

PORTE HAUTE À MULHOUSE

RÉALISATION DU PARKING SILO MODULAIRE

Notice descriptive du projet PERMIS DE CONSTRUIRE

PC4. Notice décrivant le terrain et présentant le projet

Dossier PC
Avril 2025
IndA



ABA-WORKSHOP | SIÈGE SOCIAL : 57 BIS RUE RASPAIL - 92300 LEVALLOIS-PERRET | AGENCE : 3 RUE MORICE, CLICHY 92110
+ 33 (0)9 67 31 03 68 | AGENCE@ABA-WORKSHOP.COM | SIREN 805 247 384 | SIRET 805 247 384 00029 | ABA-MOBILITY.COM



PRÉSENTATION

PROJET
RÉALISATION DU PARKING SILO
MODULAIRE

PHASE
PERMIS DE CONSTRUIRE

DATE
Avril 2025

MOA

VILLE DE
MULHOUSE

MOA DÉLÉGUÉ

CITIVIA

24 rue Carl Hack
68100 Mulhouse

ARCHITECTE

ABA-WORKSHOP

57 bis rue Raspail
92 300 Levallois-Perret

BET / CONSTRUCTEUR

NEXTENSIA

23 rue de la Haye
67300 Schiltigheim

GÉOTECHNIQUE

FONDOUEST

727 rue du Pont Cé
50290 Longueville



SOMMAIRE

00
CONTEXTUALISATION
DU PROJET

01
PRÉSENTATION DE L'ÉTAT INITIAL DU
TERRAIN ET DE SES ABORDS

PC4. CONTEXTUALISATION DE L'EXISTANT ET DE
L'ENCADREMENT URBANISTIQUE

- Le contexte et la parcelle
- L'usage du terrain actuel

02
LE PROJET

PC4. PRESENTATION DU PROJET

- Aménagement prévu pour le terrain
- L'implantation, l'organisation, la composition et le volume des constructions nouvelles
- Organisation et aménagement des accès au terrain

03
PRINCIPE CONSTRUCTIF

PC4. PRESENTATION DU PROJET

- Présentation du mode constructif
- Principe de modules en façades

00

CONTEXTUALISATION DU PROJET

CONTEXTUALISATION DU PROJET

La conception de ce parc de stationnement à Mulhouse s’inscrit dans une démarche de modularité, de durabilité, et de respect du site, tout en répondant aux besoins fonctionnels de mobilité.

En collaboration avec NEXTENSIA et son système de parc de stationnement démontable et remontable, l’agence d’architecture ABA-WORKSHOP propose un projet architectural qui apporte une esthétique architecturale qui fait appel à trois piliers :

UNE IDENTITÉ CULTURELLE RÉINTERPRÉTÉE
L’identité culturelle, au travers de la pierre de grès qui est retranscrite d’une manière contemporaine par les modules des façades (métalliques) qui donnent l’impression que la dalle du R+1 est extraite des carrières de grès et posée en lévitation sur la place.

UNE IMPLANTATION URBAINE RESPECTUEUSE
L’implantation urbaine, par un positionnement qui préserve un maximum d’arbres d’alignement, sur rue et sur parcelle.

UNE APPROCHE ÉCOLOGIQUE ET ÉVOLUTIVE
L’implication écologique et circulaire au travers d’une conception des modules et des façades qui:
- Anticipe son démontage et son déplacement, le cas échéant,
- Anticipe son évolutivité vers un niveau supplémentaire, le cas échéant,
- Minimise les mouvements de sols par l’absence de fondations,
- Favorise l’apport de l’énergie solaire (tout en étant en coeur de place afin d’être moins visible des abords),
- Perméabilise les sols afin d’augmenter les surfaces végétalisées du site.

L’objectif est donc de proposer une structure intégrée à son environnement, qui puisse évoluer en fonction des besoins futurs de l’agglomération tout en minimisant son impact urbain et naturel.



01

PRÉSENTATION DE L'ÉTAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS

LE CONTEXTE ET LA PARCELLE

01 PRÉSENTATION DE L'ÉTAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS CONTEXTUALISATION DE L'EXISTANT ET DE L'ENCADREMENT URBANISTIQUE

LE CONTEXTE

Ce futur parc de stationnement s'inscrit dans un contexte urbain et patrimonial sensible. Cette localisation stratégique impose une attention particulière à son intégration architecturale, paysagère et fonctionnelle dans un tissu urbain dense et vivant.



Références cadastrales
N° parcelle : 67
Feuille : 000 KL 01
Section KL

Marché du canal couvert

Zone du projet

Centre ville

Gare de Mulhouse



Zone du projet



L'USAGE DU TERRAIN ACTUEL ET SES ABORDS

01 PRÉSENTATION DE L'ÉTAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS CONTEXTUALISATION DE L'EXISTANT ET DE L'ENCADREMENT URBANISTIQUE

L'USAGE DU TERRAIN ACTUEL
L'emprise concernée est actuellement libre (parking au sol existant). Le terrain fait approximativement 115m de long, et 44 m large.

L'opération consiste à réaliser un équipement en **superstructure, fonctionnel, démontable**, et construit de façon rapide.

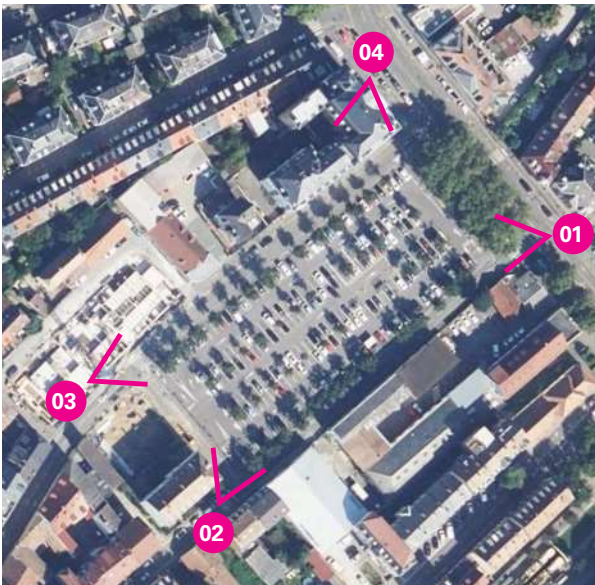
Vue 01 : A l'intersection entre le Bd. du Président Roosevelt et la rue Buffon



Vue 02 : Depuis la rue Huguenin



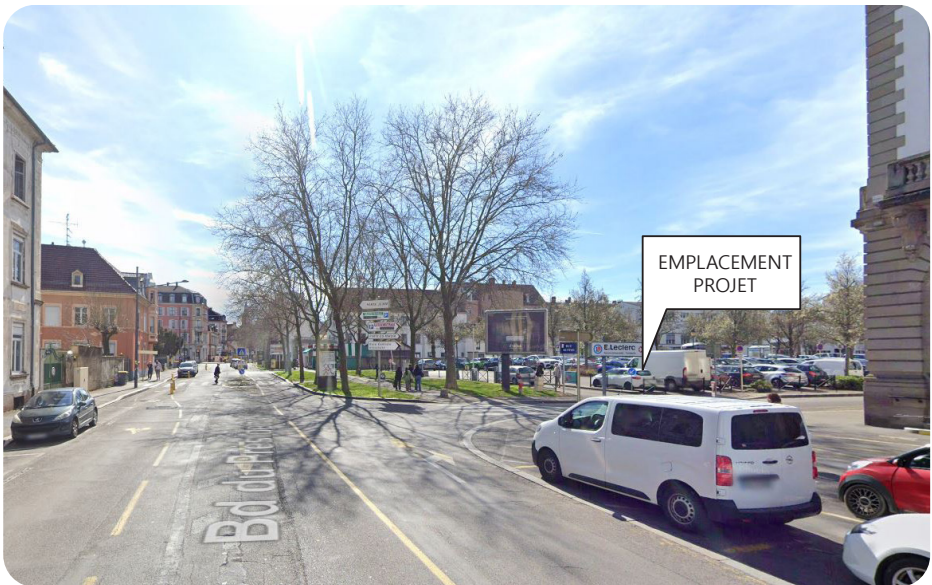
Plan de repérage



Vue 03 : A l'intersection entre la rue Buffon et la rue Cuvier



Vue 04 : Depuis le Bd. du Président Roosevelt



02

LE PROJET

AMÉNAGEMENT PRÉVU POUR LE TERRAIN

02 LE PROJET
PRESENTATION DU PROJET

La conception de ce parc de stationnement à Mulhouse s’inscrit dans une démarche de modularité, de durabilité, et de respect du site, tout en répondant aux besoins fonctionnels de mobilité.

NIVEAU 0 :
Le parking silo modulaire présente deux files de modules : la file Nord présente 37 modules tablier de dimension unitaire 2,50 m large x 15 m long (soit 92,5 m de long pour la première file), et la file Sud présente 27 modules tabliers (soit 67,5 m de long pour la seconde file).

Photo de l'existant



Ces deux files sont reliées entre elles par un complément de plancher béton, permettant une surface uniforme de roulage.

Côté rue Buffon, le parking silo présente un retrait (environ 1,5 m) dans l’objectif de conserver les arbres existant le long de la rue.

De même, nous visons une conservation des arbres au droit de la position des places PMR sur le nouveau rez-de-chaussée.

La zone Sud du parking présente des stationnement majoritairement en épi, eu égard aux dimensions de la plateforme existante.

Le rez-de-chaussée présente une capacité de 181 places, comprenant :

- 126 places de 2,50 m large en bataille sous l’emprise du parking silo,
- 23 places de 2,50 m large en bataille hors emprise parking silo,
- 6 places PMR hors emprise parking silo,
- 9 places en épis hors emprise parking silo,
- 17 places en créneaux hors emprise parking silo.

Plan projeté du N0

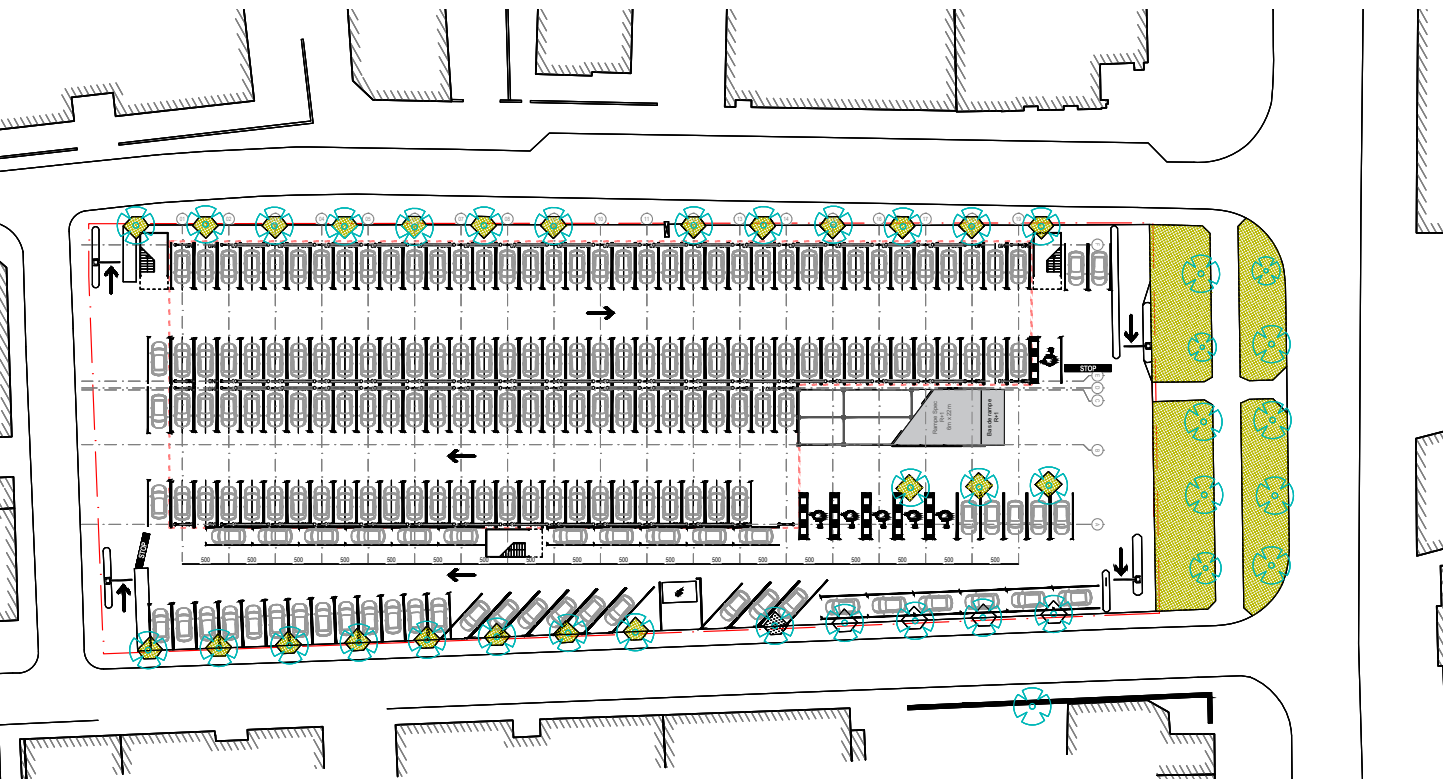


Tableau de capacité

		Places VL			
TOTAL		places en bataille	places en épi	places en créneaux	places PMR en bataille
		250*500	250*670	250*500	330*500
N0	181	149	9	17	6
N1	115	115			
TOTAL	296	264	9	17	6
Pourcentages		89,19%	3,04%	5,74%	2,03%

Tableau de surfaces

Surface (m²)	Parcelle	Plateaux de stationnement	Parking au sol	Escaliers	Panneaux photovoltaïques
parcelle	5048				
N0		2614	2376	55	
N1		2474		55	
Toiture PV					1023
TOTAL	5048	5088	2376	110	1023

L'IMPLANTATION, L'ORGANISATION, LA COMPOSITION ET LE VOLUME DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

02 LE PROJET
PRESENTATION DU PROJET

SUPERSTRUCTURE DÉMONTABLE :
Le parking en superstructure se compose uniquement d'un rez-de-chaussée et d'un niveau R+1, correspondant à la toiture-terrasse.

Le parking est conçu via un **système mixte acier/béton, standardisé en modules préconstruits permettant ainsi de concevoir un ouvrage à 80% sans fondation et totalement démontable** grâce à une méthode et un modèle constructif conçus industriellement, de manière à pouvoir déplacer l'ouvrage sur un autre site.

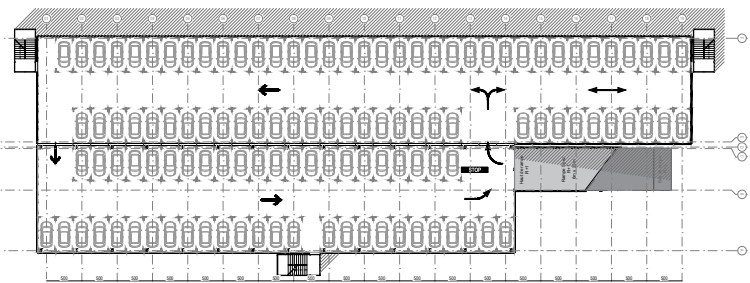
NIVEAU 1 (TERRASSE) :
La rampe mise en oeuvre est à double sens (6 m de largeur utile de passage) permettant le croisement des véhicules en montée de ceux en descente.

Toutes les places au R+1 présente une dimension de 2,5 m large x 5 m de long, et des allées de circulation de 5 m de large également.

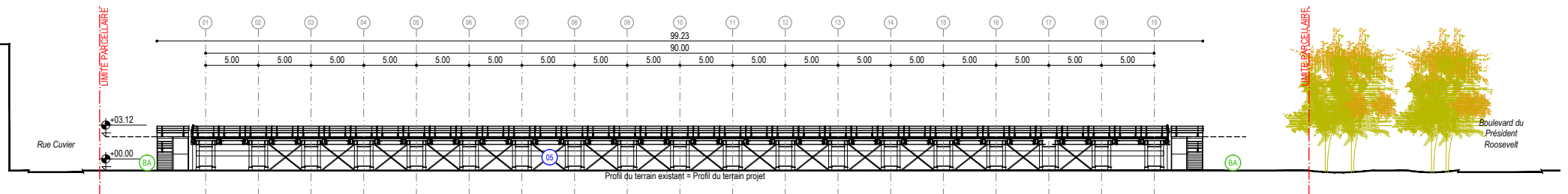
Le R+1 présente une capacité de 115 places de stationnement de 2,50 m large x 5,00 m long.

TOITURE:
Une toiture photovoltaïque, monopente et orientée au Sud, sur la file Sud du parking, couvrant ainsi un peu plus de 40% de la surface du plancher R+1 de l'ouvrage.

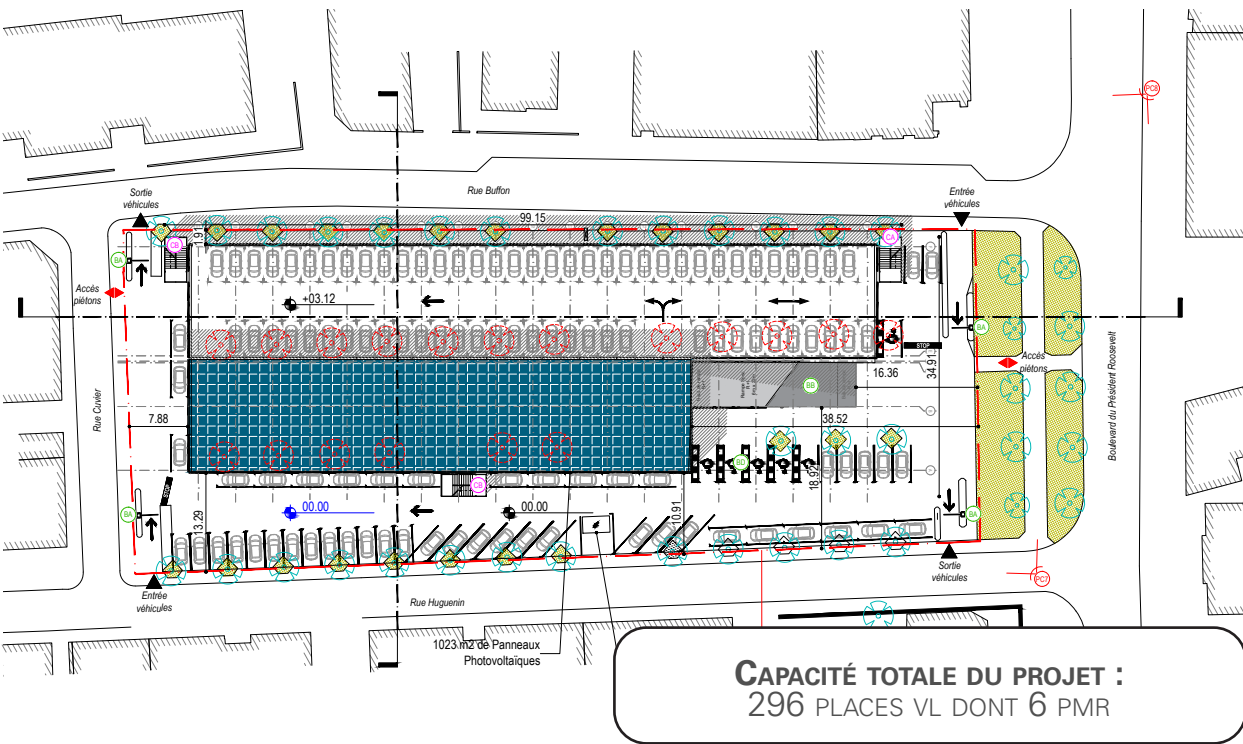
Plan N1



Coupe longitudinale



Plan de masse projeté



ORGANISATION ET AMÉNAGEMENT DES ACCÈS AU TERRAIN

02 LE PROJET
PRESENTATION DU PROJET

ACCÈS VÉHICULES

Les acces vehicules sont conservées. Les entrées sont situées au Sud (côté Rue Huguenin) et au Nord (côté rue BUFFON), et les sorties sont à l'Est (côté Rue Huguenin) et à l'Ouest (côté rue BUFFON). Elles sont conservées inchangées.

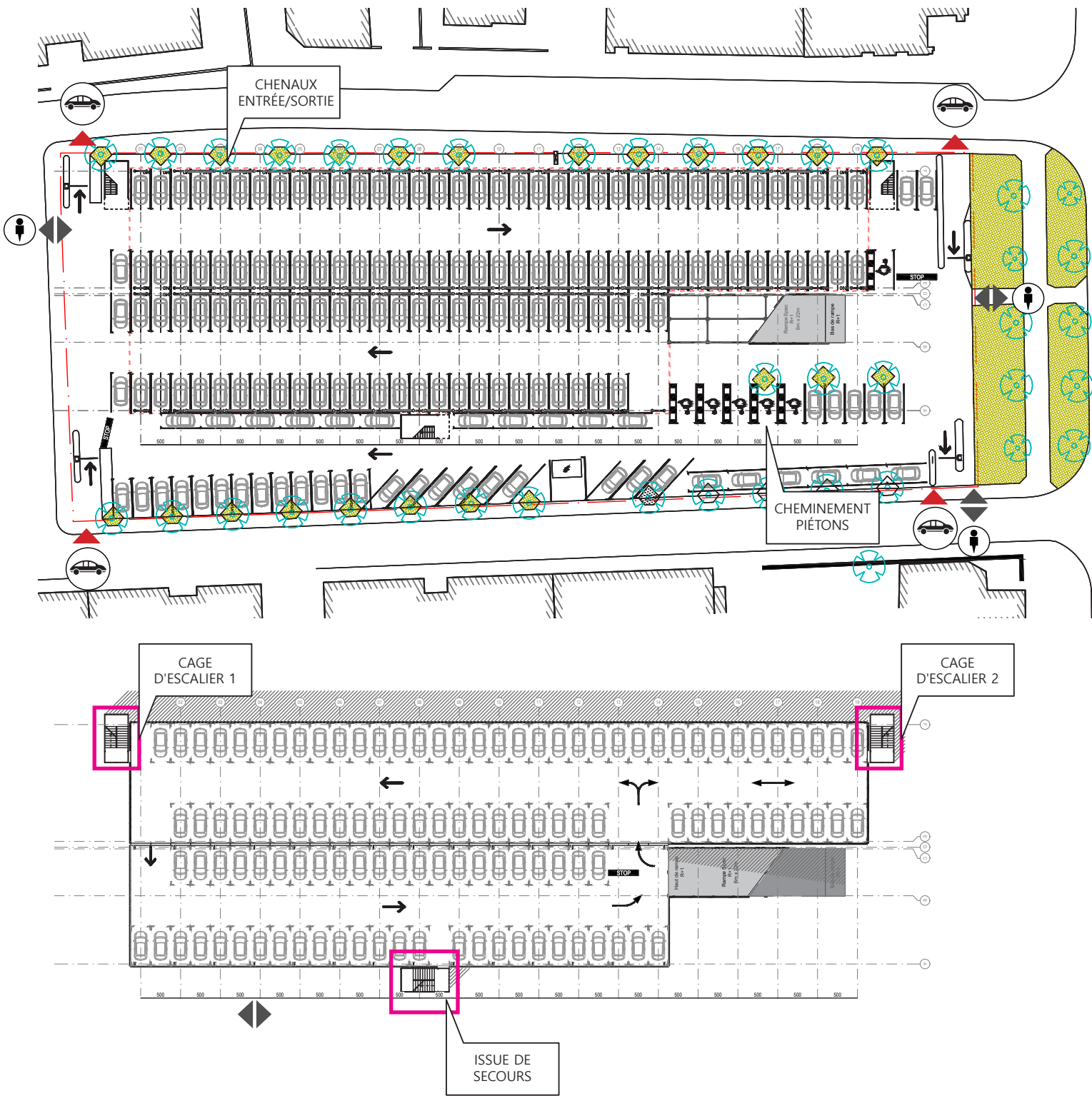
Le plan de circulation du projet fonctionne en **flux unidirectionnel**, limitant d'autant les conflits. A l'Est, une courte section du parking silo est en impasse. Comme cette impasse ne présente qu'un longueur de 25 m, est qu'elle est à l'aire libre, les usagers du parking auront suffisamment de visibilité pour s'assurer visuellement de la disponibilité d'une place avant de s'y engager.

Grâce au positionnement des poteaux en fond de place et à l'organisation du stationnement; **la transparence du regard sur l'ensemble du plateau** est assurée.

ACCÈS PIÉTON

Afin d'assurer les distances d'évacuation des piétons, 3 blocs escaliers en R+1 et d'une largeur de passage de 2UP sont positionnés : à l'Est, à l'Ouest et au Sud du parking afin de desservir l'ensemble des zones d'intérêt que desservent le parking Porte Haute.

Les places PMR (6 places proposées) sont positionnées au rez-de-chaussée uniquement, permettant d'éviter ainsi la mise en oeuvre d'un ascenseur. Le parking silo ne présentant qu'un seul étage, l'accès à ce dernier par des escaliers uniquement est satisfaisant en pratique.



03

PRINCIPES CONSTRUCTIFS

PRINCIPES CONSTRUCTIFS

PRESENTATION DU MODE CONSTRUCTIF DU PROJET

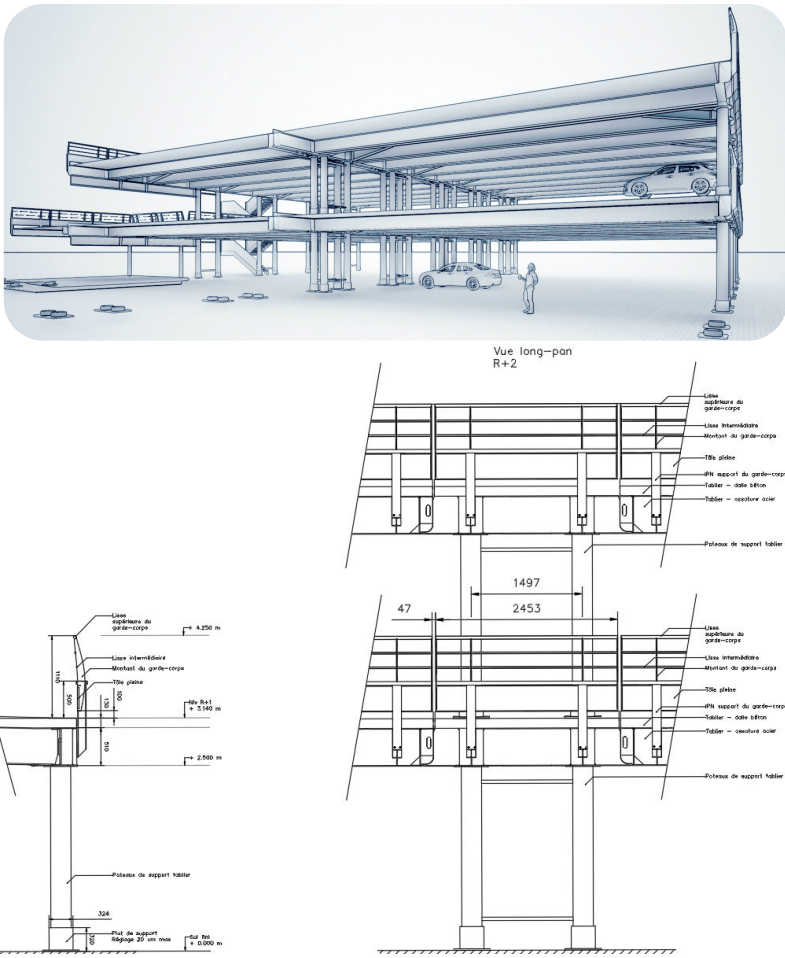
UN SYSTÈME PÉRENNE PRÉFABRIQUÉ ET DÉMONTABLE

Structure :
Le **système mixte acier/béton**, standardisé en modules préconstruits, est adapté à la solution de stationnement en épi et en bataille. Les **circulations verticales piétonnes sont préfabriquées** et préassemblées. Seule la rampe d'accès VL nécessite des points de fondation (80% de la structure démontable). La mise en œuvre standardisée en usine assure une qualité de fabrication élevée, constante, certifiée et **made in France**, en cohérence avec une ingénierie et une efficacité de projet.

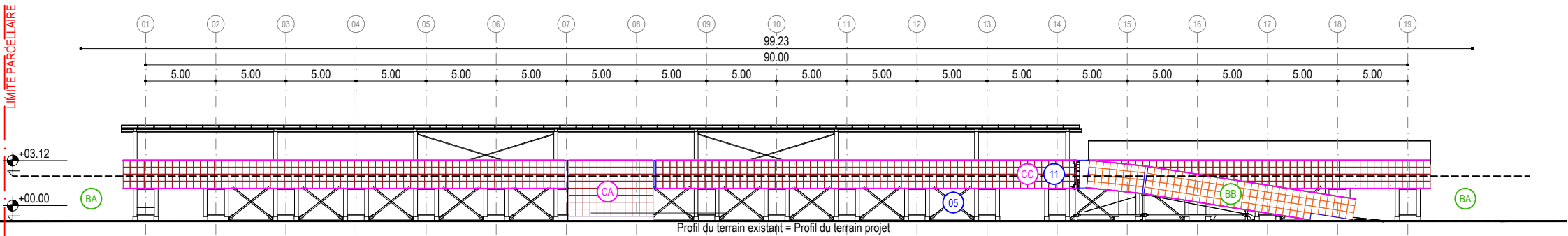
Façades :
L'ambition architecturale visant à rappeler, via un bandeau des façades et l'habillage de la rampe et des escaliers (PSE 1), la pierre de grès typique de la région, via des panneaux métalliques présentant une texture adaptée et des tons ocres et marrons. Cet habillage vise une parfaite intégration du projet dans son environnement. Il permet également de masquer les voitures (leurs phares, etc.)

L'économie circulaire guide notre projet tout au long de son squelette. Des pieds à la tête, nous proposons **un ensemble simple et réfléchi**, qui met en avant l'ingénierie et l'efficacité au service d'un **ouvrage fonctionnel, pratique et réutilisable**.

Principe structurel :



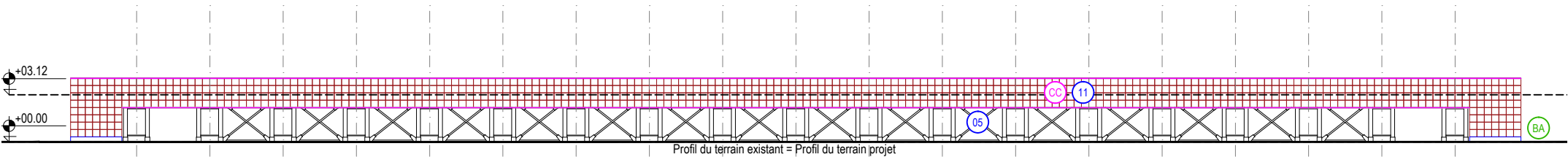
Façades :



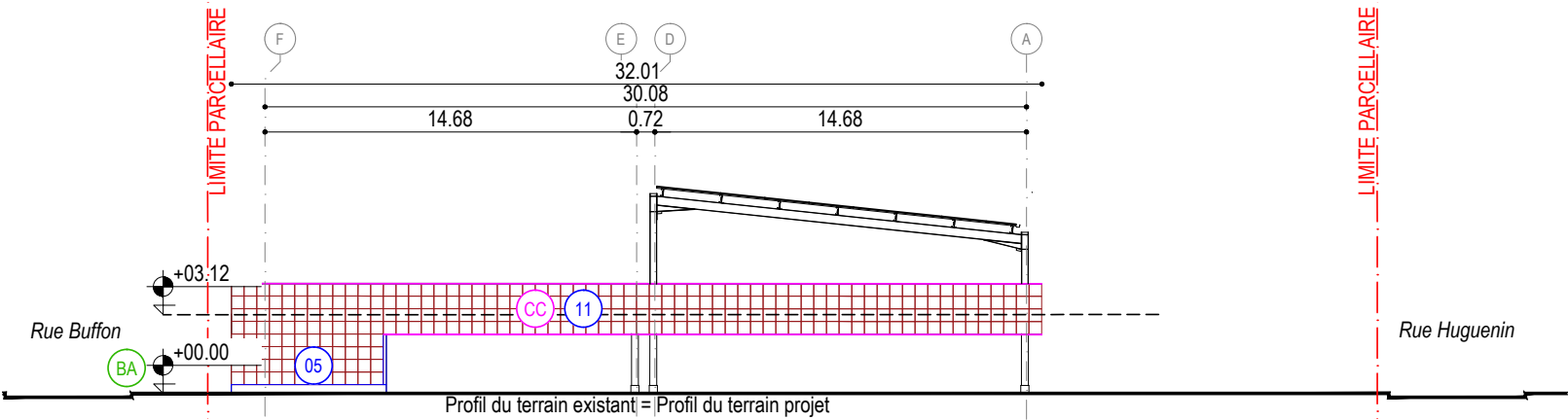
PRINCIPES CONSTRUCTIFS

PRINCIPE DE MODULES EN FACADES

Elévation Nord



Elévation Est



Elévation Ouest

