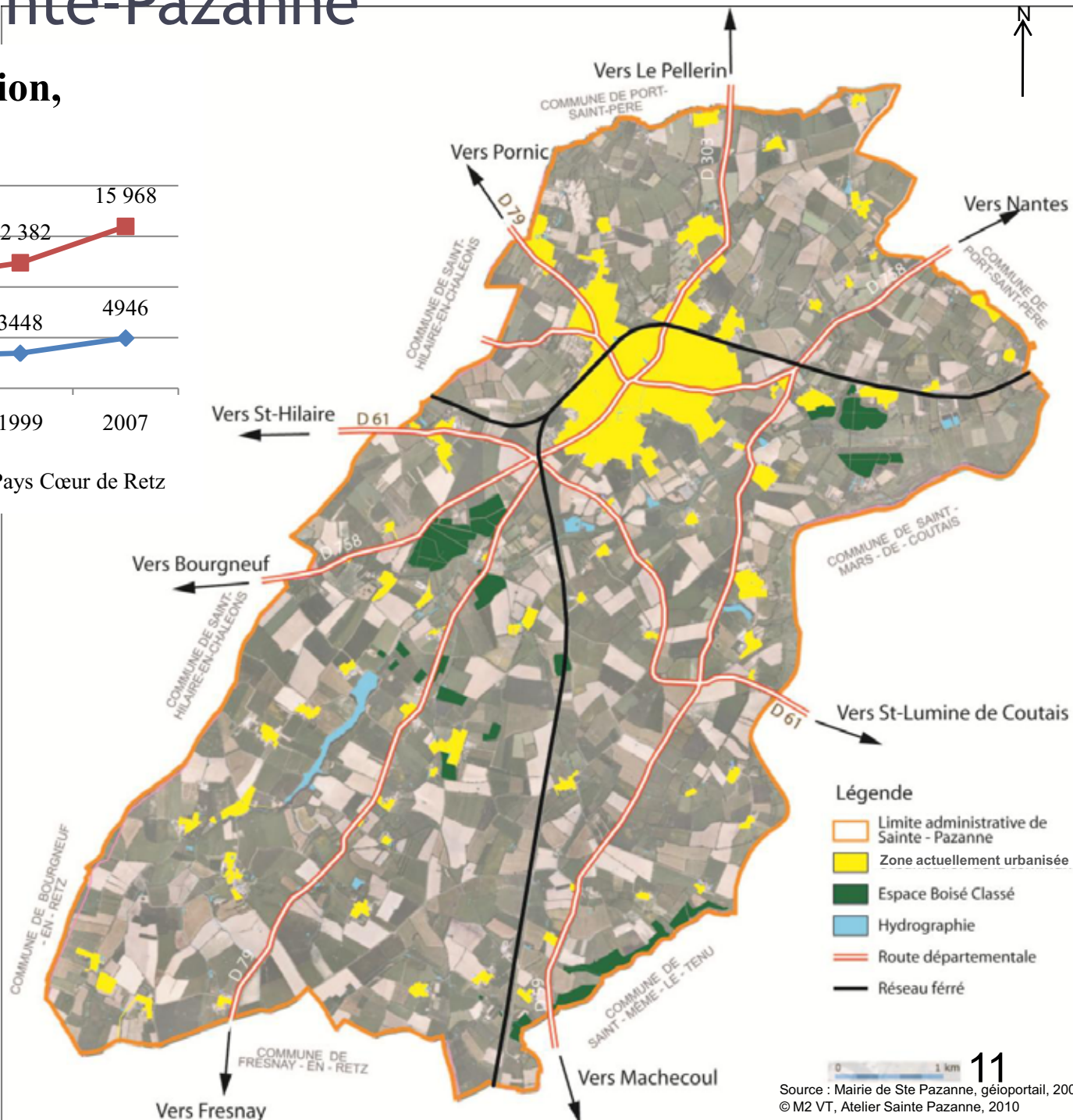
# Echelle locale : Sainte-Pazanne

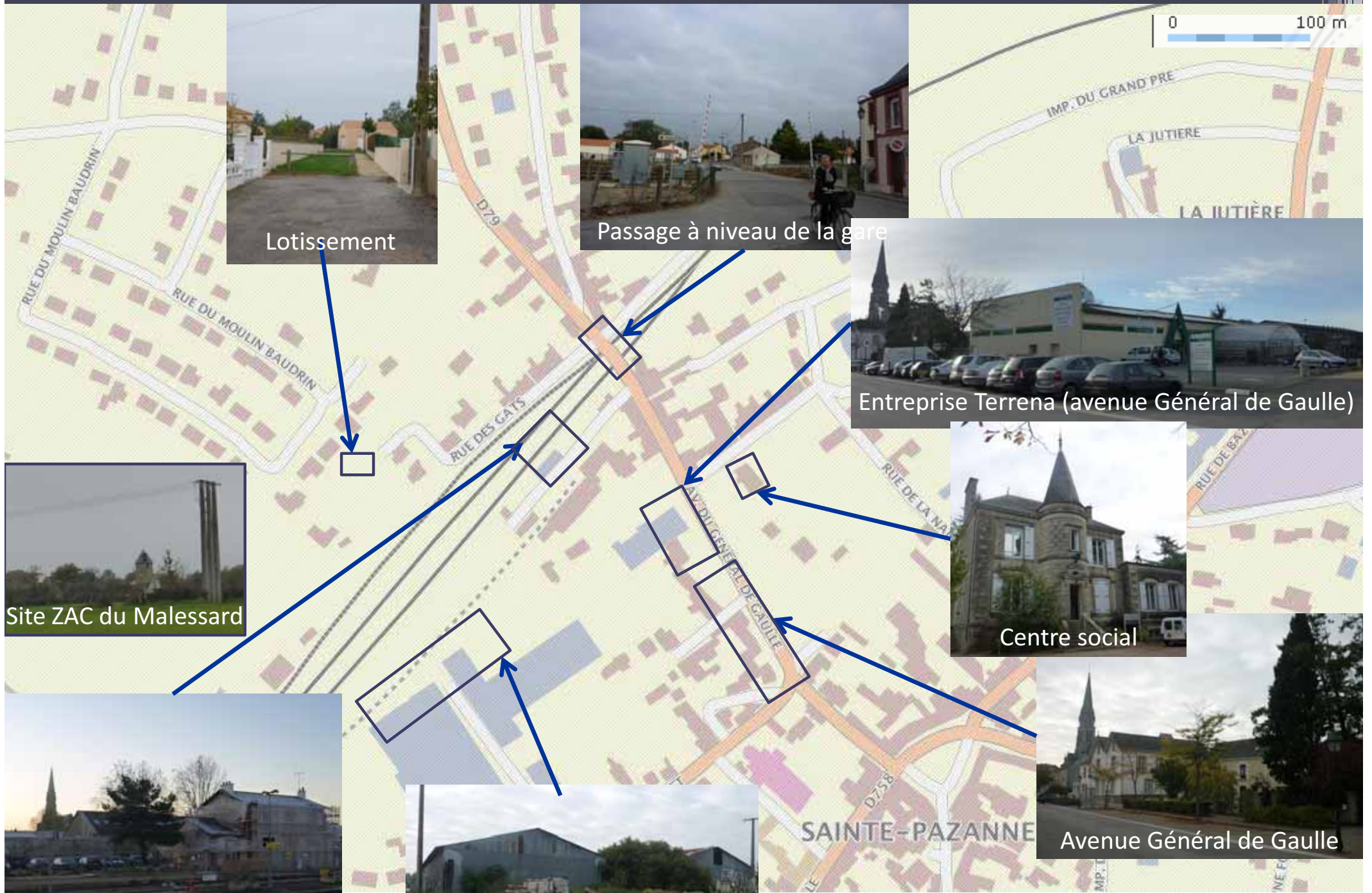
## Evolution de la population, INSEE 2007



—●— Population municipale —■— Population de la CC Pays Cœur de Retz

- Village « carrefour »
- Commune périurbaine
- Commune en voie d'expansion : +4,3%/an depuis 2000
- Un territoire agricole
- Rupture de l'urbanisation au nord de la voie de chemin de fer





Lotissement

Passage à niveau de la gare

Entreprise Terrena (avenue Général de Gaulle)

Site ZAC du Malessard

Centre social

Avenue Général de Gaulle

Gare

Site de la scierie (côté gare)

# Le secteur gare

Source : Géoportail, Photos personnelles, 2010  
© Atelier Sainte Pazanne 2010 M2VT

# Méthodologie

Etude et analyse thématique de Sainte–Pazanne

Etude du secteur gare

Questionnaire

# Analyse Sainte-Pazanne

- Définition d'une commune périurbaine
  
- Analyse thématique comparative:
  - Analyse socio-démographique
  - Dynamique socio-économique
  - Infrastructures de transports
  - Environnement et paysages
  - Attractivité de Sainte-Pazanne et ses aires d'influence

⇒ *Atouts et contraintes*

⇒ *Terrain*

⇒ *Entretiens*

# Approche sensible

Observer, comprendre et s'imprégner du territoire:

- ❑ Observation et description de la gare de Sainte-Pazanne
- ❑ Observation et description du marché de la place du 18 juin
- ❑ Cheminements à pied et en voiture pour cerner les relations entre les quartiers, leur configuration et la qualité du partage de la voirie



Source : Photos personnelles, 2010

# Approche sensible

## Entretiens:

- ❑ Mme GOGENDEAU, responsable et salariée de Terrena
- ❑ Mireille, secrétaire, service état civil, mairie de Sainte-Pazanne
- ❑ M. CRESPIN, gérant du café de la gare
- ❑ M. BOUGEAULT, assistant équipe de lignes Sud-Loire, SNCF
- ❑ Mme LEMOINE, ancienne gérante du café de la gare
- ❑ Mme LIBERT, responsable du relais d'assistantes maternelles

## Personnes ressources:

- ❑ M. SALAUD, employé à la mairie de Sainte-Pazanne
- ❑ M. PINEAU, adjoint à l'urbanisme à la mairie de Sainte-Pazanne
- ❑ Mme LE GARS, service des transports au conseil général Loire-Atlantique
- ❑ Mme ORRIERE, service enfance jeunesse à la communauté de communes Cœur Pays de Retz

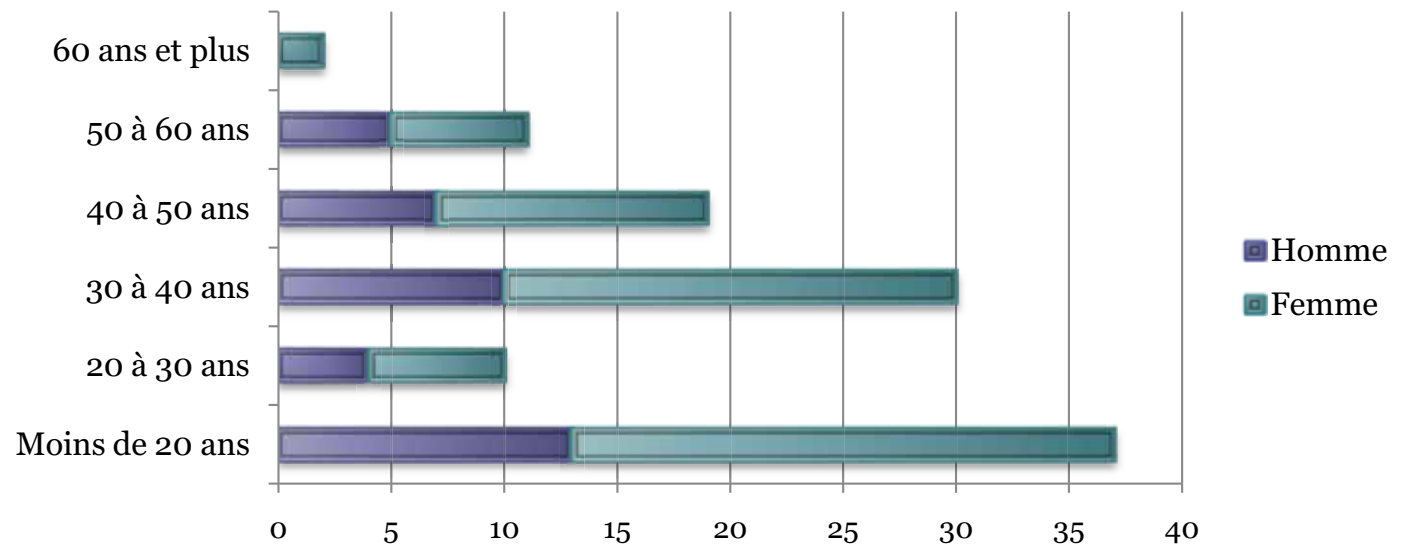


# Analyse du secteur gare

- Importance d'une gare périurbaine : des territoires d'enjeux urbains
- Analyse des interactions entre les différents quartiers
- Analyse descriptive : journée terrain
- Potentialités de développement et contraintes
- Benchmarking
  - ⇒ *Atouts et contraintes*
  - ⇒ *Questionnaires auprès des usagers de la gare*
  - ⇒ *Entretiens*
  - ⇒ *Descriptions*
  - ⇒ *Diachronies*

# Questionnaire : usagers de la gare

- ❑ But : comprendre les usages de la gare et connaître son importance
- ❑ Questions relativement courtes
- ❑ Public élargi : vendredi soir et mardi matin
- ❑ 109 personnes interrogées
- ❑ Profil de l'échantillon : **Profil de l'échantillon par tranche d'âge**



# Questionnaire sur les usagers de la gare de Ste Pazanne - Connaitre son importance

Promotion 2010-2011 - Atelier Sainte Pazanne

Bonjour, nous sommes étudiantes, et nous effectuons une enquête pour la mairie sur les usagers de la gare.

## Votre trajet

### 1. Quelle est votre destination ?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> 1. Nantes                   | <input type="radio"/> 2. Rezé              |
| <input type="radio"/> 3. Bouaye                   | <input type="radio"/> 4. Port-Saint-Père   |
| <input type="radio"/> 5. Saint-Hilaire-de-Chalçon | <input type="radio"/> 6. Bourgneuf-en-Retz |
| <input type="radio"/> 7. La Bemerie-en-Retz       | <input type="radio"/> 8. Pornic            |
| <input type="radio"/> 9. autre                    |  |

### 2. Pourquoi vous rendez-vous à ... (mettre nom de la commune) ?

- 1. Pour travailler
- 2. Pour visiter
- 3. Pour les études
- 4. Pour aller rendre visite à quelqu'un
- 5. Pour les commerces
- 6. Pour les loisirs
- 7. Pour la culture
- 8. Pour des raisons personnelles
- 9. autre

### 3. Pourquoi utilisez-vous le train aujourd'hui et pas un autre moyen de transport ?

- 1. Les tarifs
- 2. Convivialité
- 3. Confort
- 4. La rapidité
- 5. pas d'autre moyen de transport (pas de véhicule personnel)
- 6. autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 4. Par quel moyen de transport êtes-vous venu à la gare ?

- |   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> 1. Voiture        | <input type="radio"/> 2. Vélo                 |
| <input type="radio"/> 3. Marche à pieds | <input type="radio"/> 4. deuxroues motorisées |
| <input type="radio"/> 5. on m'a déposé  |   |

### 5. Par quel moyen de transport comptez-vous revenir ?

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> 1. Train       | <input type="radio"/> 2. Voiture personnelle |
| <input type="radio"/> 3. Covoiturage | <input type="radio"/> 4. deuxroues motorisée |
| <input type="radio"/> 5. autre       |  |

## Vos trajets en train en général

### 6. Vous arrive-t-il de prendre le train pour d'autres raisons ?

- 1. Pour travailler
- 2. Pour visiter
- 3. Pour les études
- 4. Pour aller rendre visite à quelqu'un
- 5. Pour les commerces
- 6. Pour les loisirs
- 7. Pour la culture
- 8. Pour des raisons personnelles
- 9. autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

### 7. Vous arrive-t-il de prendre le train pour d'autres destinations ?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> 1. Nantes                   | <input type="radio"/> 2. Rezé              |
| <input type="radio"/> 3. Bouaye                   | <input type="radio"/> 4. Port-Saint-Père   |
| <input type="radio"/> 5. Saint-Hilaire-de-Chalçon | <input type="radio"/> 6. Bourgneuf-en-Retz |
| <input type="radio"/> 7. La Bemerie-en-Retz       | <input type="radio"/> 8. Pornic            |
| <input type="radio"/> 9. autre                    |  |

### 8. A quelle fréquence ?

- 1. Tous les jours
- 2. au moins une fois par semaine
- 3. au moins une fois par mois
- 4. quelques fois par ans
- 5. jamais

### 9. Prenez-vous toujours le train à Sainte Pazanne ?

1. Oui  2. Non.

### 10. Si non, pourquoi ?

*La question n'est pertinente que si toujours gare de Ste Pazanne = "Non"*

## Vous êtes

### 11. Sexe

1. Femme  2. Homme

### 12. Age

### 13. Catégorie Soci-Professionnelle

- 1. Ouvrier
- 2. Employé et Professions intermédiaires
- 3. Cadre et profession supérieures
- 4. Artisan, chef d'entreprise
- 5. Retraités
- 6. Etudiants
- 7. Sans profession

### 14. Dans quelle ville habitez-vous ?

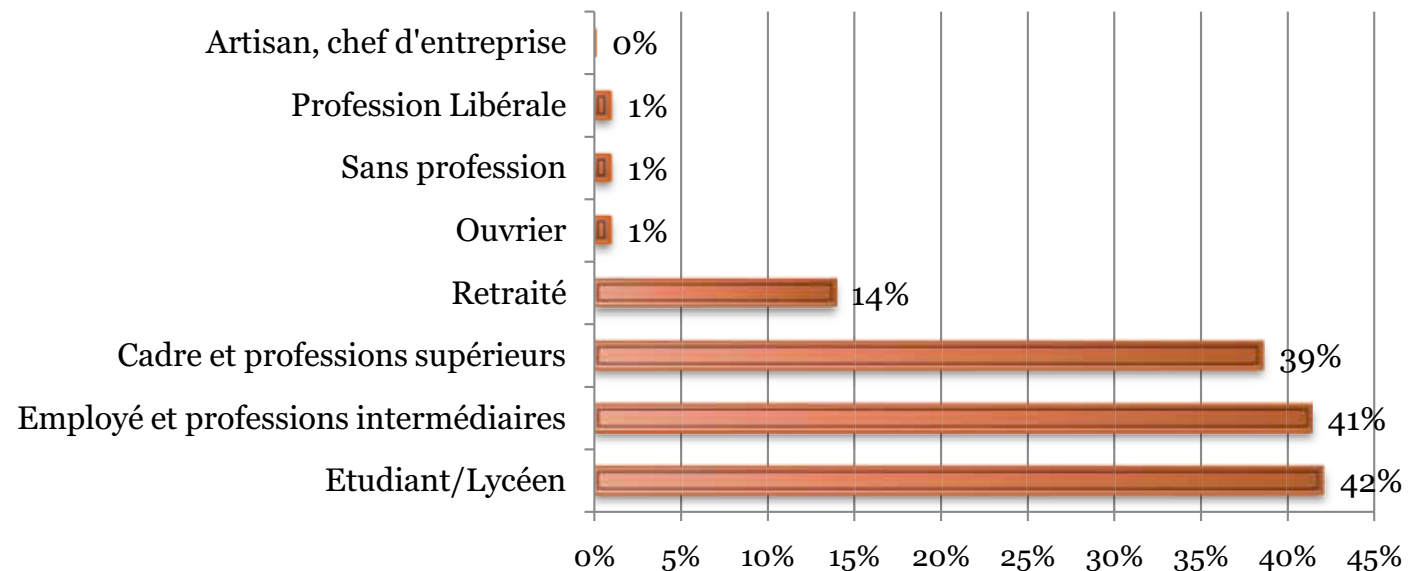
- |   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> 1. Sainte Pazanne | <input type="radio"/> 2. Choix-en-Retz             |
| <input type="radio"/> 3. Chéméré        | <input type="radio"/> 4. Port-Saint-Père           |
| <input type="radio"/> 5. Rouans         | <input type="radio"/> 6. Saint-Hilaire-de-Chalçons |
| <input type="radio"/> 7. Vue            | <input type="radio"/> 8. Autre                     |

### 15. Quel quartier de Sainte-Pazanne

*La question n'est pertinente que si ville = "Sainte Pazanne"*

# Questionnaire : usagers de la gare

- ❑ But : comprendre les usages de la gare et connaître son importance
- ❑ Questions relativement courtes
- ❑ Public élargi : vendredi soir et mardi matin
- ❑ 109 personnes interrogées
- ❑ Profil de l'échantillon : **Profil de l'échantillon par CSP**

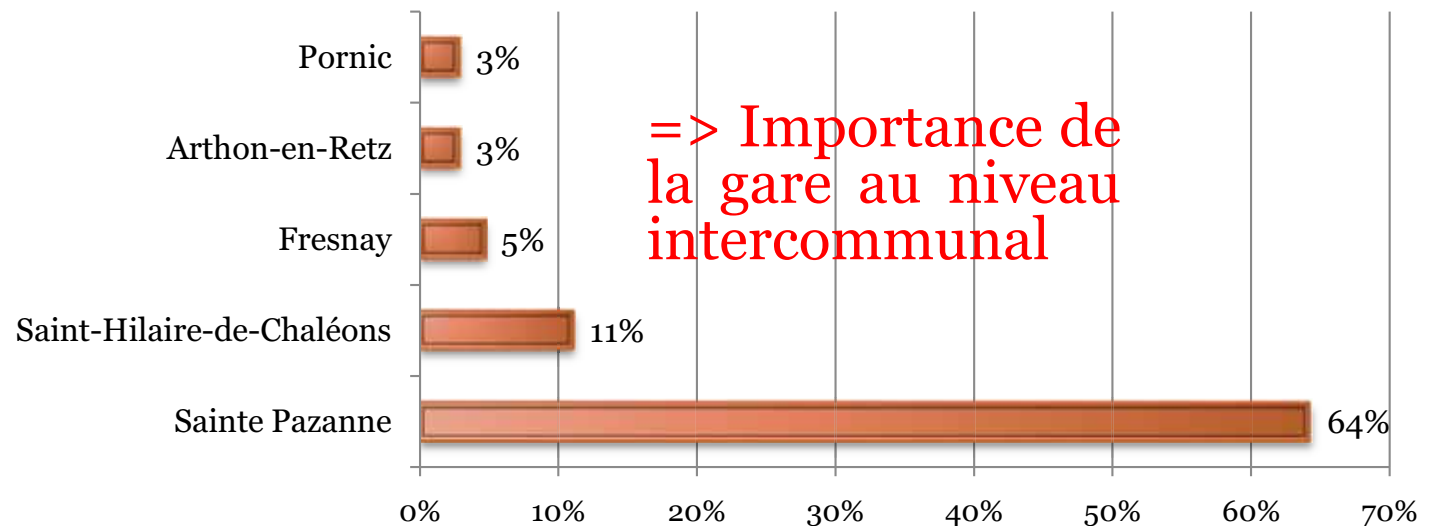


# Questionnaire : usagers de la gare

- But : comprendre les usages de la gare et connaître son importance
- Questions relativement courtes
- Public élargi : vendredi soir et mardi matin
- 109 personnes interrogées

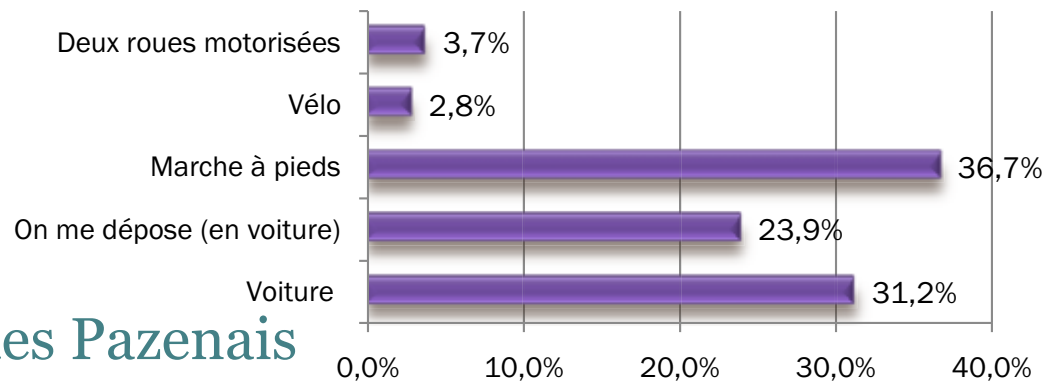
□ Profil de l'échantillon :

## Lieu de résidence de l'échantillon



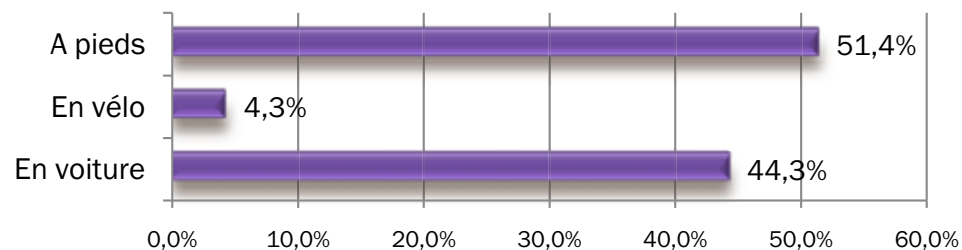
# Questionnaire : Synthèse des résultats

- Trajets **quotidiens** vers la communauté urbaine de **Nantes** (Rezé ou Nantes) pour le travail ou les études
- **Raisons** :
  - Ceux qui ont un véhicule personnel : **économie coût** (40%) + **rapidité** (20%)
  - Ceux qui n'ont pas de moyens de transport (étudiants/lycéens, actifs ayant un emploi) : **pas d'autre choix** (29%)
- Comment les usagers se rendent-ils en gare de Sainte-Pazanne ?



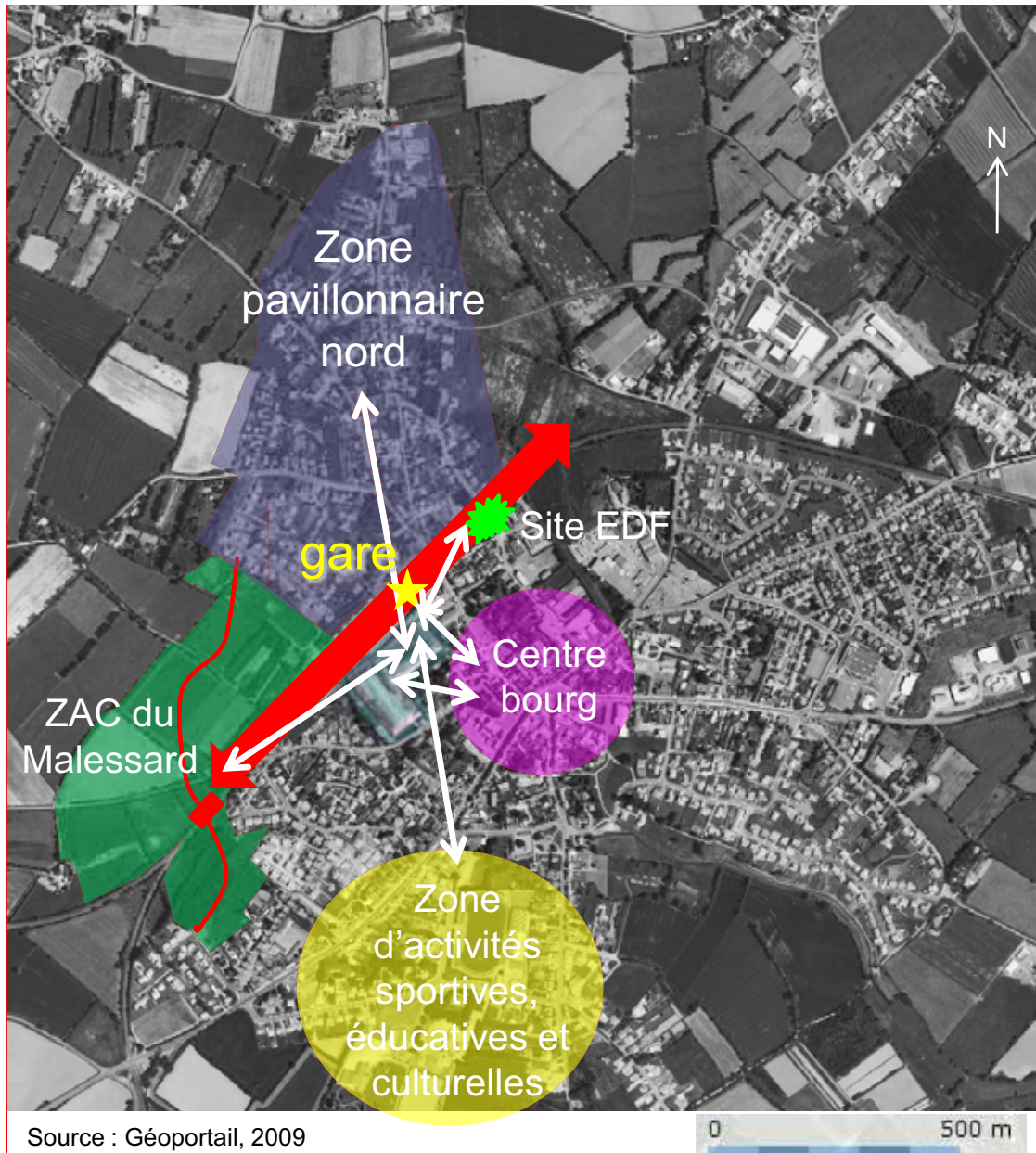
## □ Etude des Pazenais

Mode de transport des Pazenais pour venir en gare de Sainte Pazanne



=> il faut accorder une importance aux cheminements doux dans les liaisons interquartiers

# ETUDE DE L' INTERQUARTIER



Relation du « quartier gare » avec les autres en terme de liaison physique et visuelle, et en terme d'interactions fonctionnelles.

## Cas étudiés:

- Le centre bourg
- Le site EDF
- Les quartiers Nord
- La ZAC du Malessard
- Zone d'activités sportives, éducatives et culturelles.

# Fiche quartier: exemple

## CENTRE-BOURG

POINT DE VUE 1



POINT DE VUE 2



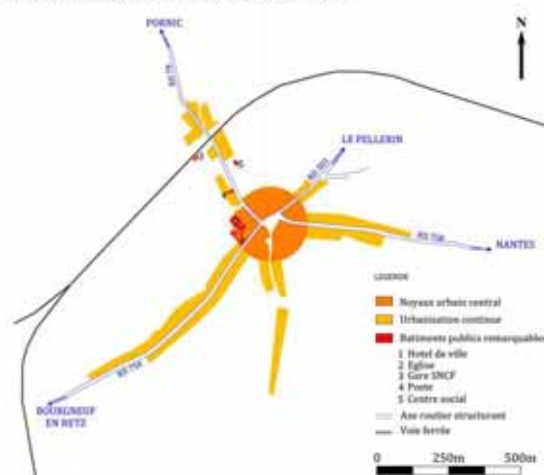
POINT DE VUE 3



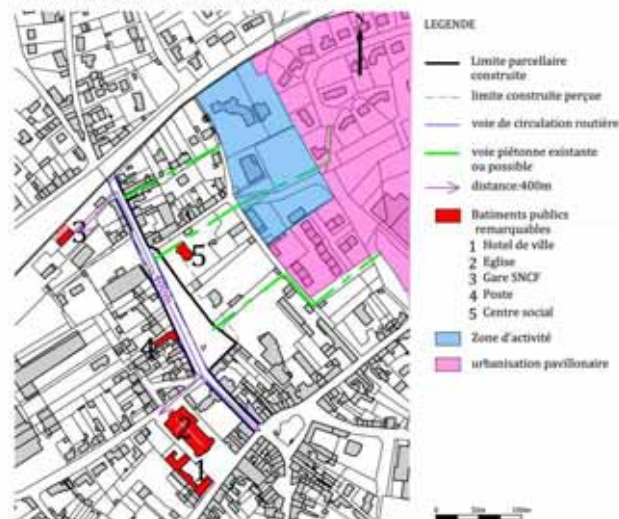
POINT DE VUE 4



UNE URBANISATION EN CARREFOUR



LIAISON GARE-CENTRE-BOURG



PLAN DE REPERAGE DES PHOTOGRAPHIES



Le centre du bourg de Sainte-Pazanne prend place à l'intersection des voies structurantes de la commune, avec un bâti de faible hauteur (maximum deux niveaux), continu et à l'alignement. Dans ce contexte, la gare a pris place sur la frange nord-ouest, à proximité de la route de Pornic. Cette dernière est en réalité très proche du centre-bourg, puisqu'elle en est distante de 400m environ, soit un peu plus de 5mn à pied. L'avenue du général De Gaulle reliant la place de Retz à la gare, présente une urbanisation moins resserrée que dans le centre, avec un bâti très diversifié composé de maisons bourgeoises implantées au milieu de vastes parcelles, de maisons individuelles accolées construites en retrait de la voie, et de bâti ancien continu. Cette configuration accentue l'effet d'éloignement, car elle ne permet pas d'assurer une continuité urbaine depuis le centre-bourg, et rend l'espace peu propice à la marche à pied. Le parking de la place du 18 juin amplifie encore cette sensation en accentuant l'effet de retrait du bâti, et en mettant en avant la position de l'automobile. De plus la situation enclavée de la gare, avec son accès unique à proximité du passage à niveau, n'en fait pas un lieu de passage attractif. Depuis le centre-bourg, on ignore totalement la présence de la gare. La présence de la zone d'activité entre l'avenue du Général de Gaulles et la zone d'habitat pavillonnaire peut également être défavorable à une continuité urbaine harmonieuse. La question se posera certainement lors de la rénovation de l'ancien bâtiment EDF.



# Résultats

Atouts

Contraintes

# Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural

## □ Caractère rural

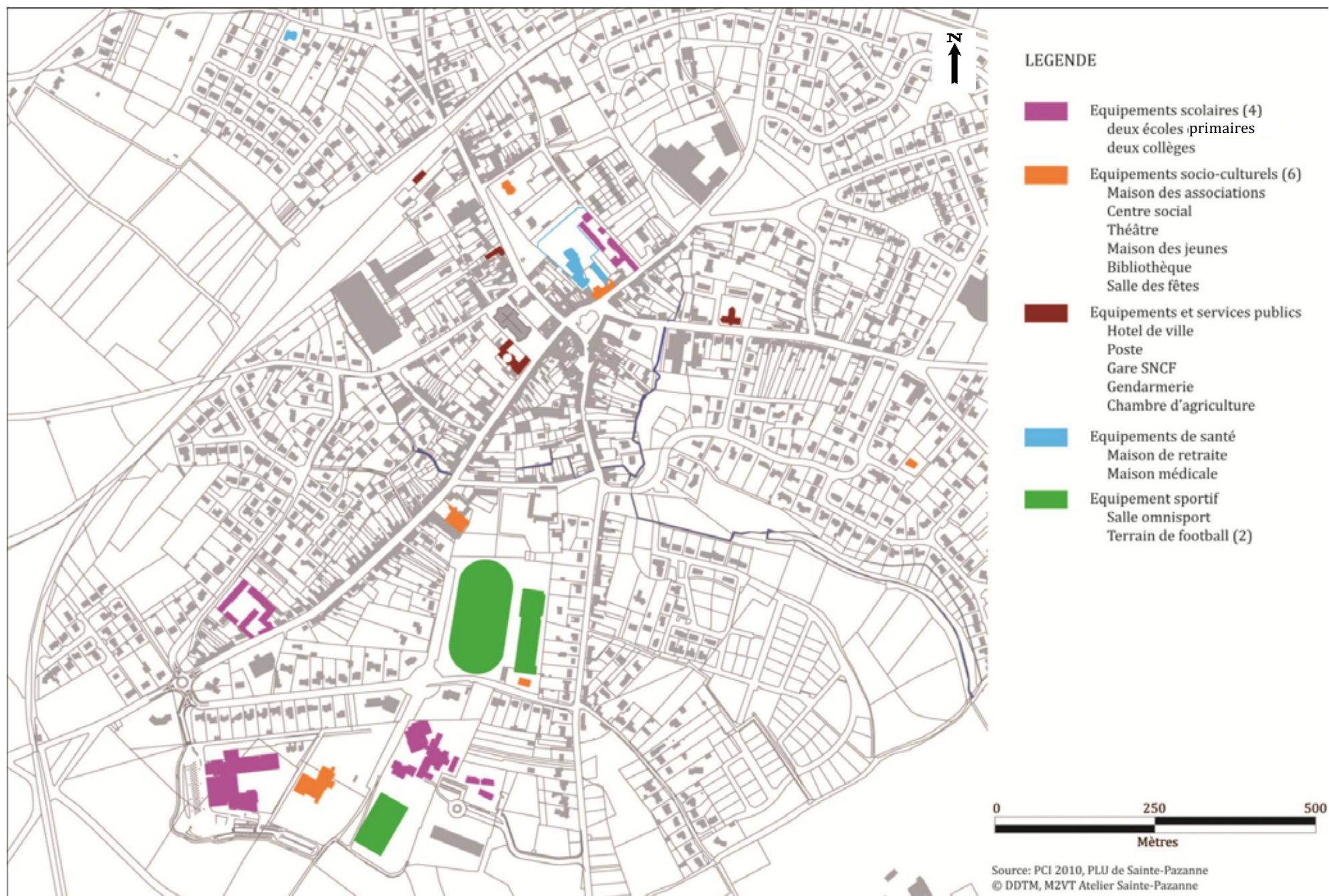


Source : Photos personnelles, 2010

# Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural
- Nombreux équipements

# □ Nombreux équipements



# Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural
- Nombreux équipements
- Dynamisme économique

# Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural
- Nombreux équipements
- Dynamisme économique
- Un territoire en mouvement

# □ Un territoire en mouvement





# Atouts

- Position stratégique
- Commune attractive
- Caractère rural
- Nombreux équipements
- Dynamisme économique
- Un territoire en mouvement
- Opportunités d'aménagement dans les territoires en friche

# □ Opportunités d'aménagement dans les territoires en friche



## LEGENDE

Potentialité de développement à court terme

Parcelles occupées par la scierie

Potentialité de développement à moyen terme

Parcelles majoritairement inoccupées avec quelques habitations

Potentialité de développement à long terme

Parcelles occupées par des entreprises et activités artisanales

Voie de chemin de fer

Gare de Sainte-Pazanne

0 125 250  
Mètres

Source : Photos personnelles, 2010

Source : BD Ortho 2004, PCI 2010  
© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

# Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain

## □ Tentation de l'étalement urbain

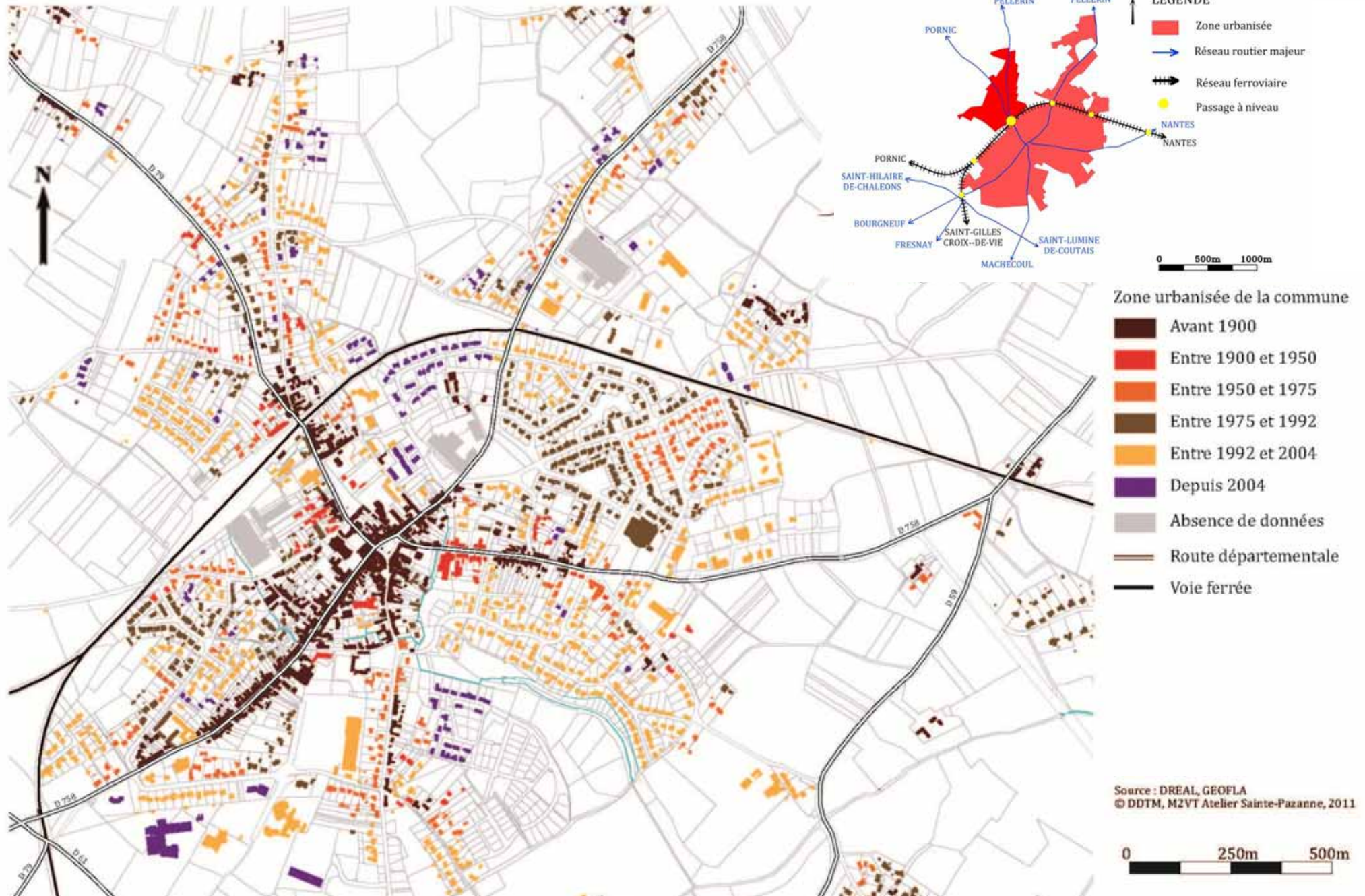


Source : Photos personnelles, 2010

# Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée

# □ Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée



# Contraintes

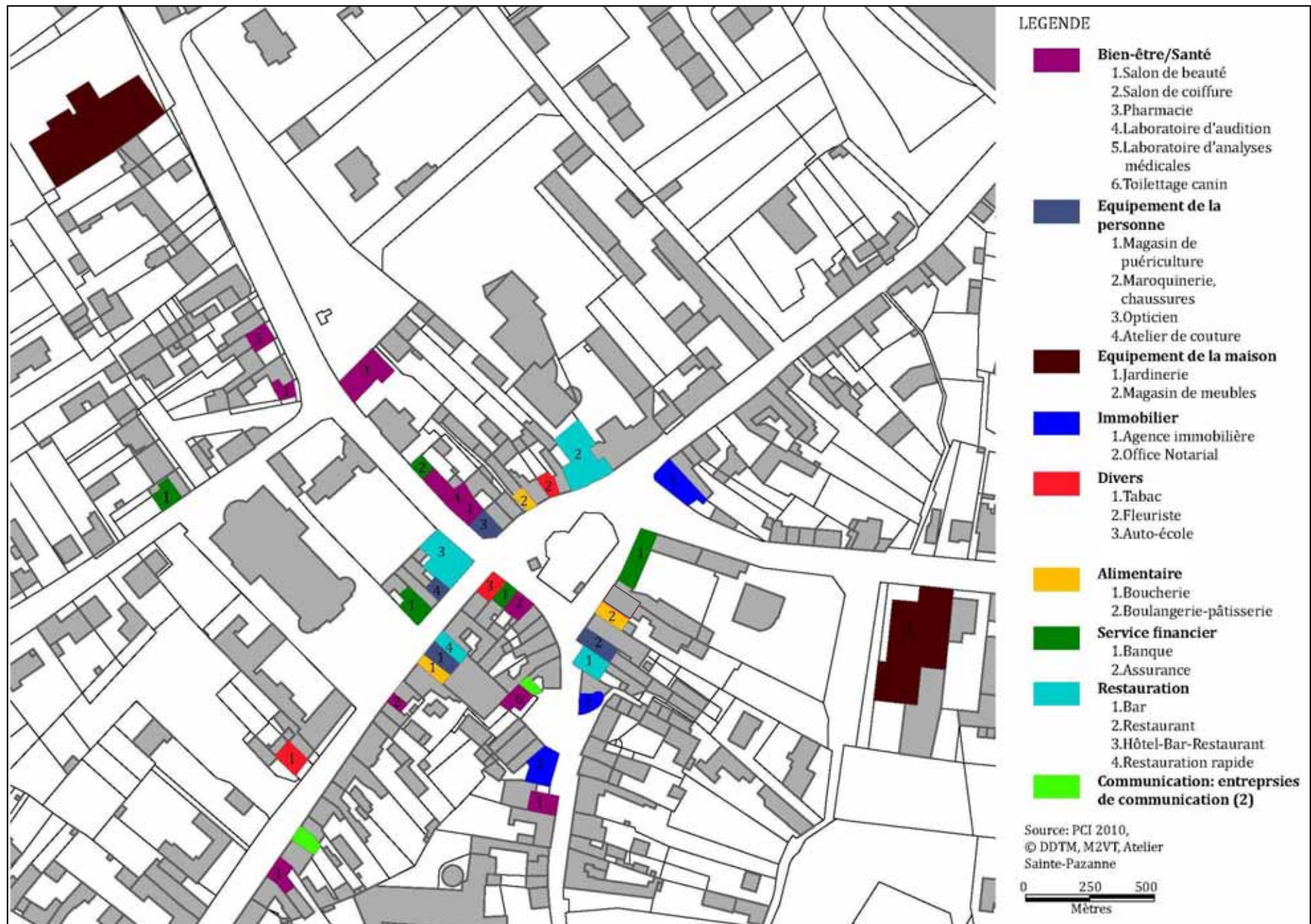
- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement

# Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité



# □ Offre incomplète en commerce de proximité



# Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité
- Manque de sécurisation des cheminements doux

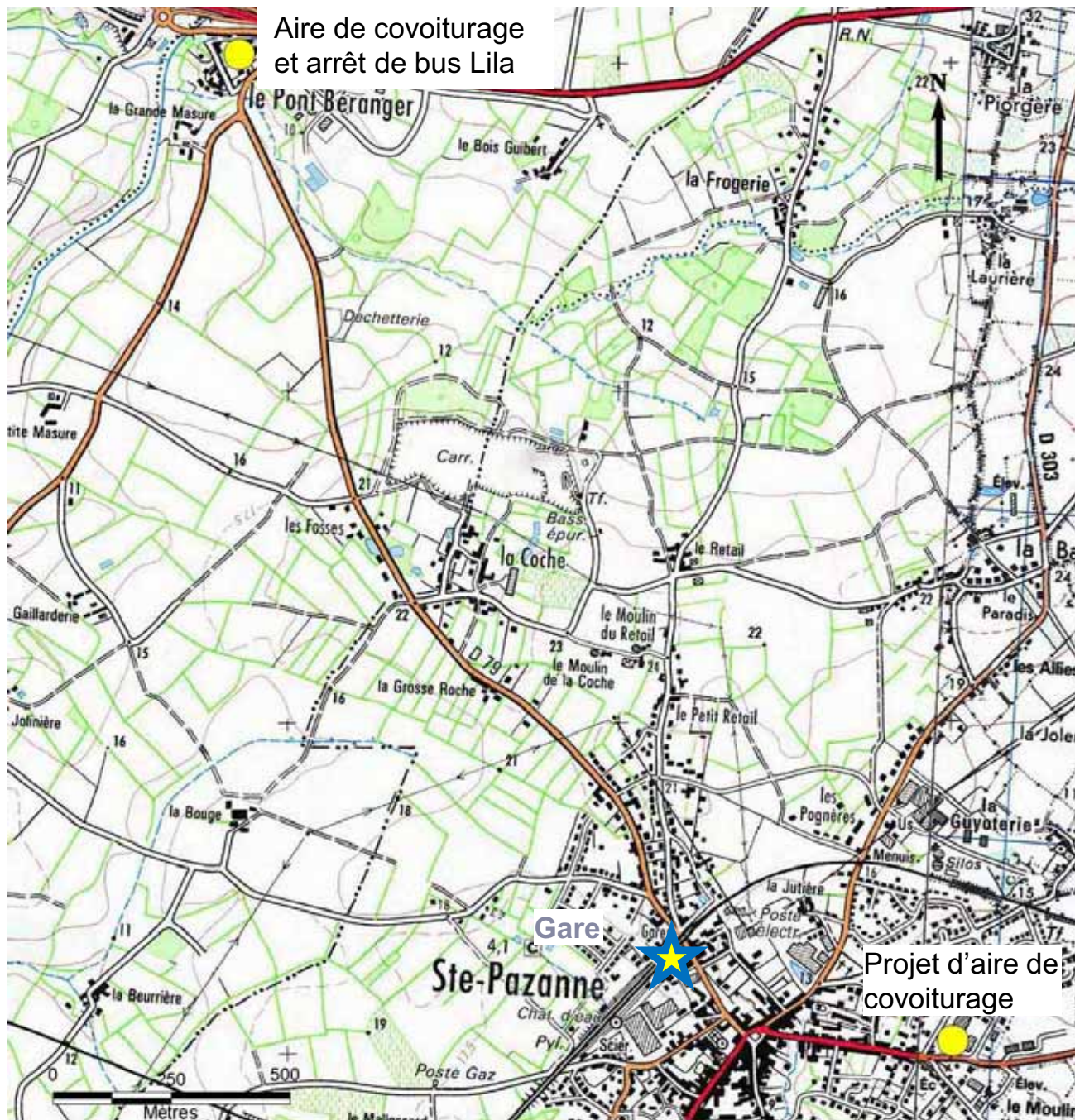
# ❑ Manque de sécurisation des cheminements doux



# Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité
- Manque de sécurisation des cheminements doux
- Absence d'intermodalité des transports

# □ Absence d'intermodalité des transports








Source : Photos personnelles, 2010

# Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité
- Manque de sécurisation des cheminements doux
- Absence d'intermodalité des transports
- Enclavement de la gare

# □ Enclavement de la gare

-  Angle de vue des photos
-  Axe visuel en lien avec le centre-bourg
-  Emplacement réservé au PLU pour aménagement des abords de la gare et liaison piétonne
-  Propriété de la scierie soit 21 388 m<sup>2</sup> de terrain
-  Emprise approximative du parking de la gare



Echelle : 1 / 2500  
0 50 m 100 m



Source : Photos personnelles, 2010

# Contraintes

- Tentation de l'étalement urbain
- Imperméabilité entre le nord et le sud de la voie ferrée
- Nécessité de maintenir un équilibre entre la démographie et l'offre d'équipement
- Offre incomplète en commerce de proximité
- Manque de sécurisation des cheminements doux
- Absence d'intermodalité des transports
- Enclavement de la gare
- Absence d'un quartier de gare dynamique et vivant



## □ Absence d'un quartier de gare dynamique et vivant

### Les activités à la gare

« *Au bout du quai*, il y avait un kiosque à journaux. Marie Rondeau, venait **à chaque passage de train proposer des journaux**.

En face du quai, on trouvait le buffet de la gare qui, en fait, était une buvette. Quand le train venant de Nantes ou de Pornic s'arrêtait, **le chef de gare criait : « Sainte-Pazanne, arrêt, buffet » »**.

« Dans la ville, il y avait **6 cafés qui fonctionnaient tous**, dont plusieurs près de la gare. La gare était une **polarité, un lieu convivial**. »



## □ Absence d'un quartier de gare dynamique et vivant

Le quai et la gare

«*Pas un quai triste et isolé*, comme celui que nous avons maintenant, mais **un quai habillé**. Une superbe «*marquise*» **en bois** lui servait de chapeau, un chapeau fait de tôle peinte en vert et de vitres où jouaient les rayons du soleil. »



# Benchmarking

Ecoquartiers  
Pôle d'échange multimodal  
Tram-train  
Tram-fret  
Habitat intermédiaire

# Benchmarking: quartiers durables

## *Quartier facile à vivre qui offre une qualité de vie*

### □ **Préoccupations sociales**

- Équilibré
- Appropriable pour tous
- Respectueux de la mémoire
- Proximité des services et emplois

### □ **Préoccupations environnementales**

- Éco-responsable
- Quartier qui vit avec les saisons
- Optimiser l'usage de l'espace
- Intermodalité facilitée
- Développer l'éco-construction

### □ **Préoccupations économiques**

- Quartier représentatif
- Effets d'entraînement recherchés sur l'économie locale
- Intégration dans la ville – solidarité territoriale

# Benchmarking: Gare de Rungis

Ancienne gare de marchandises : terrain de 3 hectares. Aménagement prévu pour 2011.

## Programme:

- Un **jardin public de 5 000 m<sup>2</sup>**
- Des équipements structurants: **une crèche et une halte-garderie + un EHPAD**
- 13 000 m<sup>2</sup> environ destinés à l'habitat dont des logements pour chercheurs et étudiants, des logements familiaux.
- 19 000 m<sup>2</sup> environ dédiés à l'emploi dont 1000 m<sup>2</sup> environ de commerces de proximité



## Ce qu'il faut retenir:

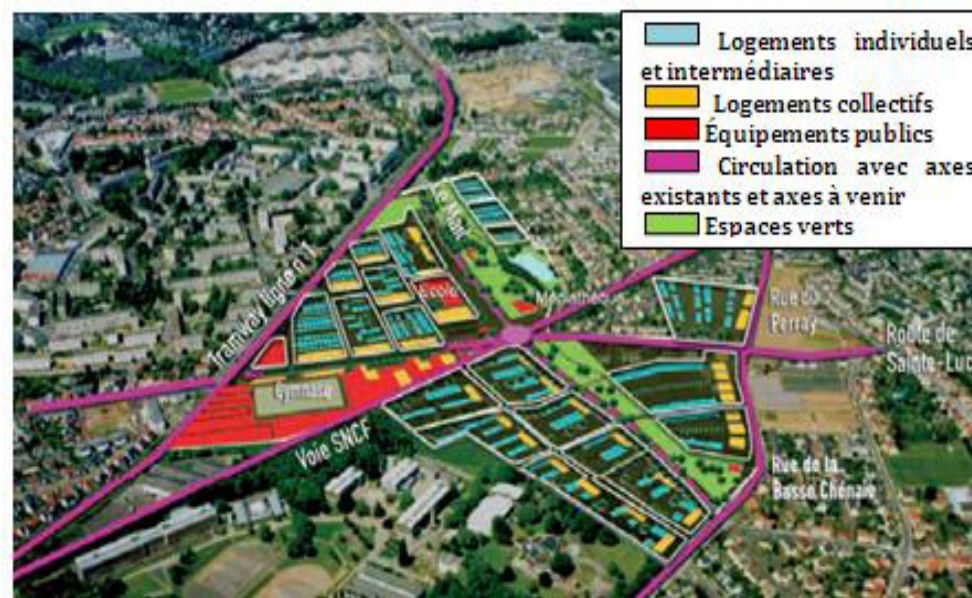
- L'aménagement du jardin
- La récupération des eaux pluviales

# Benchmarking: écoquartier Bottière-Chénaie, Nantes

Lauréat du concours écoquartier 2009 dans la catégorie densité et formes urbaines

## Programme :

- 1600 logements dont 25% de logements sociaux et 45% de logements abordables
- activités et services : 7 000 m<sup>2</sup>
- commerces : 5 500 m<sup>2</sup>
- **Équipements d'envergure communautaire:** 14000 m<sup>2</sup>: école, médiathèque, gymnase, centre de loisirs
- **Parc linéaire** de 5ha



Source : Brochure, *un exemple de quartier durable Bottière-Chénaie*, Ville de Nantes, Mars 2008

## Ce qu'il faut retenir:

- Gestion durable de l'eau
- Parc linéaire - voies publiques végétales
- Parcelles pour jeux d'enfants et jardinage

# Benchmarking: Pôle d'échange multimodal

- ❑ **Intermodalité**
- ❑ **Accessibilité aux personnes à mobilité réduite**
- ❑ **Intégration de la gare dans son environnement urbain**



Source : [www.lgv-bpl.org](http://www.lgv-bpl.org)

# Benchmarking PEM : Clisson

Projet de rénovation de la gare de 2010 à 2013 pour favoriser les TC

## Projet:

- Passerelle qui permet l'accès aux quais à partir du sud de la gare adaptée aux PMR
- Création de 500 places de parking
- Parvis réaménagé
- PEM (bâti, voies...) pensé dans son environnement immédiat : stationnements, dynamisme commercial à renforcer dans le secteur, intégration urbaine



## Ce qu'il faut retenir:

- La passerelle
- L'intégration urbaine de la gare dans son environnement



# Benchmarking PEM : La Baule- Escoublac

PEM inauguré le 14 septembre 2010.

## Projet:

- Places pour les taxis, les vélos, les bus
- Signalétique d'identification directionnelle
- Elargissement du parvis
- Passage souterrain
- 147 places de stationnement (longue et courte durée)



Source : [www.mairie-labaule.fr](http://www.mairie-labaule.fr)

## Ce qu'il faut retenir:

- Le passage souterrain
- Des places de stationnement à durée diverse
- Signalétique



## Benchmarking: Tram-train

*Les voyageurs passent de la campagne à la ville sans devoir changer de véhicule, gagnant ainsi en temps de trajet, en confort et en facilité d'utilisation*

### □ Avantages :

- gagner du temps en réduisant ou en supprimant les correspondances
- inciter les gens à éviter de prendre la voiture
- réduire les coûts de transport pour les usagers
- possibilité d'augmenter la fréquence des trains
- facilité de traversée de la voie
- dimension environnementale

### □ Inconvénients :

- coûteux
- les rails creux sont dangereux pour les cyclistes
- problèmes de compatibilité entre les 2 modes (tram et ter)
- nécessite la coopération entre les acteurs (autorités locales, entreprises de transports)

=> Exemple : Tram-train Nantes-Châteaubriant

# Benchmarking: Tram-fret Amsterdam

Mis en place en 2007, à Amsterdam :

- Objectif : Alimenter écologiquement les commerces du centre-ville
- Avantages :
  - diminution du nombre de transporteurs routiers de marchandises
  - réduction de la pollution de l'air
  - nuisances sonores moindres
- Inconvénients :
  - coûteux
  - nécessite la création de plateforme d'approvisionnement le long des rames



Source : Le moniteur, 2007

# Benchmarking: Habitat intermédiaire

## Habitat semi-collectif à Trignac (44)

- ❑ 11 logements sociaux dans 4 maisons et un petit collectif
- ❑ 160 T2, 9 T3 et 1 T4: 750 m<sup>2</sup> de surface habitable et 80 m<sup>2</sup> de garage
- ❑ Chaque maison possède un jardin privatif et les logements à l'étage ont une terrasse de 20 m<sup>2</sup>
- ❑ Volonté d'harmoniser l'architecture avec la forme urbaine du quartier: les maisons sont à l'échelle de celles du quartier
- ❑ Des bâtiments R+1 avec des logements en rez-de-chaussée destinés aux personnes âgées et au premier étage destinés à des jeunes familles



Maîtrise d'ouvrage: Logi-Ouest

Source: CAUE 44, 2007

Maîtrise d'œuvre: Agence Drodolot-Levron, architectes associés

**Une forme urbaine qui concilie l'habitat collectif et l'habitat intermédiaire**

# Benchmarking: Habitat intermediaire

## Le clos de l'Erdre (44):

Un paysage habité: 16 logements individuels et intermédiaires dans une végétation dense. Une cour collective en cœur d'îlot.

Chaque unité est travaillée différemment de façon à casser l'impression d'uniformité:

- ❑ Maisons mitoyennes
- ❑ Maison individuelle indépendante
- ❑ Petit collectif
- ❑ Maisons superposées
- ❑ Intégration dans la végétation



Le Clos de l'Erdre (44) Source : CAUE 44, 2007



# Perspectives d'aménagement

- ❑ Aménager un quartier durable assurant une mixité fonctionnelle et sociale dans un cadre de vie agréable
- ❑ Proposer des formes d'habiter innovantes pour Sainte-Pazanne
- ❑ Désenclaver la gare
- ❑ Créer des liaisons douces
- ❑ Organiser la gare avec le centre-bourg pour en faire une polarité unifiée
- ❑ Créer un pôle d'échange multimodal au niveau de la gare
- ❑ Envisager l'installation de commerces de proximité complémentaires de l'offre existante
- ❑ Permettre l'implantation de professionnels de santé
- ❑ Prévoir des structures d'accueil de la petite enfance
- ❑ Faciliter l'urbanisation au nord en améliorant le franchissement de la voie ferrée