

## Un parc urbain le long de LEA



pour concilier le passé et le présent  
de Grandclément, quartier du Sud/Est  
de Villeurbanne (69)

## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidée pour l'élaboration de ce rapport et tout particulièrement :

- Mr Eric THOMAS, tuteur de ce projet, professeur au département aménagement de l'Ecole Polytech'Tours
- Mme Odile PELLAS, directrice des services d'urbanisme de la ville de Villeurbanne
- Mr Lionel MARTIN, chef de projet à la direction de la voirie modes doux du GRAND LYON
- Mr Yann COZON, architecte, missionné par la communauté urbaine du GRAND LYON
- UP2M Consultant, bureau d'étude d'urbanisme et de programmation
- Les services des archives municipales
- Le comité de quartier de Grandclément
- Le directeur du groupe scolaire Berthelot

## SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	P1
SOMMAIRE	P2
INTRODUCTION	P4
Première partie : Présentation du site en attente de projet et du contexte urbain dans lequel il s'insère	P5
1. Présentation du cadre d'étude	P6
A) Localisation de la commune	P6
B) Historique de la commune	P7
C) La commune insérée dans des territoires de projets	P9
2. Grandclément un quartier aux enjeux multiples	P11
A) A l'échelle de l'agglomération lyonnaise	P11
B) A l'échelle de la ville	P13
C) A l'échelle du quartier	P14
3. Le site en attente de proposition d'aménagement	P16
A) Emplacement de la parcelle et liaison avec l'extérieur	P15
B) Forme, surface, périmètre et délimitation de la parcelle	P16
C) Statut foncier, état de la parcelle et des îlots qui l'entourent	P16
Deuxième partie : En quoi la proposition d'un espace vert à thème sur cette parcelle est-elle pertinente ?	P18
1. Elle répond à des logiques de mixité urbaine	P19
A) Eléments bâtis environnant la parcelle	P19
B) Espaces non bâtis de la zone et espaces pour le public	P21
C) Conservation de l'identité du quartier	P23
2. Elle répond à des logiques de mixité social et inter générationnelle et de bien être de la population	P25
A) Population de Grandclément	P25
B) Un besoin d'espace vert pour la population	P26
C) Usagers potentiels	P28

3. Elle répond à des logiques de continuité, d'aération, de structuration et d'embellissement du paysage et du tissu urbain	P29
A) Structuration et embellissement du paysage urbain	P29
B) Une continuité pour rééquilibrer le tissu urbain	P31
C) Aération du tissu urbain	P32
Troisième partie : Proposition d'orientations pour aménager un parc urbain à thème à Grandclément	P34
1. Prise en compte des contraintes	P35
A) Satisfaire l'ensemble des usagers	P35
B) La reconversion du quartier	P36
C) Accès au futur espace vert et articulation avec le reste du quartier	P37
2. Proposition d'un thème et d'orientations à prendre pour le futur espace vert	P41
A) Un parc multifonctionnel à thème	P41
B) Les aménagements du parc à prendre en compte pour son tracé	P44
C) Les équipements et aménagements du parc	P49
3. Proposition d'une démarche pour la conception et la réalisation de ce futur parc urbain	P55
A) A l'échelle de la région, du département, et du GRAND LYON	P56
B) A l'échelle de la ville	P56
C) A l'échelle du quartier	P56
CONCLUSION	P58
BIBLIOGRAPHIE	P59
ANNEXES	P60

## INTRODUCTION

Villeurbanne est une commune de 124 000 habitants qui se trouve à l'Est de la ville de Lyon et qui s'étend jusqu'au boulevard périphérique. Les communes de Vaulx-en-Velin, Bron ainsi que les 6<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements de Lyon en sont limitrophes. La commune est dans la continuité de la ville de Lyon, elle présente de fortes parentés morphologiques au niveau des 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements. Ainsi, elle est dans la continuité des grands axes routiers lyonnais comme le cours Vitton, qui devient le cours Emile Zola à l'entrée de Villeurbanne. Ce cours traverse toute la ville et débouche sur le périphérique. La ligne A du métro des TCL (Transports en Commun Lyonnais) suit le tracé de cette artère majeure de la circulation automobile.

Pour contrer les problèmes que génèrent les engorgements automobiles, le GRAND LYON développe un réseau de transports en communs Est/Ouest pour rapprocher au mieux les quartiers périphériques au centre historique de Lyon, et la Part-Dieu. Une ligne de tramway, T3-LEA, a été mise en service le 4 décembre 2006. L'arrivée du tramway ne va pas être sans répercussion sur le tissu urbain qui l'entoure.

Grandclément, quartier du Sud/Est, est un des territoires de l'agglomération lyonnaise qui a vu depuis peu l'arrivée de LEA. Ce quartier, alors peu desservi par les lignes de transports en commun, va voir dans les prochaines années son tissu urbain se muter. Le GRAND LYON entend bien maîtriser cette reconversion, une emprise de 32m de large est retenue le long de la ligne de LEA pour réaliser un boulevard urbain comprenant une voie de circulation dans chaque sens, une piste cyclable à double sens au sud de LEA, des stationnement et des trottoirs spacieux. Afin d'offrir un cadre de vie agréable il a été prévu dans le PLU modifié de 2006 de la ville de Villeurbanne d'aménager un espace vert au Sud de LEA au niveau de l'arrêt de tramway de la Gare de Villeurbanne.

Avec la reconversion du quartier, l'identité de Grandclément semble être menacée. Comment les mutations du quartier doivent-elles être réalisées afin de ne pas effacer son identité et de proposer un tissu urbain plus attractif? Nous localiserons tout d'abord la commune de Villeurbanne pour comprendre dans quelles logiques elle s'inscrit et les enjeux auxquels elle est confrontée. Nous verrons ensuite pour quelles raisons la proposition d'aménagement d'un espace vert en bordure de LEA est pertinente. Pour finir, nous proposerons des orientations pour l'aménagement du parc afin que celui-ci soit cohérent avec le reste du tissu urbain.

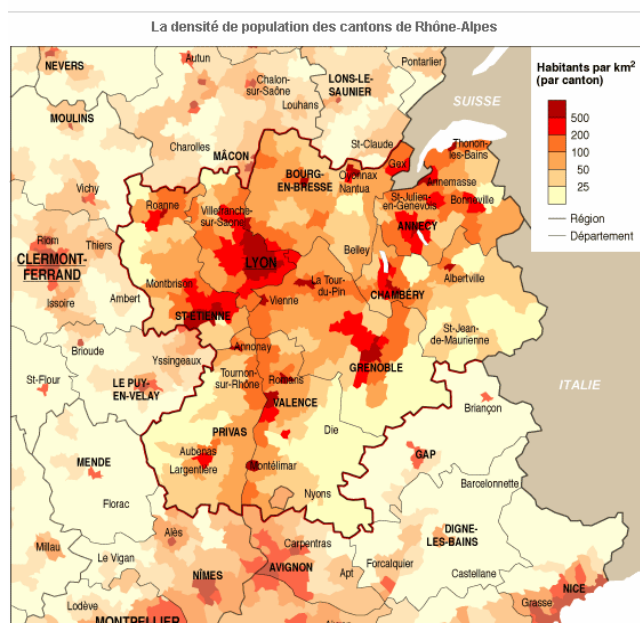
Première partie : Présentation du site en  
attente de projet et du contexte urbain dans  
lequel il s'insère



## 1. Présentation du cadre d'étude :

### A- Localisation de la commune

Villeurbanne est une des 2879 communes de la région Rhône-Alpes. Cette région s'étend sur une superficie de  $74\,000\text{ km}^2$ .



La densité de population des cantons de Rhône-Alpes

(Source : Internet)

La région Rhône-Alpes avait, selon les estimations de l'INSEE de janvier 2006, franchie la barre des 6 millions d'habitants. L'attractivité de cette région se renforce. En effet on observe depuis 1990 une accélération de la croissance démographique due essentiellement aux excédents migratoire.

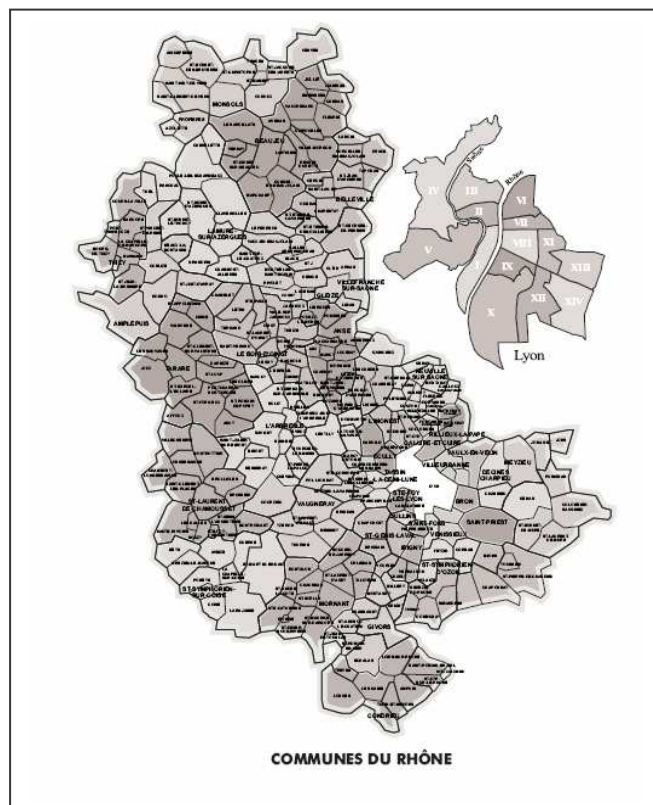
Cependant cette attractivité n'est pas homogène au sein du territoire rhônalpin. Ainsi, les disparités de densité de population sont importantes. Le Rhône est le département français le plus densément peuplé hors Ile-de-France, alors que l'Ardèche fait partie des départements les moins peuplés de France.

Le département du Rhône couvre une superficie de  $3249\text{ km}^2$  et englobe 293 communes.

Ce département se présente sous la forme d'un rectangle allongé du Nord au Sud. Il est délimité à l'Est par la Saône et le Rhône avec un débordement au niveau de l'agglomération Lyonnaise, à l'Ouest par la ligne des crêtes des monts du Beaujolais et du Lyonnais.

Trois zones topographiques se déclinent d'Ouest en Est : une zone semi montagneuse, une zone de côtes et de plateaux, et la zone des vallées de la Saône et du Rhône.

Sa position géographique le soumet aux influences climatiques continentale, océanique et méditerranéenne.



(Source : Internet)

A la fois métropole Européenne et capitale du Rhône-Alpes, Lyon recouvre une surface de 4787ha. Avec ses 1,2 millions d'habitants sur 55000ha elle est la deuxième agglomération de France.

L'aire métropolitaine s'étend de plus en plus. Ainsi les frontières et les critères qui définissent l'agglomération et la région urbanisée sont brouillés. La Région urbaine de Lyon (RUL) englobe 266 communes et comprend 2,5 millions d'habitants. Les extensions de cette région urbaine qui débordent sur les départements limitrophes (Ain, Isère et Loire) ne sont plus couvertes par le territoire de la communauté urbaine.

Villeurbanne couvre une superficie de 1452ha. La commune s'intègre à l'ouest et au sud ouest dans la continuité du territoire de Lyon ; elle borde ainsi le 6<sup>ème</sup>, le 3<sup>ème</sup>, et le 8<sup>ème</sup> arrondissement. Les limites de l'Est et du Sud Est de Villeurbanne bordent Vaulx-en-Velin et Bron.

Au recensement de 1999 la commune comptait 124000 habitants.



(Source : rapport de présentation du PLU)

Villeurbanne s'insère dans une région dynamique et attractive. Elle se situe dans la deuxième agglomération de France. La proximité avec la ville de Lyon semble avoir été un atout pour la commune dans le passé. Afin de comprendre cette commune et de cerner les problématiques qu'elle soulève nous nous poserons deux questions : Comment s'est effectué le développement de Villeurbanne ? Cette première question est nécessaire pour répondre à la seconde : Quel tissu urbain la commune a-t-elle développée ? Cette question nous permettra de comprendre les enjeux de Villeurbanne et notamment ceux du secteur où nous proposerons un aménagement par la suite.

## B) Historique de la commune

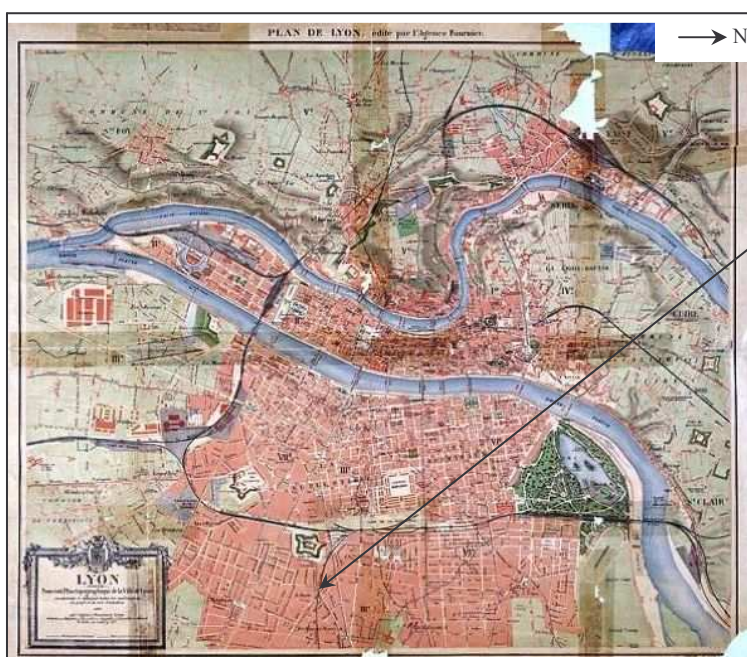
La commune constitue avec les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements un tissu urbain relativement homogène. La continuité de ce « croissant Est » de l'agglomération lyonnaise est lié à son développement économique, déclenché par l'implantation de voies ferrées à l'époque industrielle.

L'époque industrielle a été décisive pour le développement de Villeurbanne. En effet, cette commune comptait à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, quelque onze mille habitants. Les relations commerciales avec la ville de Lyon ont commencées à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle, notamment grâce à la construction du pont Saint Clair par l'architecte Morand. Cependant il faudra attendre deux grands aménagements pour que la commune se développe véritablement :

- la construction de la grande digue, commencée en 1856 afin de protéger la commune des crues du Rhône
- la construction de la voie ferrée entre 1850 et 1881.



(Source : Internet)



(Source : Internet)

Ce plan de Lyon imprimé en 1918 nous montre le tracé de la ligne des Chemins de Fer de l'Est Lyonnais, la CFEL, autour de laquelle s'est développé l'industrie et les premiers tissus urbains de l'agglomération Lyonnaise. L'implantation de cette voie de chemin de fer a été décisive pour le développement de Villeurbanne.

L'extension de l'ensemble de l'agglomération Lyonnaise s'est faite selon un modèle radioconcentrique, la logique auréolaire nous permet de distinguer :

- Une agglomération dense
- Une première couronne correspondant au périurbain des années 1930/1970 qui s'est développée à l'Est autour des implantations industrielles. De grands ensembles sociaux sont construits dans les années 60/70 (Les Minguettes, Vaux-en-Velin, La Duchère, Rillieux-la-Pape). A cette couronne populaire plutôt implantée dans l'Est lyonnais s'oppose une couronne résidentielle essentiellement constituée d'habitat individuel et de résidences bourgeoises ou de copropriétés dans des parcs sur les communes des coteaux Ouest et des Monts d'Or (Ste-Foy-Lès-Lyon, Tassin-la-Demi-Lune, Ecully, St Cyr-au-Mont-d'Or...)

Les limites communales de la ville de Lyon n'ont pas évoluées depuis 1852 (annexion de la Guillotière, de Perrache, de la Croix Rousse, et de Vaise). Ce processus d'absorption des communes périphériques fut bloqué à l'Est par le refus de Villeurbanne.



Villeurbanne est dans les années 1930 la première ville ouvrière de la région, elle compte 80 000 habitants. En inaugurant les Gratte-ciels le 17 juin 1934, le docteur Lazare Goujon, maire socialiste de l'époque, montre sa volonté de créer un centre pour exercer un contrepoids relatif à sa voisine, Lyon, mais surtout sa pensée progressiste qui fait de Villeurbanne une témoin d'un courant urbanistique : l'hygiénisme.

La proximité avec la commune de Lyon, ville dynamique à l'époque industrielle a été un grand atout pour le développement de Villeurbanne. Quand est il aujourd'hui ? Quelles relations établissent ces communes ?

C) La commune insérée dans des territoires de projet.

#### ➤ La Région

La région Rhône-Alpes décline son action d'aménagement du territoire en 5 volets :

- Transport
- TIC (Technologie de l'Information et de la Communication)
- Parc Naturel Régionaux
- Politique de la ville et de l'habitat
- CDRA (Contrat de développement de Rhône-Alpes) et contrat d'agglomération

L'Etat et la région ont décidés de mettre en place des contrats d'agglomération avec les agglomérations de plus de 50 000 habitants dont 15 000 au moins vivent dans la ville centre. Au 30 juin 2005, 10 contrats étaient validés et signés en Rhône-Alpes, ces agglomérations qui sont structurées en EPCI à taxe professionnelle unique bénéficient du soutien de cette politique régionale.

Le budget de l'année 2007 de la région Rhône-Alpes est de 2,2 milliards d'euros dont 5% sont prévus pour l'aménagement du territoire.

#### ➤ Le Conseil Général du Rhône

Suite aux lois concernant la décentralisation, les départements se sont vus attribuer un certain nombre de compétences. Au-delà des missions établies par le législateur, le Conseil Général du Rhône initie de façon volontariste des actions de projets complémentaires notamment pour la conservation du patrimoine et de la culture. Le département est un échelon intermédiaire de solidarité, et il investit pour l'avenir. Ses compétences sont axées sur 3 thèmes :

- L'action en faveur de la jeunesse
- La solidarité sociale
- L'aménagement du territoire

Tout comme la région, un des objectifs du Conseil Général du Rhône est de développer de manière équilibrée son territoire. Son budget 2006 était de 1332.26 millions d'euros.

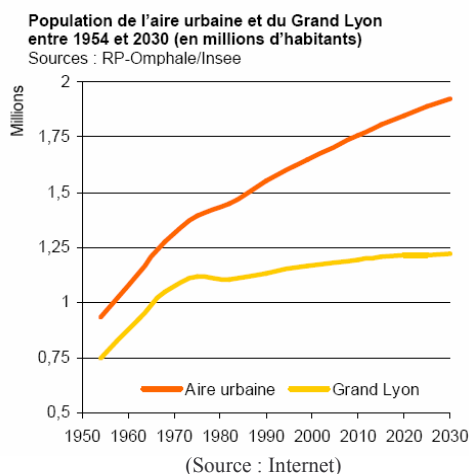
➤ La communauté urbaine de Lyon : Le GRAND LYON

La communauté urbaine de Lyon regroupe 57 communes et s'étend sur 51 500ha. La population du Grand Lyon s'élève à plus de 1 300 000 habitants, soit 80% de la population du département du Rhône, pour une superficie qui représente seulement 16% du territoire du département. L'action du GRAND LYON se décline sous forme de services et de missions, les 57 collectivités sont associées dans un ensemble de domaines :

- L'urbanisme et l'habitat
- Les services urbains (propreté, eau, voirie)
- L'économie

Le budget du GRAND LYON est de 1,567 milliards d'euros. Ce budget se décline en dépenses de fonctionnement et en dépense d'investissement. Les déplacements urbains, l'urbanisme et les espaces publics sont les deux plus importantes dépenses d'investissement de la communauté urbaine, ils représentent 6,4% et 5,1% du budget global du GRAND LYON de l'année 2007.

Nous l'avons vu plus haut, les frontières entre l'agglomération lyonnaise et la région urbanisée sont peu distinctes. D'après une étude de l'INSEE de l'année 2004 l'aire urbaine gagnerait 280 000 habitants en 30 ans, moins de 20% au sein du GRAND LYON. Le GRAND LYON ne rassemblerait plus en 2030, que 64% de la population de l'aire urbaine contre 71% en 1999.

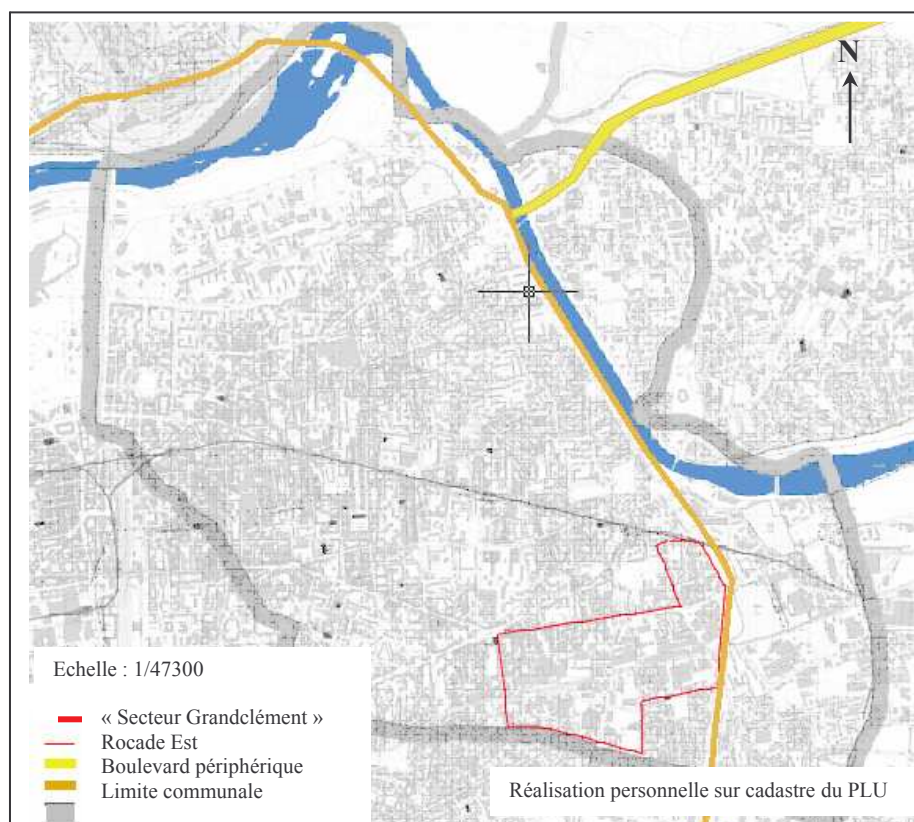


Pour éviter ce scénario, le GRAND LYON mène une politique visant à améliorer le cadre de vie des citoyens, le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) dote l'agglomération lyonnaise de nouvelles orientations d'aménagement sur le long terme (horizon 2030).

Villeurbanne participe à cet effort d'amélioration du cadre de vie. Un quartier du Sud/Est de la commune porte de nombreux enjeux : il s'agit du quartier Grandclément où nous proposeront par la suite l'aménagement d'un parc urbain.

## 2. Grandclément, un quartier aux enjeux multi échelles

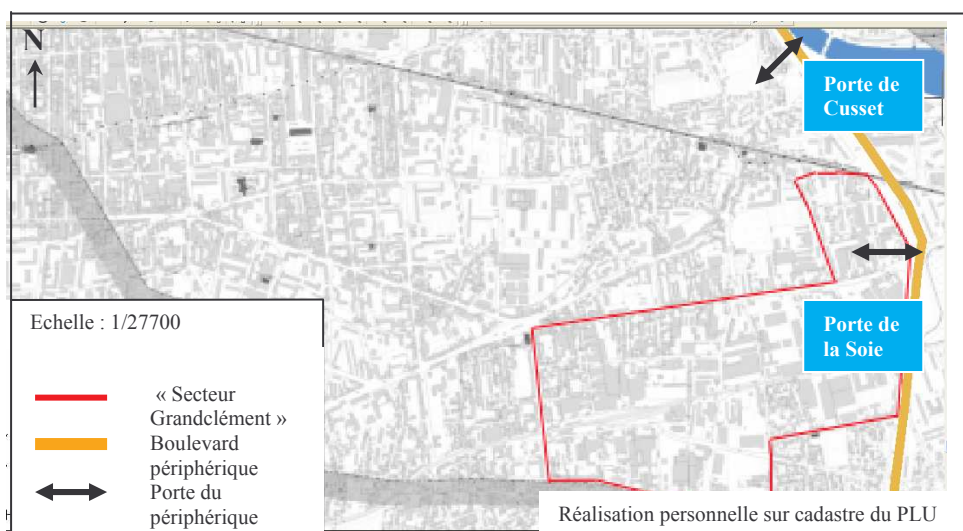
### A) A l'échelle de l'agglomération lyonnaise



Le quartier Grandclément a été instauré périmètre d'étude « secteur Grandclément » par délibération de la communauté urbaine du Grand Lyon le 20.09.2004.

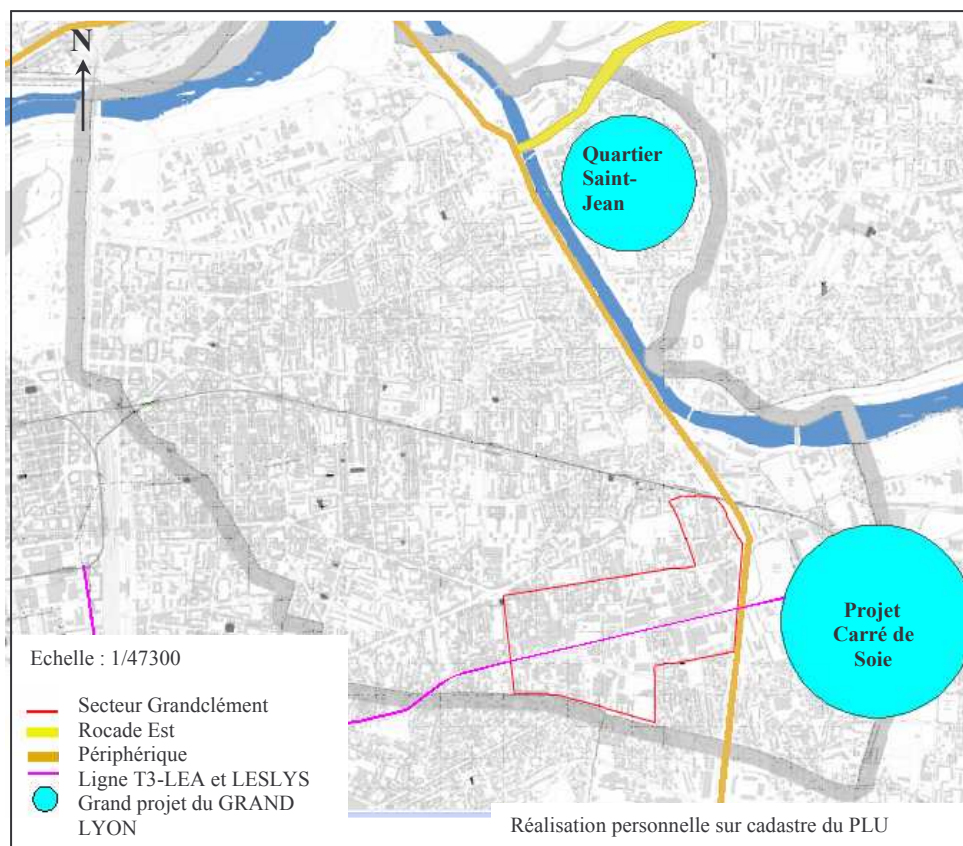
Le quartier de Grandclément borde le boulevard périphérique Laurent Bonnevey (N 383, 190 000 véhicules/jour), la Porte de la Soie située au bout de la rue Léon Blum entraîne une circulation dense au sein des axes qui structurent le quartier. Grandclément assure donc une entrée et une sortie de l'agglomération lyonnaise pour le trafic automobile.

Les reconversions que va subir ce quartier dans les prochaines années doivent donc prendre en compte le reste du réseau routier de l'agglomération afin de minimiser les problèmes de circulation automobile.



L'un des principaux objectifs du Grand Lyon est de limiter l'étalement urbain. Pour éviter ce mouvement de population vers l'extérieur du territoire de l'agglomération, la communauté urbaine cherche à améliorer la qualité du cadre de vie, qui passe par une optimisation des transports, un embellissement des quartiers, des établissements publics et des services à la disposition de la population.

Le Grand Lyon a instauré au sein de Villeurbanne d'autre périmètre d'étude afin de palier la perte de vitesse des territoires de la première couronne Est. Les périmètres d'études « Carré de Soie » et « Quartier Saint-Jean » qui sont tous les deux à la frontière Est de la commune sont classés au titre de la politique de la ville. Ces deux quartiers présentent des caractéristiques communes : isolés du reste de la commune derrière la coupure du boulevard périphérique et constitués d'ensemble collectifs discontinus. A l'issue de la période d'étude ces périmètres deviennent des projets comme celui du Carré de Soie où il a été prévu l'aménagement d'un vaste pôle de commerces et de loisirs et la restructuration d'îlots urbains dans une vocation résidentielle. L'ouverture du Carré de la Soie est prévue pour le 1<sup>er</sup> semestre 2008.



Ces projets qui ont pour vocation d'augmenter l'attractivité de la première couronne Est doivent être reliés au reste du tissu urbain. Grandclément se situe à un emplacement stratégique. Ce quartier va assurer les liaisons nécessaires entre les projets urbains de l'Est et le centre de l'agglomération, et permettre ainsi un rééquilibrage vers l'Est de l'agglomération urbaine.

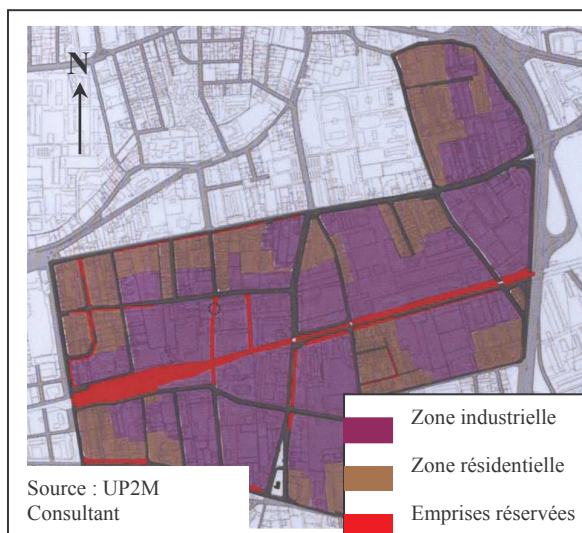
Pour lancer cette redynamisation de l'Est de l'agglomération lyonnaise, une nouvelle ligne de tramway, T3-Lea, a été aménagée sur l'ancienne ligne de Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL). Cette nouvelle ligne, redessinant l'agglomération lyonnaise et mise en service le 4 décembre 2006, est à l'initiative du SYTRAL et des élus du département soucieux de préserver l'emprise de l'ancien CFEL. Le SYTRAL, syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, est composé de 26 élus, 16 de la Communauté urbaine de Lyon et 10 du Conseil général du Rhône. Une autre ligne de tramway passera par l'ancienne CFEL au niveau de Grandclément : la ligne LESLYS qui reliera la Part-Dieu à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry en moins d'une demi-heure.

Le GRAND LYON souhaite maîtriser le développement du résidentiel le long du corridor LEA qui attire fortement les promoteurs immobiliers, et développer de l'activité tertiaire, 5ha sur les 263 du secteur ont été réservés pour ce type d'activités.

Grandclément porte donc plusieurs projets de l'agglomération lyonnaise, le rééquilibrage de l'aire urbaine qui passe par une redynamisation de l'Est, les liaisons entre les différents projets de ce « croissant Est », la valorisation des lignes T3-LEA et LESLYS et le développement de l'activité tertiaire.

## B) A l'échelle de la ville

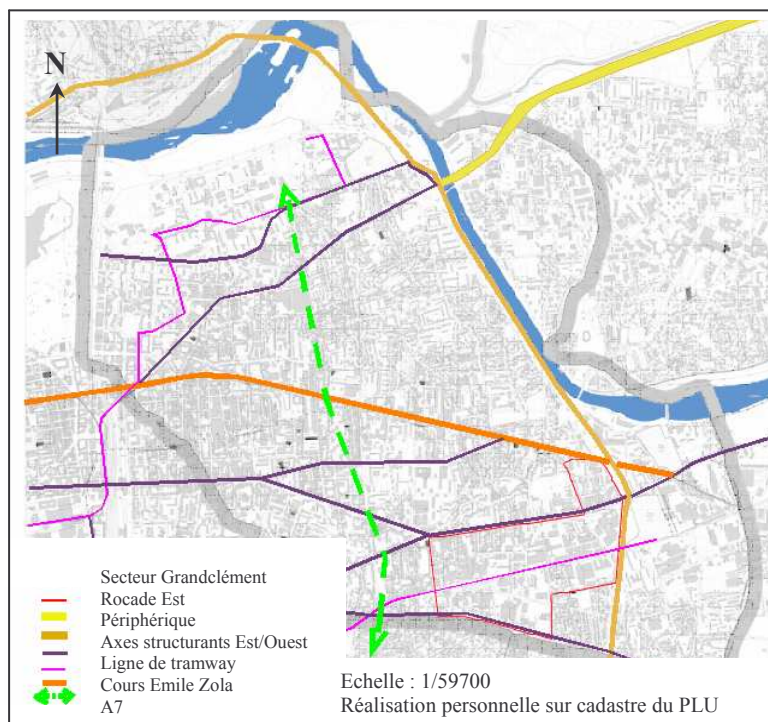
La première mairie de Villeurbanne fut construite au début du 20<sup>ème</sup> siècle sur la place Grandclément. Le quartier était alors le centre de la commune jusqu'à la construction d'un nouvel hôtel de ville dans le quartier des Gratte-ciel en 1933. Grandclément s'est donc développé autour de ces activités industrielles, des traces de cette époque se retrouvent encore aujourd'hui dans le quartier.



En effet, le long de l'ancienne ligne de chemin de fer à l'Est du boulevard général Leclerc, se trouvent de grandes unités industrielles, certaines sont encore actives aujourd'hui. Ce site représente l'un des plus grand potentiel foncier et économique existant sur la commune. La commune doit donc assurer une politique foncière pour acquérir le plus de terrain possible. Cette maîtrise foncière permettra de développer un tissu urbain cohérent, en continuité avec le reste du quartier et de la commune, et de faire de Grandclément un acteur de la redynamisation de l'Est Lyonnais.

Nous avons vu plus haut que la construction de la ville s'est fait en parallèle avec le développement industriel, elle a donc été influencée par la CFEL. Ceci explique un tissu urbain essentiellement orienté Est/Ouest. De cette orientation résultent des axes de circulations Est/Ouest beaucoup plus important que les axes Nord/Sud. Ce phénomène est accentué par la présence du périphérique à l'Est de la commune qui est desservi par les grands axes Est/Ouest de la commune.

Pour éviter l'engorgement des principaux axes structurants Est/Ouest tels que le cours Emile Zola, la rue Léon Blum, la route de Genas ... il faut améliorer la redistribution effectuée par les axes Nord/Sud. Le PLU prévoit dans son rapport de présentation d'améliorer les itinéraires Nord/Sud pour améliorer les connexions entre différents quartiers et les pôles d'activités.

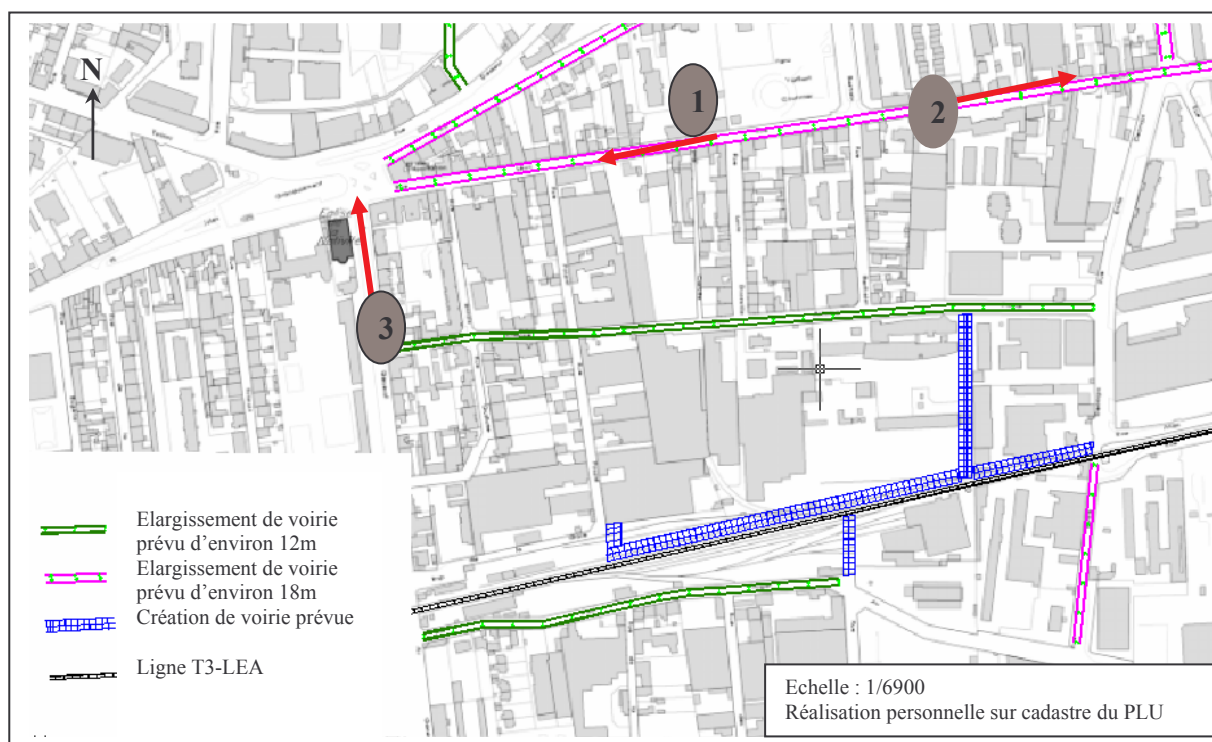


Ainsi une importante ligne Nord/Sud a été prévue, l'A7 devrait relier le pôle universitaire de La Doua avec le centre ville, Grand Clément et donc la ligne de tramway, pour déboucher sur Gerland.

Le quartier se trouve en entrée de ville, afin de répondre aux attentes du PADD pour ce type d'espace, qui sont d'améliorer la desserte des entrées de villes et de soigner leurs agencements. Ce secteur doit faire l'objet d'une attention particulière.

Grandclément joue un rôle de conservation et de valorisation du patrimoine et de l'histoire de la commune. En effet un grand projet a été lancé en 2001, le centre mémoires et société. Les locaux de ce centre mémoires et société appartenaient au Crédit Lyonnais qui en a fait don à la commune. L'ancien bâtiment a été réhabilité dans le souci de conserver les dispositifs architecturaux de l'époque d'origine. Le centre mémoires et sociétés qui se situe à Grandclément sera ouvert au public en décembre 2007. Sa vocation sera de promouvoir l'identité villeurbannaise, il accueillera les archives municipales et sera un lieu culturel.

### C) A l'échelle du quartier



Le quartier de Grand Clément se situe en bordure du périphérique, deux rues délimitent le quartier au Nord et au Sud : la rue Léon Blum et la route de Genas. Ces axes sont le siège d'un trafic automobile très dense notamment sur la rue Léon Blum qui débouche sur le périphérique et ne bénéficie pas d'une emprise très importante.

Des réflexions sont en cours pour éviter cet engorgement automobile qui nuit à la population. Des modifications ont été proposées pour le PLU afin de mieux répartir sur l'ensemble du quartier le trafic automobile en élargissant par exemple des axes Est/Ouest et des axes Nord Sud comme la rue Emilie Decorps.

Cependant des alternatives existent pour palier ces problèmes de circulations automobiles. Une piste cyclable et un parc relais ont été aménagés le long de la ligne de tramway. Les parcs relais sont des parcs de stationnement gratuit pour les usagers des transports en commun. Le but de ces parcs est de désengorger les centres villes de la circulation automobile.

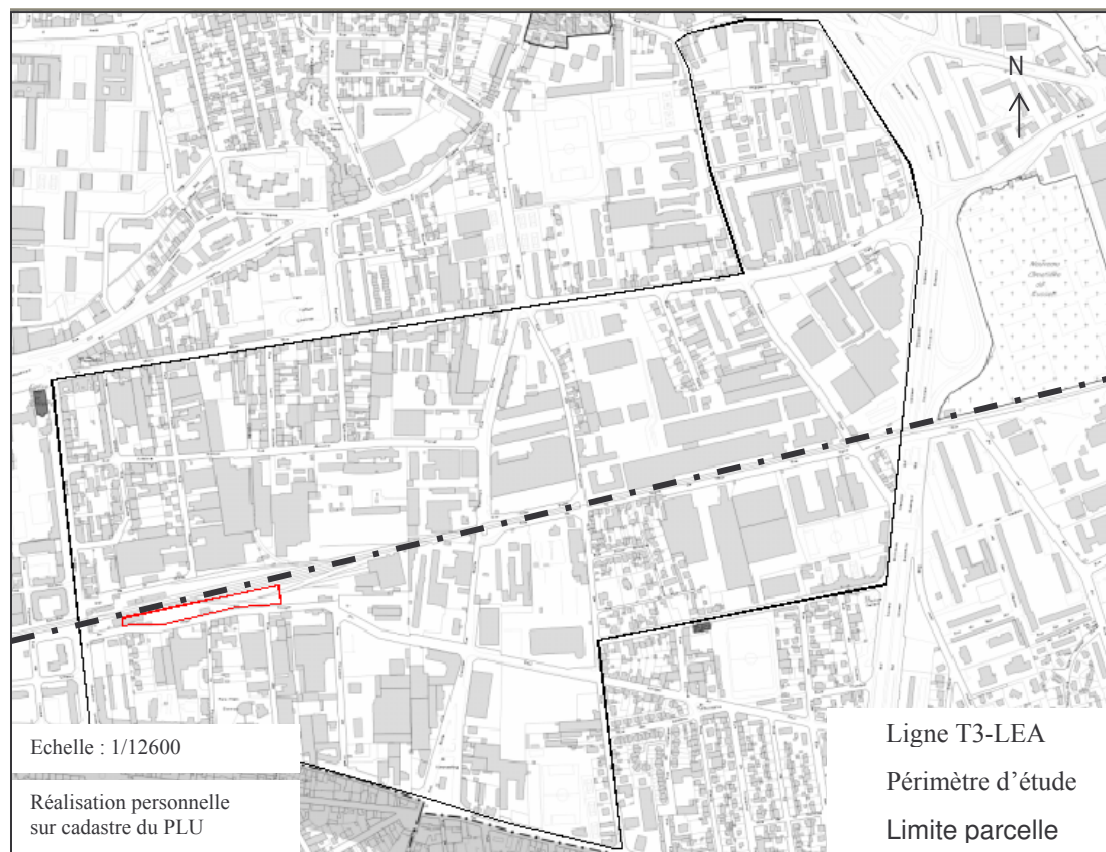


Le secteur Sud de Grand Clément est reconversion, à l'Ouest de l'avenue du général Leclerc de nouveaux immeubles sont en construction au milieu d'un tissu urbain relativement dense (R+6) et jeune, à l'Est de la rue du général Leclerc le paysage est composé de grandes friches industrielles et de grandes unités industrielles, certaines fonctionnent encore aujourd'hui, cette zone est en attente de projet. L'aménagement de cette zone devra apporter une amélioration du cadre de vie pour les habitants de Grandclément, celle-ci passe notamment par une offre d'équipements publics de loisirs tel qu'un parc urbain pour la population.

Le développement de Grand Clément s'est fait par le développement industriel le long de la CFEL, ce phénomène a engendré une coupure Nord Sud au sein du quartier. A première vue les deux nouvelles lignes de tramway, LEA et LESLYS, accentueront cette coupure, l'emprise large de 32m réservée par le GRAND LYON a pour fonction de créer une aération urbaine afin de minimiser la coupure, l'aménagement d'un espace vert le long de l'emprise de LEA et de LESLYS pourra aussi minimiser cet effet de coupure.

### 3. Le site en attente de proposition d'aménagement

#### A) Emplacement de la parcelle et liaison avec l'extérieur



La parcelle en attente d'aménagement est située dans le périmètre d'étude « secteur Grand Clément » délimité par le Grand Lyon le 20.09.2004. Le PLU de la commune a été modifié suite à une enquête publique, ces modifications ont prévues la mise en place d'un espace vert sur ce site. Il se trouve au Sud de l'ancien CFEL, le long de la nouvelle voie de tramway T3-LEA, un emplacement stratégique.

L'aménagement de cette parcelle en espace vert doit prendre en compte son environnement extérieur :

- \_ les éléments bâtis
- \_ les axes de circulations routières, cyclistes et piétonnes
- \_ les opérations d'aménagement et de construction en cours
- \_ les zones industrielles désaffectées en attente de projet
- \_ les unités industrielles encore en fonctionnement

Un des objectifs du Grand Lyon, que nous avons développé plus haut, est de rééquilibrer l'Est de l'agglomération Lyonnaise. Pour mener cet objectif, il est nécessaire d'assurer des liaisons entre les différents territoires de projet. Grandclément est amené en partie à jouer ce rôle. Pour que des connexions inter quartiers et inter projets soient assurées, il est nécessaire que des liaisons existent à une plus petite échelle. Ainsi l'espace vert prévu

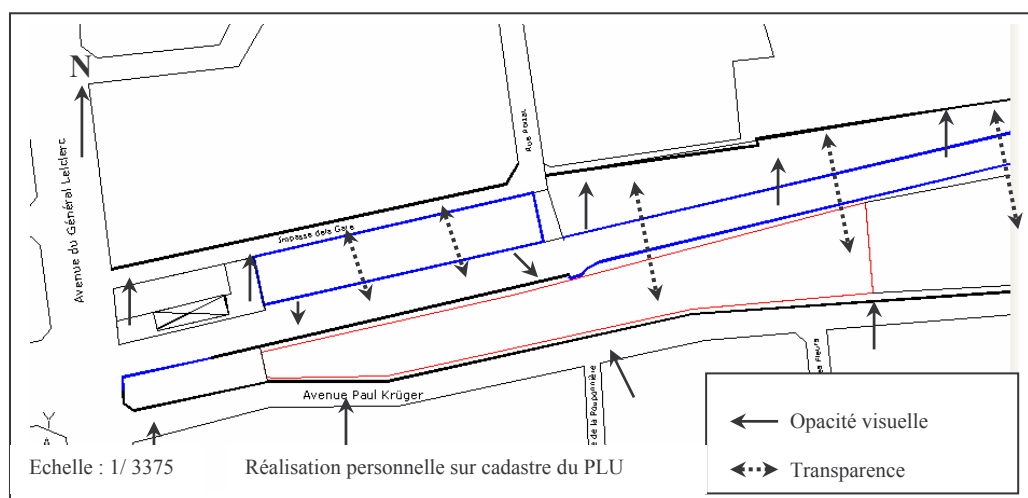


La parcelle se trouve le long d'un axe qui est classé par le PLU comme emplacement réservé pour équipement public ou d'intérêt général, ce zonage correspond aux infrastructures à mettre en place le long de la nouvelle ligne de tramway.

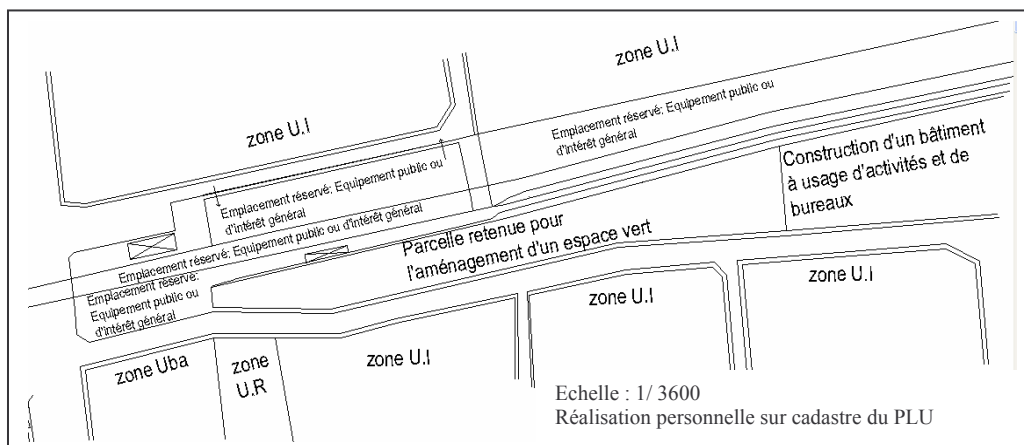
## Etat de la parcelle



La parcelle est elle même une friche industrielle



La délimitation de la parcelle et l'absence d'éléments verticaux sur cet espace ouvrent le site au Nord sur le reste de l'emprise du CFEL. Une impression d'unité se dégage de ces emprises situées de part et d'autre du CFEL, elle est renforcée par les murs situés au Nord et au Sud qui ferment ainsi l'ensemble du site et qui l'isole du reste du tissu urbain



Deuxième partie : En quoi la proposition d'un espace vert à thème sur cette parcelle est-elle pertinente ?

## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidée pour l'élaboration de ce rapport et tout particulièrement :

- Mr Eric THOMAS, tuteur de ce projet, professeur au département aménagement de l'Ecole Polytech'Tours
- Mme Odile PELLAS, directrice des services d'urbanisme de la ville de Villeurbanne
- Mr Lionel MARTIN, chef de projet à la direction de la voirie modes doux du GRAND LYON
- Mr Yann COZON, architecte, missionné par la communauté urbaine du GRAND LYON
- UP2M Consultant, bureau d'étude d'urbanisme et de programmation
- Les services des archives municipales
- Le comité de quartier de Grandclément
- Le directeur du groupe scolaire Berthelot

## SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	P1
SOMMAIRE	P2
INTRODUCTION	P4
Première partie : Présentation du site en attente de projet et du contexte urbain dans lequel il s'insère	P5
1. Présentation du cadre d'étude	P6
A) Localisation de la commune	P6
B) Historique de la commune	P7
C) La commune insérée dans des territoires de projets	P9
2. Grandclément un quartier aux enjeux multiples	P11
A) A l'échelle de l'agglomération lyonnaise	P11
B) A l'échelle de la ville	P13
C) A l'échelle du quartier	P14
3. Le site en attente de proposition d'aménagement	P16
A) Emplacement de la parcelle et liaison avec l'extérieur	P15
B) Forme, surface, périmètre et délimitation de la parcelle	P16
C) Statut foncier, état de la parcelle et des îlots qui l'entourent	P16
Deuxième partie : En quoi la proposition d'un espace vert à thème sur cette parcelle est-elle pertinente ?	P18
1. Elle répond à des logiques de mixité urbaine	P19
A) Eléments bâtis environnant la parcelle	P19
B) Espaces non bâtis de la zone et espaces pour le public	P21
C) Conservation de l'identité du quartier	P23
2. Elle répond à des logiques de mixité social et inter générationnelle et de bien être de la population	P25
A) Population de Grandclément	P25
B) Un besoin d'espace vert pour la population	P26
C) Usagers potentiels	P28

3. Elle répond à des logiques de continuité, d'aération, de structuration et d'embellissement du paysage et du tissu urbain	P29
A) Structuration et embellissement du paysage urbain	P29
B) Une continuité pour rééquilibrer le tissu urbain	P31
C) Aération du tissu urbain	P32
Troisième partie : Proposition d'orientations pour aménager un parc urbain à thème à Grandclément	P34
1. Prise en compte des contraintes	P35
A) Satisfaire l'ensemble des usagers	P35
B) La reconversion du quartier	P36
C) Accès au futur espace vert et articulation avec le reste du quartier	P37
2. Proposition d'un thème et d'orientations à prendre pour le futur espace vert	P41
A) Un parc multifonctionnel à thème	P41
B) Les aménagements du parc à prendre en compte pour son tracé	P44
C) Les équipements et aménagements du parc	P49
3. Proposition d'une démarche pour la conception et la réalisation de ce futur parc urbain	P55
A) A l'échelle de la région, du département, et du GRAND LYON	P56
B) A l'échelle de la ville	P56
C) A l'échelle du quartier	P56
CONCLUSION	P58
BIBLIOGRAPHIE	P59
ANNEXES	P60

## INTRODUCTION

Villeurbanne est une commune de 124 000 habitants qui se trouve à l'Est de la ville de Lyon et qui s'étend jusqu'au boulevard périphérique. Les communes de Vaulx-en-Velin, Bron ainsi que les 6<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements de Lyon en sont limitrophes. La commune est dans la continuité de la ville de Lyon, elle présente de fortes parentés morphologiques au niveau des 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements. Ainsi, elle est dans la continuité des grands axes routiers lyonnais comme le cours Vitton, qui devient le cours Emile Zola à l'entrée de Villeurbanne. Ce cours traverse toute la ville et débouche sur le périphérique. La ligne A du métro des TCL (Transports en Commun Lyonnais) suit le tracé de cette artère majeure de la circulation automobile.

Pour contrer les problèmes que génèrent les engorgements automobiles, le GRAND LYON développe un réseau de transports en communs Est/Ouest pour rapprocher au mieux les quartiers périphériques au centre historique de Lyon, et la Part-Dieu. Une ligne de tramway, T3-LEA, a été mise en service le 4 décembre 2006. L'arrivée du tramway ne va pas être sans répercussion sur le tissu urbain qui l'entoure.

Grandclément, quartier du Sud/Est, est un des territoires de l'agglomération lyonnaise qui a vu depuis peu l'arrivée de LEA. Ce quartier, alors peu desservi par les lignes de transports en commun, va voir dans les prochaines années son tissu urbain se muter. Le GRAND LYON entend bien maîtriser cette reconversion, une emprise de 32m de large est retenue le long de la ligne de LEA pour réaliser un boulevard urbain comprenant une voie de circulation dans chaque sens, une piste cyclable à double sens au sud de LEA, des stationnement et des trottoirs spacieux. Afin d'offrir un cadre de vie agréable il a été prévu dans le PLU modifié de 2006 de la ville de Villeurbanne d'aménager un espace vert au Sud de LEA au niveau de l'arrêt de tramway de la Gare de Villeurbanne.

Avec la reconversion du quartier, l'identité de Grandclément semble être menacée. Comment les mutations du quartier doivent-elles être réalisées afin de ne pas effacer son identité et de proposer un tissu urbain plus attractif? Nous localiserons tout d'abord la commune de Villeurbanne pour comprendre dans quelles logiques elle s'inscrit et les enjeux auxquels elle est confrontée. Nous verrons ensuite pour quelles raisons la proposition d'aménagement d'un espace vert en bordure de LEA est pertinente. Pour finir, nous proposerons des orientations pour l'aménagement du parc afin que celui-ci soit cohérent avec le reste du tissu urbain.

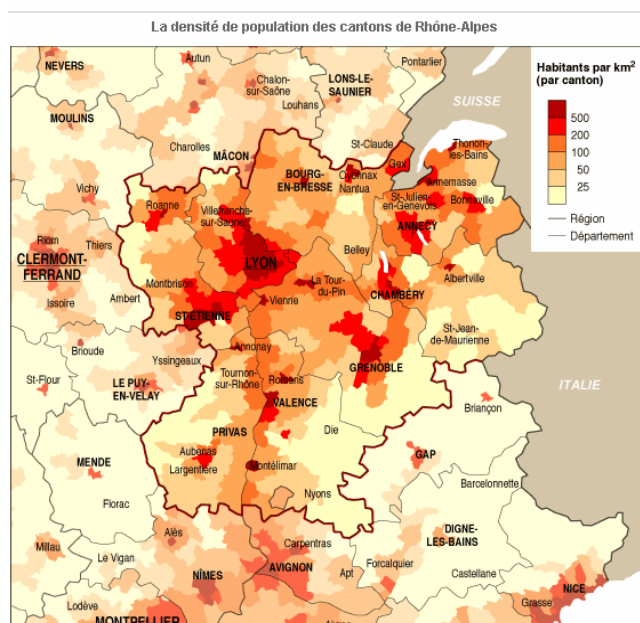
Première partie : Présentation du site en  
attente de projet et du contexte urbain dans  
lequel il s'insère



## 1. Présentation du cadre d'étude :

### A- Localisation de la commune

Villeurbanne est une des 2879 communes de la région Rhône-Alpes. Cette région s'étend sur une superficie de  $74\,000 \text{ km}^2$ .



La densité de population des cantons de Rhône-Alpes

(Source : Internet)

La région Rhône-Alpes avait, selon les estimations de l'INSEE de janvier 2006, franchie la barre des 6 millions d'habitants. L'attractivité de cette région se renforce. En effet on observe depuis 1990 une accélération de la croissance démographique due essentiellement aux excédents migratoire.

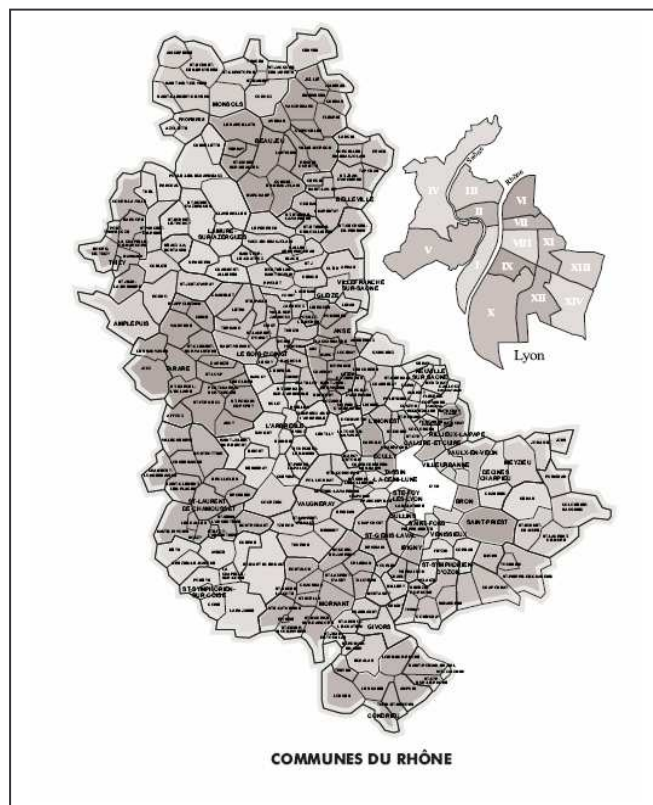
Cependant cette attractivité n'est pas homogène au sein du territoire rhônalpin. Ainsi, les disparités de densité de population sont importantes. Le Rhône est le département français le plus densément peuplé hors Ile-de-France, alors que l'Ardèche fait partie des départements les moins peuplés de France.

Le département du Rhône couvre une superficie de  $3249 \text{ km}^2$  et englobe 293 communes.

Ce département se présente sous la forme d'un rectangle allongé du Nord au Sud. Il est délimité à l'Est par la Saône et le Rhône avec un débordement au niveau de l'agglomération Lyonnaise, à l'Ouest par la ligne des crêtes des monts du Beaujolais et du Lyonnais.

Trois zones topographiques se déclinent d'Ouest en Est : une zone semi montagneuse, une zone de côtes et de plateaux, et la zone des vallées de la Saône et du Rhône.

Sa position géographique le soumet aux influences climatiques continentale, océanique et méditerranéenne.



(Source : Internet)

A la fois métropole Européenne et capitale du Rhône-Alpes, Lyon recouvre une surface de 4787ha. Avec ses 1,2 millions d'habitants sur 55000ha elle est la deuxième agglomération de France.

L'aire métropolitaine s'étend de plus en plus. Ainsi les frontières et les critères qui définissent l'agglomération et la région urbanisée sont brouillés. La Région urbaine de Lyon (RUL) englobe 266 communes et comprend 2,5 millions d'habitants. Les extensions de cette région urbaine qui débordent sur les départements limitrophes (Ain, Isère et Loire) ne sont plus couvertes par le territoire de la communauté urbaine.

Villeurbanne couvre une superficie de 1452ha. La commune s'intègre à l'ouest et au sud ouest dans la continuité du territoire de Lyon ; elle borde ainsi le 6<sup>ème</sup>, le 3<sup>ème</sup>, et le 8<sup>ème</sup> arrondissement. Les limites de l'Est et du Sud Est de Villeurbanne bordent Vaulx-en-Velin et Bron.

Au recensement de 1999 la commune comptait 124000 habitants.



(Source : rapport de présentation du PLU)

Villeurbanne s'insère dans une région dynamique et attractive. Elle se situe dans la deuxième agglomération de France. La proximité avec la ville de Lyon semble avoir été un atout pour la commune dans le passé. Afin de comprendre cette commune et de cerner les problématiques qu'elle soulève nous nous poserons deux questions : Comment s'est effectué le développement de Villeurbanne ? Cette première question est nécessaire pour répondre à la seconde : Quel tissu urbain la commune a-t-elle développée ? Cette question nous permettra de comprendre les enjeux de Villeurbanne et notamment ceux du secteur où nous proposerons un aménagement par la suite.

## B) Historique de la commune

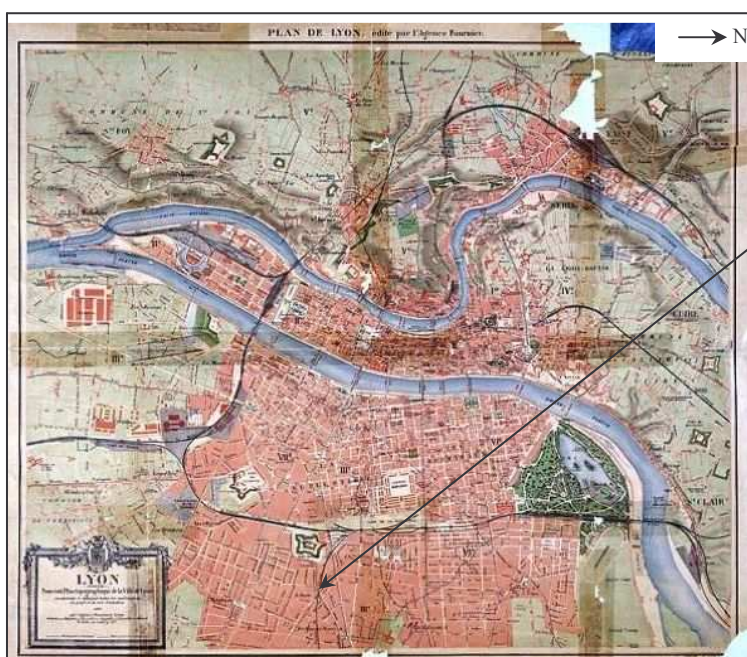
La commune constitue avec les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements un tissu urbain relativement homogène. La continuité de ce « croissant Est » de l'agglomération lyonnaise est lié à son développement économique, déclenché par l'implantation de voies ferrées à l'époque industrielle.

L'époque industrielle a été décisive pour le développement de Villeurbanne. En effet, cette commune comptait à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, quelque onze mille habitants. Les relations commerciales avec la ville de Lyon ont commencées à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle, notamment grâce à la construction du pont Saint Clair par l'architecte Morand. Cependant il faudra attendre deux grands aménagements pour que la commune se développe véritablement :

- la construction de la grande digue, commencée en 1856 afin de protéger la commune des crues du Rhône
- la construction de la voie ferrée entre 1850 et 1881.



(Source : Internet)



(Source : Internet)

Ce plan de Lyon imprimé en 1918 nous montre le tracé de la ligne des Chemins de Fer de l'Est Lyonnais, la CFEL, autour de laquelle s'est développé l'industrie et les premiers tissus urbains de l'agglomération Lyonnaise. L'implantation de cette voie de chemin de fer a été décisive pour le développement de Villeurbanne.

L'extension de l'ensemble de l'agglomération Lyonnaise s'est faite selon un modèle radioconcentrique, la logique auréolaire nous permet de distinguer :

- Une agglomération dense
- Une première couronne correspondant au périurbain des années 1930/1970 qui s'est développée à l'Est autour des implantations industrielles. De grands ensembles sociaux sont construits dans les années 60/70 (Les Minguettes, Vaux-en-Velin, La Duchère, Rillieux-la-Pape). A cette couronne populaire plutôt implantée dans l'Est lyonnais s'oppose une couronne résidentielle essentiellement constituée d'habitat individuel et de résidences bourgeoises ou de copropriétés dans des parcs sur les communes des coteaux Ouest et des Monts d'Or (Ste-Foy-Lès-Lyon, Tassin-la-Demi-Lune, Ecully, St Cyr-au-Mont-d'Or...)

Les limites communales de la ville de Lyon n'ont pas évoluées depuis 1852 (annexion de la Guillotière, de Perrache, de la Croix Rousse, et de Vaise). Ce processus d'absorption des communes périphériques fut bloqué à l'Est par le refus de Villeurbanne.



Villeurbanne est dans les années 1930 la première ville ouvrière de la région, elle compte 80 000 habitants. En inaugurant les Gratte-ciels le 17 juin 1934, le docteur Lazare Goujon, maire socialiste de l'époque, montre sa volonté de créer un centre pour exercer un contrepoids relatif à sa voisine, Lyon, mais surtout sa pensée progressiste qui fait de Villeurbanne une témoin d'un courant urbanistique : l'hygiénisme.

La proximité avec la commune de Lyon, ville dynamique à l'époque industrielle a été un grand atout pour le développement de Villeurbanne. Quand est il aujourd'hui ? Quelles relations établissent ces communes ?

C) La commune insérée dans des territoires de projet.

#### ➤ La Région

La région Rhône-Alpes décline son action d'aménagement du territoire en 5 volets :

- Transport
- TIC (Technologie de l'Information et de la Communication)
- Parc Naturel Régionaux
- Politique de la ville et de l'habitat
- CDRA (Contrat de développement de Rhône-Alpes) et contrat d'agglomération

L'Etat et la région ont décidés de mettre en place des contrats d'agglomération avec les agglomérations de plus de 50 000 habitants dont 15 000 au moins vivent dans la ville centre. Au 30 juin 2005, 10 contrats étaient validés et signés en Rhône-Alpes, ces agglomérations qui sont structurées en EPCI à taxe professionnelle unique bénéficient du soutien de cette politique régionale.

Le budget de l'année 2007 de la région Rhône-Alpes est de 2,2 milliards d'euros dont 5% sont prévus pour l'aménagement du territoire.

#### ➤ Le Conseil Général du Rhône

Suite aux lois concernant la décentralisation, les départements se sont vus attribuer un certain nombre de compétences. Au-delà des missions établies par le législateur, le Conseil Général du Rhône initie de façon volontariste des actions de projets complémentaires notamment pour la conservation du patrimoine et de la culture. Le département est un échelon intermédiaire de solidarité, et il investit pour l'avenir. Ses compétences sont axées sur 3 thèmes :

- L'action en faveur de la jeunesse
- La solidarité sociale
- L'aménagement du territoire

Tout comme la région, un des objectifs du Conseil Général du Rhône est de développer de manière équilibrée son territoire. Son budget 2006 était de 1332.26 millions d'euros.

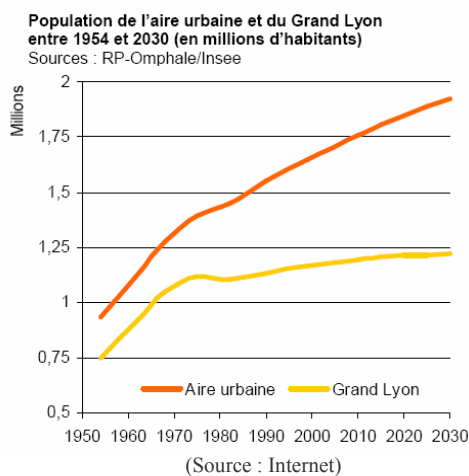
➤ La communauté urbaine de Lyon : Le GRAND LYON

La communauté urbaine de Lyon regroupe 57 communes et s'étend sur 51 500ha. La population du Grand Lyon s'élève à plus de 1 300 000 habitants, soit 80% de la population du département du Rhône, pour une superficie qui représente seulement 16% du territoire du département. L'action du GRAND LYON se décline sous forme de services et de missions, les 57 collectivités sont associées dans un ensemble de domaines :

- L'urbanisme et l'habitat
- Les services urbains (propreté, eau, voirie)
- L'économie

Le budget du GRAND LYON est de 1,567 milliards d'euros. Ce budget se décline en dépenses de fonctionnement et en dépense d'investissement. Les déplacements urbains, l'urbanisme et les espaces publics sont les deux plus importantes dépenses d'investissement de la communauté urbaine, ils représentent 6,4% et 5,1% du budget global du GRAND LYON de l'année 2007.

Nous l'avons vu plus haut, les frontières entre l'agglomération lyonnaise et la région urbanisée sont peu distinctes. D'après une étude de l'INSEE de l'année 2004 l'aire urbaine gagnerait 280 000 habitants en 30 ans, moins de 20% au sein du GRAND LYON. Le GRAND LYON ne rassemblerait plus en 2030, que 64% de la population de l'aire urbaine contre 71% en 1999.

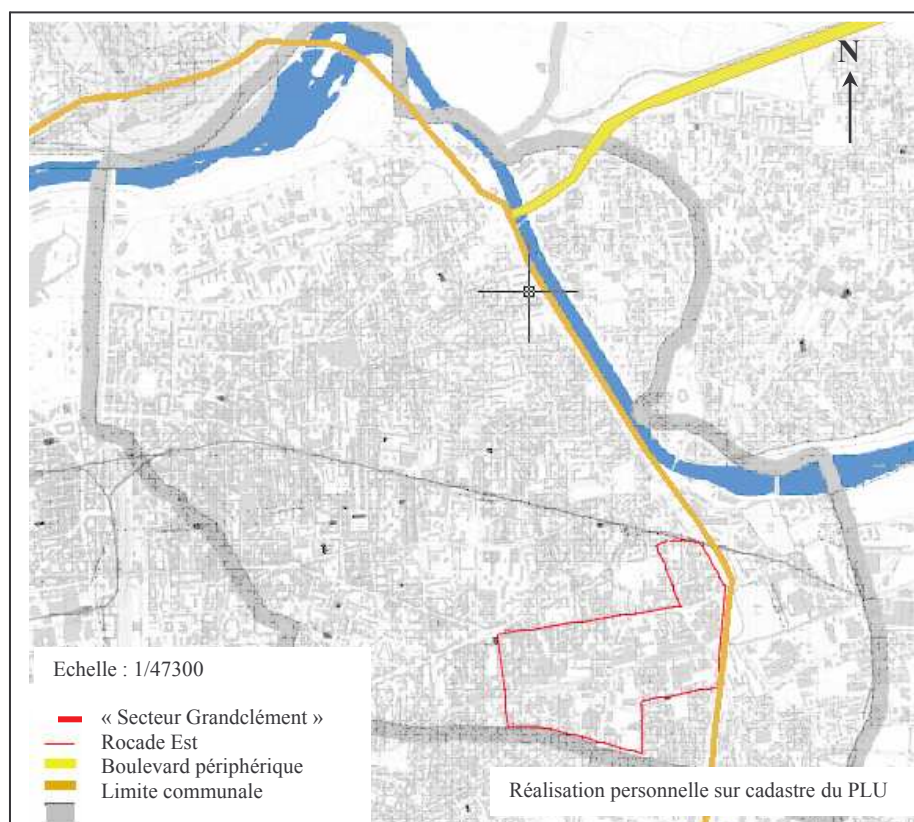


Pour éviter ce scénario, le GRAND LYON mène une politique visant à améliorer le cadre de vie des citoyens, le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) dote l'agglomération lyonnaise de nouvelles orientations d'aménagement sur le long terme (horizon 2030).

Villeurbanne participe à cet effort d'amélioration du cadre de vie. Un quartier du Sud/Est de la commune porte de nombreux enjeux : il s'agit du quartier Grandclément où nous proposeront par la suite l'aménagement d'un parc urbain.

## 2. Grandclément, un quartier aux enjeux multi échelles

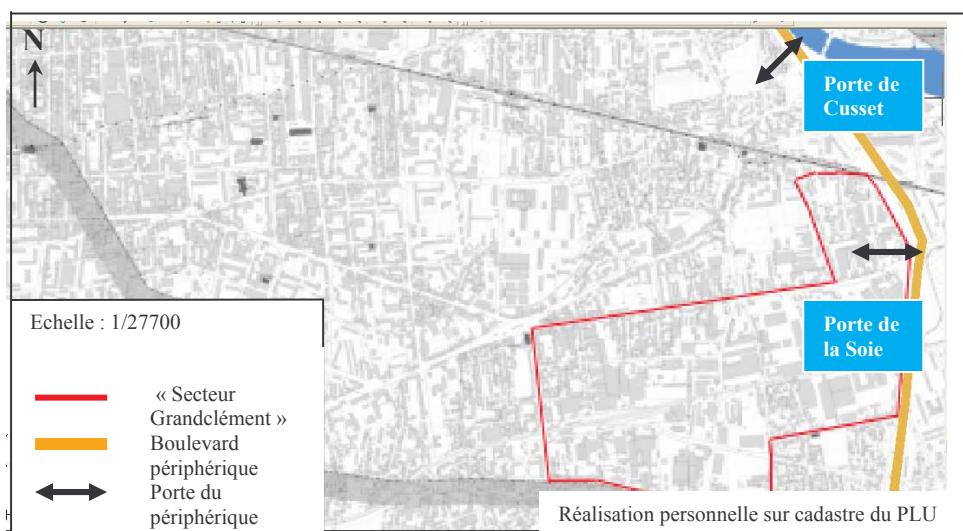
### A) A l'échelle de l'agglomération lyonnaise



Le quartier Grandclément a été instauré périmètre d'étude « secteur Grandclément » par délibération de la communauté urbaine du Grand Lyon le 20.09.2004.

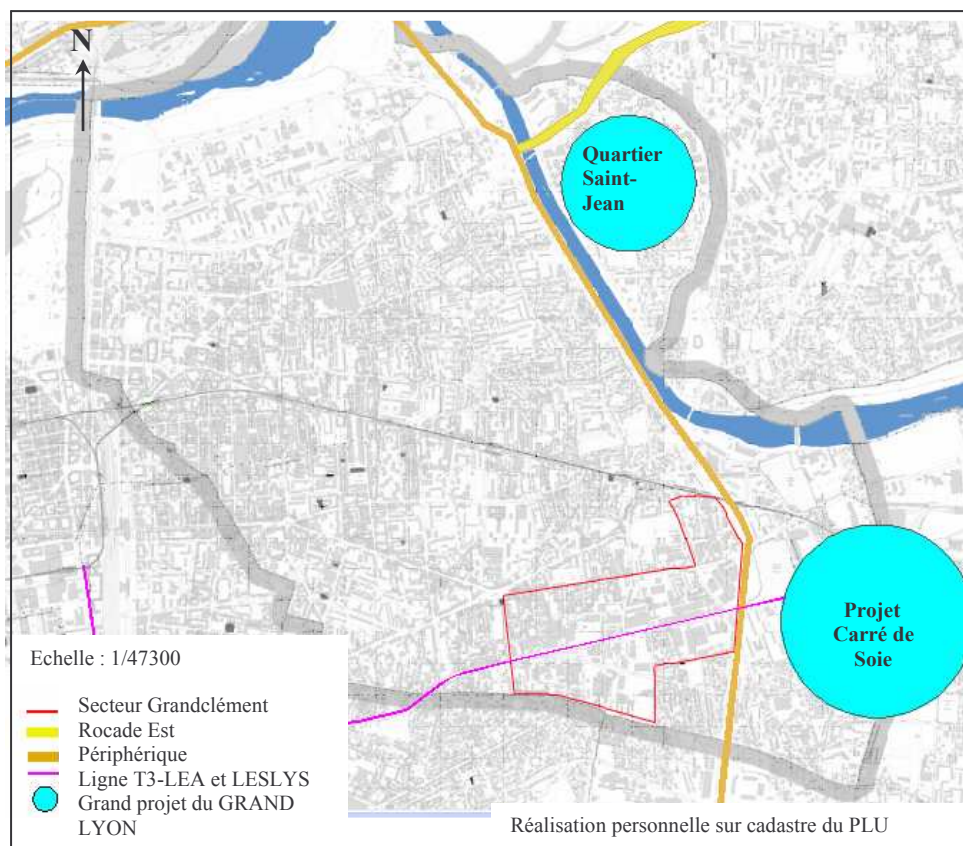
Le quartier de Grandclément borde le boulevard périphérique Laurent Bonnevey (N 383, 190 000 véhicules/jour), la Porte de la Soie située au bout de la rue Léon Blum entraîne une circulation dense au sein des axes qui structurent le quartier. Grandclément assure donc une entrée et une sortie de l'agglomération lyonnaise pour le trafic automobile.

Les reconversions que va subir ce quartier dans les prochaines années doivent donc prendre en compte le reste du réseau routier de l'agglomération afin de minimiser les problèmes de circulation automobile.



L'un des principaux objectifs du Grand Lyon est de limiter l'étalement urbain. Pour éviter ce mouvement de population vers l'extérieur du territoire de l'agglomération, la communauté urbaine cherche à améliorer la qualité du cadre de vie, qui passe par une optimisation des transports, un embellissement des quartiers, des établissements publics et des services à la disposition de la population.

Le Grand Lyon a instauré au sein de Villeurbanne d'autre périmètre d'étude afin de palier la perte de vitesse des territoires de la première couronne Est. Les périmètres d'études « Carré de Soie » et « Quartier Saint-Jean » qui sont tous les deux à la frontière Est de la commune sont classés au titre de la politique de la ville. Ces deux quartiers présentent des caractéristiques communes : isolés du reste de la commune derrière la coupure du boulevard périphérique et constitués d'ensemble collectifs discontinus. A l'issue de la période d'étude ces périmètres deviennent des projets comme celui du Carré de Soie où il a été prévu l'aménagement d'un vaste pôle de commerces et de loisirs et la restructuration d'îlots urbains dans une vocation résidentielle. L'ouverture du Carré de la Soie est prévue pour le 1<sup>er</sup> semestre 2008.



Ces projets qui ont pour vocation d'augmenter l'attractivité de la première couronne Est doivent être reliés au reste du tissu urbain. Grandclément se situe à un emplacement stratégique. Ce quartier va assurer les liaisons nécessaires entre les projets urbains de l'Est et le centre de l'agglomération, et permettre ainsi un rééquilibrage vers l'Est de l'agglomération urbaine.

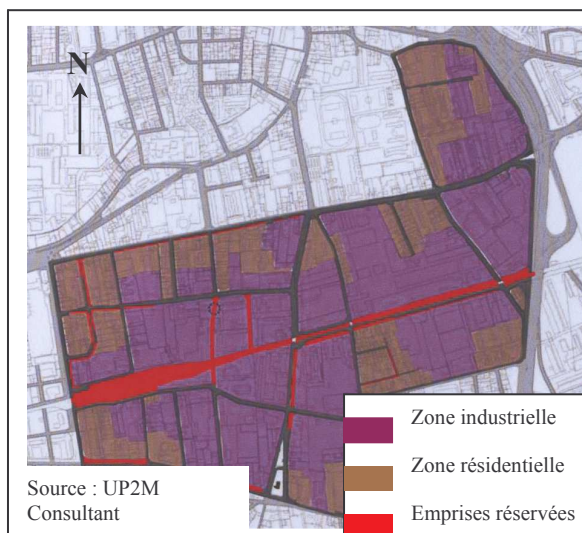
Pour lancer cette redynamisation de l'Est de l'agglomération lyonnaise, une nouvelle ligne de tramway, T3-Lea, a été aménagée sur l'ancienne ligne de Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL). Cette nouvelle ligne, redessinant l'agglomération lyonnaise et mise en service le 4 décembre 2006, est à l'initiative du SYTRAL et des élus du département soucieux de préserver l'emprise de l'ancien CFEL. Le SYTRAL, syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, est composé de 26 élus, 16 de la Communauté urbaine de Lyon et 10 du Conseil général du Rhône. Une autre ligne de tramway passera par l'ancienne CFEL au niveau de Grandclément : la ligne LESLYS qui reliera la Part-Dieu à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry en moins d'une demi-heure.

Le GRAND LYON souhaite maîtriser le développement du résidentiel le long du corridor LEA qui attire fortement les promoteurs immobiliers, et développer de l'activité tertiaire, 5ha sur les 263 du secteur ont été réservés pour ce type d'activités.

Grandclément porte donc plusieurs projets de l'agglomération lyonnaise, le rééquilibrage de l'aire urbaine qui passe par une redynamisation de l'Est, les liaisons entre les différents projets de ce « croissant Est », la valorisation des lignes T3-LEA et LESLYS et le développement de l'activité tertiaire.

## B) A l'échelle de la ville

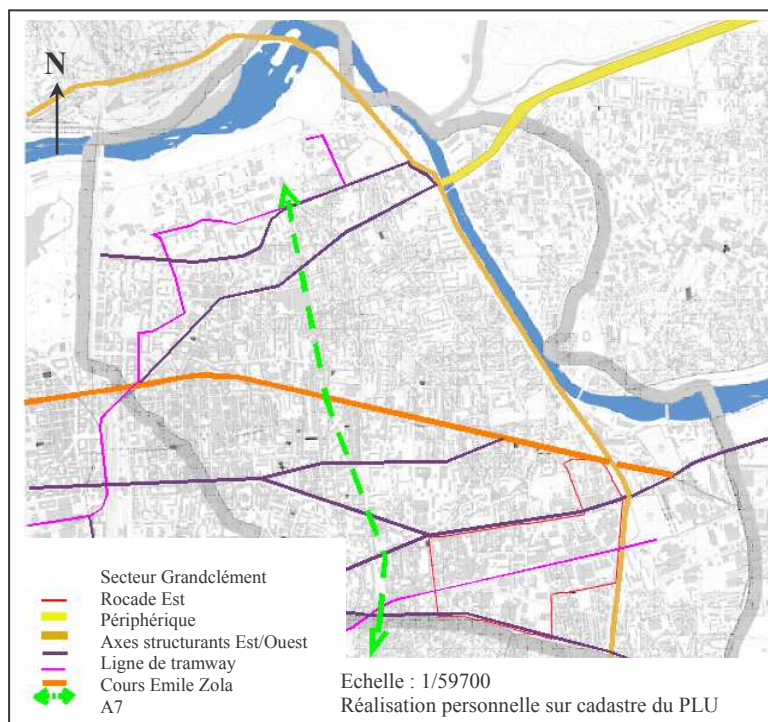
La première mairie de Villeurbanne fut construite au début du 20<sup>ème</sup> siècle sur la place Grandclément. Le quartier était alors le centre de la commune jusqu'à la construction d'un nouvel hôtel de ville dans le quartier des Gratte-ciel en 1933. Grandclément s'est donc développé autour de ces activités industrielles, des traces de cette époque se retrouvent encore aujourd'hui dans le quartier.



En effet, le long de l'ancienne ligne de chemin de fer à l'Est du boulevard général Leclerc, se trouvent de grandes unités industrielles, certaines sont encore actives aujourd'hui. Ce site représente l'un des plus grand potentiel foncier et économique existant sur la commune. La commune doit donc assurer une politique foncière pour acquérir le plus de terrain possible. Cette maîtrise foncière permettra de développer un tissu urbain cohérent, en continuité avec le reste du quartier et de la commune, et de faire de Grandclément un acteur de la redynamisation de l'Est Lyonnais.

Nous avons vu plus haut que la construction de la ville s'est fait en parallèle avec le développement industriel, elle a donc été influencée par la CFEL. Ceci explique un tissu urbain essentiellement orienté Est/Ouest. De cette orientation résultent des axes de circulations Est/Ouest beaucoup plus important que les axes Nord/Sud. Ce phénomène est accentué par la présence du périphérique à l'Est de la commune qui est desservi par les grands axes Est/Ouest de la commune.

Pour éviter l'engorgement des principaux axes structurants Est/Ouest tels que le cours Emile Zola, la rue Léon Blum, la route de Genas ... il faut améliorer la redistribution effectuée par les axes Nord/Sud. Le PLU prévoit dans son rapport de présentation d'améliorer les itinéraires Nord/Sud pour améliorer les connexions entre différents quartiers et les pôles d'activités.

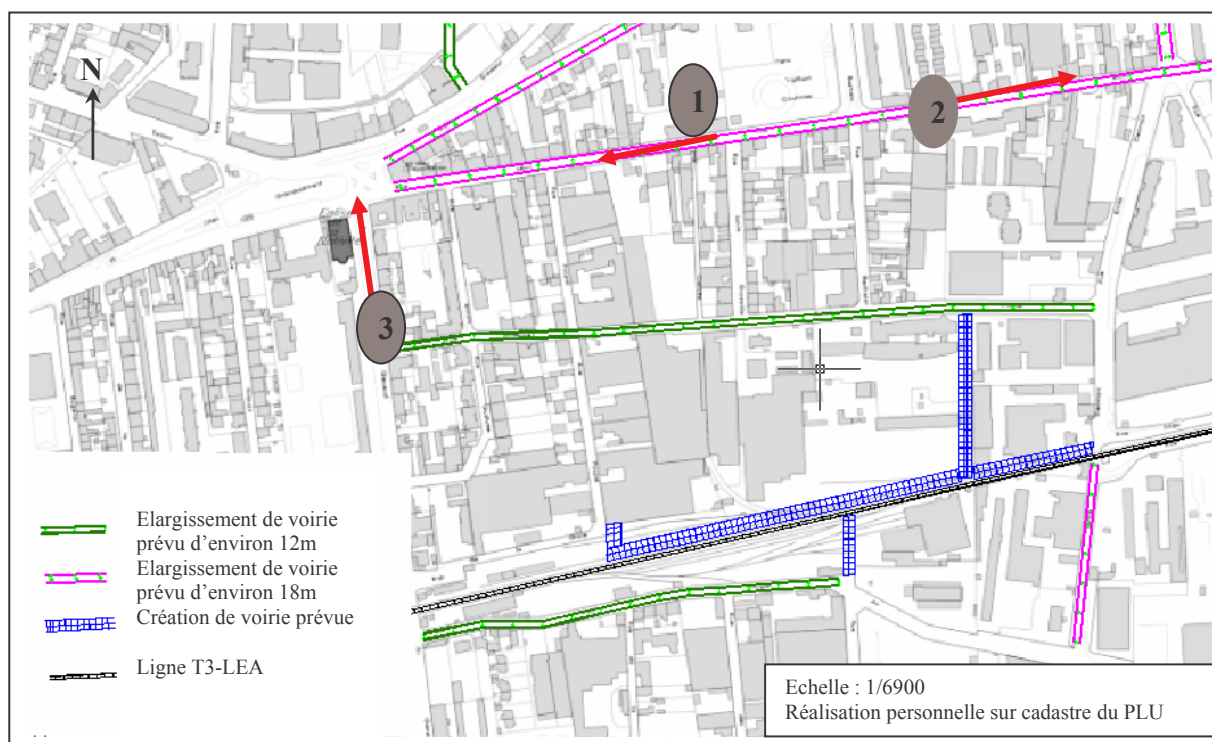


Ainsi une importante ligne Nord/Sud a été prévue, l'A7 devrait relier le pôle universitaire de La Doua avec le centre ville, Grand Clément et donc la ligne de tramway, pour déboucher sur Gerland.

Le quartier se trouve en entrée de ville, afin de répondre aux attentes du PADD pour ce type d'espace, qui sont d'améliorer la desserte des entrées de villes et de soigner leurs agencements. Ce secteur doit faire l'objet d'une attention particulière.

Grandclément joue un rôle de conservation et de valorisation du patrimoine et de l'histoire de la commune. En effet un grand projet a été lancé en 2001, le centre mémoires et société. Les locaux de ce centre mémoires et société appartenaient au Crédit Lyonnais qui en a fait don à la commune. L'ancien bâtiment a été réhabilité dans le souci de conserver les dispositifs architecturaux de l'époque d'origine. Le centre mémoires et sociétés qui se situe à Grandclément sera ouvert au public en décembre 2007. Sa vocation sera de promouvoir l'identité villeurbannaise, il accueillera les archives municipales et sera un lieu culturel.

### C) A l'échelle du quartier



Le quartier de Grand Clément se situe en bordure du périphérique, deux rues délimitent le quartier au Nord et au Sud : la rue Léon Blum et la route de Genas. Ces axes sont le siège d'un trafic automobile très dense notamment sur la rue Léon Blum qui débouche sur le périphérique et ne bénéficie pas d'une emprise très importante.

Des réflexions sont en cours pour éviter cet engorgement automobile qui nuit à la population. Des modifications ont été proposées pour le PLU afin de mieux répartir sur l'ensemble du quartier le trafic automobile en élargissant par exemple des axes Est/Ouest et des axes Nord Sud comme la rue Emilie Decorps.

Cependant des alternatives existent pour palier ces problèmes de circulations automobiles. Une piste cyclable et un parc relais ont été aménagés le long de la ligne de tramway. Les parcs relais sont des parcs de stationnement gratuit pour les usagers des transports en commun. Le but de ces parcs est de désengorger les centres villes de la circulation automobile.

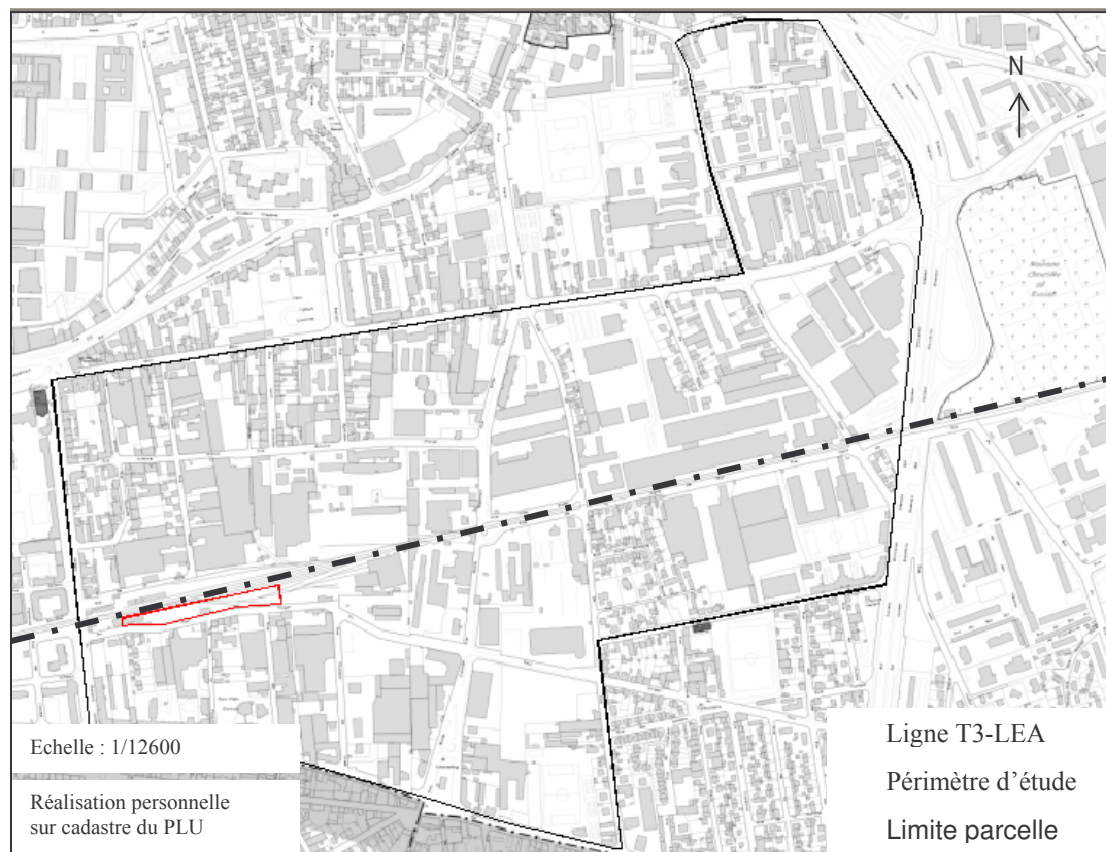


Le secteur Sud de Grand Clément est reconversion, à l'Ouest de l'avenue du général Leclerc de nouveaux immeubles sont en construction au milieu d'un tissu urbain relativement dense (R+6) et jeune, à l'Est de la rue du général Leclerc le paysage est composé de grandes friches industrielles et de grandes unités industrielles, certaines fonctionnent encore aujourd'hui, cette zone est en attente de projet. L'aménagement de cette zone devra apporter une amélioration du cadre de vie pour les habitants de Grandclément, celle-ci passe notamment par une offre d'équipements publics de loisirs tel qu'un parc urbain pour la population.

Le développement de Grand Clément s'est fait par le développement industriel le long de la CFEL, ce phénomène a engendré une coupure Nord Sud au sein du quartier. A première vue les deux nouvelles lignes de tramway, LEA et LESLYS, accentueront cette coupure, l'emprise large de 32m réservée par le GRAND LYON a pour fonction de créer une aération urbaine afin de minimiser la coupure, l'aménagement d'un espace vert le long de l'emprise de LEA et de LESLYS pourra aussi minimiser cet effet de coupure.

### 3. Le site en attente de proposition d'aménagement

#### A) Emplacement de la parcelle et liaison avec l'extérieur

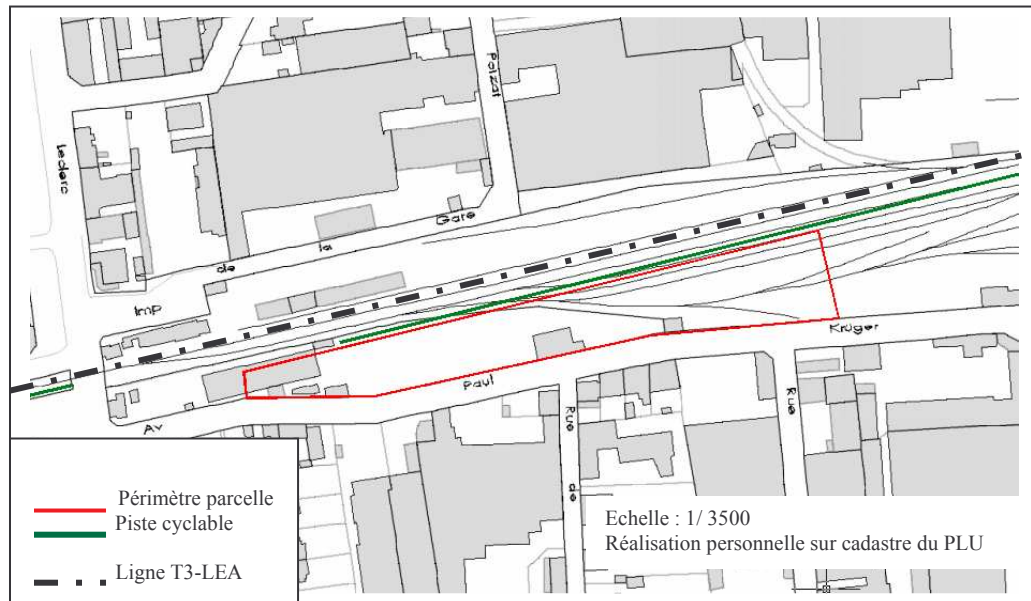


La parcelle en attente d'aménagement est située dans le périmètre d'étude « secteur Grand Clément » délimité par le Grand Lyon le 20.09.2004. Le PLU de la commune a été modifié suite à une enquête publique, ces modifications ont prévues la mise en place d'un espace vert sur ce site. Il se trouve au Sud de l'ancien CFEL, le long de la nouvelle voie de tramway T3-LEA, un emplacement stratégique.

L'aménagement de cette parcelle en espace vert doit prendre en compte son environnement extérieur :

- \_ les éléments bâtis
- \_ les axes de circulations routières, cyclistes et piétonnes
- \_ les opérations d'aménagement et de construction en cours
- \_ les zones industrielles désaffectées en attente de projet
- \_ les unités industrielles encore en fonctionnement

Un des objectifs du Grand Lyon, que nous avons développé plus haut, est de rééquilibrer l'Est de l'agglomération Lyonnaise. Pour mener cet objectif, il est nécessaire d'assurer des liaisons entre les différents territoires de projet. Grandclément est amené en partie à jouer ce rôle. Pour que des connexions inter quartiers et inter projets soient assurées, il est nécessaire que des liaisons existent à une plus petite échelle. Ainsi l'espace vert prévu



**Surface : 6700m<sup>2</sup>      Périmètre : 585m**

La parcelle est délimitée au Nord par la piste cyclable qui longe la voie de tramway, à l'Ouest par une parcelle réservée par le PLU pour des espaces publics ou d'intérêt général, à l'Est par la construction de bâtiments à usage d'activité et de bureaux et par l'avenue Paul Krüger au Sud. Elle est délimitée au Nord par des clôtures posées temporairement, par des murets au Sud et à l'Ouest, par des panneaux à l'Est.

La parcelle retenue par la commune pour mettre en place un espace vert a une forme plus ou moins rectangulaire très étirée selon l'axe Est Ouest. Cette forme étendue doit être utilisée pour assurer, en parallèle de la ligne de tramway et la piste cyclable, l'aération du tissu urbain. De plus, la verticalité que proposera cet espace, due à la présence de végétal, permettra de palier les effets de perte de vue que créent les unités et les friches industrielles de la zone.

### C) Statut foncier, zonage PLU

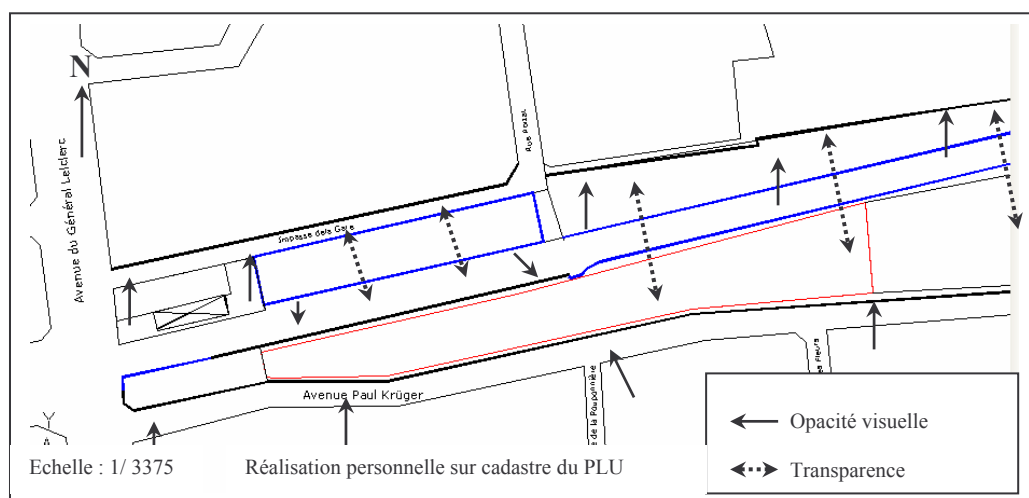
La parcelle a été retenue pour l'aménagement d'un espace vert suite à la première modification du PLU de la commune de 2005. Les modifications faites au PLU n'ont pas été encore validées. Ce terrain appartient au conseil général. La ville de Villeurbanne devra donc acheter ce site au conseil général du Rhône.

La parcelle se trouve le long d'un axe qui est classé par le PLU comme emplacement réservé pour équipement public ou d'intérêt général, ce zonage correspond aux infrastructures à mettre en place le long de la nouvelle ligne de tramway.

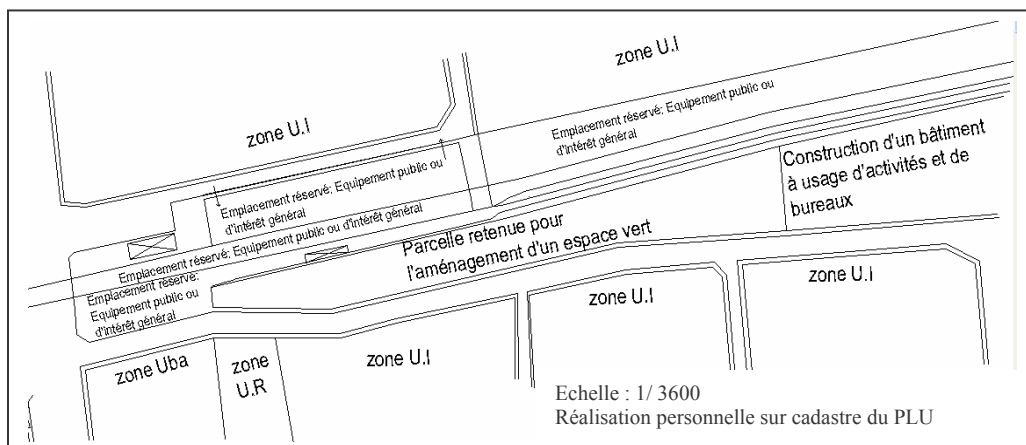
## Etat de la parcelle



La parcelle est elle même une friche industrielle



La délimitation de la parcelle et l'absence d'éléments verticaux sur cet espace ouvrent le site au Nord sur le reste de l'emprise du CFEL. Une impression d'unité se dégage de ces emprises situées de part et d'autre du CFEL, elle est renforcée par les murs situés au Nord et au Sud qui ferment ainsi l'ensemble du site et qui l'isole du reste du tissu urbain



Deuxième partie : En quoi la proposition d'un espace vert à thème sur cette parcelle est-elle pertinente ?

## 1. Elle répond à des logiques de mixité urbaine

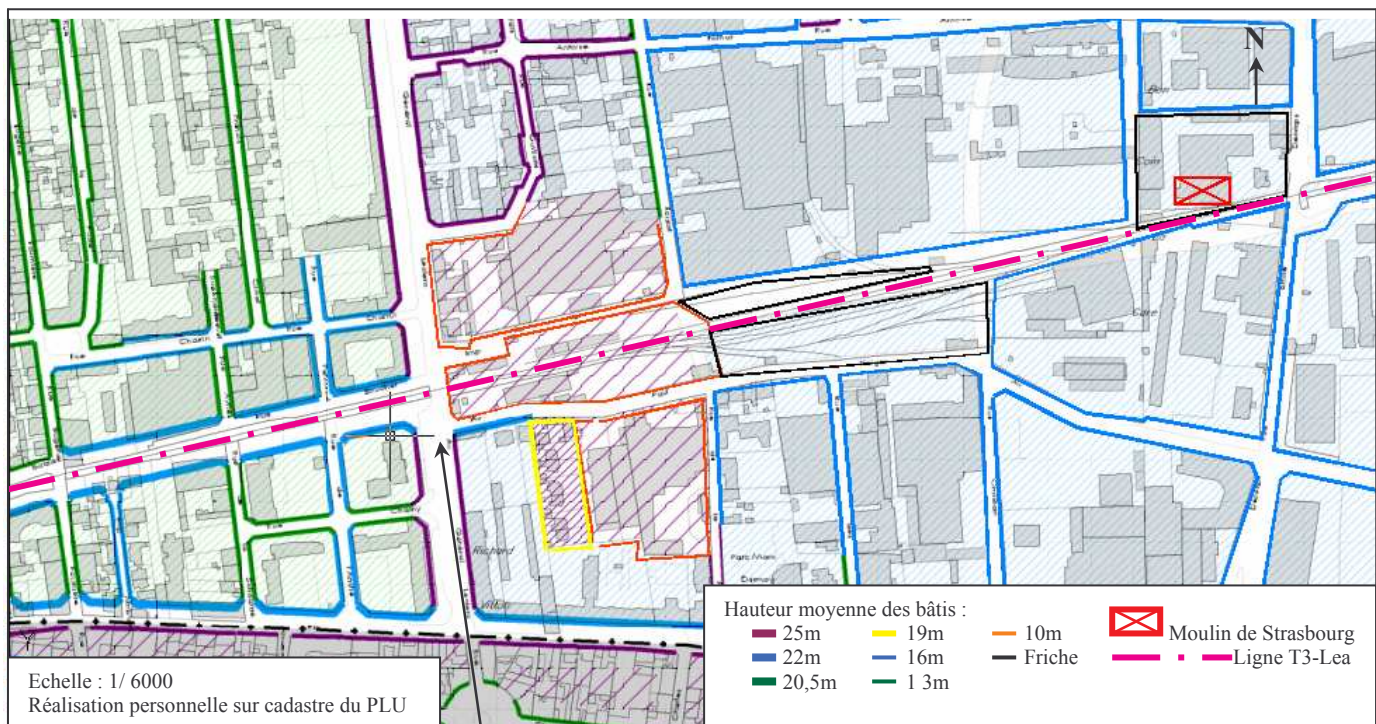
Nous avons dit plus haut que la parcelle était située sur un emplacement stratégique pour assurer une continuité du tissu urbain. Ainsi son aménagement doit tenir compte de tous les éléments qui l'entoure afin que les futures connexions établies avec l'extérieur soutiennent la continuité urbaine.

### A) Eléments bâtis de la zone environnant la parcelle

Dans cette partie Sud du quartier, il existe une coupure du tissu urbain au niveau de la rue du général Leclerc. Cette coupure du paysage urbain est causée par :

- \_ la hauteur et la densité des bâtiments
- \_ l'usage des bâtiments
- \_ l'état des bâtiments

#### ➤ Hauteur et densité des bâtiments à l'Est et l'Ouest de la rue général Leclerc



L'avenue Général Leclerc, photo orienté coté Nord

- Le tissu urbain à l'Ouest de la rue du général Leclerc est très dense. En effet les îlots situés sur cette partie du quartier sont constitués essentiellement d'immeuble de type R+ 5, R+6, et R+7, ils sont peu espacés entre eux d'où une forte densité. Il existe néanmoins quelques maisons individuelles.
- Le paysage urbain est très différent à l'Est de la coupure. Une importante partie de la zone est composé de bâtiments de faible et moyenne hauteur tel que des unités industrielles en R+1, des maisons individuelles en R+2 et des immeubles Un bâtiment se décroche de ce paysage au caractère vide par sa forte hauteur : les moulins de Strasbourg.

➤ Usage des bâtiments

- Les immeubles à l'Ouest de l'avenue du Général Leclerc sont essentiellement des logements collectifs.

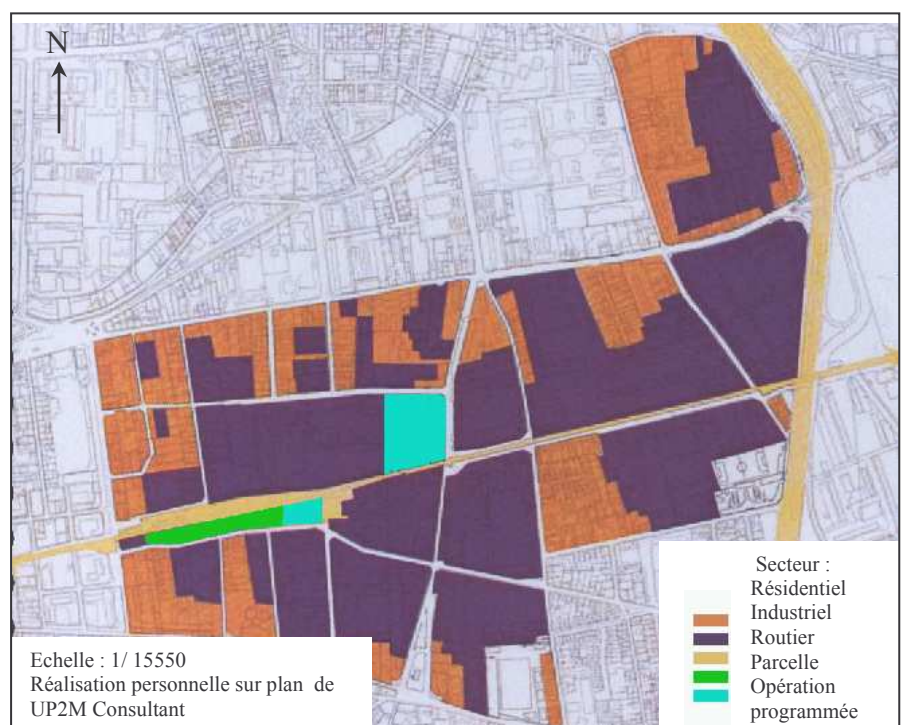


Il existe néanmoins quelques cas particuliers. Des maisons isolées sont présentes du côté Ouest de l'avenue du Général Leclerc, mais l'état de certaines laisse à penser qu'avec la dynamique de construction de cette zone elle laisseront place à de nouveaux immeubles.



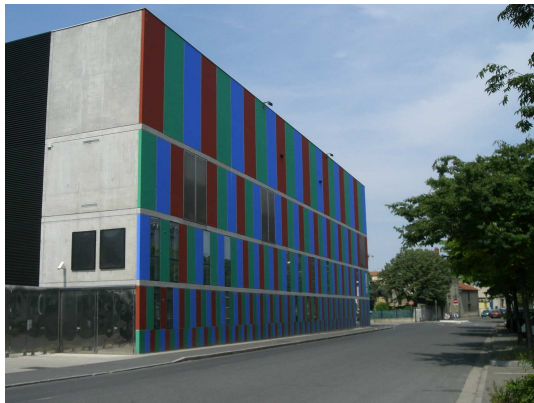
Le parc de logement social du quartier représente 18% de l'ensemble du parc résidentiel. Le Programme Local de l'Habitat, PLH, de Villeurbanne envisage une offre diversifiée de logements, notamment auprès des ménages intermédiaires.

- La forte présence d'unités industrielle, qui sont encore pour certaine en activité, à l'Est de l'avenue du Général Leclerc participe à cet effet de coupure du tissu urbain. Pour autant il existe au sein de cette zone une emprise du secteur résidentiel non négligeable, il se décompose en habitat individuel et en habitat collectif.



➤ Etat des bâtiments

A l'Ouest de l'avenue du Général Leclerc l'essentiel des bâtiments est en bon état, une importante partie de l'emprise de part et d'autre de la ligne T3-LEA est occupée par de nouvelles constructions dont la réalisation a pris en compte la nouvelle ligne de tramway.



Les bâtiments en état moyen représentent la majorité des constructions de cette partie du quartier. Les constructions récentes concernent l'habitat, l'industrie et des activités culturelles.



B) Espaces non bâtis de la zone et espace pour le public

Dans les espaces non bâtis de la zone, qui représentent une surface importante de la partie située à l'Est de la rue du général Leclerc, on distingue :

- Les anciennes emprises industrielles en friche en attente de projet comme la parcelle réservée pour un espace vert, et celle située entre les limites de la parcelle et l'avenue du Général Leclerc.



Dans les espaces non bâtis à l'Ouest de l'avenue du Général Leclerc on distingue :

- L'emplacement réservé pour les équipements public ou l'intérêt général qui est prévu par le PLU sur l'emprise de la ligne T3-LEA comme la voirie ou la piste cyclable



- De l'espace privé non bâti, pourvu de végétal ou non, à vocation de parking ou d'espace de repos

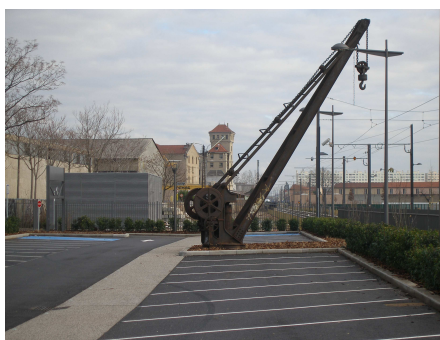
### C) Conservation de l'identité du quartier

Comme nous l'avons vu la partie Sud de Grand Clément est en reconversion, et elle devra s'articuler avec le reste du tissu urbain pour rééquilibrer l'Est de l'agglomération Lyonnaise. Néanmoins il est important de préserver l'identité de ce quartier, ceci passe par la conservation d'éléments architecturaux, d'objets urbains qui sont les témoins de l'histoire de ce quartier. Nous verrons par la suite comment l'aménagement d'un square urbain peut contribuer à la conservation de ce quartier.

- La gare de Villeurbanne

L'ancienne gare de Villeurbanne a été réhabilitée pour être un arrêt de la ligne T3-LEA et une billetterie SNCF. Ce bâtiment en pierres à bossage a une architecture caractéristique des premières gares de campagne.





- Une ancienne grue a été conservée sur le parc relais Gare de Villeurbanne. Cet objet témoigne du passé industriel de Grandclément.

- Un square en mémoire des déportés du 1<sup>er</sup> mars 1943 a été aménagé entre des immeubles de la rue Léon Blum.

- Les moulins de Strasbourg

Nous avons déjà plusieurs fois évoqué cet ensemble de bâtiments plus haut. Les moulins de Strasbourg étaient une minoterie. Leur construction date des années 1880, en simultané avec celle de la CFEL à laquelle ils étaient reliés.

Le GRAND LYON en a fait l'acquisition en août 2003 afin que ce patrimoine architectural ne soit pas entièrement démoli par des promoteurs privés. Le classement du site par l'ABF du Rhône a permis de soutenir la volonté du GRAND LYON et de la commune de conserver cet élément urbain qui témoigne du passé du quartier et atténue la perte de vue que procure le paysage industriel de cette partie Sud/Est de Grandclément. Sur les 8 bâtiments qui constituaient l'ensemble du site seulement deux ont été conservés. Les moulins et la tour qui sont accolés. La tour s'élève à 30m de haut (R+7), elle abritait tout un système de machinerie de production de farine. L'architecture lourde et massive de ces bâtiments est caractéristique de l'architecture industrielle de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. L'imposante tour est un des seuls points de repères du paysage.



Une fois réhabilités les moulins de Strasbourg accueilleront un pôle audiovisuel et un restaurant. Ces nouvelles activités viendront renforcer l'activité culturelle du site (le studio 24 et les ateliers de confection décors du Théâtre National Populaire sont déjà implanter dans le secteur).

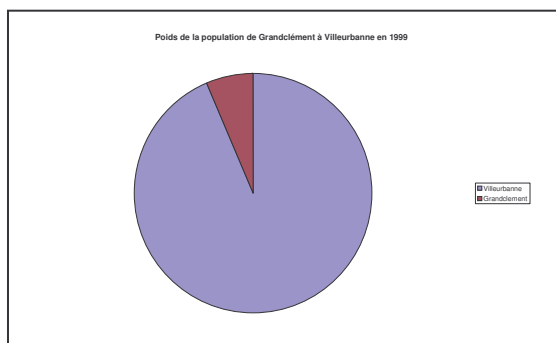
La partie Sud de Grand Clément présente une forte mixité urbaine qui est due :

- aux différentes fonctionnalités du bâti (industrie, habitat collectif, habitat individuel, activité tertiaire, activité culturelle...)
- aux différents hauteurs des bâtiments existants
- aux différents axes de circulations (voirie, piste cyclable, ligne de tramway)
- à la mise en valeur d'éléments architecturaux, d'objets urbains anciens

La place du végétal comme éléments structurant du paysage et espace d'agrément pour la population est très minime. En effet la taille du square Marx Dormoy n'est pas suffisante pour satisfaire l'ensemble de la population locale toujours demandeuse d'espace de loisir. Ainsi l'aménagement d'un espace vert le long de la ligne T3-LEA viendrait renforcer cette mixité urbaine qu'offre déjà Grand Clément et améliorerait le cadre de vie.

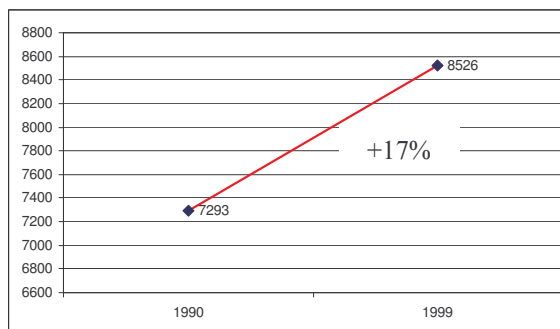
2. Elle répond à des logiques de mixité social et inter générationnelle et de bien être de la population

#### A) Population de Grandclément



Bien que très industrialisé de longue date, le quartier est assez peuplé. D'après les chiffres INSEE de 1999 la population de Grandclément représente 7% de la population Villeurbannaise, à noter que la superficie du quartier représente 4,7% de la superficie communale.

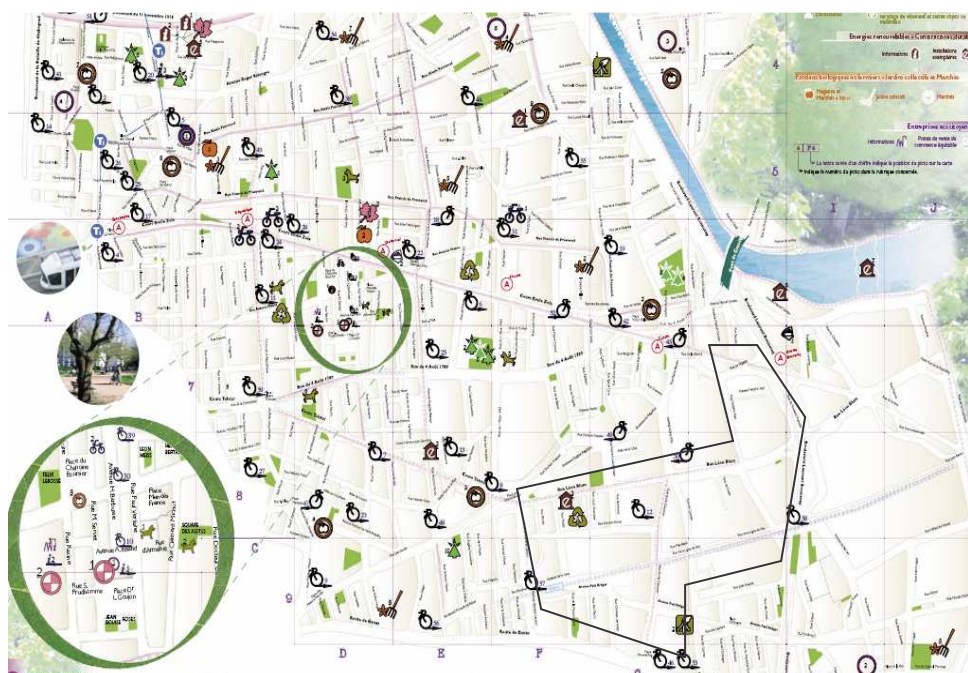
Le gain de population à Grandclément est fort entre 1990 et 1999, +17%. Cette forte évolution est le résultat d'un fort mouvement de construction dans le quartier.



L'intensité des nouvelles constructions risque de s'accroître, en effet le corridor LEA attire beaucoup les promoteurs immobiliers privés

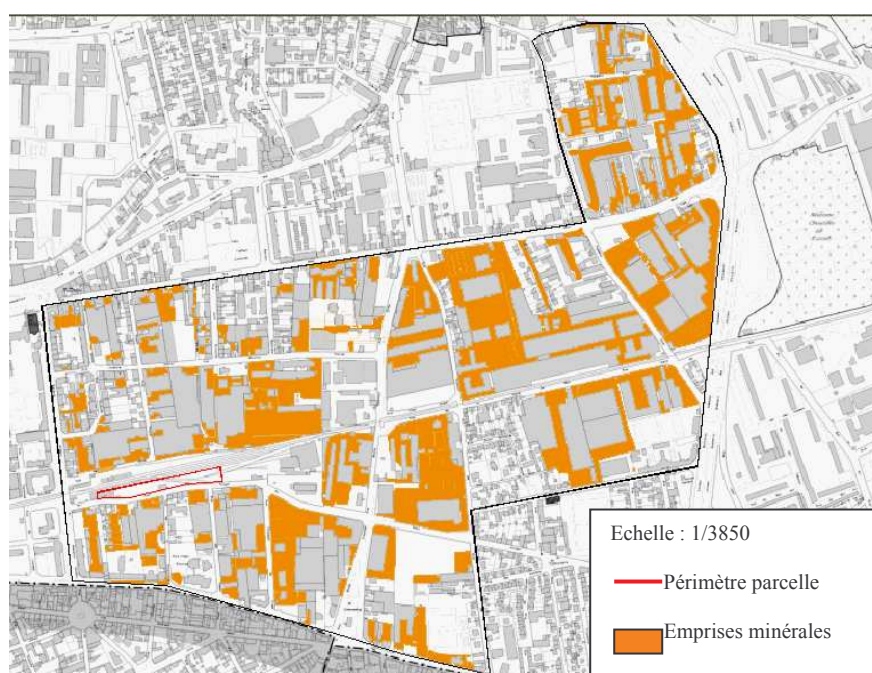
Le quartier Grandclément constitue un « échantillon » représentatif de Villeurbanne, avec une population relativement bien répartie.

## B) Un besoin d'espace vert pour la population



- La carte verte de Villeurbanne montre que le secteur Grandclément est moins doté d'espace vert que d'autre secteur de la ville.

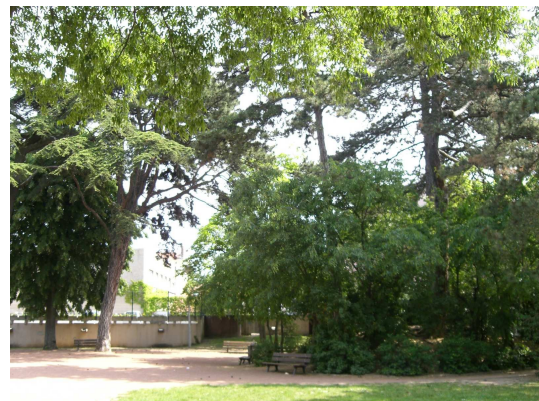
- En effet une importante partie du « secteur Grand Clément » est constituée de grandes emprises minérales réservées à la circulation et au stationnement des automobiles pour les industries.



La place laissée au végétal à l'Est de la rue du Général Leclerc n'est pas suffisante.

- La présence du végétal dans ce secteur est essentiellement représentée par le square Marx Dormoy.

La taille de ce square, 1300m<sup>2</sup>, n'est pas suffisante pour l'ensemble de la population.



La proposition d'aménagement de l'espace vert le long de l'emprise de la ligne T3-LEA devra prendre en compte ce square afin de proposer un espace complémentaire qui n'affecte pas la fréquentation du square Marx Dormoy. De plus les points négatifs de cet espace devront être analysés afin de ne pas les répéter sur le nouvel espace vert, comme la clôture ci-contre qui ne sépare pas assez le square de la voirie.

Afin de répondre aux objectifs d'amélioration du cadre de vie et d'embellissement de la ville formulés par le PADD, il faudrait développer la présence du végétal dans ce secteur. La création d'un espace vert le long de l'emprise de la ligne T3-LEA apportera à la population du quartier un espace de loisir et de repos supplémentaire. Cet espace vert pourra être inclus dans l'éventuelle coulée verte qui sera dans l'axe de la ligne T3-LEA.

- A l'Ouest de la rue du général Leclerc le tissu urbain est dense. Les immeubles de type R+5, R+6 et R+7 de cette zone laissent très peu de place aux espaces pourvus de végétal qui pourrait être pratiqués par la population.



Ainsi l'espace privé non construit est insuffisant pour pouvoir proposer aux populations résidentielles des espaces de loisirs, récréatifs, de haute qualité végétale.

Le végétal est présent à travers la pelouse sur la voie de la ligne T3-LEA et sous la forme de coulée verte ponctuelle sur l'avenue du Général Leclerc.



### C) Usagers potentiels

Avant de passer à l'étape proposition d'un aménagement pour l'espace vert, il est important d'envisager les usagers potentiels afin de proposer un espace qui convienne en terme d'équipements et d'agréments au plus grand échantillon de population possible. Cette étape est primordiale, elle montre l'utilité directe qu'aura l'espace vert dans le quartier.

Au sein des usagers potentiels on distingue :

#### ➤ Les enfants accompagnés

D'après les chiffres INSEE de 1999, les 0-19ans représentent une part importante de Grandclément (près de 25%), ainsi les enfants représentent une importante partie des usagers potentiels. Ceux-ci peuvent être accompagnés de leurs parents, ce qui fait des parents des usagers potentiels de cet espace vert, mais aussi d'instituteurs ou d'animateurs car l'espace vert pourra être utilisé comme un outil ludique et récréatif. Le nouvel espace vert prévu par la commune viendra palier le manque d'espace récréatif sur le secteur Sud de Grandclément. Avec le square Marx Dormoy ils permettront de proposer une importante surface d'aire de jeux nécessaire au développement de l'enfant.

#### ➤ Les enfants non accompagnés

Il est difficile de chiffrer ce potentiel d'usagers possible. Leur prise en compte incite à réfléchir sur la sécurité du futur espace vert. Comment sera-t-il clos ? Quel en sera l'accès ? Les barrières en bordure de la ligne T3-LEA sont-elles suffisantes ?

#### ➤ Les personnes âgées

D'après les chiffres INSEE de 1999 les personnes du troisième âge représentent une forte part de la population de Grandclément (+20% de plus de 60

ans). Cette population est surreprésentée dans le Sud/Est du quartier assez loin du futur espace vert.

➤ Les adultes résidents du quartier

Les adultes fréquentant les espaces verts accompagne bien souvent leurs enfants, mais un espace vert n'est pas uniquement réservé aux aires de jeux. Les 20-59 ans représentent plus de 50% de la population de Grandclément, il faudra donc penser à des équipements et des aménagements au sein de l'espace vert pour cette population, comme par exemple aménager un tour de l'espace vert pour les joggers. Certes, le tour de cet espace vert (périmètre : 585m) sera bien petit par rapport au 4km du Parc de la Tête d'Or mais un aménagement de ce type pourra être envisagé.

➤ Les actifs

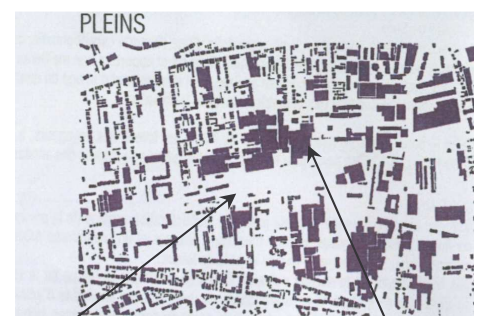
Nous avons vu que le quartier avait une activité industrielle importante, et que en bordure de la parcelle, coté Est, une opération de constructions de bureaux avait été programmée. L'aménagement d'un espace vert à proximité de ces activités professionnelles pourra apporter un cadre de travail agréable (vue sur l'espace vert des bureaux), et proposera des espaces de pause de qualité. Il faudra donc assurer des connexions entre l'espace vert et les zones d'activités du secteur.

3. Elle répond à des logiques de continuité, d'aération, de structuration et d'embellissement du paysage et du tissu urbain

#### A) Structuration et embellissement du paysage urbain

Bien qu'en terme de surface les friches actuelles du quartier de Grandclément ne représentent qu'une part peu importante (friche de la parcelle en attente d'espace vert, friche où sera construit un bâtiments à usage d'activités et de bureaux, et des parking, friche du terrain des moulins de Strasbourg), leur place dans le paysage est non négligeable. En plus de son manque apparent d'esthétisme ce paysage constitué par des grosses unités industrielles et des friches peut créer une sensation de monotonie et de vide.

Ce plan nous montre d'une part la scission du tissu urbain au niveau de l'avenue du Général Leclerc. Il montre par ailleurs l'importante place occupée par le vide à l'Est de Grandclément, bien que les emprises des éléments bâtis soient moins importantes à l'Ouest elles sont moins espacées les unes des autres ce qui a pour effet de remplir l'espace.



Friche où est prévu l'espace vert.

Moulins de Strasbourg

Un nouvel espace vert dans ce secteur améliorera la qualité esthétique du paysage. Les couleurs apportées par les différentes plantations embelliront l'ensemble de ce paysage urbain et viendront briser sa monotonie.



Les sensations de monotonie et de vide que procure ce paysage peuvent s'expliquer par le nombre faible d'éléments structurants dans le secteur. En effet hormis les moulins de Strasbourg qui se décrochent du paysage, le reste du secteur est dépourvu d'éléments verticaux (friches) ou de jeux entre éléments verticaux (grosses unités industrielles essentiellement en R+1 et R+2). De plus l'horizontalité du site est accentuée par les fuites des lignes de tramway et de la piste cyclable. La présence d'éléments végétaux : arbres, arbustes... structura et redensifiera ce paysage où l'œil manque de repères pour accrocher.

Nous avons assez critiqué la qualité esthétique. Cette position peut-être nuancée, et elle montre le formatage de nos conceptions en matière de paysages urbains. En effet à ce paysage à caractère vide s'ajoute des couleurs ternes (des matériaux usés, oxydés, des peintures déteintes, des murs jaunes délavés, les graviers gris des friches), mais les couleurs rouilles dues à l'oxydation des voies ne sont pas forcément désagréables. De plus à ces couleurs qui à première vue n'enchantent pas la majorité des promeneurs se mêle une végétation sauvage qui donne au site une identité propre.



## B) Une continuité pour rééquilibrer le tissu urbain

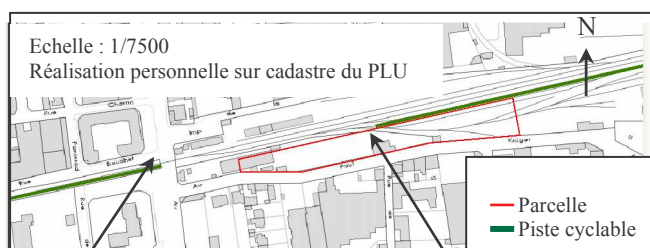
Nous avons vu dans la première partie qu'un des objectifs du GRAND LYON était de limiter l'étalement urbain et que pour se faire des projets sont prévus pour redynamiser le centre de son agglomération et sa première couronne. Le « croissant Est » de l'agglomération en perte de vitesse fait donc l'objet de grands projets et d'études. En instaurant le « secteur Grandclément » en périmètre d'étude le GRAND LYON montre sa volonté d'établir cette continuité urbaine à travers Grandclément et de faire de ce quartier un acteur important dans les connexions entre les territoires urbains et les territoires de projets comme celui du carré de la Soie.

Pour que les connexions inter quartiers et inter projets soient assurées il faut que le tissu urbain à l'intérieur de ces quartiers soit continu. La continuité n'implique pas forcément une continuité du bâti mais plutôt une cohérence entre les différents espaces bâtis ou non bâtis. Nous avons vu que l'espace vert viendra structurer ce paysage urbain. Pour que l'ensemble du paysage urbain soit cohérent l'espace vert devra s'articuler de manière esthétique et pratique avec l'espace extérieur.

Dans les différents espaces qui entourent la parcelle retenue pour l'aménagement d'un espace vert on distingue :

- L'avenue Paul Krüger au Sud  
Nous verrons que l'enjeu de continuité portera essentiellement sur la circulation piétonne.
- Le bâtiment et les places prévus à l'Est  
L'architecture de ce futur espace et l'agencement de l'ensemble de ce site sont à prendre compte dans la proposition d'aménagement, en effet ce site d'activité devra-t-il être caché par du végétal pour faire de l'espace vert un espace fermé ou peut-il être conservé dans le panorama en direction de l'Est et mis en valeur par le futur espace vert.
- L'emprise réservée à l'espace public ou l'intérêt général où se situe notamment la piste cyclable au Nord et à l'Est.  
Il s'agit de l'espace où circule la population, la continuité de l'espace vert avec cette emprise est très importante car les enjeux en seront l'accès, la continuité de l'aération urbaine créée, et la vision de cet espace vert de l'extérieur au niveau du pôle inter modal où se croise le tramway, la piste cyclable, le parc relais, et la billetterie SNCF.

La continuité avec la piste cyclable devra porter plus particulièrement d'attention. En effet il y a au niveau de l'arrêt Gare de Villeurbanne en direction de Meyzieu une discontinuité de la piste cyclable. Le tracé de la piste cyclable s'arrête sur presque 200m à partir de l'avenue du Général Leclerc.



Cette non continuité de la piste cyclable est dangereuse dans le cas où un cycliste passe au moment où le tramway s'arrête Gare de Villeurbanne et que des usagers du tramway descendent de celui-ci.



La piste cyclable est discontinue et les cyclistes n'ont pas le choix, ils passent par l'arrêt de tramway.

Il faut donc prévoir dans le futur espace vert ou sur la parcelle prévue pour l'espace vert un bout de piste cyclable pour que celle-ci soit continue au niveau de l'arrêt Gare de Villeurbanne.

### C) Aération du tissu urbain

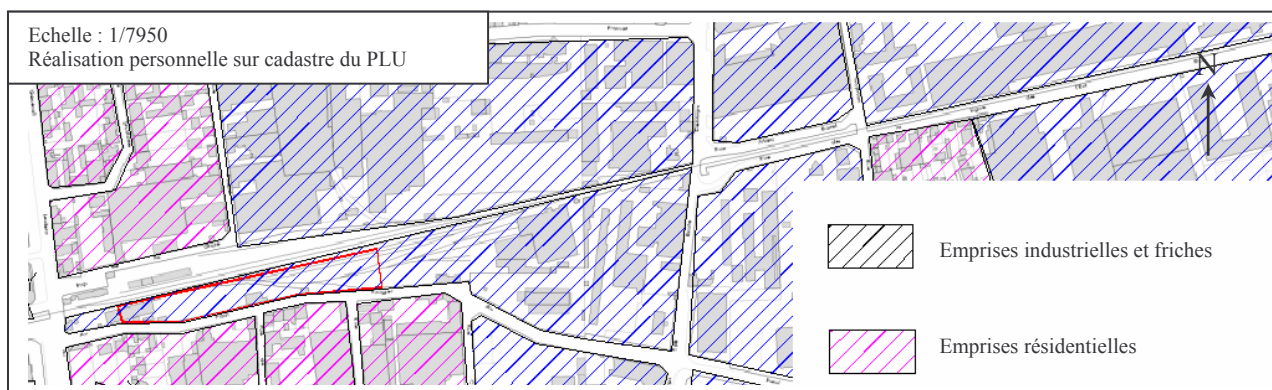
Nous avons vu que cet espace va permettre de redensifier l'ensemble du paysage du secteur, mais il va aussi offrir une rupture du tissu urbain, une coupure en son sein du bâti, des nuisances sonores, olfactives et du stress créés par la circulation automobile.



L'avenue Paul Krüger est très utilisée aux début et à la fin des horaires de travail.

Lorsque la responsable des services urbanisme de la commune m'a proposé de m'intéresser à cette parcelle celle-ci m'a proposé de m'intéresser à l'interpénétration Nord/Sud qui pourrait créer ce futur espace vert. J'ai d'abord raisonné à une échelle trop importante et je ne voyais pas comment un espace de ce type pouvait palier les problèmes de circulation Nord/Sud de la ville qui concernent le trafic automobile. Ce futur espace pourra

créer des interpénétrations Nord/Sud pour la circulation piétonne, le secteur a en effet besoin de transparences Nord/Sud.



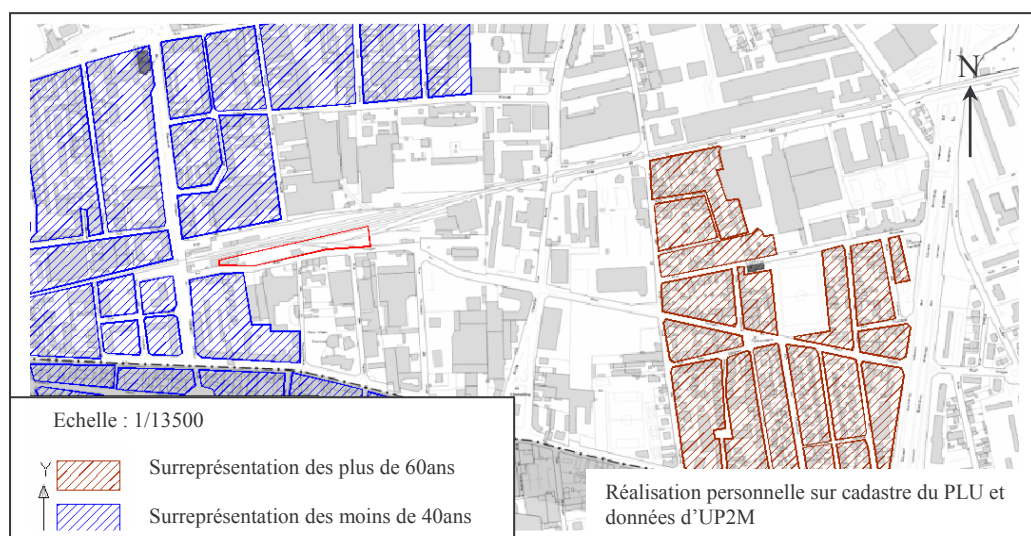
La CFEL a créé une coupure Nord Sud par la présence de la ligne et les grosses emprises industrielles qui se sont implantées le long de celle-ci. En comparant les îlots industriels et les îlots on observe que les îlots industriels sont de manière générale bien plus large sur l'axe Est/Ouest par rapport aux îlots résidentiels.

## Troisième partie : Proposition d'orientations pour aménager un parc urbain à thème à Grandclément

## 1. Prise en compte des contraintes

### A) Satisfaire l'ensemble des usagers

Afin de satisfaire l'intérêt général, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble de la population de ce quartier. Nous l'avons plus haut, la répartition démographique de la population sur l'ensemble du quartier Grandclément est équilibrée. Cependant derrière cette répartition équilibrée globale il existe des zones où certaines tranches de la population sont surreprésentées. Il faut donc porter attention aux localisations des lieux de résidence des usagers potentiels pour penser à l'accès au parc.



(Source : site Internet des TCL)

L'arrivée de LEA ne fait pas l'unanimité, notamment chez les personnes âgées résidents au Sud/Ouest de Grandclément. Certains se plaignent de la « mauvaise desserte » en transport en commun de leur lieu d'habitation. Une ligne de bus sur l'avenue Paul Krüger pourrait-elle résoudre ce problème ?

La distance entre l'extrémité du Sud/Est de l'espace vert et le centre de ce secteur de résidence est de 840m.

Cette prise en compte de l'ensemble des usagers potentiels amène à penser à plusieurs types d'équipements et d'aménagements au sein de l'espace qui devront s'articuler de manière à ne pas engendrer des gênes entre les différentes activités auxquelles s'adonneront les usagers.

Bien entendu les équipements ne seront pas réservés (sauf les aires de jeux pour les enfants), car nous voulons un espace qui soutiennent une mixité sociale et générationnelle. Cependant certaines activités sont plus pratiquées par une tranche de population qu'une autre, ne pas tenir compte de cela serait une erreur. Les jeux de boules sont essentiellement pratiqués par les personnes âgées.

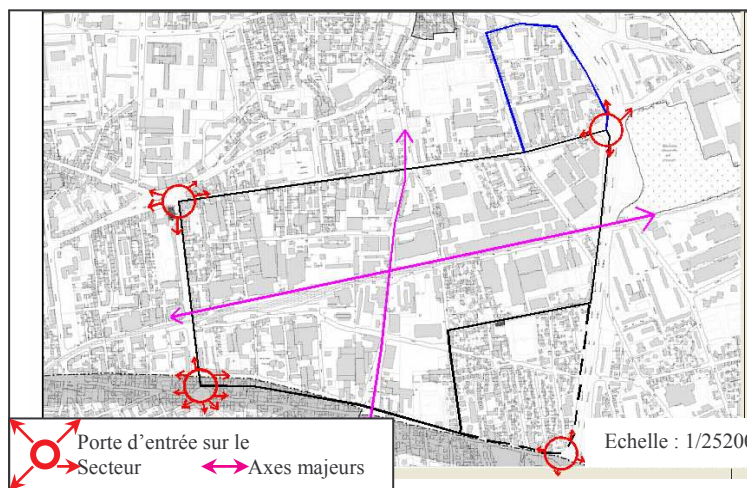
## B) La reconversion du quartier

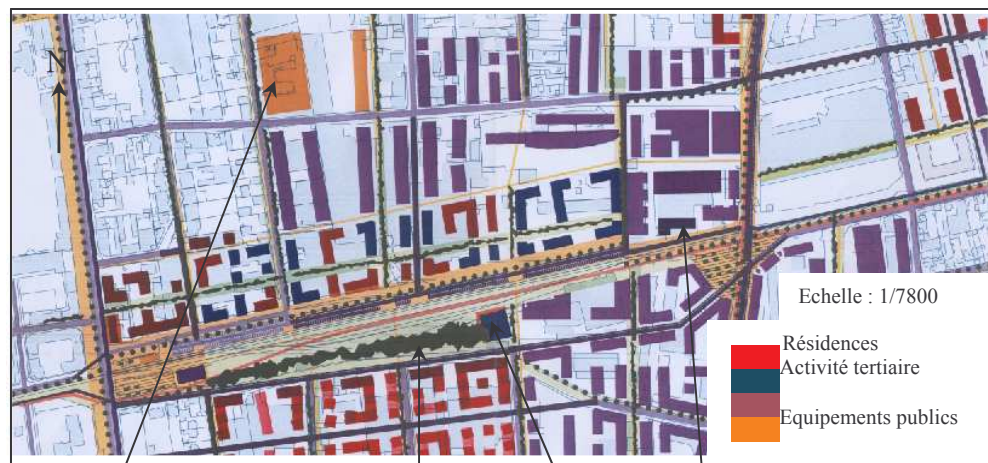
Nous avons vu que ce secteur Sud de Grandclément subissait beaucoup de transformations ceci est notamment accentué par l'arrivée de la ligne LEA, et bientôt celle de LESLY. Le GRAND LYON et Villeurbanne souhaitent maîtriser cette mutation, afin qu'il y ait une cohérence sur l'ensemble du quartier qui ne serait certainement pas réalisée si les nombreux promoteurs immobiliers qui convoitent les emprises le long de LEA ne se voyaient pas imposer un ensemble de règles sur les hauteurs des bâtis, le décalage du bâti par rapport à la voirie... Le GRAND LYON et Villeurbanne ne souhaite pas non plus seulement développer un parc résidentiel, il a été prévu pour le Sud de Grandclément de mixer les secteurs résidentiel, et d'activité.

La ville de Villeurbanne a chargé, afin de maîtriser cette reconversion du quartier, un bureau d'étude, UP2M Consultant de planifier la mutation du secteur Grandclément. UP2M oriente la mutation du secteur selon une géométrie d'équilibre.

Le secteur Grandclément à la forme d'un trapèze avec comme point central de gravité, ce point se trouve au niveau des moulins de Strasbourg, ce point de gravité est au croisement des deux axes majeurs du secteur : la rue Emilie Decors dans l'axe Nord/Sud et l'axe de la ligne LEA qui devrait à terme être entièrement équipé en voirie.

Ce point d'équilibre est au centre d'un trapèze dont les points sont des portes d'entrée, des « agrafes », du secteur. En partant de cette logique UP2M souhaite rééquilibrer les axes Nord/Sud sur tout le secteur et faire de l'emprise de l'ancien CFEL l'aération au milieu d'un tissu urbain relativement dense qui mixerait du résidentiel (4081 logements sont prévus), du tertiaire (50 000m<sup>2</sup>), de l'équipement pour le public (25 000m<sup>2</sup>), et des commerces (2 650m<sup>2</sup>). Le projet est toujours en cours de programmation.





Groupe scolaire programmé

Espace vert

Bâtiment à usages d'activité et de bureaux

Moulins de Strasbourg

UP2M a proposé au Nord de LEA de mixer sur une bande large de 70m sur l'axe Nord/Sud et s'étalant de l'avenue du Général Leclerc et l'emprise des moulins de Strasbourg du résidentiel, du tertiaire et de l'activité. Au Sud UP2M propose du résidentiel à l'Ouest de la rue de la Pouponnière et de l'activité à l'Est.

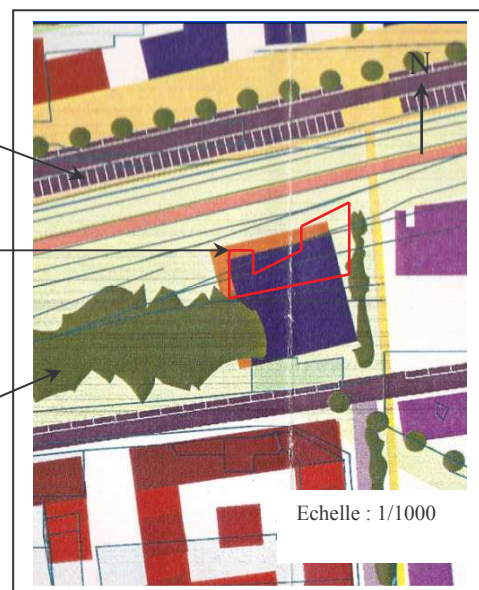
Les populations qui accéderont à ces nouveaux logements appartiendront massivement à la tranche des 20-60 ans, le nombre d'enfants dans le quartier risque de fortement augmenter. Ces nouvelles zones résidentielles nécessitent d'équiper le secteur de nouveaux équipements publics, un groupe scolaire a été prévu pour cette future arrivée massive de population. Ces nouvelles populations sont à prendre en compte pour l'aménagement de l'espace vert car elles en seront les plus proches, il faudra penser à l'articulation entre l'espace public, situé sur l'emprise des voies de tramway et l'espace privé.

Le bâtiment à usage d'activité tertiaire et de bureaux prévu à l'Est du parc dont le maître d'ouvrage est SOGEA Construction devra être intégré dans le paysage du parc afin que l'ensemble soit cohérent. Ce bâtiment en forme de L sera en R+4, son orientation suit la logique de l'ouverture sur le corridor LEA et une fermeture sur l'avenue Paul Krüger qui sera essentiellement minéral, 91 places de stationnement sont prévues. Un espace vert à l'intérieur de ce secteur d'activité est programmé au niveau de la limite avec l'espace prévu par la commune.

Prolongement du parc relais

Forme du bâtiment qui recevra des bureaux et des activités

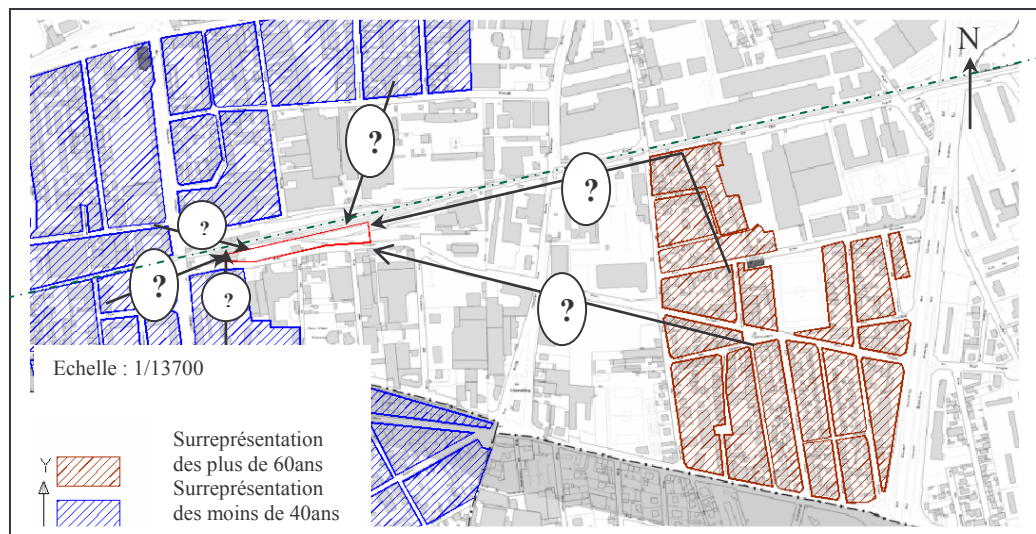
Espace vert prévu par la commune



Autre point à prendre en considération : il est prévu de continuer le parc relais sur l'emprise situé entre les voies de tramway et les futurs bâtiments résidentiels et d'activité.

### C) Accès au futur espace vert et articulation avec le quartier

L'espace vert proposé sera un espace de proximité, les usagers pris en compte pour sa réalisation seront essentiellement les résidents où les actifs du quartier. Ainsi il faut réfléchir à l'accès de la population à l'espace vert.



- A la vue de cette carte il paraît nécessaire de prévoir une entrée au Sud/Est de l'espace vert, afin de minimiser la distance espace vert lieu de résidence pour les personnes âgées, elle sera un accès rapide pour les actifs des futurs bureaux qui vont être construits le long de la parcelle de l'espace vert.

- Une entrée à l'Ouest est à envisager, les travaux prévus sur la petite parcelle située entre l'espace vert et l'avenue Général Leclerc le permettent.

Cet emplacement est zoné par le PLU comme emprise pour le public ou d'intérêt général et devrait accueillir prochainement une station vélo'v. Le réseau vélo'v est un parc de vélos en libre-service mis à la disposition des citoyens par le GRAND LYON depuis le 19 mai 2005. En 2007 le réseau est équipé de 4000 vélos sur 340 stations répartis sur Lyon et Villeurbanne.

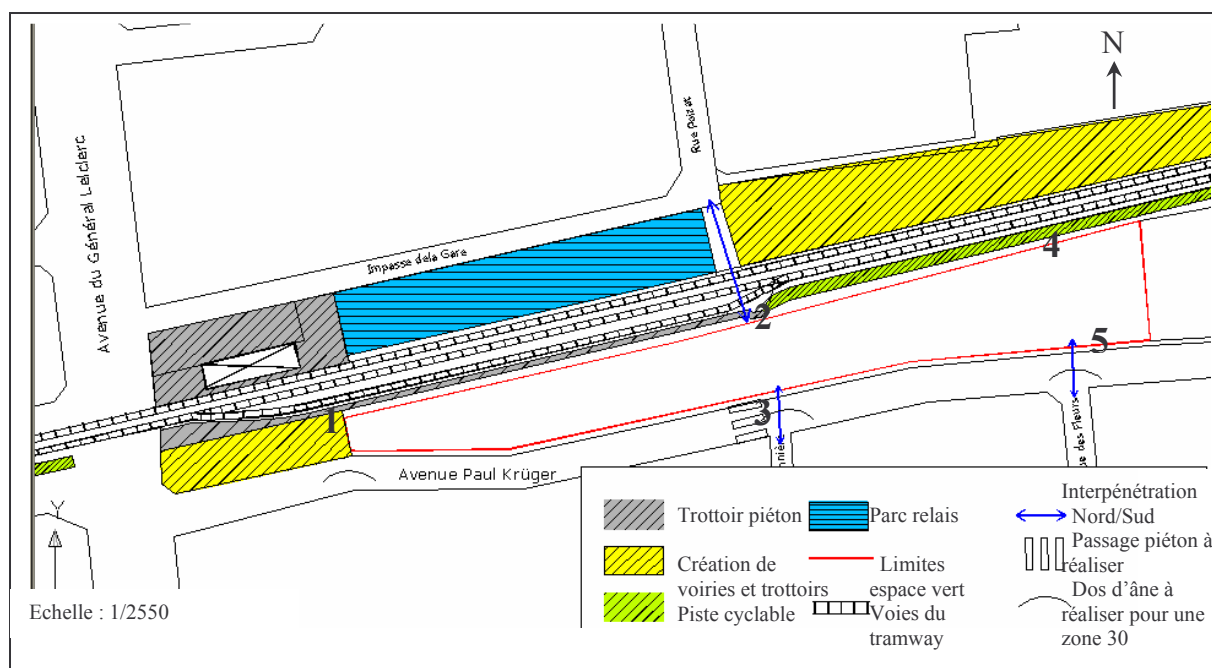
Ce plan nous montre que le secteur de Grandclément est moins équipé en station vélo'v que les secteurs à proximité de celui-ci. Le plan d'implantation des stations vélo'v a été conçu pour qu'il y ait une station environ tous les 300m. Le cercle tracé a un rayon de 360m à l'échelle 1/1.



En implantant une station vélo'v au niveau de l'arrêt de la Gare de Villeurbanne, la règle des 300m est quasiment respectée, seulement deux petites parcelles seront isolées d'un peu plus de 300m d'une station vélo'v (hachures rouge).

Cette entrée se trouverait le long de la piste cyclable qui est discontinuée au niveau de l'arrêt de tramway Gare de Villeurbanne. Nous ignorons encore si le prolongement de la piste cyclable a été prévu mais l'emprise laissée entre l'arrêt de tramway et les limites de l'espace vert n'est pas suffisante pour la largeur d'une piste cyclable. La prise en compte de cette piste cyclable pousse à réfléchir à une entrée suffisamment dégagée pour permettre une bonne visibilité aux vélos qui seront sur la piste cyclable.

- Sur le côté Nord de l'espace vert plusieurs entrées seront à envisager dont l'une à proximité de l'arrêt de tramway au niveau du passage piéton qui existe sur la voie. Cette entrée permettra à la population située au Nord de la parcelle d'accéder au futur espace vert. Le passage sur la voie du tramway devra être mieux équipé afin d'assurer la sécurité des usagers (feu piéton avec signal sonore pour les personnes non-voyante). De plus cette entrée sera la fin de la jonction de piste cyclable, il lui faudra donc une largeur suffisante pour ne pas superposer l'accès des vélos et des piétons. Une autre entrée peut être envisagée au Nord/Est de l'espace vert. Celle-ci sera le long de la piste cyclable, elle pourra être un accès supplémentaire pour les populations résidents au Sud/Ouest du quartier. Certes la distance sera plus longue mais le trajet se fera en partie sur la piste cyclable où le cadre est plus agréable et sera certainement plus « vert » dans le long terme (possible coulée verte le long de la ligne de tramway).
- En plus de ces entrées qui semblent nécessaires pour un accès pratique pour la population il faudra envisager des entrées cotés Nord et Sud pour permettre les interpénétrations Nord Sud que devra assurer, nous l'avons vu plus haut, l'espace vert, pour casser l'effet de coupure de tissu urbain créé par le CFEL.
- Afin d'assurer la sécurité il semble nécessaire de limiter la vitesse de la circulation de l'avenue Paul Krüger à 30 km/h le long de l'espace vert. Des nouveaux passages piétons devront être prévus au niveau des entrées qui permettront les interpénétrations Nord/Sud. Pour rééquilibrer le tissu urbain dans le sens Nord Sud ces entrées devront se situer au niveau de la rue de Pouponnière et de la rue des Fleurs. Avec une entrée au croisement de la rue des Fleurs l'entrée que nous avons prévue au Sud/Est de l'espace vert semble inutile vu la proximité des deux entrées envisagées. Nous choisissons de conserver l'entrée face à la rue des Fleurs afin de remplir la fonction de transparence Nord/Sud de l'espace vert. Il faudra inclure dans les travaux déjà prévus pour un élargissement de l'avenue Paul Krüger le tracé de passage piéton au croisement avec la rue de la Pouponnière et la limitation de vitesse de la voie qui peut se faire par aménagement de dos d'âne.



### Les entrées de l'espace vert :

- L'entrée 1 située à l'Est, nous savons qu'elle devra être dégagée à cause de la piste cyclable qui la bordera. Elle devra être intégrée au paysage du pôle inter modal (arrêt de tramway, parc relais, billetterie SNCF) afin de renforcer l'image de ce dernier. De ce fait cette entrée sera sûrement l'entrée principale de l'espace vert d'autant plus qu'elle sera la plus facile d'accès pour l'ensemble de la population résidant à l'Ouest de l'avenue Général Leclerc et pour la population qui accédera à l'espace vert par l'intermédiaire du tramway.
- L'entrée 2 située au Nord de l'espace vert, à peu près au milieu de sa longueur. Elle est en face d'un passage à piéton au niveau de la voie de tramway et dans la continuité de la rue Poizat. Afin d'assurer la sécurité, il semble nécessaire d'équiper ce passage de feu piéton. Cette entrée est destinée essentiellement pour les résidents habitants au Nord de l'espace vert.
- L'entrée 3 située au Sud dans le prolongement de l'entrée 2, en face de la rue de la Pouponnière. Un passage piéton est à réaliser. Cette entrée est destinée essentiellement pour les résidents habitants au Sud de l'espace vert.
- Les entrées 4 et 5 situées au Nord/Ouest et au Sud Ouest de l'espace vert sont essentiellement pour l'accès des personnes résident au Sud Ouest du quartier, elle sont alignées selon l'axe Nord/Sud pour assurer les interpénétrations Nord/Sud.

## 2. Proposition d'un thème et d'orientations à prendre pour le futur espace

### A) Un parc multifonctionnel à thème

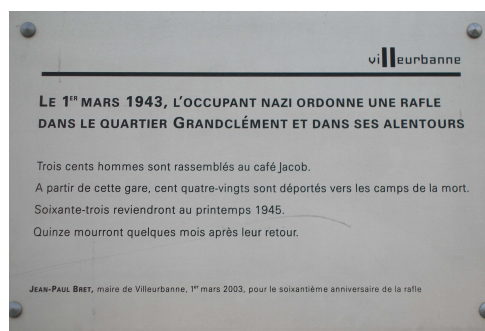
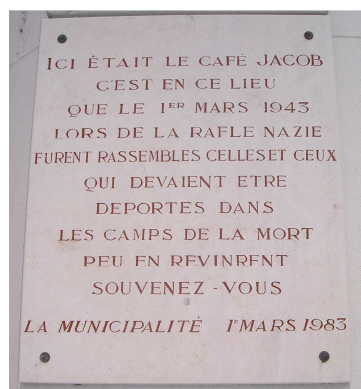
Nous l'avons vu plus haut, les usagers potentiels de ce futur espace vert sont multiples, c'est pourquoi il faut tenter de proposer un espace multifonctionnel sans pour autant que les différentes activités qui pourront s'y dérouler ne se superposent. Mais avant de décider des différentes activités que nous proposerons il est nécessaire de définir si cet espace vert sera un parc ou un square urbain. D'après le Larousse un parc est « un terrain boisé enclos, assez vaste, ménagé pour l'agrément, la promenade ». Un parc urbain est un grand jardin public. Un square est « un petit jardin public en agglomération ». La taille de l'espace semble être donc déterminant pour la définition. En effet en comparant les différentes taille des espaces verts de Villeurbanne et les dénominations qui leurs sont associées il semble qu'à partir de 6000m<sup>2</sup> les espaces verts sont des parcs et qu'en dessous de 6000m<sup>2</sup> ils sont appelés square. Cependant une exception existe : le square de la Doua avec ces 16000m<sup>2</sup>. Les squares et les parcs sont dotés de jeux pour enfants, jeux de boules, espaces de repos, d'agréments... La différence qui semble être décisive pour la dénomination est la provenance de la population qui fréquente l'espace. Le futur espace vert pourra être fréquenté par l'ensemble de la population du secteur puisque comme nous le montre la carte verte de communale le quartier est peu doté d'espace de ce type et par des usagers extérieur au quartier puisque le tramway facilitera l'accès de cet espace public. L'espace sera donc à la fois un espace de proximité et un espace fréquenté par une population extérieur au quartier, cet espace sera donc un parc urbain.

Nous avons dit plus haut que ce parc urbain pourra accueillir un large public, afin de satisfaire l'ensemble des usagers quelles fonctions devra-t-il assurer ?

- Fonction récréative et ludique
- Fonction de repos et d'isolement du stress urbain
- Fonction esthétique
- Fonction d'échange, de rencontre sociale
- Fonction de conservation de l'identité du quartier
- Fonction de transparences Nord/Sud

Afin de donner un caractère unique à cet espace il nous paraît nécessaire de trouver un thème pour le futur parc urbain.

Nous avons vu plus haut qu'un effort était fait pour conserver l'identité du quartier Grandclément face aux reconversions que subira le quartier du à l'arrivée du tramway. Cependant il semble nécessaire d'accentuer cet effort de conservation de l'histoire, du patrimoine du quartier afin que le nouveau tissu urbain (peu importe son style) laisse une importante place dans son paysage au passé du quartier. J'ai donc pensé que le futur espace vert pourrait en partie soutenir cette tâche. Des efforts de mémoires on été fait dans le quartier, notamment par des petites plaques expliquant des faits historiques qui se sont déroulés, comme sur la place Grandclément pour le rafle de 300 hommes au café Jacob, où sur la Gare de Villeurbanne de laquelle ont été déportés 180 hommes pour un des camps de la mort.



Des associations de quartier (conseil de quartier, FRAPNA, association de protection de la nature et des animaux...) ont déjà organisés quelques interventions sur le CFEL, qui est à leurs yeux un patrimoine très important. Afin de soutenir les efforts qui ont déjà été réalisés, il faut trouver une solution pour conserver l'identité de ce quartier qui est menacée avec l'arrivée des nouvelles lignes de tramway.

Le passé du quartier ne doit pas être oublié, un parc dont le thème serait l'histoire de Grandclément permettrait en parallèle avec d'autres espaces comme le centre mémoire et société de conserver l'histoire du quartier pour le public.

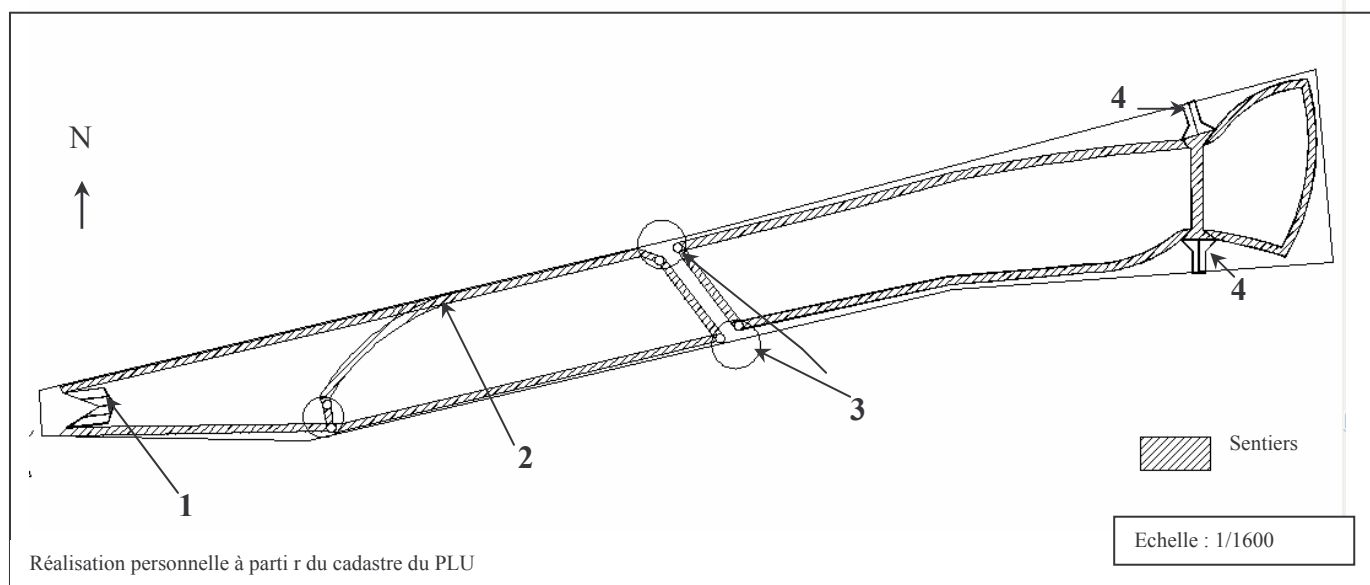
Comment pourra être soutenu le thème au sein de l'espace vert ?

Le système des panneaux explicatif est à utiliser car il est à la fois ludique et peut apporter une touche esthétique à l'espace. La difficulté sera dans la manière d'articuler cette matière plastique tout en assurant une cohérence avec la matière végétale. Les panneaux de texte détaillant des moments historiques du quartier (arrivée de la CFEL, Grandclément centre de Villeurbanne, les déportations...) pourront être complétés par des panneaux avec des photographies ou des dessins.

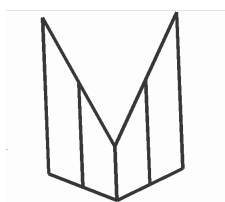
De plus afin que le thème du quartier soit soutenu, il semble nécessaire d'établir des liens avec le patrimoine architectural du quartier afin de compléter l'information au public et de l'amener à s'intéresser au reste du quartier. Ainsi il faudra prévoir au sein de l'espace vert des points vue (vue sur les moulins de Strasbourg, vue sur la gare de Villeurbanne) où pourront être installés quelques panneaux explicatifs. Il faudra donc penser lors de la réflexion sur la fermeture de l'espace vert à ne pas cacher les bâtiments en certains points.

Enfin il faudra au sein de ces pages d'histoire qui seront mise à disposition du public indiquer l'existence du nouveau centre mémoires et société qui se trouve au Nord/Ouest du quartier.

Afin de m'inspirer pour le tracé des grandes lignes de ma proposition d'aménagement du parc j'ai pensé qu'il serait intéressant de retrouver dans l'articulation de l'espace un rapport avec le thème. Le développement du quartier est intimement lié à la mise en place de la CFEL, je me suis donc inspiré d'objets qui ont un lien avec le train pour tracer les sentiers du parc.



1 : L'entrée coté Ouest a la forme d'un chassie avant d'une locomotive en 2D.

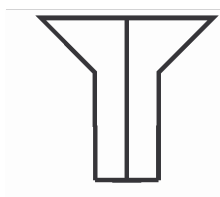


Nous verrons par la suite que c'est ici que pourra être aménagé les plaques informatives sur l'histoire du quartier.

2 : Deux sentiers se croisent sous la forme d'un aiguillage.

3 : Les sentiers de la partie Ouest du parc représente les bras entre les roues motrices de la locomotive.

4 : Les entrées situées au Nord Est et au Sud Est du parc ont la forme d'une cheminée de locomotive en 2D.



## B) Les aménagements du parc à prendre en compte pour son tracé

### ➤ Le tour du parc

Le tour que nous avons proposé en traçant les grandes lignes du parc fait environ 570m, cela équivaut à une courte marche d'environ 7 minutes pour une promenade et trois minutes pour un footing sans interruption. Le parc n'offre donc pas la possibilité d'effectuer une importante excursion, mais en tant qu'espace de proximité ce n'est pas sa fonction. Les parcs proposant des parcours de longues durées existent à Villeurbanne ou à proximité de Villeurbanne (le parc de la Feyssine, le Parc de Parrilly, le parc de la tête d'Or...) il ne faudrait pas inciter les habitants du quartier à ne plus pratiquer ces espaces qui sont aussi à leur disposition. Le tour du parc n'est pas très important mais il peut aussi s'insérer comme la partie de promenade qui se continuerait sur la piste cyclable. Il pourra être rallongé en temps si des aménagements comme ceux destinés à l'information du public sur l'histoire du quartier incitent les usagers à s'arrêter.

### ➤ La fermeture du parc

Afin de minimiser les problèmes qui apparaîtront pour la gestion de cet espace il nous semble plus pratique de clôturer le futur parc. On aurait pu penser à faire de cet espace une continuité de la piste cyclable, de la voirie, de le laisser ouvert tel que l'esplanade Geneviève ANTHONIOZ-DE GAULLE rue Francis de Pressensé.



(Vue orientée vers le Nord depuis la rue Francis de Pressensé)

Mais la proximité avec le tramway au Nord, l'avenue Général Leclerc à l'Est, et la rue Paul Krüger n'offre pas un cadre suffisamment sécurisant pour des jeux d'enfants et demanderait une attention plus importante de la part de leurs parents. De plus ne pas fermer l'espace pourrait amener des problèmes comme le squat, de dégradation et de propreté occasionnés par des chiens... D'après l'article 3 de l'arrêté du 13 décembre 1993 concernant la protection des parcs, jardins et squares appliqué sur l'ensemble des espaces verts de la commune il est formellement interdit de laisser pénétrer les chiens dans les promenades, squares, jardins et espaces publics clos.



Equiper le secteur d'un parc à chien permettrait de limiter les dégâts occasionnés par les chiens domestiques.



Afin de ne pas faire trop ressortir la clôture nous proposons de choisir le même type de clôture que celles qui se trouvent dans le secteur, à savoir autour du parc relais, et autour de la parcelle situé entre la rue du Général Leclerc et le futur parc.

La question qui se pose alors est : quelle hauteur pour la clôture du parc. Il semble que plus les clôtures sont hautes plus elle préservent des dangers éventuels. Le parc Chanteur situé au croisement de la rue Colin et de la rue Francis de Pressensé illustre cette idée. Les hautes clôtures de ce parc diminuent le risque que des ballons soient expulsés en dehors du parc et notamment sur la voirie. Cependant la trop grande hauteur de ces clôtures et leur couleur masque en partie le végétal du parc au reste du tissu urbain.



Il faut donc trouver une hauteur de clôture qui soit sécurisante et qui s'insère au reste du paysage urbain. L'espace vert doit jouer un rôle intérieur par les équipements et aménagements qu'il propose et un rôle extérieur en participant au paysage urbain et notamment dans notre cas, le parc doit participer à la re-densification du Sud/Est de Grandclément qui manque d'éléments verticaux.

#### ➤ La piste cyclable

Nous avons vu que la piste cyclable est discontinuée sur presque 200m au niveau de l'arrêt Gare de Villeurbanne, et que la largeur laissée entre les limites prévues pour l'espace vert et l'arrêt de tramway n'était pas suffisante pour une piste cyclable. Nous pensions qu'il aurait été possible d'insérer au sein du futur espace vert une liaison entre les deux pistes cyclables, mais au regard de la législation et notamment du 5<sup>ème</sup> point de l'article 2 de l'arrêté du 13 décembre 1993 concernant la protection des parcs, jardins et squares appliqué sur l'ensemble des espaces verts de la commune il est formellement interdit de « circuler dans des véhicules automobiles ou sur des motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes. Toutefois les tous jeunes enfants pourront utiliser des bicyclettes munies de stabilisateurs » nous ne pouvons plus prévoir ce bout de piste cyclable au sein du parc. Il faut donc réserver une largeur de 3m au sein de la parcelle retenue pour l'espace vert pour la piste cyclable, celle-ci sera en bordure de la clôture du parc.

La piste cyclable devra tout d'abord être continuée de l'avenue du Général Leclerc jusqu'au début de l'espace vert, cet emplacement devrait être prochainement équipé d'une station vélo'v. Cet emplacement pourra s'articuler de la même manière que l'arrêt Reconnaissance Balzac.



Station vélo'v

Un couloir doit donc être prévu pour une piste cyclable entre le début du parc à l'Ouest et le bout existant de la piste cyclable. La largeur de ce couloir devra être d'environ 4m, il faut 3m de largeur pour la piste cyclable et une marge de sécurité au niveau de l'arrêt de Gare de Villeurbanne et au niveau de la limite Nord du parc.

A la bordure déjà existante de 1.5m entre le l'emprise de l'arrêt de tramway et les limites du parc devra être ajouter 2.5m de largeur.

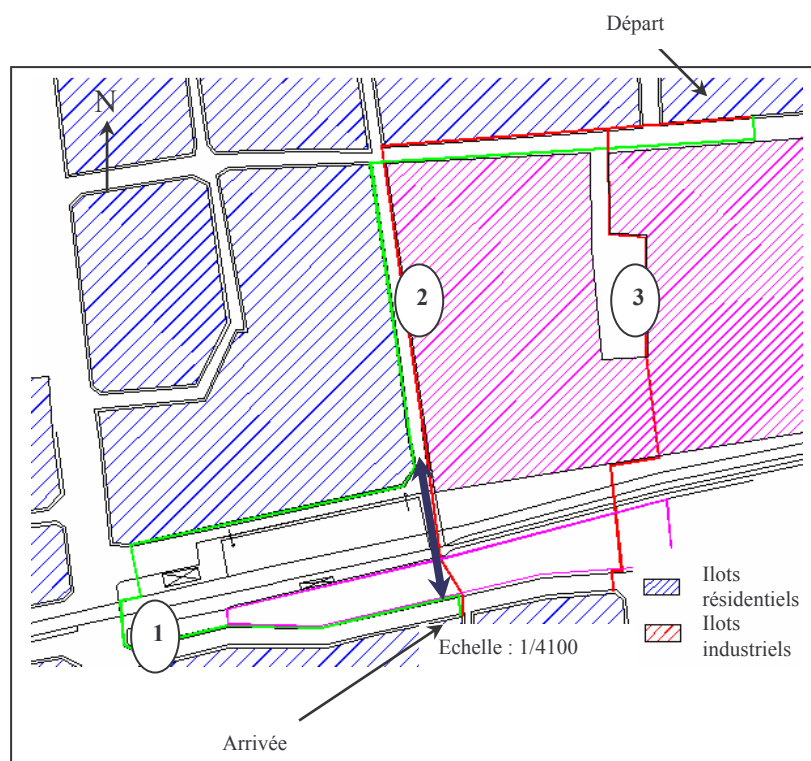


Les entrées 1, 2 et 5 devront être suffisamment dégagées pour éviter les accidents entre cyclistes et usagers sortants du parc.

#### ➤ Les interpénétrations Nord/Sud

Nous en avons déjà parlé à plusieurs reprises, c'est une des fonctions que doit assurée le parc vis-à-vis du reste du tissu urbain du secteur. L'aménagement de ces transparences dans cet espace linéaire va permettre de faire du parc un passage Nord/Sud direct qui évitera à la population certain détour dû à la coupure Nord/Sud créée par la CFEL et les importantes industries implantées le long de la voie. Ces transparences devront tenir compte du nouveau tissu urbain (secteurs résidentiel, d'activités) qui va se développer le long de l'emprise des voies de tramway.

Prenons l'exemple d'une personne qui se trouve au Nord du secteur Grandclément et qui souhaite se rendre au Sud de la voie du tramway. Par le trajet numéro 1 la personne doit parcourir 890m alors que par le trajet numéro 2 la personne passerait par le parc et parcourra 515m. La personne mettrait 11 minutes par le premier trajet et 8 minutes et demi par le second, sachant que dans le calcul effectué la traversée de la voirie n'a pas été pris en compte. Ainsi la personne gagnerait 2 minutes et 30 secondes tout en profitant d'un cadre plus agréable et reposant sur une partie de son parcours.



Il a été prévu dans la modification du PLU de créer de nouvelle voie Nord/Sud, ainsi le trajet pourra encore être minimisé à 410m en passant par le parcours 3.

➤ Le végétal qui clôt le parc

Au sein du parc le végétal participera à l'esthétique du parc, à l'atmosphère reposante de l'espace. Mais le choix du végétal ne doit pas prendre en compte que l'intérieur du parc et les aménagements que l'on souhaite y développer, le végétal doit aussi participer à l'intégration du parc dans le reste du tissu urbain. Un des rôle du végétal qui sera en bordure du parc sera de minimiser la vue de la clôture pour faire du parc un espace ouvert sur l'extérieur par endroit ou d'accentuer la fermeture de l'espace afin d'éviter les nuisances sonores créées par la circulation urbaine. La circulation piétonne accentuée par le pôle inter modal et notamment la piste cyclable au Nord du parc et la circulation automobile sur l'avenue Paul Krüger au Sud nous amène à penser à un espace plutôt ouvert au Nord et plutôt fermé au Sud. Cette logique de demi ouverture du parc permettrait de conserver l'ambiance d'intimité qu'il règne sur le site due aux murs existants qui bordent et donc isole l'ensemble de la zone des regards extérieurs.

Arbres d'alignement



Il existe entre la piste cyclable et le début de la limite de la parcelle prévue pour le futur parc une bande verte large de 3m environ et où sont plantés tous les 25-30m des arbres.

Afin de minimiser la monotonie de la clôture du parc il pourra être planté ponctuellement des arbres le long des limites du parc à l'intérieur de celui-ci et aussi à l'extérieur sur la bande verte. La présence de la clôture sera ainsi minimisée et l'ouverture du parc au corridor LEA sera assurée.

Au Sud l'emprise réservée pour le parc est en bordure du trottoir, afin d'isoler le parc de la circulation de l'avenue Paul Krüger et de minimiser une fois encore la vision de la clôture il pourra être planter en continu des cyprès de Leyland (*Cupressocyparis leylandii*), cette variété de conifère est résistante au froid et peu exigeante quant à la nature du sol. C'est une espèce ornementale que l'on peut tailler en haie, elle est très intéressante pour sa croissance rapide. En plus des entrées 3 et 4 il faudra prévoir des coupures de cette haies où seront plantés ponctuellement des arbres afin de créer des transparences Nord/Sud au niveau du parc et de casser la monotonie des haies de cyprès de Leyland sans pour autant réduire la sensation d'intimité qu'il règne sur la zone.



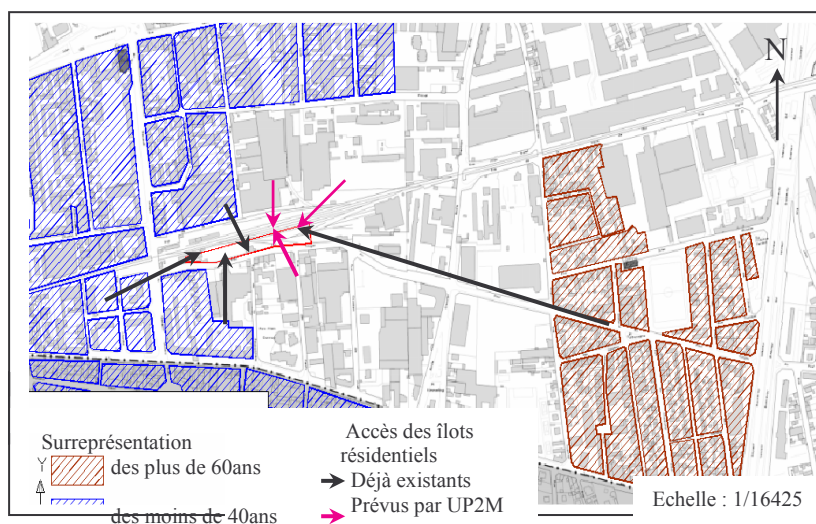
Les haies de cyprès de Leyland devront être taillées à environ 2m pour ne pas faire du parc un espace trop fermé vis-à-vis de l'extérieur.

Les formes des entrées 2, 3, 4 et 5 que nous avons proposé pourront être réalisées par les lignes et les courbes que tracerons des arbres et des arbustes. De plus, la forme en cheminée de locomotives des entrées 4 et 5 semble pouvoir supporter les interpénétrations que doit créer l'espace et l'intimité du site qu'il faut conserver. En effet étant peu large à la limite du parc et s'élargissant en entrant dans celui-ci ces cheminées permettent de rendre l'intérieur du parc visible qu'en peu de points de la voirie.

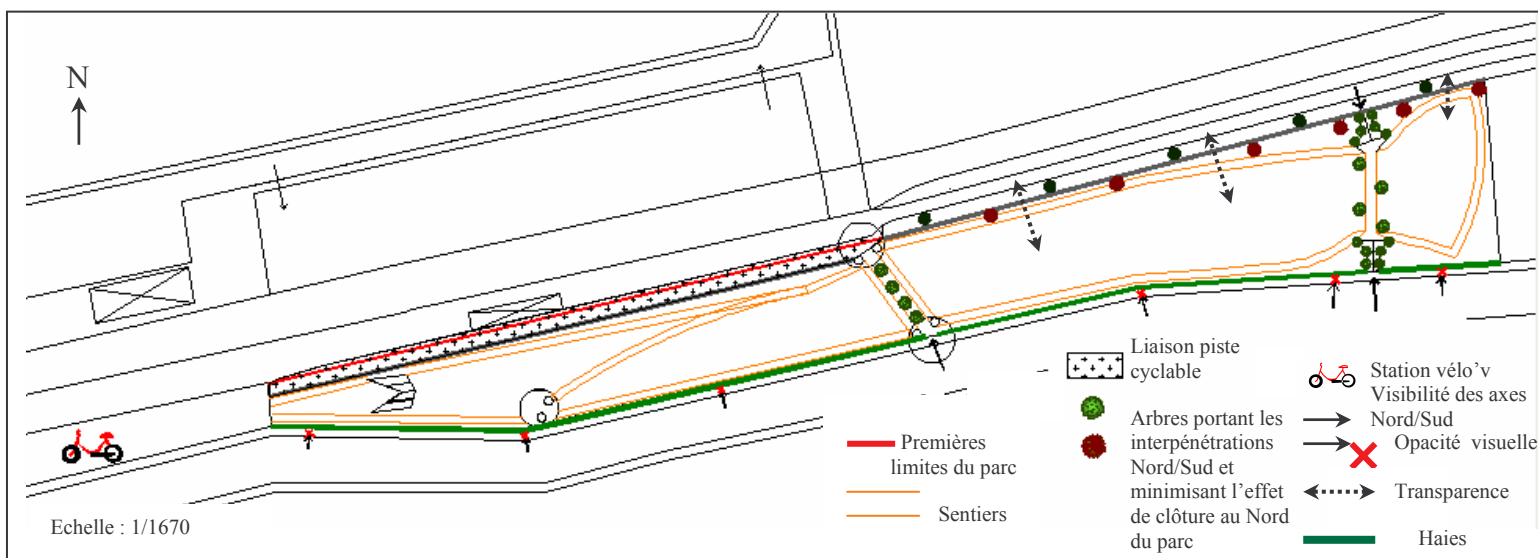
- Une localisation spécifique des équipements pour assurer une mixité sociale et intergénérationnelle

Nous l'avons vu plus haut les usagers potentiels sont multiples et qu'il existait des zones de surreprésentation de la population de moins de 40 ans et des zones de surreprésentation de la population de plus de 60 ans.

Ces surreprésentations de population dans des secteurs bien distincts impliquent des lieux d'entrée différents pour ces populations qui pourraient entraîner une fréquentation du parc localisée pour ces différentes populations. On pourrait donc prévoir que massivement les plus de 60 ans fréquenteront l'Est du parc tandis que les moins de 40 ans fréquenteront l'Ouest du parc. Si ce phénomène se produit la mixité sociale et inter générationnelle que devait soutenir le parc ne seront pas assurés.



Pour pousser aux mixités sociales et inter générationnelles nous proposons de localiser des équipements selon la majorité de la population qui les utilisent. Par exemple si nous prenons les terrains destinés aux jeux de boules, ils sont majoritairement utilisés par les personnes âgées. Placer les jeux de boules à l'Est du parc, alors que selon les chiffres de l'INSEE la majorité de ces personnes résident à l'Est du parc, semble être une erreur. Il faut au contraire disposer les jeux de boules à l'Ouest du parc. En appliquant cette inversion entre lieu de résidence et usage d'équipements qui ne sont pas destinés à un type de population (sauf les jeux pour enfants) mais qui sont néanmoins fréquentés majoritairement par une tranche de la population, le brassage social et inter générationnelle aura plus de chance d'être assuré.



### C) Les équipements et aménagements du parc

Nous avons vu que la réalisation du parc demandait de tenir compte de contraintes extérieures et donc d'effectuer des aménagements à l'extérieur de celui-ci (piste cyclable, passage piétons au niveau de la rue de la Pouponnière, sécuriser le passage à niveau de la voie du tramway, implantation d'une station vélo'v...) afin d'assurer la meilleure liaison possible. Nous devons maintenant choisir les équipements dont sera doté le parc. Cette décision doit s'appuyer sur les attentes de l'ensemble des usagers potentiels, tout en répondant aux diverses fonctions que nous avons définies plus haut. De plus il faut tenir compte des équipements du square Marx Dormoy pour proposer des équipements et aménagements complémentaires à cet espace.

- Afin d'assurer la fonction récréative nous proposons de réserver une importante place pour de grandes pelouses, un terrain réservé aux jeux de boules et une aire de jeux pour les enfants.

A la vue de la forme de la parcelle nous proposons de localiser une grande pelouse à l'Est du parc car la largeur Nord/Sud y est plus importante. En implantant la pelouse à cet endroit les usagers bénéficieront d'un espace plus important et les jeux de ces derniers auront moins tendance à se déporter sur les limites du parc. Ainsi, proposer la plus large pelouse possible peut à la fois satisfaire les usagers et faire de l'espace un endroit isolé des risques liés au trafic urbain. Nous réservons pour la pelouse une longueur de 50m sur une largeur d'environ 20m. Une autre pelouse sera proposée à l'Ouest du parc.

Favoriser le maintien des jeux de boules est un des objectifs du PADD de la commune, cet objectif se justifie par le fait que cette pratique est largement ancrée sur le territoire de Villeurbanne. En comparant la surface réservée pour ce type d'activité avec différents parcs de la ville il nous semble suffisant de prévoir une surface de 300m<sup>2</sup> pour les jeux de boules. Toujours en observant les différents parcs et squares de la ville on distingue deux types d'aménagements pour ces jeux, ceux où le terrain permet ce type d'activité mais l'espace n'est pas délimité et ceux où la surface réservée est délimitée par des lattes en bois posées au sol, hautes de 30cm et larges de 10cm.



Nous choisiront le deuxième aménagement pour ce type d'espace car il est manifestement plus sécurisant pour l'extérieur. De plus nous pensons que pour ne pas localiser de manière trop concentrée un type de population (les terrains de jeux de boules sont majoritairement fréquentés par les personnes âgées) il serait intéressant de prévoir deux espaces distincts pour cette activité au sein du parc. L'aménagement de ces espaces devra prévoir des arbres généreux en ombre.

Les aires de jeux pour enfants sont des espaces toujours très appréciés. Le square Marx Dormoy propose des jeux pour les enfants de 3 à 7ans.



Afin de proposer un espace complémentaire nous proposerons des jeux pour les 8-11 ans. Cependant il paraît nécessaire de prévoir des jeux pour les 3 à 7 ans car des parents peuvent être amenés à surveiller des enfants de tranches d'âges différentes.

Nous proposerons des jeux qui sont autorisés de 3 à 11 ans. Afin de ne pas casser l'esthétisme du futur parc créé par le végétal, il semble que du mobilier en bois sera le plus approprié à l'espace.



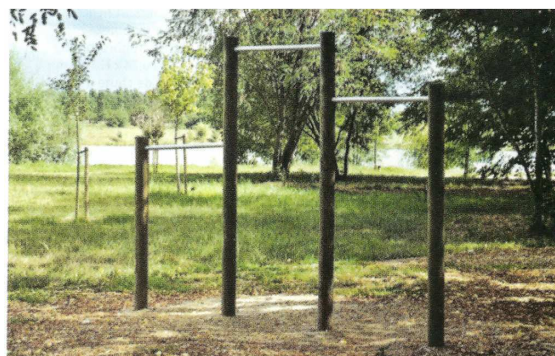
(Source : BL Equipement, catalogue 2007)



(Source : BL Equipement, catalogue 2007)

Des sols souples de sécurité devront être posés pour cette aire de jeux. L'intégration de ce type d'équipement est plutôt réussie au square Marx Dormoy, la couleur du sol artificiel est continue avec celle du sol naturel. Nous utiliserons la même méthode.

Avec la linéarité du parc nous pensons qu'il serait intéressant de proposer un parcours de santé en rondin de bois. Ce type de jeux pourra être utilisé par les enfants ayant passés l'âge des jeux de petits mais aussi par les adultes. Le bois et l'étalement de ces jeux le long de sentier permettent à ce type d'équipement de s'insérer très bien dans le reste du paysage.



(Source : BL Equipement, catalogue 2007)

Une fois le type de jeux pour enfants choisis trois questions apparaissent :

- Où localise-t-on ces jeux ?
- Est-ce que nous les concentrons en un endroit ou nous les répartissons sur l'ensemble du parc ?
- Faut-il prévoir une clôture pour ce type d'espace ?

Les deux premières questions sont liées, nous pouvons donc y répondre en même temps. Le critère qu'il nous apparaît le plus important à prendre en compte pour répondre à ces questions est la surveillance des parents. Afin de minimiser l'intensité que pourrait engendrer une surveillance d'enfants de différentes tranches d'âges il faut que les différentes aires de jeux pour les enfants y compris la grande pelouse soit à proximité et visibles les unes des autres. Le parc doit être aussi un espace de repos pour les parents.

Afin de ne pas créer un espace partitionné en différents sous espace nous pensons qu'il est préférable de ne pas prévoir de clôture pour les aires de jeux pour enfants, la sécurité pourra être assurée en équipant la proximité de ces espaces de bancs pour les parents et en laissant une bonne visibilité entre les différentes aires de jeux.

- Afin d'assurer la fonction de repos et d'isolement du stress urbain nous proposerons des espaces de repos, et des sentiers agréables pour la promenade.

Les espaces de repos seront équipés de mobilier tels que des bancs et des tables de pique-nique, nous pensons qu'il est préférable de choisir du mobilier en bois, l'harmonie avec le végétal sera plus simple à réaliser et cela permettrait de réduire partiellement l'importante place du minéral (clôture, piste cyclable...).



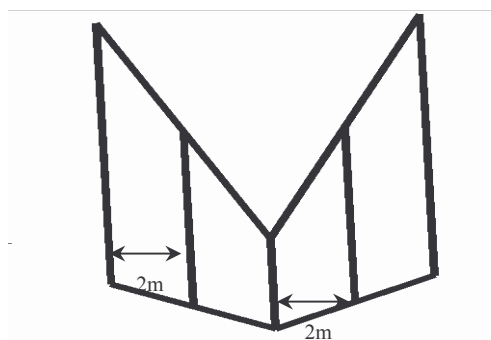
(Source : BL Equipement, catalogue 2007)

Nous prévoyons un espace de ce type à l'extrémité Est du parc, avec notamment des tables de pique-nique qui pourront être utilisées par les actifs des futurs bâtiments à usage d'activité et de bureaux programmé à l'Est du parc. Nous en prévoyons un autre proche de l'entrée Ouest du parc. Ces espaces pourront être en partie bordés par du végétal afin de créer une atmosphère calme et isolée des bruits extérieurs au par cet occasionné par les aires de jeux.

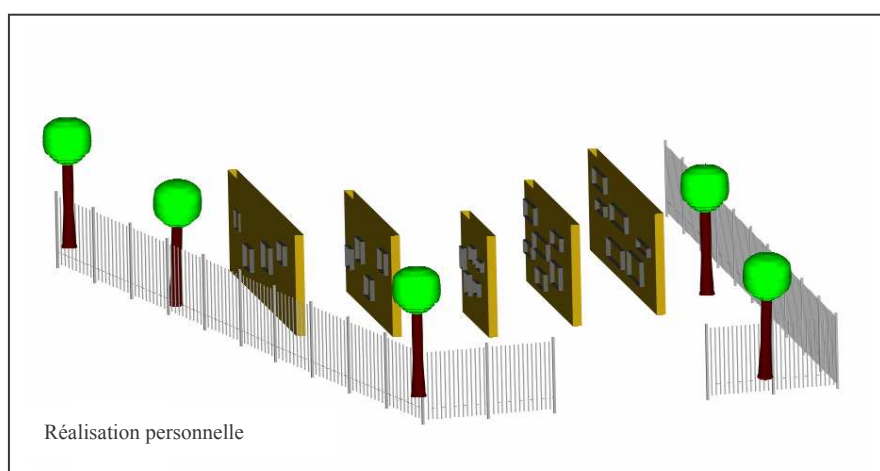
Toujours dans le souci de minimiser la place du minéral nous proposons des sentiers en terrain type stabilisé, ce genre d'aménagement est moins coûteux que des sentiers à revêtement en béton et ne pose pas de problème pour la circulation des personnes handicapées. Sur les interpénétrations Nord/Sud nous prévoyons des plantations d'alignement, afin de casser la linéarité morphologique Est/Ouest du parc. Des arbres pourront être plantés le long de ces sentiers, il faudra cependant prendre compte de l'orientation du parc pour permettre une bonne pénétration du soleil à l'intérieur de celui-ci et un dégagement suffisamment important en certains points, notamment au niveau du croisement des deux sentier qui représente un aiguillage, pour que le paysage urbain extérieur, notamment les moulins de Strasbourg, ne soit pas masqué.

- Afin d'assurer les fonctions ludiques et de conservation de l'identité du quartier, nous proposons des aménagements destinés à informer le public sur l'histoire du quartier. Nous l'avons vu, ceci sera fait par des plaques avec des photos et des plaques avec du texte illustrant les photos. Ces espaces doivent s'intégrer dans le reste du paysage du parc et ne pas occuper une place trop importante en surface afin de ne pas réduire les fonctions récréatives et de repos qui sont les premières fonctions que doit assurer un parc urbain. Néanmoins nous pouvons donner une place importante à ces espaces par le choix de leurs localisations. Nous proposons de les situer à des endroits de passage, ainsi la population passera par ces endroits pour accéder aux espaces de repos et de loisirs.

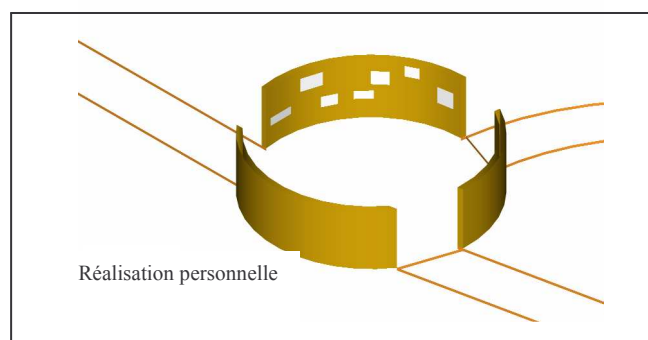
Le premier de ces aménagements, nous proposons de l'implanter à l'entrée Ouest, cela donnera au parc une caractéristique particulière. Cet aménagement reprend les inspirations des pièces du train que nous avons vu plus haut, des panneaux en bois où pourra être prévu d'être plantée des variétés de plantes grimpantes sont disposés et ont une longueur spécifique afin de représenter en vue de dessus un **avant de train**. Sur ces panneaux seront accrochés les plaques avec les photos et le texte. Il faudra trouver une solution pour que ces plaques soient solidement accrochées aux panneaux afin d'éviter des vols éventuels.



Les panneaux sont espacés de 2m entre eux, ont une hauteur de 2.25m et les trois différentes longueurs sont 3m, 5.5m, et 7m



Le second aménagement réservé pour l'information au public sur l'histoire de Grandclément, nous proposons de l'implanter au niveau du premier « nœud ». De la même manière, il serait constitué de panneaux en bois mais cette fois ci circulaire où se croiserait trois sentiers pour représenter une roue motrice de la locomotive avec ses bras.



Le troisième aménagement pour l'information sera une sorte de table d'orientation axée vers les moulins de Strasbourg au niveau du croisement des deux sentiers représentant un aiguillage.

Le panorama devra être suffisamment dégagé tout comme la « vue de la cheminée » de FELICE VARINI orientée dans l'axe Nord/Sud qui laisse une importante place aux Gratte-ciel dans le paysage.

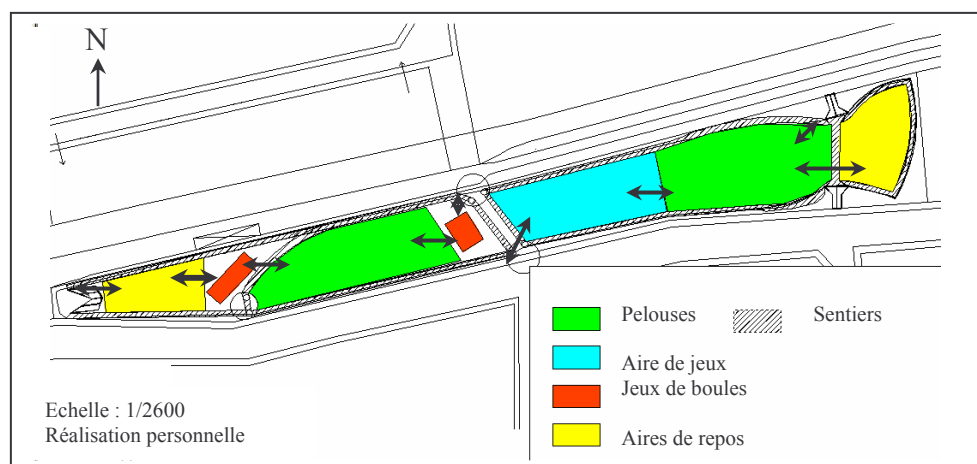


Des informations sur les moulins de Strasbourg et le pôle audiovisuel pourront être développées.

Le but de ces pages historiques passées affichées n'est pas de figer l'histoire de Grandclément mais plutôt d'intégrer la place à des événements et des activités du quartier qui ont façonnés l'âme de ce quartier aux nouvelles activités. La difficulté sera dans cette conciliation du passé et le présent du quartier.

- Afin de proposer un espace cohérent il faut établir des liaisons entre les différents équipements du parc. Ces liaisons seront essentiellement assurées par le végétal qui sera planté au sein du parc.

Ce zonage simplifié des équipements prévus nous montre qu'il manque de liaisons entre les différents espaces du parc, le végétal pourra assurer cette fonction mais il semble nécessaire de prévoir d'autre sentier au sein du parc.



Il faut « casser » la forme linéaire du parc en aménageant des sentiers et des plantations d'alignement Nord/Sud.

La question qui se pose alors est : quel type de végétation nous proposons pour le parc ? Nous avons vu que le paysage à l'Est de l'avenue du général Leclerc avait besoin d'éléments verticaux pour rompre la trop forte monotonie horizontale. Le végétal va donc permettre de combler le vide de restructurer l'ensemble du paysage. Cependant dans le cas de cette aération urbaine qu'est le corridor LEA il serait dommage de proposer un aménagement trop « classique », qui apporterait une nature artificielle qui sera totalement en rupture avec les espaces passés du site. En parallèle du sentiment de monotonie que procure ce paysage se dégage une sensation d'intimité par rapport au reste du tissu urbain dû au différents murs qui pour l'instant l'isolent des regards extérieurs autant au Nord qu'au Sud. Nous avons proposé plus haut pour essayer de conserver cette sensation en isolant le Sud du parc par des haies de cyprès des landes. L'espace actuel peut aussi créer une impression de liberté qui est due en partie à cet isolement mais aussi à l'espace qui semble beaucoup moins rigide qu'un tissu urbain traditionnel. En effet cette nature sauvage et spontanée dont la qualité esthétique peut-être contestée crée une ambiance beaucoup plus souple que celle de la ville. Afin de restructurer et de re-densifier l'espace des arbres arbustes devront être plantés mais il semblerait intéressant de laisser une part notamment au niveau des pelouses à cette nature sauvage qui n'est certes pas d'une qualité équivalente à celle de la campagne mais qui apporterait à l'espace une caractéristique qui renforcerait les efforts effectués et à venir pour donner au quartier de Grandclément une identité propre.

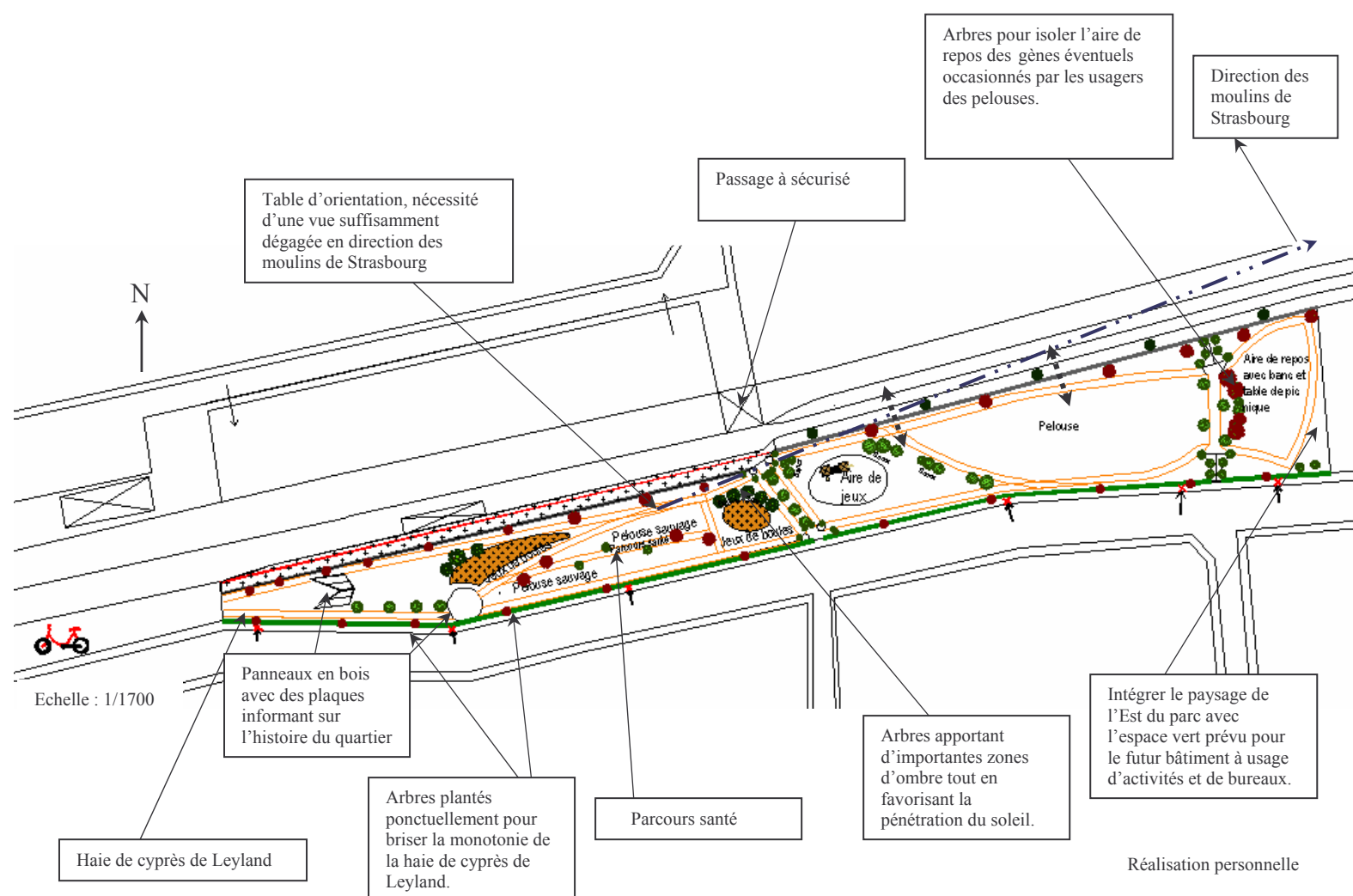
En plus du mobilier prévu il semble nécessaire d'équiper le parc de corbeille et de fontaine à eau. Nous proposons ces corbeilles de 30L en bois et en acier.



(Source : BL Equipement, catalogue 2007)

La plupart des parcs et squares de Villeurbanne ne sont pas équipé d'éclairage, une réflexion est à mener pour savoir si ce type d'équipements présente un intérêt pour le parc et l'espace extérieur.

Ce plan masse propose les équipements et les articulations du parc que nous avons définis. Les arbres et arbustes placés supportent les fonctions que nous voulions pour ce parc (repos, interpénétration Nord/Sud, transparence de l'espace coté Nord et isolement par rapport à l'extérieur coté Sud. L'agencement des arbres au niveau des aires de repos et de jeux de boules tient compte de l'orientation du Nord afin de permettre un bon ensoleillement tout en proposant des zones d'ombrage. Le plan présenté ne présente que les grandes lignes qui nous semblent nécessaire par rapport à l'usage et à l'ambiance que nous voulions pour le parc, des arbres devront être rajoutés notamment au niveau des aires de repos pour développer l'esthétisme de l'espace.



### 3. Proposition d'une démarche pour la conception et la réalisation de ce futur parc urbain.

L'aménagement que nous avons proposé est une proposition qui ne tient pas compte de tous les détails qui entre en jeu pour ce futur parc urbain. Nous avons vu que le quartier de Grandclément et notamment sa partie Sud présentait de forts enjeux. Afin de satisfaire l'ensemble des usagers et de conserver une partie de l'identité du quartier il semble nécessaire de mobiliser le maximum d'acteurs (association, citoyens) possible. Cette participation de différents acteurs, qui sont en relation avec le quartier suivant des échelles différentes permettra d'avoir une vue d'ensemble sur les différentes problématiques qu'il se pose.

#### A) A l'échelle de la région, du département et du GRAND LYON

Ces structures administratives pourront tout d'abord apporter des subventions pour la réalisation du parc urbain.

Le GRAND LYON est maître d'ouvrage pour la plupart des réalisations d'espaces publics, la maîtrise de la mutation du quartier est un très fort enjeu pour l'ensemble de l'agglomération. Le GRAND LYON sera donc très certainement le porteur du projet de ce parc urbain qui participera à l'orientation donnée par l'ensemble du corridor LEA. Il devra (par l'intermédiaire du SYTRAL) notamment régler les problèmes d'accès au parc et d'une manière plus générale l'accès à l'ensemble du corridor pour les populations « isolées » comme les personnes âgées du Sud/Est de Grandclément.

Nous avons vu plus haut que le Conseil Général du Rhône initie de façon volontariste des actions de projets complémentaires notamment pour la conservation du patrimoine et de la culture, cette structure sera donc à mobiliser pour prendre en compte l'ensemble des enjeux patrimoniaux et historiques du quartier.

#### B) A l'échelle de la ville

La ville de Villeurbanne doit jouer un rôle majeur dans la réalisation et la promotion de ce futur parc. Elle doit maîtriser l'ensemble de la reconversion du quartier afin de ne pas lui octroyer son identité tout en assurant une meilleure liaison avec le reste de la ville et notamment au niveau de la ligne du CFEL qui a créée un effet de coupure au sein de la ville. La transformation éventuelle du site des moulins de Strasbourg en un pôle de culture tourné vers le cinéma augmentera l'attractivité de l'ensemble du quartier. La ville doit intervenir dans la promotion de cet espace afin d'informer l'ensemble de sa population sur ce nouveau parc et le site dans lequel il va s'insérer, un lieu de promenade qui témoigne l'identité de Villeurbanne et qui offre un cadre, une ambiance bien singulière.

#### C) A l'échelle du quartier

Les associations et structures du quartier sont à mobiliser afin de réaliser un espace qui satisfasse au mieux l'ensemble de la population du quartier (résidente, active et de passage). Cette participation devra être portée par le comité de quartier, la définition d'un groupe

ressource pourra être faite, ces structures sont utilisées pour coordonner au mieux les différents acteurs possibles.

Dans ces acteurs nous distinguons les groupes scolaires environnant, l'APF (association des paralysés de France) dont des locaux se trouvent rue de la Pouponnière, la MJC située au Nord de la place Grandclément, les archives municipales

Nous pensons qu'il serait intéressant de faire participer les enfants des groupes scolaires à des étapes de la réalisation du parc afin qu'ils s'approprient cet espace. La participation des enfants pour la plantation des arbres du parc, instant symbolique, comme il a été fait sur la nouvelle place Lazare Goujon entre la mairie et le TNP pourra être réalisée si cette activité rentre dans les programmes de l'éducation de Nationale. De plus il serait très intéressant d'intégrer dans les programmes d'histoire des classes de primaires l'histoire du quartier. Si des instituteurs sont intéressés par un projet de ce type il pourra être développé si il rentre dans le cadre des programmes de l'éducation Nationale. Ce type de travaux pratiques semble être plus stimulant pour l'apprentissage des enfants d'autant qu'il pourra se faire en partenariat avec les archives municipales et même bientôt avec le centre mémoires et société. L'histoire riche du quartier : implantation du CFEL, développement du secteur industriel le long du CFEL, déportation, résistance soutenue par de nombreux employés de la compagnie du CFEL... justifie ce projet. Utiliser le quartier et en partie le parc, proche du lieu de résidence des enfants, comme un support d'apprentissage pourrait être très intéressant.

Les associations comme l'APF devront être consulté afin de tenir compte des aménagements que ces structures revendiquent pour les personnes handicapés. Le parc se doit d'être adapté et accessible à toute la population.

Enfin la MJC (centre Bertie Albrecht) pourra utiliser tout comme les groupes scolaires le parc comme un outils ludique ou récréatif pour les enfants.

Le comité de quartier devra prendre en compte l'ensemble de ces acteurs et la population pour estimer les besoins et les aspirations qui satisferont l'intérêt général. Il se fera le rapporteur à la ville et au GRAND LYON afin que soit compris dans la réalisation du futur parc urbain dont le GRAND LYON aura très certainement la maîtrise d'ouvrage les attentes des citoyens.

## Conclusion

Les dynamiques de l'agglomération lyonnaise entraînent des mutations dans de nombreux quartiers. Grandclément illustre cette reconversion du tissu urbain, la volonté du GRAND LYON est de développer un tissu urbain mixte au niveau des anciennes emprises industrielles. Afin qu'un cadre de vie agréable soit proposé à la population déjà résidente et aux futures populations il semble nécessaire de créer au sein du corridor LEA une aération urbaine qui isole la circulation piétonne des automobiles. L'aménagement d'un parc urbain au sein du corridor LEA participera à l'aération urbaine qu'il faut créer.

Ce parc permettra d'améliorer la qualité esthétique du paysage et d'atténuer son horizontalité. Il offrira de nouveaux espaces verts à la population de Grandclément et de nouveaux axes piétons Nord/Sud au tissu urbain marqués par de grandes emprises Est/Ouest du développement de l'industrie le long du CFEL.

Cependant le processus de « construire la ville sur la ville » pour éviter l'étalement urbain et redonner une logique, une articulation entre les différents quartiers de l'agglomération Lyonnaise ne doit pas effacer entièrement le tissu urbain existant. Cette partie de Grandclément a une identité très contrastée par rapport au tissu urbain qui l'entoure. En se promenant le long de la ligne du CFEL il règne une sensation « d'arrêt dans le temps ». Cette zone est délaissée depuis maintenant quelques années ce qui la rend partiellement isolée du reste du tissu urbain et crée un sentiment d'intimité en son sein. Effacer cette particularité du site serait une lourde perte. C'est pourquoi il faut conserver et réhabiliter des objets témoignant du passé de Grandclément, en réhabilitant les moulins de Strasbourg en pôle audiovisuel et en restaurant le GRAND LYON participe à cet effort de maintien de l'identité du site. L'aménagement de l'ensemble de la zone ne devra pas créer un site où sont localisées ponctuellement des « pièces de musées ». Les anciens éléments du quartier doivent être intégrés dans le nouveau paysage et il semblerait intéressant de conserver l'ambiance qu'il règne le long du CFEL. Le parc devra par ses articulations avec l'extérieur et ses aménagements intérieurs tenter de ne pas effacer cette caractéristique qui donnent une forte identité à la zone.

Le coût de l'aménagement n'a pas été évoqué dans le rapport car nous avons seulement cherché à donner les grandes lignes qui dessineront le parc urbain pour remplir les fonctions d'interpénétration Nord/Sud, les transparences sur le corridor LEA au Nord, la fermeture sur l'avenue Paul Krüger au Sud, et l'ouverture du champ de vision en certains points en direction des moulins de Strasbourg. Les plantations et ornements intérieurs n'ont que très peu été évoqués, ces détails apportant l'esthétisme du parc devront être étudiés par un paysagiste.

## **BIBLIOGRAPHIE**

- MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE, ISBN 2-85303-127-6
- Gille CLEMENT, Le jardin en mouvement, Pandora Editions, 1991
- VIVA, Le magazine de Villeurbanne numéro 193, 204
- Paysage et Actualité, numéro 285, 294, 296
- PLU de Villeurbanne
- PLH de Villeurbanne
- Carte verte de Villeurbanne

# Annexes