

Opération Place Louis Blanc / Sainte-Maxime

Dossier APS

BP033/H/2/NT/005



17/11/2017



- Maître d'Ouvrage -



- Maître d'Oeuvre -

Babel+Prado

ARCHITECTES + URBANISTES

horizons
PAYSAGE



CEC WRD

Sommaire

INTRODUCTION	06		
<hr/>			
LA PLACE LOUIS BLANC, UNE NOUVELLE CENTRALITÉ	10 11 12 13 14	01. UNE CENTRALITÉ ÉVIDENTE 02. A LA CHARNIÈRE ENTRE DEUX QUARTIERS 03. UNE ARTICULATION ENTRE TOURISME ET VIE LOCALE 04. UNE COHABITATION ENTRE AUTOMOBILES ET PIÉTONS 05. UN PROJET À L'ÉCHELLE DE LA VILLE, POUR SES HABITANTS	
<hr/>			
UN PROJET PLUSIEURS ETAPES	18 19 20 21 22 23	06. ETAT EXISTANT 07. MISE EN VALEUR DU SITE 08. PIÉTON ET AUTOMOBILE, UN ÉQUILIBRE À TROUVER 09. UN RAPPORT ÉTROIT ENTRE TOPOGRAPHIE ET ARCHITECTURE 10. UNE INTÉGRATION DISCRÈTE DU PARKING 11. UNE RÉPARTITION PROGRAMATIQUE	
<hr/>			
LA DIMENSION URBAINE: AVP	26 27 28 29 30 32 34 38	12. SCHÉMAS DE FONCTIONNEMENT 13. AXONOMÉTRIE 14. PIÉTON ET AUTOMOBILE, UN ÉQUILIBRE À TROUVER 15. UN NOUVEAU SCHÉMA DE CIRCULATION AUTOUR DE LA PLACE 16. PLANS DE VOIRIE 17. VOLET ENVIRONNEMENTAL 18. HÉLIODON 19. PLANS DES RÉSEAUX	
<hr/>			
LA DIMENSION ARCHITECTURALE: APS	42 44 45 48 50 52 54 55	20. SCHÉMAS DE FONCTIONNEMENT 21. PLAN MASSE 22. PLANS D'ÉTAGE 23. COUPES 24. ÉLÉVATIONS 25. INTENTIONS PAYSAGÈRES 26. ZOOM OFFICE DU TOURISME 27. NOTICE DESCRIPTIVE	
<hr/>			
CHIFFRAGE	58		
<hr/>			
PLANNING	62		

La place Louis Blanc, aujourd'hui vaste parking, a pour ambition de devenir un lieu de centralité de la ville de Sainte-Maxime et de la vie Maximoise. Au croisement des pratiques touristiques et locales, des flux automobiles et piétons ou encore des typologies de villages anciens et de villes balnéaires, le projet doit mettre à profit cette situation complexe pour proposer un lieu conjuguant ces multiples caractères, aboutissant à un projet d'ensemble.

Le présent dossier AVP-APS synthétise les orientations identifiées en conclusion du diagnostic et propose un projet. Scindé en deux parties distinctes mais indissociables: la réalisation d'un parking couvert et l'aménagement de la place.

.....
Introduction

.....
Point de départ
.....

A la suite de la réunion de Pré-AVP-APS qui s'est tenue le 12 septembre à la Mairie de Sainte-Maxime, une hypothèse de projet (hypothèse 1) a été retenue pour être développée dans le cadre de l'élaboration du présent dossier.

Les conclusions du diagnostic qui ont servi de point de départ aux réflexions conceptuelles seront rappelées afin d'accompagner le développement du projet retenu.

Nous ajouterons également à la réflexion les données issues de l'étude menée par Fondasol (Rapport d'étude géotechnique G1PGC).

Introduction

Objectifs

- Le réaménagement de la place Louis Blanc est, à la fois, un projet architectural et urbain. La construction d'un parking, qui fait l'objet d'un APS, est étroitement liée à l'aménagement de la place soumis à un AVP. Le présent dossier (BP033UNT005) se conforme donc aux exigences requises par le CCAG-PI auquel le marché fait référence.

Le présent dossier a donc pour objectif de répondre aux enjeux suivants:

- Préciser la composition générale en plan et en volume ;
- Apprécier les volumes intérieurs et l'aspect extérieur de l'ouvrage ;
- Proposer les dispositions techniques pouvant être envisagées ;

- Préciser le calendrier de réalisation et, le cas échéant, le découpage en tranches fonctionnelles ;
- Etablir une estimation provisoire du coût prévisionnel des travaux.

Au delà de la dimension programmatique, cette dualité d'échelle permet de mettre en jeu deux points de vues différents sur un même ensemble de problématiques: concilier la place de l'automobile et celle du piéton en un même lieu.

Ceux-ci s'affrontent, se contrent-disent, s'interrogent, pour enfin s'associer, se compléter et former un seul et unique projet.

Le projet ainsi présenté est le fruit d'une vision cohérente intégrant différentes échelles, de réflexion, du fonctionnement urbain au détail architectural.

01 La place Louis Blanc, une centralité à révéler

Une centralité révélée

Inscrite dans le réseau des places du centre-ville, la Place Louis Blanc doit se doter des attributs d'usage d'une place centrale de cœur de ville.

Une centralité évidente...

Du fait de sa position charnière, la place Louis Blanc a un potentiel de centralité qui doit être révélé.

En effet, sa situation géographique au croisement des voies, sa proximité avec la mer (du port et de la plage), sa topographie en pente qui dégage des vues sur la côte et sa concentration de commerces et de restaurants, en font la place la plus "centrale" de Sainte-Maxime.

Cependant, les usages actuels, principalement dédiés au stationnement et à la circulation automobile, ne correspondent pas à ceux d'une place centrale.

De plus, la mairie, bien que proche, ne donne pas directement sur la place, lui ôtant un des attributs de centralité.

La place a donc bien besoin d'être redéfinie, tant en termes de programmes et d'usages, qu'en termes de fonctionnement urbain, pour favoriser notamment la cohabitation de la voiture et du piéton.



La place Louis Blanc, plus grande place du centre ville.

 Places de Sainte-Maxime

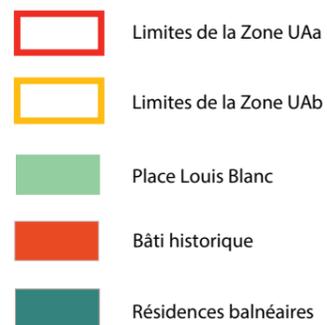
 Place Louis Blanc

 Axe majeur de circulation

Une centralité révélée

La Place doit acquérir les rôles de pivot de circulation, de tissage entre deux quartiers, de lien entre les hauteurs et la mer, que lui confère sa position dans la ville.

Une nouvelle identité, propre à la place, serait à même de fédérer ces deux entités urbaines.



A la charnière entre deux quartiers....

Du côté de la rive droite du Préconil, deux quartiers de centre-ville se distinguent :
- à l'est, le centre historique avec ses ruelles piétonnes
- à l'ouest, un quartier plus récent, composé principalement de résidences balnéaires

Ancienne Porte de la ville, la Place Louis Blanc se situe aujourd'hui à la charnière de ces deux quartiers qui se regardent, mais ne dialoguent pas.
C'est donc la rencontre entre deux époques, deux types d'architecture, deux atmosphères, que devra articuler l'aménagement de la Place, rendant son traitement d'autant plus structurant.

La rupture entre ces deux quartiers est d'autant plus marquée que l'hyper-centre de la ville qui s'étend le long du front de mer, se distingue en deux zones, définies par le PLU :
- la zone UAa, qui caractérise le centre ancien et correspond en grande partie au tissu urbain villageois ancien.
- la zone UAb, elle, caractérise la ville nouvelle, sur la rive droite du Préconil.

Cet enjeu urbain est d'autant plus important à prendre en compte, que le projet d'aménagement de la place devra être le rouage d'une cohérence urbaine en termes de flux piéton et automobile, d'ambiance, de fonctionnement et d'usages.



La place Louis Blanc au cœur du centre-ville, à l'articulation deux quartiers

Une centralité révélée

Une articulation entre tourisme et vie locale

D'après les estimations, 50 000 personnes peuvent loger à Sainte-Maxime. Les saisons induisent des périodes d'affluence bénéfiques au développement touristique et économique de la ville, ainsi que sur son rayonnement régional et national.

Néanmoins, celles-ci sont à l'origine de problématiques de flux liées à la circulation automobile, notamment en centre ville, sur lesquelles l'aménagement de la place Louis Blanc aura un impact direct.

En effet, en période estivale les trafics augmentent de +30%, et le transit devient trop important pour les infrastructures routières en milieu urbain. Les perturbations observées tout au long de l'année place Louis Blanc deviennent systématiques en période estivale. (cf PLU).

La place Louis Blanc est directement lié à la partie la plus touristique de la ville : le front de mer. Elle est à l'articulation entre tourisme et vie quotidienne des maximois.

- Patrimoine architectural et culturel
- Hôtels/Résidences
- Restaurants à RDC
- Restaurant étoilé
- Patrimoine naturel/paysager



Les activités touristiques à Sainte-Maxime.

Une centralité révélée

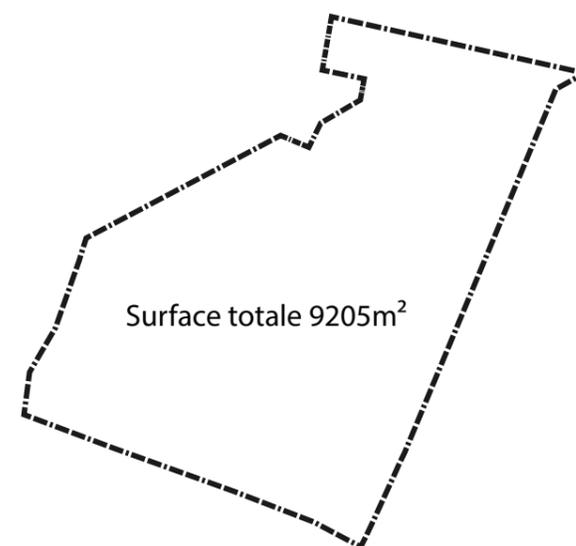
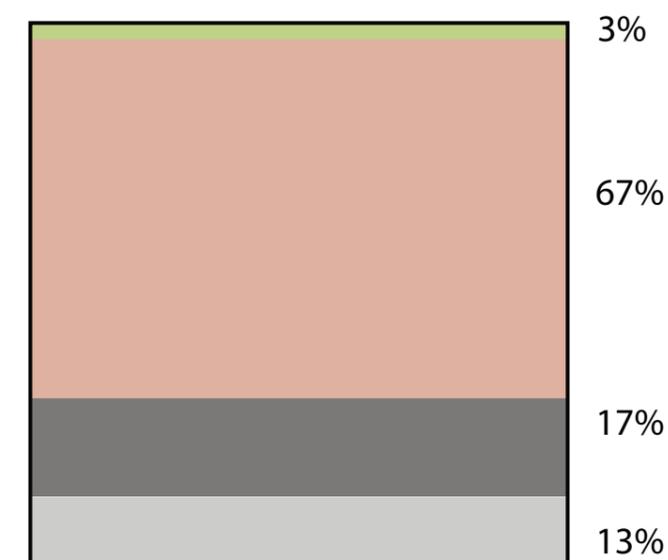
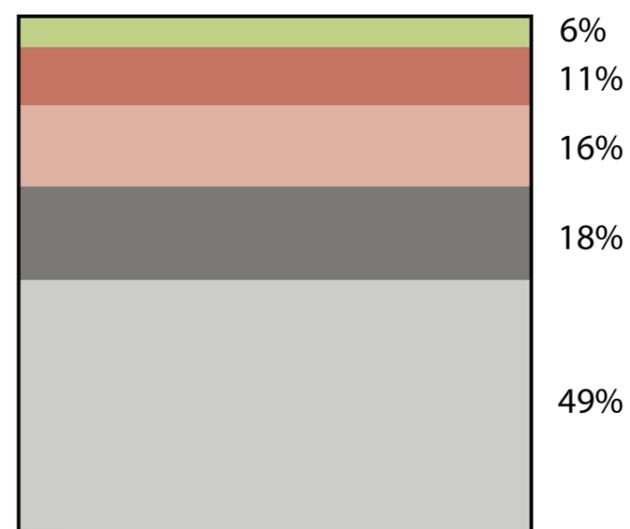
Une cohabitation automobiles et piétons

Au delà des dysfonctionnements identifiés précédemment, la reconfiguration de la Place appelle, en un temps où la place de la voiture en ville est questionnée par la société, une réflexion plus globale sur la part respective qu'il convient de réserver dans l'espace collectif aux différentes fonctions urbaines : flux motorisés, circulations douces, espace paysager, promenades, loisirs et sport, commerces etc...

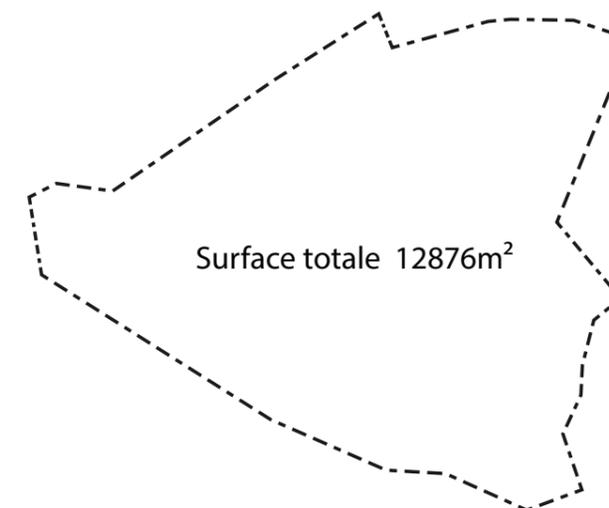
Cette réflexion devra concilier les besoins d'aujourd'hui, y compris dans leur caractère excessif et les perspectives d'une ville apaisée par une circulation moindre et électrifiée, pourquoi pas...

Une vraie réflexion durable, qui concilie les besoins d'aujourd'hui et notre legs aux générations futures.

Les diagrammes ci-joints montrent, en se référant à d'autres opérations, les évolutions qu'il serait souhaitable d'initier dans le cadre du projet : augmenter la part du végétal et les espaces réservés aux déambulations piétonnes par exemple.



Occupation du sol de la place Louis Blanc actuellement



Occupation du sol de la place Jean Mermoz, autre grande place de Sainte-Maxime

Une centralité révélée

Un projet à l'échelle de la ville pour ses habitants

Les attentes de la ville

Le projet de réaménagement de la Place Louis Blanc revêt une importance particulière pour la commune de Sainte-Maxime. Dernière emprise foncière disponible dans le centre-ville, les attentes sont nombreuses et le projet suscite des débats de fond au sein de la municipalité et parmi les habitants et les commerçants maximois.

Le projet, porté par la Commune depuis de nombreuses années, confère à la place Louis Blanc un statut de cœur de ville. Le site est actuellement constitué d'un parking municipal de 120 places et de l'ancienne poste. Après son départ, il est envisagé de démolir le bâtiment existant pour y installer un parking aérien d'une capacité de 200 places de stationnement.

La place, ainsi libérée, deviendrait un espace planté au cœur de la ville, accueillant des jeux pour enfants et l'Office du tourisme qui quitterait le front de mer.

Une salle d'exposition pourrait également voir le jour au-dessus du parking « silo », profitant ainsi de la vue sur la mer. La place deviendrait un espace de vie dynamique, au cœur de la ville.

Un projet architectural et urbain de ville balnéaire.

Les objectifs formulés par la ville :

- Augmenter le nombre de places de stationnement.
- Libérer la place Louis Blanc des voitures stationnées en créant un parking silo à la place de l'ancienne poste.
- Faire de la place Louis Blanc un poumon vert en cœur de ville.
- Créer une liaison entre le front-de-mer et le centre ville.
- Déplacer l'office du tourisme du front de mer vers le centre-ville pour rendre la place Louis Blanc plus attractive.
- Créer sur la place une salle polyvalente pouvant accueillir, des expositions, des événements publics sur cette place.

Le réaménagement de la Place soulève également des enjeux de fonctionnement urbain, principalement liés à la fréquentation touristique de la ville, qu'il est primordial de prendre en compte dans le développement du projet.

Les attentes des riverains et commerçants

Les enjeux pour le centre-ville de Sainte-Maxime sont importants, d'où une forte demande de concertation de la part des habitants et des commerçants maximois.

Utilisateurs quotidiens de la place, et premiers intéressés à son évolution, ces derniers ont une expérience et donc une connaissance qu'il est important de mettre à profit.

Les principales attentes exprimées par les représentants des habitants et des commerçants peuvent être résumées ainsi :

- Augmenter le nombre de places de stationnement (200 places au lieu de 140, qui ne semblent pas suffisantes.)
- Améliorer la circulation et le stationnement
- Préserver et faciliter l'accès aux commerces
- Organiser des séances de travail à l'occasion desquelles habitants et commerçants pourront participer à l'élaboration du projet urbain.

Les élus de l'opposition municipale, quant

à eux, souhaitent l'installation d'une salle polyvalente sur la place Louis Blanc.

De leur point de vue, cette salle rendrait la place Louis Blanc plus attractive et créerait une véritable centralité, et un nouveau dynamisme dans la vieille ville.

Leur souhait est justifié par l'absence de structure fixe capable d'accueillir des événements à proximité des espaces de tourisme, un chapiteau démontable étant installé chaque année du 1er octobre au 31 mars.

Des attentes fonctionnelles particulièrement liées aux commerces et à la circulation.

02 Un projet, plusieurs étapes

Un projet
Plusieurs étapes

Etat existant

Un espace urbain servant

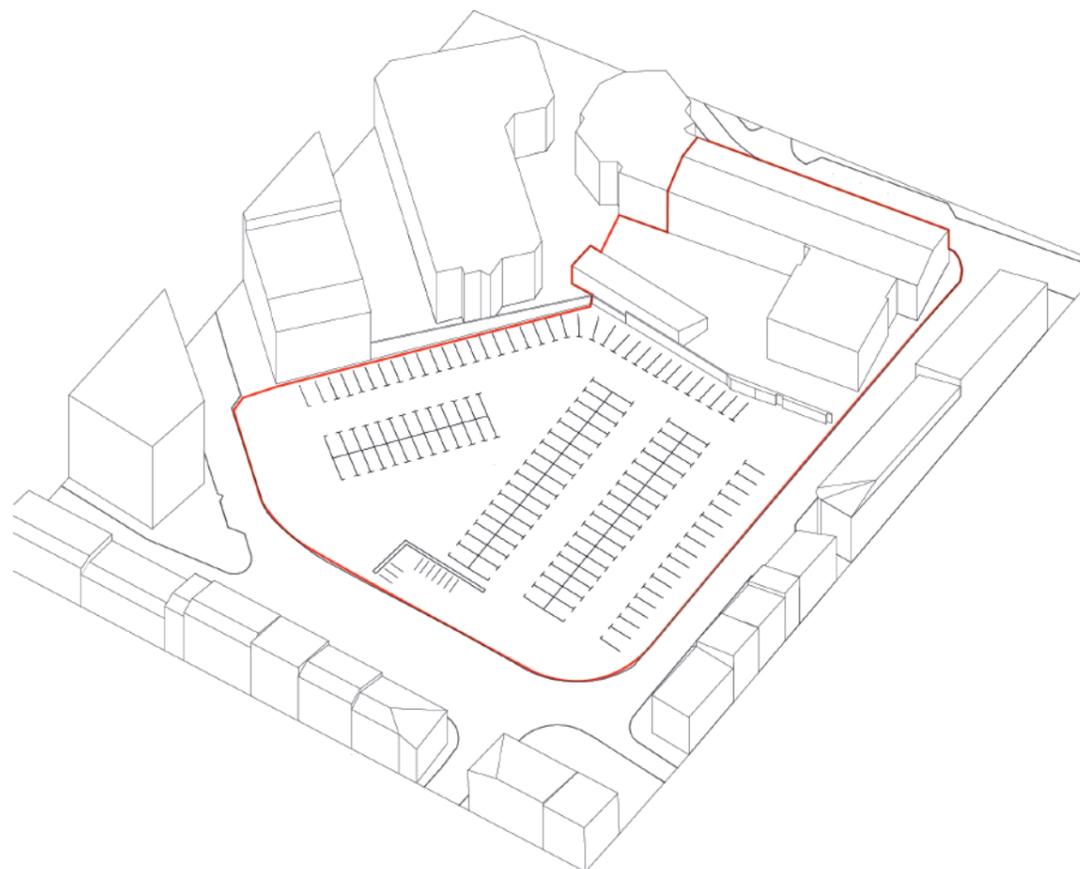
Le site est actuellement divisé en deux:

-un parking en plein air en partie sud

-un bureau de poste en partie nord

18

La délimitation des emprises est marquée par un mur de soutènement.



Le site dans son état actuel



Vue aérienne actuelle du site



Un projet

Plusieurs étapes

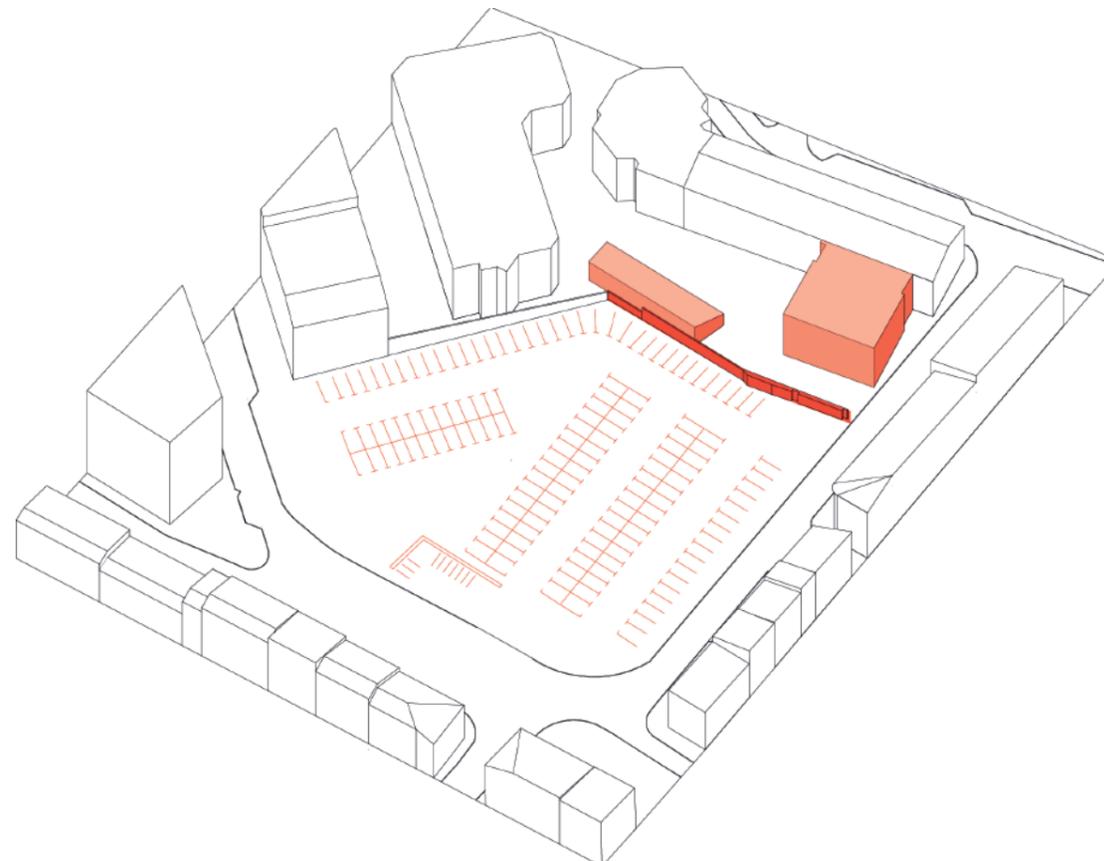
Mise en valeur du site

Un site unitaire

Au nord, l'extension de la poste, son parking couvert ainsi que le mur de soutènement sont démolis. Au sud, le parking est supprimé.

Le site de projet et sa topographie sont ainsi révélés.

A l'inverse, la présence végétale existante sur le site est conservée au maximum.



Le site est libéré des éléments rendant sa lecture difficile



Une partie de la végétation et du mobilier urbain peut être conservé.

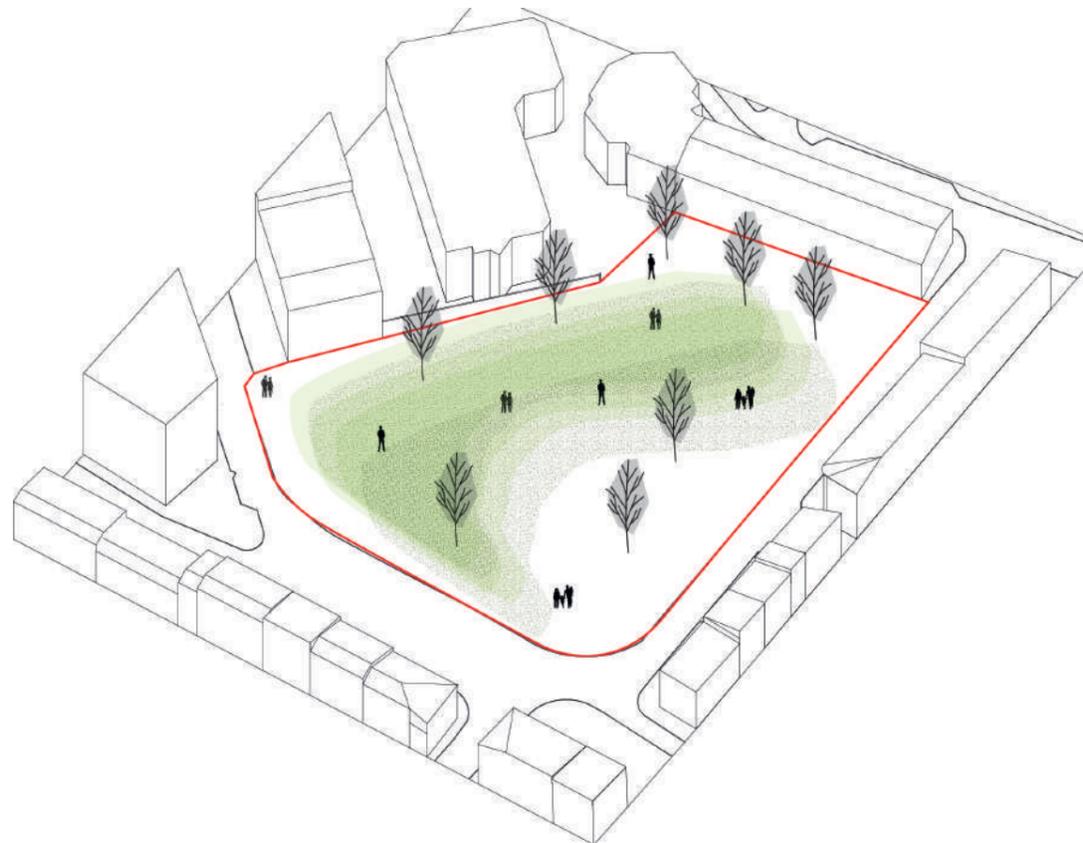


Un projet
Plusieurs étapes

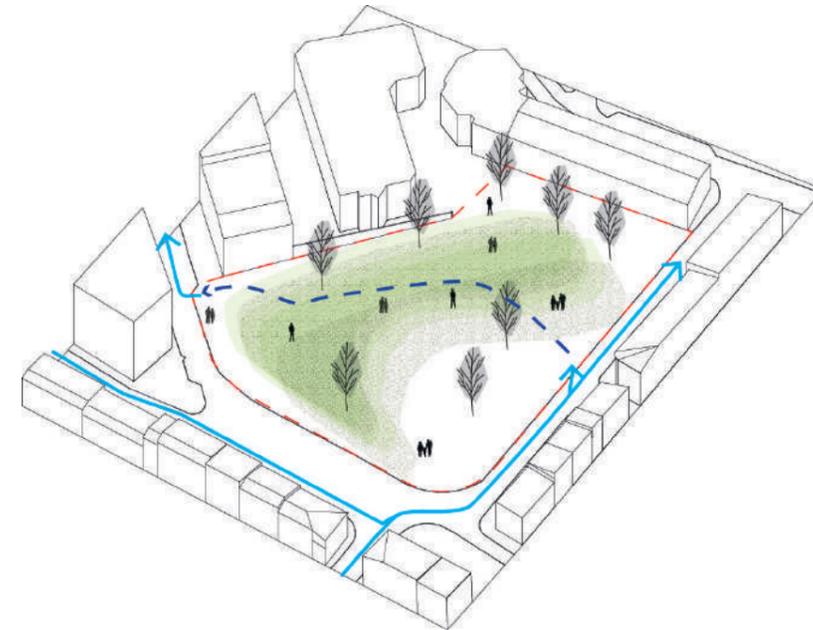
Piéton et automobile, un équilibre à trouver

Un place entièrement piétonne

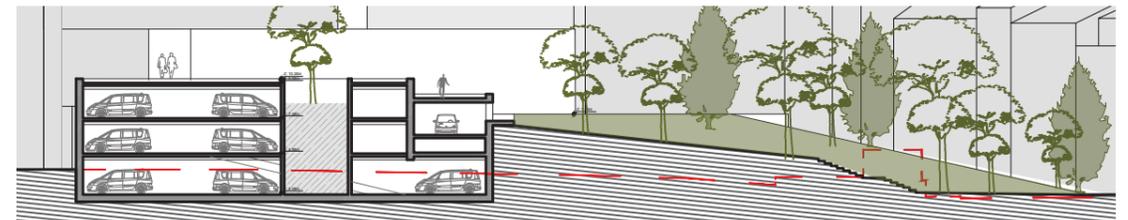
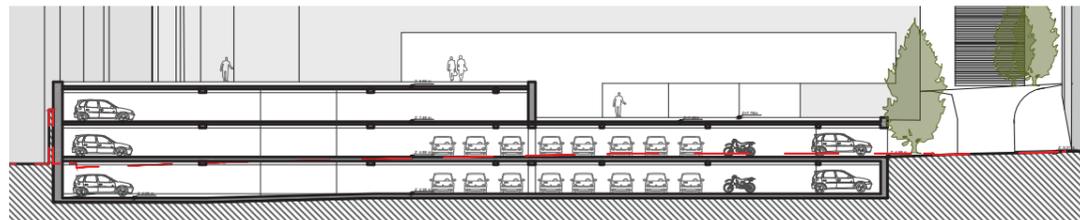
La présence de la voiture qui occupait l'intégralité de la place se retrouve intégrée dans une topographie remodelée, sur laquelle les piétons circulent librement.



L'usage piéton de l'espace est un enjeu prioritaire



La voiture, en souterrain, contourne la place et la laisse libre d'usages.



Le piéton circule librement sur la surface de la place, la voiture est en souterrain

Un projet

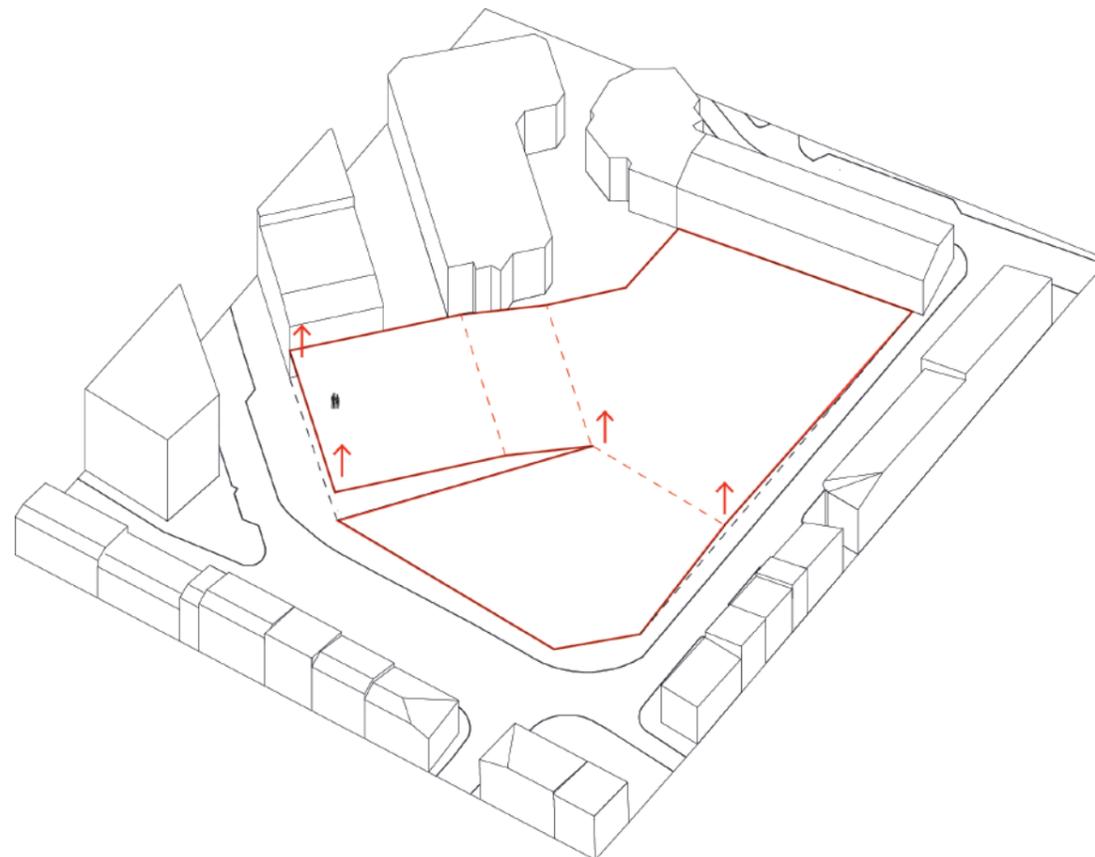
Plusieurs étapes

Un rapport étroit entre topographie et architecture

L'architecture épouse la topographie

Le projet présente un travail de remodelage de la topographie dans le but de permettre la réalisation d'une place publique sur la totalité de la surface.

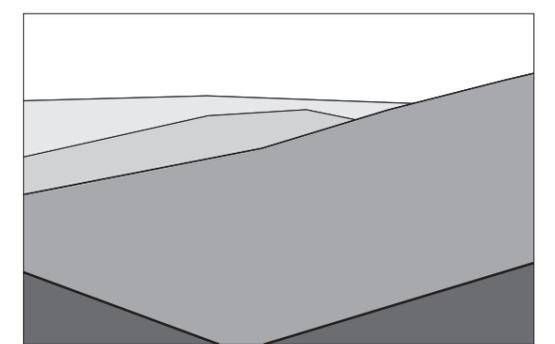
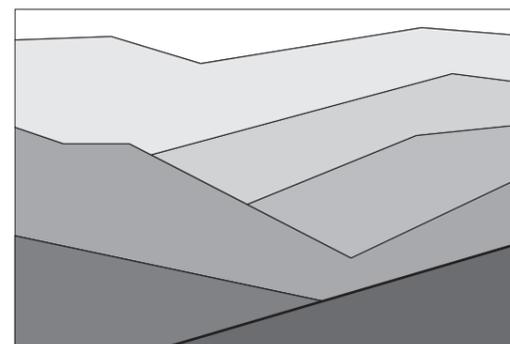
Le différence d'altimétrie entre le niveau bas et le niveau haut et la succession des plans offre une profondeur de champs, que le passant perçoit depuis la bas de la place; une référence à la dimension du grand paysage, notamment celui du Massif des Maures situé non loin de là.



L'architecture est intégrée au mouvement topographique de l'espace public



Le contournement de l'Eden roc au cap d'antibes, un cheminement généreux et sinueux dans une végétation épanouie et relativement libre. Écho à la proposition 1

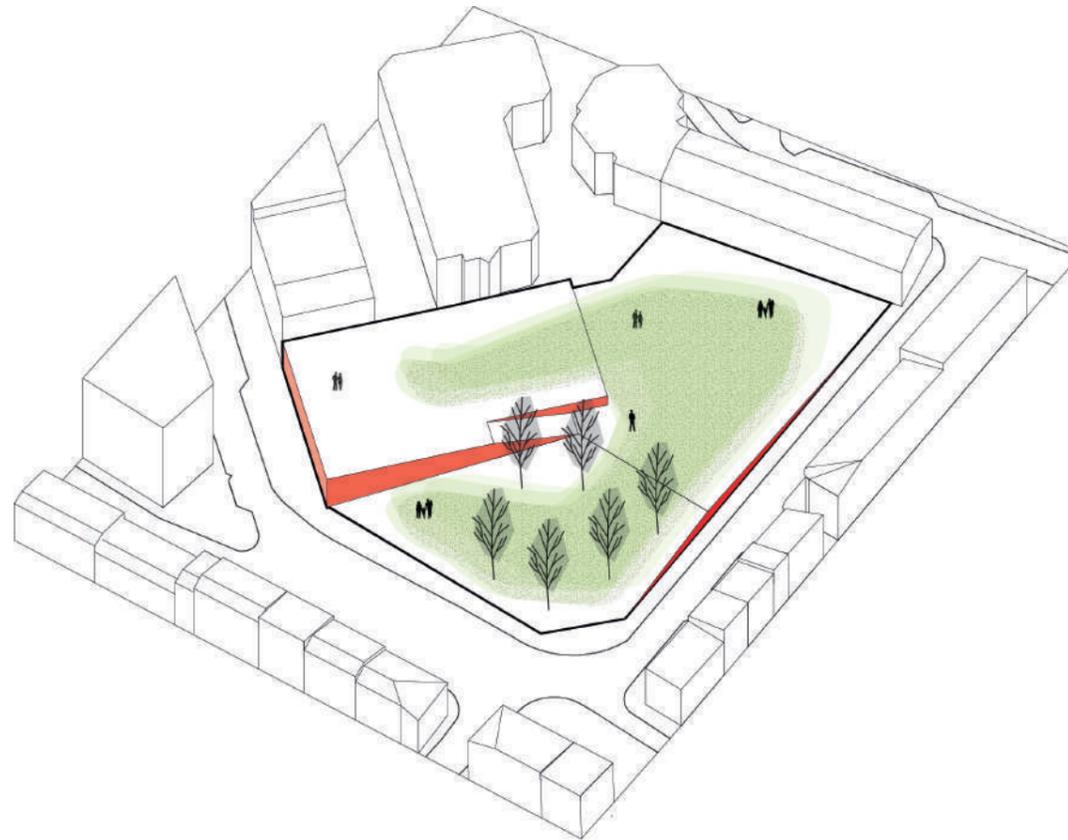


Un projet
Plusieurs étapes

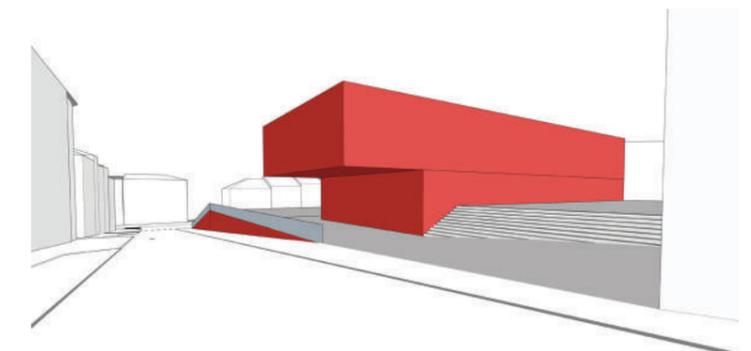
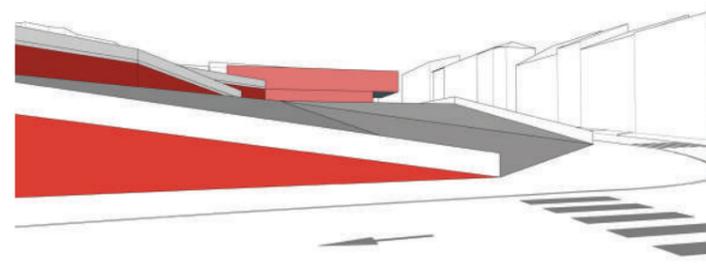
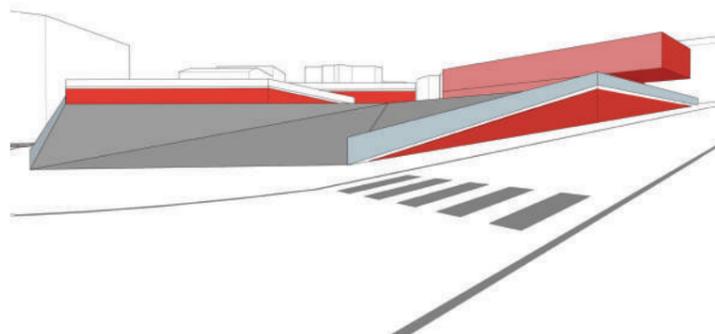
Un Intégration discrète du parking

3 niveaux de parking

Le parking forme un L libre laissant l'angle sud-est du site libre. Il est composé de 3 niveaux de stationnement. Son implantation est compacte et son intégration dans la topographie permet de minimiser le linéaire de façade visible.



■■■ Linéaire de façade visible du parking



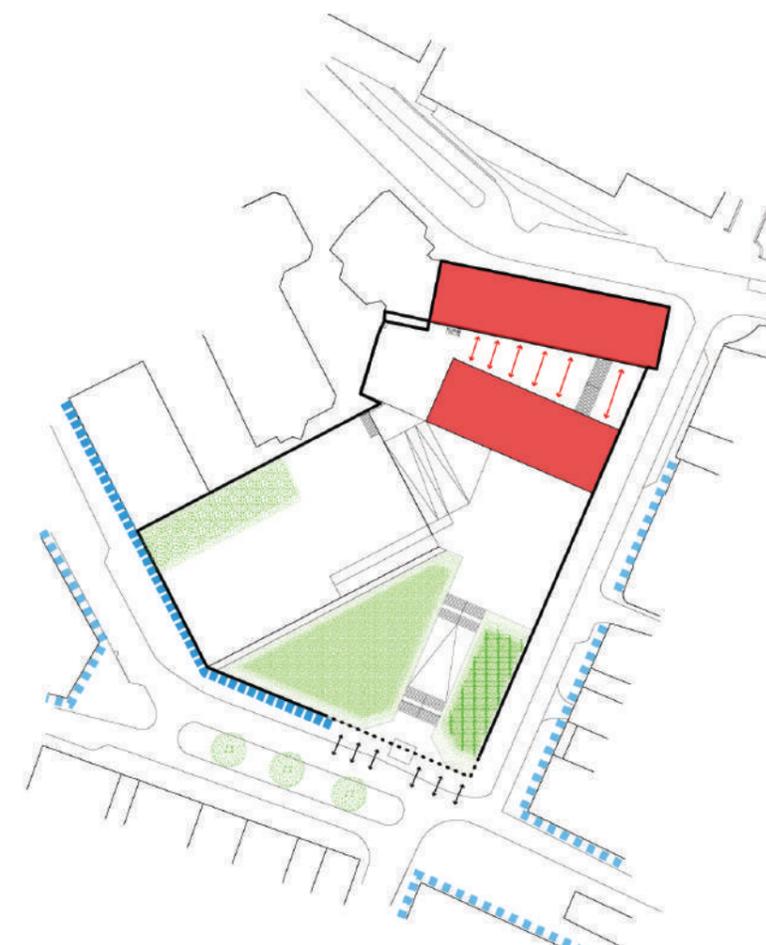
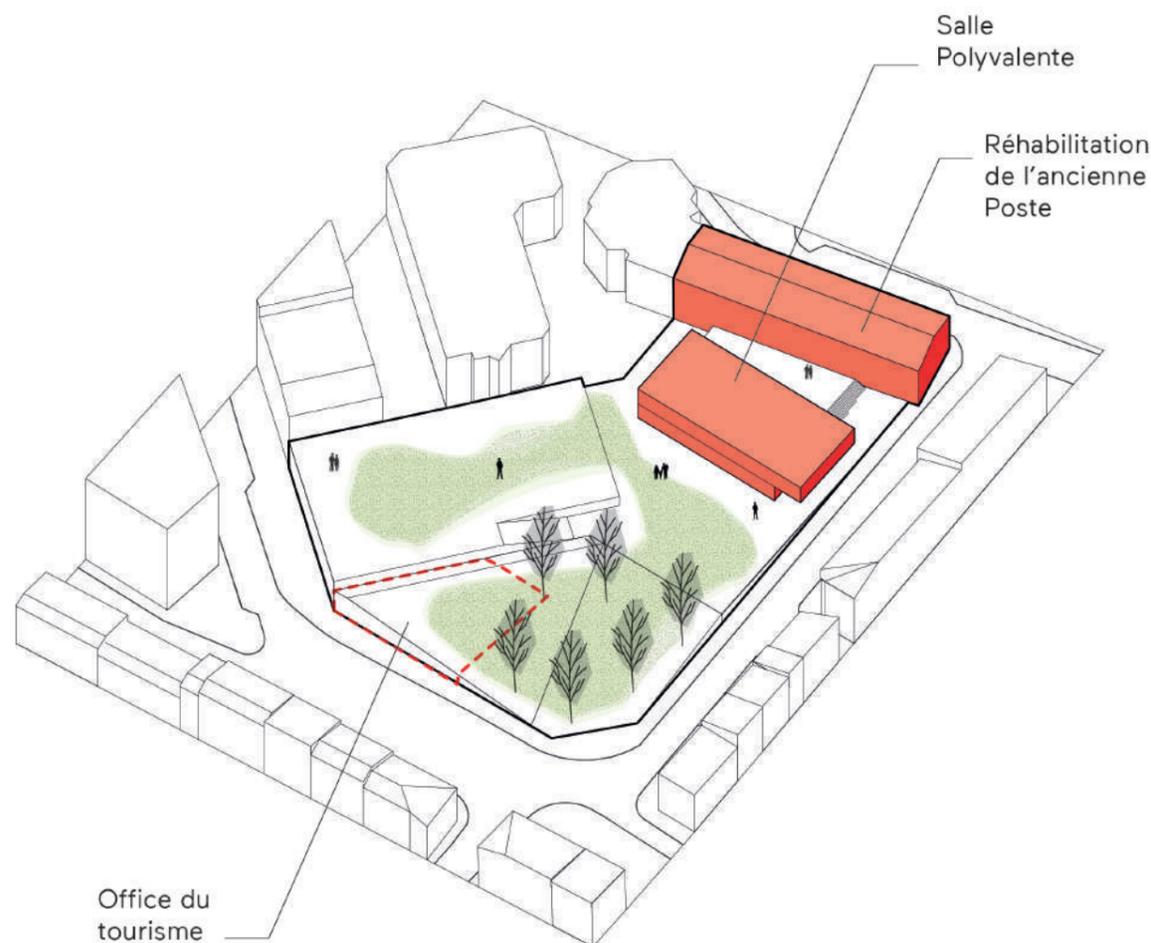
Ces dernières sont également fractionnées pour multiplier les plans et participer à la stratification nouvelle de la topographie.

Un projet
Plusieurs étapes

Un répartition programmatique

Un espace ouvert depuis la plage

L'office de tourisme est intégré dans la topographie projetée. Il profite ainsi d'une large façade vitrée donnant sur l'Avenue de Verdun. La salle polyvalente dialogue avec le volume du bureau de poste. Le toit du parking forme son parvis.



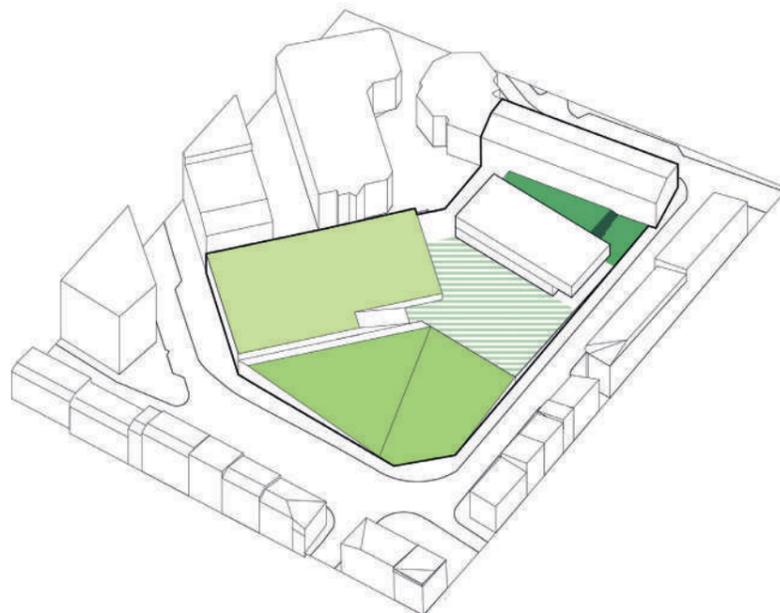
- Continuité de la façade active
- Autres façades commerçantes
- Equipements publics
- ↔ Relations entre la salle polyvalente et l'ancienne Poste
- ↔ Accès piéton depuis le front de mer

03 La dimension urbaine : AVP

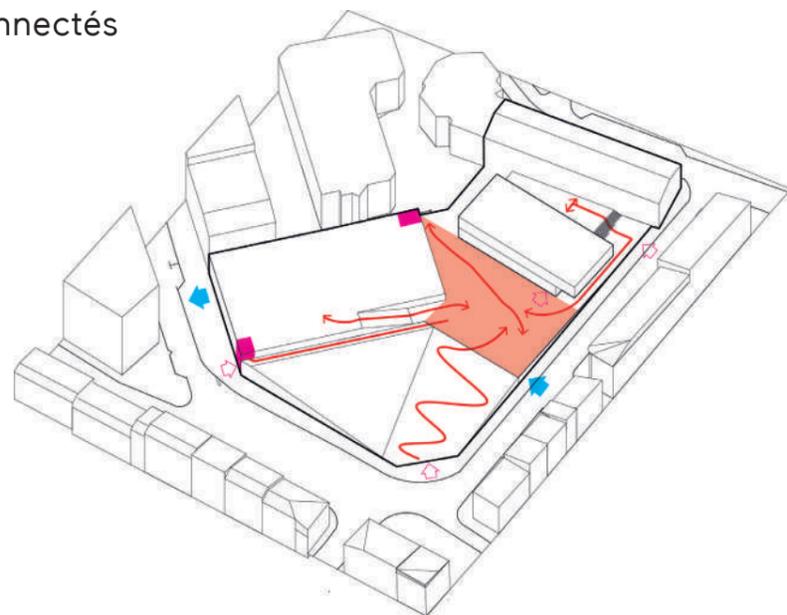
AVP

Schémas de fonctionnement

Un espace aux usages différenciés...



...et étroitement connectés

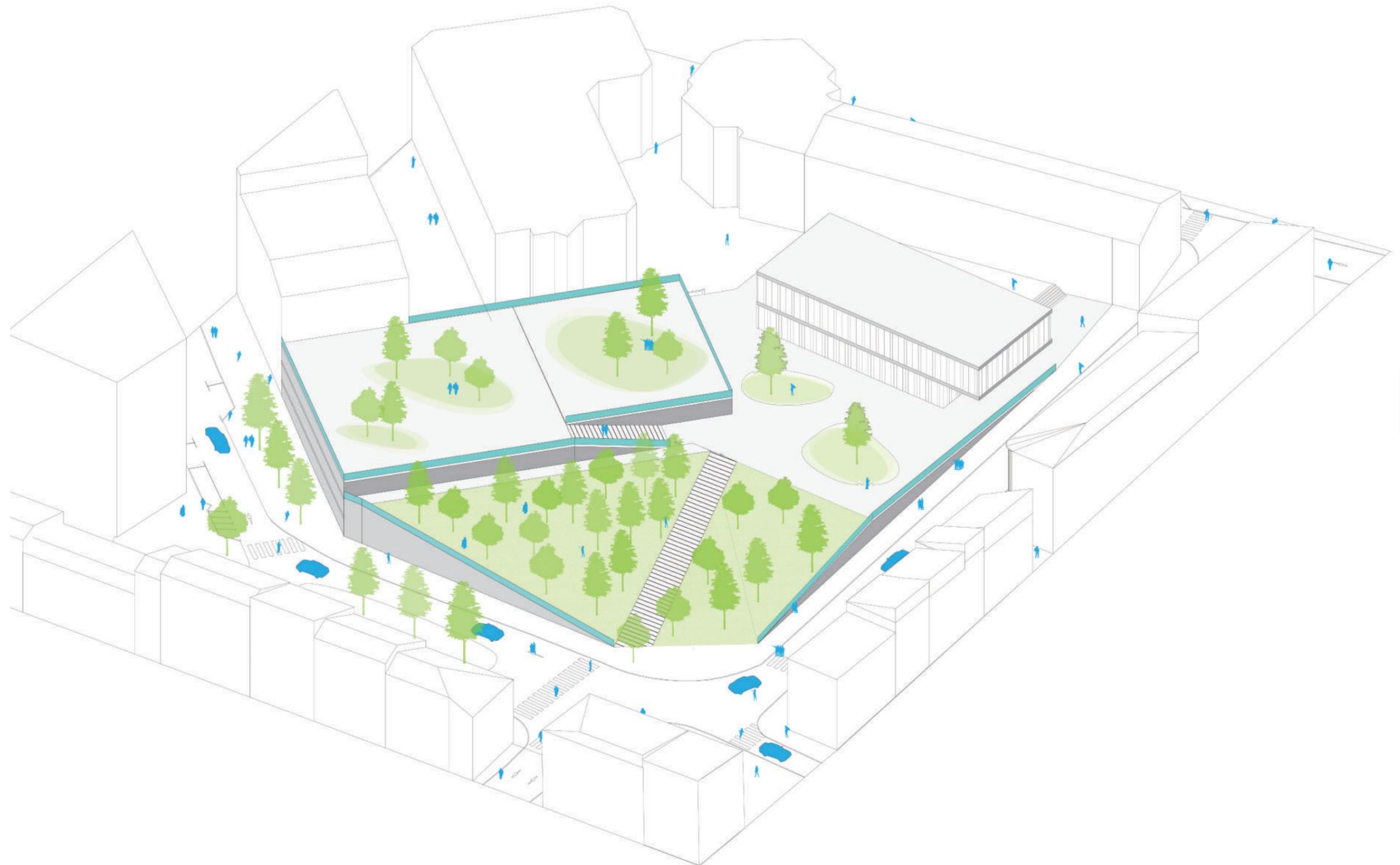


- Entre-deux
- Terrasse
- Pente paysage
- Parvis

- Entrées/Sorties Voitures
- Accès Piétons
- Accès PMR

AVP

Axonométrie



AVP

Piéton et automobile, un équilibre à trouver

Le carrefour, au sud de la place, est le lieu de fréquents embouteillages. En modifiant le schéma de circulation autour de la place et au sein même du parking, nous pouvons améliorer la situation et, faciliter le quotidien des automobilistes et des piétons.



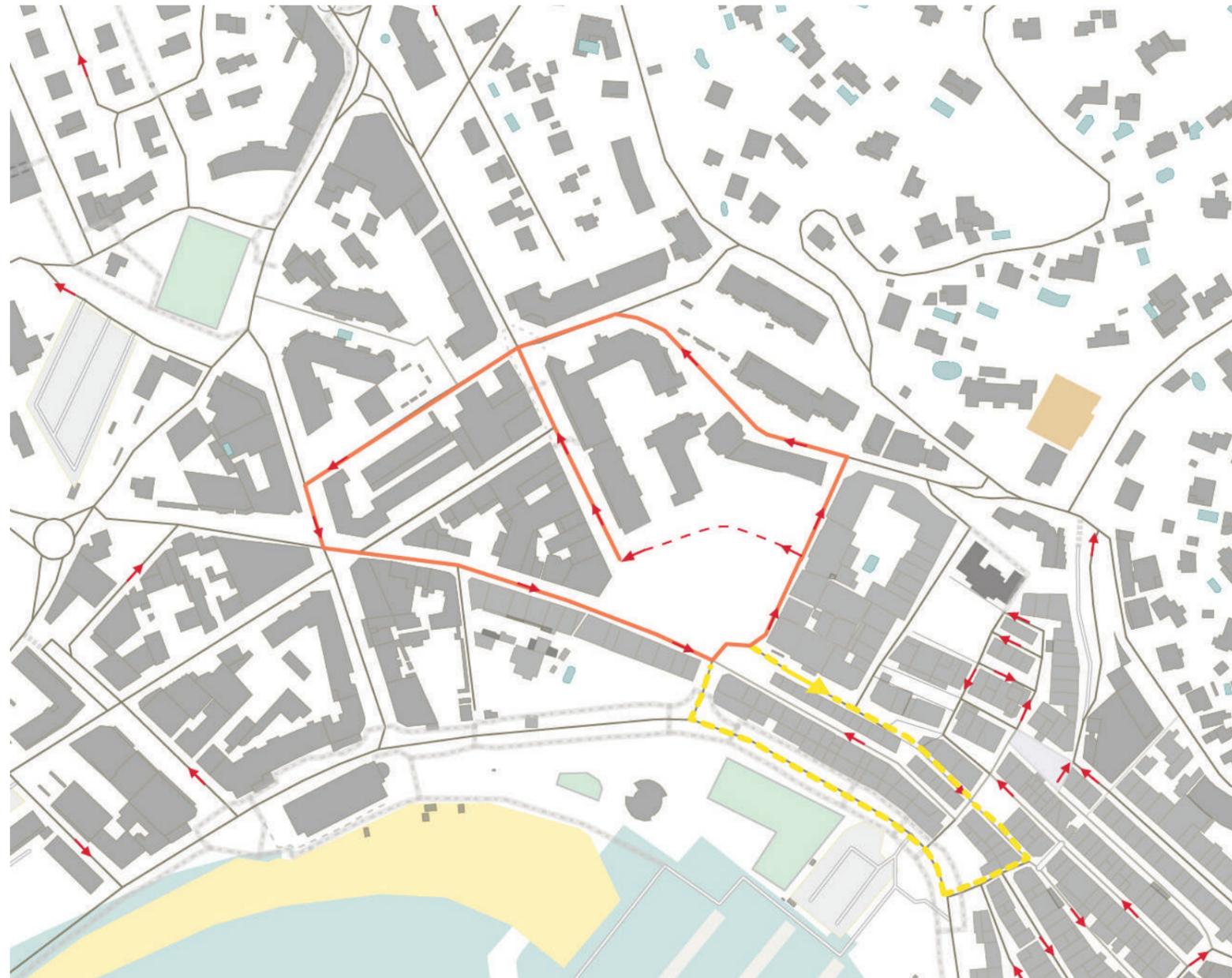
Les dysfonctionnement de circulation Place Louis Blanc.



La modification du schéma de circulation résout les dysfonctionnements de circulation de la Place Louis Blanc.

AVP

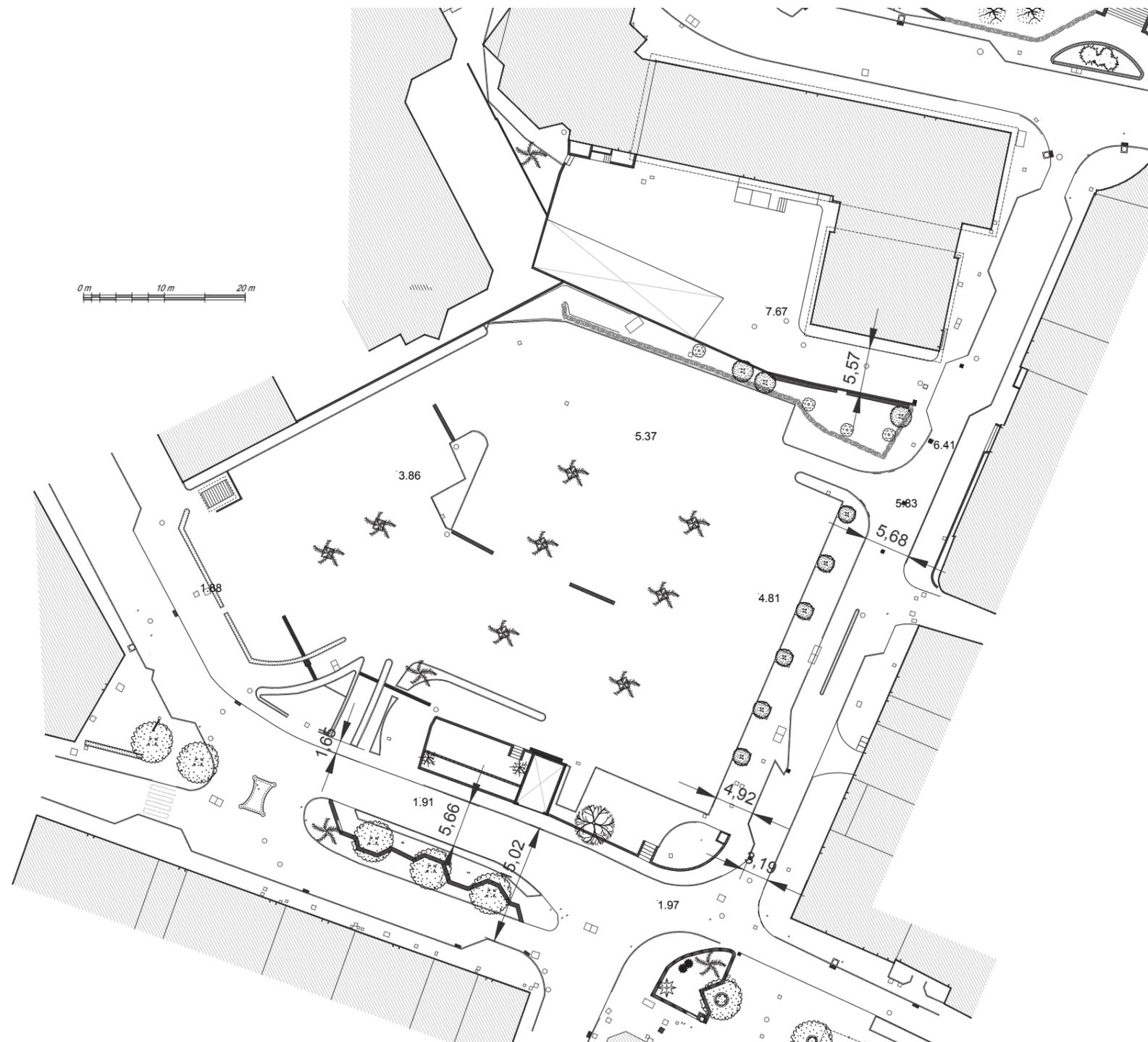
Un nouveau schéma de circulation autour de la place



- Sens unique de circulation
- Bouclage du parking
- Nouveau sens de circulation
- - Nouveau parcours

AVP

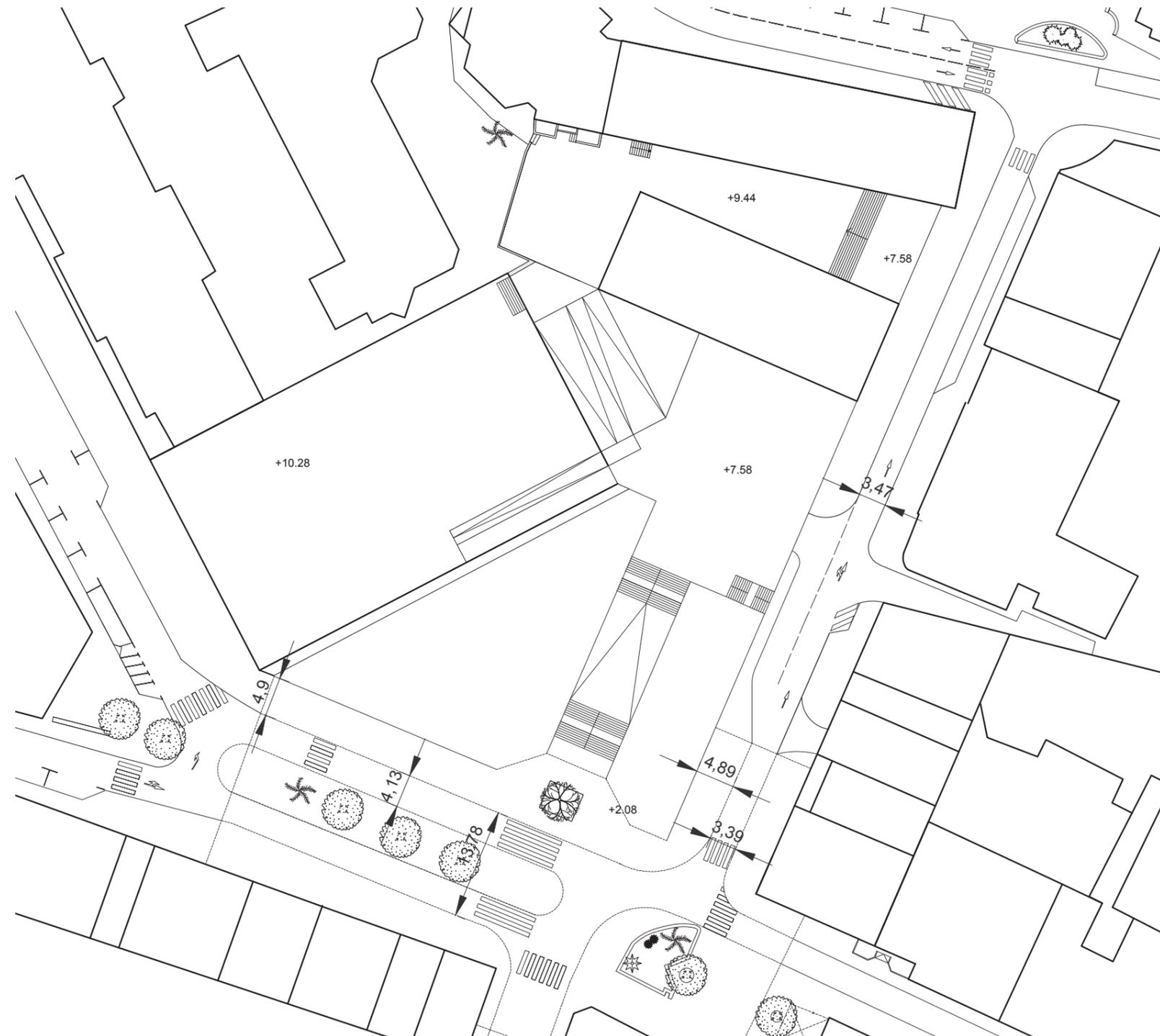
Plan de voirie existant



Plan de voirie existant

AVP

Plan de voirie projeté



Plan de voirie projeté

AVP

Volet environnemental

- Un projet qui ne fait pas d'ombre au voisinage.

- Un projet qui favorise les modes de circulation douce

- Un projet qui favorise la biodiversité

- Un projet économe en énergie

CLIMAT ET ILOT DE CHALEUR

Le site a fait l'objet d'un héliodrom avant et après projet. Les points qui ressortent de l'analyse de l'héliodrom (voir ci-après) sont les suivants :

- Une place bien orientée
- Un projet qui ne crée pas de masque sur le voisinage
- Une nécessité de créer des espaces confortables en été.
- Des façades sud où viennent s'intégrer des espaces ouverts au public qu'il faut protéger du soleil en été pour éviter des bâtiments surexposés

Dans la conception du projet, il est prévu de limiter l'effet îlot de chaleur :*

- en proposant des matériaux de teintes moyennes ou claires
- en renforçant la présence d'arbres sur site avec des essences à feuilles caduques et ayant des houppiers larges pour favoriser l'ombre.
- en amenant de l'eau par des fontaines pour boire.

Dans le cadre du projet, l'équipe comparera l'albédo de la place dans son état actuel et dans l'état après travaux. Il sera aussi calculé la part arborée du projet.

MODES DOUX

Une priorité est de pacifier la place et de favoriser la ville dynamique à pieds ou à vélos. Le projet propose :

- de mettre la circulation en zone 30 sur les voies autour du projet
- de rendre la place aux usagers des modes piétons
- de faire stationner les véhicules et les 2 roues dans le parking en superstructure
- de prévoir des racks à vélo sur la place à proximité de l'office du tourisme et

dans les espaces de la place avec des usages spécifiques

Il est prévu dans le parking des fourreaux pour bornes pour véhicules électriques. Dans la concession avec le gestionnaire du parking, il faudrait spécifier la mise en place de bornes de recharges pour véhicules et la mise à disposition de vélos, voir de vélos électriques.

MATERIAUX

Les critères de choix vis-à-vis des matériaux sont :

- La durabilité en fonction de l'usage,
- L'énergie grise,
- La provenance locale favorisée,
- L'entretien,
- L'albédo.

Tout d'abord, les produits démolis pourront être réutilisés après avis de la MOE ou envoyés en centre de traitement adapté en favorisant les centres de recyclage ou de valorisation. Le matériau majoritaire prévu dans le cadre du projet est le béton.

Le choix du béton est lié à plusieurs avantages :

- Un matériel économe. L'énergie grise du béton pour les revêtements au sol est plus faible qu'un enrobé,
- Un matériel modulable qui permet de limiter les déchets pour les dalles bétons et une pré-fabrication qui limite fortement les déchets sur site,
- Un matériel de provenance locale notamment pour le béton désactivé. Le granulats pour le béton désactivé aura une origine locale (région PACA),
- Une possibilité de teintes variées permettant un choix d'albédo plus élevé.

Dans le cadre de la construction durable et de la réduction des émissions de CO₂, les bétons devront être formulés afin de réduire les émissions de CO₂. La réduction carbone

pourra être obtenue par l'utilisation de laitier de haut fourneau moulu (type Ecocem ou équivalent) ou des ciments bas carbone (type CEM II/B, III/B ou V/A de Lafarge ou équivalent) utilisant pour leur fabrication des combustibles alternatifs et intégrant des matières recyclées. Il sera exigé la fourniture de justificatifs (ACV, FDES...) permettant d'attester d'une économie de CO₂ de 15% minimum sur les volumes totaux (sortie d'usine de production) par rapport à un béton basique de type équivalent. En outre, la centrale à béton prêt à l'emploi productrice devra fournir un dossier environnemental. De plus, il est prévu la possibilité de prévoir des granulats recyclés dans les bétons compatibles à hauteur de 20 % minimum dans le respect de la norme NF EN-206.

La pierre comme revêtement pour sa durabilité et sa provenance locale possible.

Ce matériau est résistant et permet un nettoyage sans contrainte particulière. Un des avantages de l'utilisation d'un revêtement en pierre naturelle est la réutilisation possible.

BIODIVERSITE

Pour le végétal, les choix sont liés :

- à sa résistance à la sécheresse et à la proximité avec la mer
- à son adaptabilité à se développer en milieu urbain,
- à être vecteur de biodiversité
- et ne pas être inscrit comme espèce envahissante

Les compositions prévues favoriseront la mise en place d'au minimum trois strates : couvre sols, arbustives et arborées. La mise en place de plusieurs strates permet de favoriser la présence d'insectes et autres petits animaux en ville.

En phase chantier, l'abattage des arbres sera réalisé en dehors des périodes de nidifications

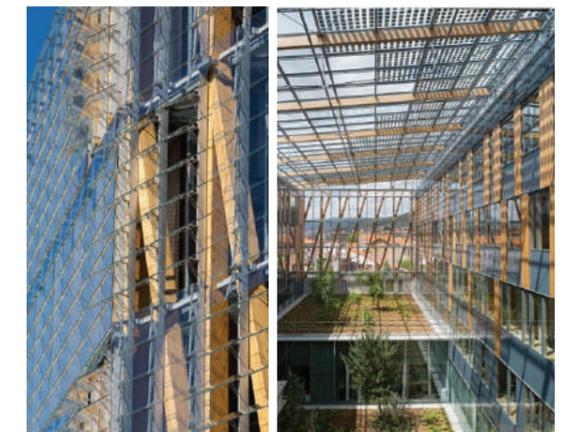
ou des dispositifs seront mis en place pour éviter la nidification dans les arbres abattus.

CONSOMMATIONS

Vis-à-vis des économies d'énergie, le projet propose les dispositifs suivants :

- Un revêtement clair qui permet de diminuer les puissances d'éclairage
- Des sources lumineuses Leds
- Une diminution de l'éclairage en fonction des usages par un système d'horloge et la mise en place de luminaires performants. Est prévu un système qui permet une économie d'énergie de 70% par abaissement des niveaux d'éclairage au cœur de la nuit. Cet outil permet d'adapter à 100% les niveaux d'éclairage pour les adapter au réel besoins des usagers sur place.

La consommation énergétique sera évaluée au stade ultérieur. Il est proposé la mise en place de 600 m² de capteur photovoltaïques en biverre sur la façade sud du parking pour une puissance de 67 kWc. Une estimation de la consommation sera faite à la phase suivante. Cette façade sera composée de ventelles et de panneaux photovoltaïques



Hôtel de Région d'Auvergne (Bruno Mader, architecte)

AVP

Volet environnemental

- Un projet économe en eau

- Un projet qui améliore les usages

- Un chantier à faible nuisance

Les autres consommations énergétiques sont liées au système de surveillance et toilettes publiques.

Vis-à-vis du projet les consommations d'eau sont liées et seront limitées:

- Aux fontaines,
- A l'arrosage des espaces verts,
- Aux toilettes publiques

Les espèces végétales proposées sont adaptées aux conditions climatiques du site. Un arrosage est prévu uniquement pour les premières années de prises (2 ans) et après des fortes périodes de sécheresse.

Pour les toilettes publiques, il sera prévu des toilettes 6L, nettoyage de la cabine 3L.

Pour les fontaines, le dispositif sera temporisé pour éviter un usage abusif.

USAGES ET CONFORTS

Le projet permet de rendre la place piétonne, de maintenir le stationnement des voitures et d'accueillir l'office de tourisme.

Le confort au sein du parking est important en amenant de la lumière naturelle et de la ventilation.

D'autres usages sur la place peuvent être questionnés :

- Jeux pour enfants
- Assises pour favoriser les rencontres, la lecture, le repos

CHANTIER A FAIBLE NUISANCE

Une charte chantier vert sera rédigée dans le cadre du PRO et une réunion de sensibilisation en début de chantier sera réalisée auprès des intervenants. L'équipe de MOE contrôlera tout le long du chantier le respect des exigences liées au chantier vert. La charte chantier vert reprend les thèmes suivants :

- L'accès au site et la gestion des déplacements du personnel des entreprises et du stationnement.
- Le maintien de l'activité pendant le chantier
- La protection des arbres
- La gestion des déchets

La gestion des déchets sur chantier sera assurée par l'entreprise principale. Avant le démarrage du chantier, une réunion de préparation permettra de déterminer le dispositif de tri le mieux adapté (type et nombre de bennes, responsable déchets, ...) dans un objectif de recyclage et de maîtrise des nuisances.

Le tri des déchets sera réalisé sur chantier, avec séparation a minima :

- Inertes : remblais non pollués, terres non polluées, béton
- DIB : emballages plastiques, chute de canalisation
- Palettes en bois,
- Déchets verts,
- Déchets dangereux : bombe de traçage, huile, matériaux souillés, contenant souillés (bidons d'huile vide...), huile usagée, produit goudronné
- Déchets du personnel.

La destination des déchets sera validée par la MOE et la traçabilité assurée par la collecte

des bordereaux déchets. Un bilan sera réalisé en fin de chantier.

La maîtrise des nuisances vis-à-vis du bruit, de l'eau, des vibrations, de l'air, propreté : Il sera demandé aux entreprises la liste du matériel utilisé pour vérifier les niveaux sonores, les dispositifs mis en place pour maintenir le site et les abords propres, une zone pour le stockage de produits dangereux sera mis en place, les bennes avec des déchets légers seront couvertes de filets...

Le suivi des consommations (énergie et eau) et la mise en place d'un registre de chantier dès le démarrage du chantier

Le plan d'installation chantier intégrant les prescriptions environnementales

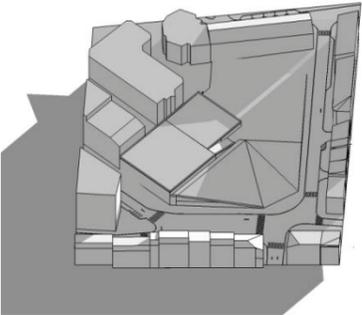
La sensibilisation des entreprises par des réunions de sensibilisation, la mise en place d'une affiche chantier vert et d'un livret d'accueil



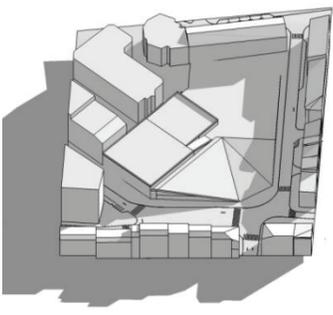
AVP

Héliodon

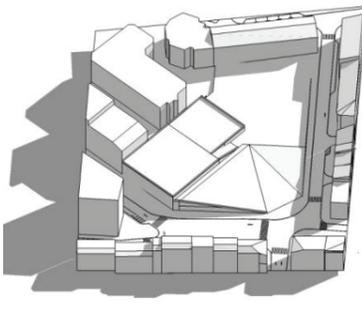
PLACE LOUIS BLANC – ETAT PROJET – OMBRES AU 21 JUIN – VUE SUD



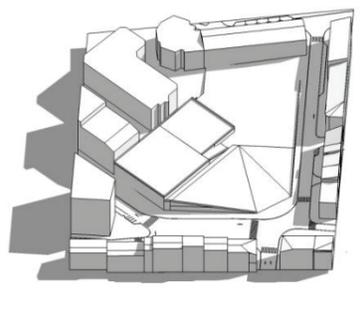
21 Juin – 07 h



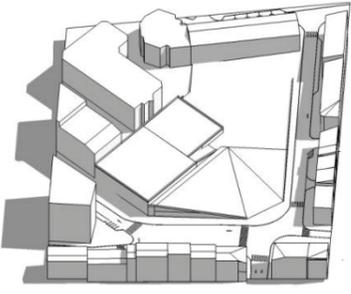
21 Juin – 08 h



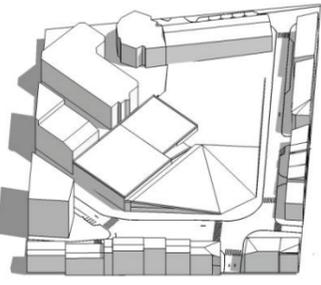
21 Juin - 09 h



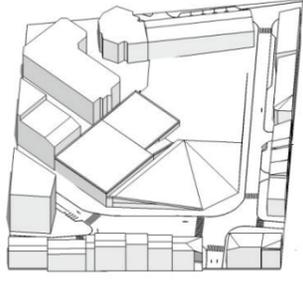
21 Juin – 10 h



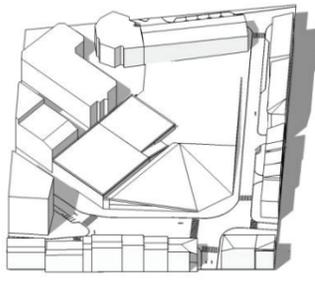
21 Juin – 11 h



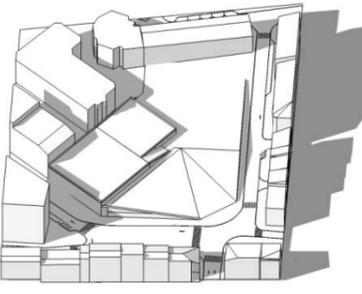
21 Juin - 12 h



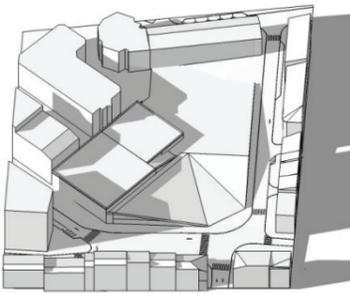
21 Juin - 14 h



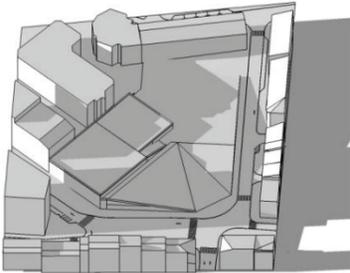
21 Juin – 16 h



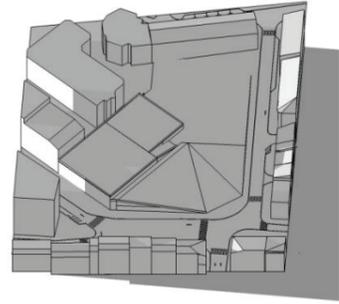
21 Juin – 18 h



21 Juin – 19 h



21 Juin – 20 h

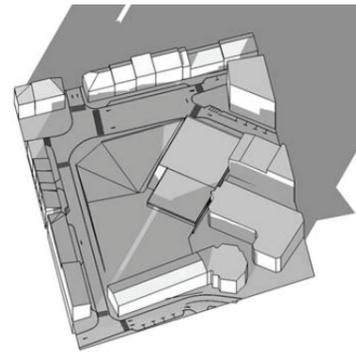


21 Juin – 21 h

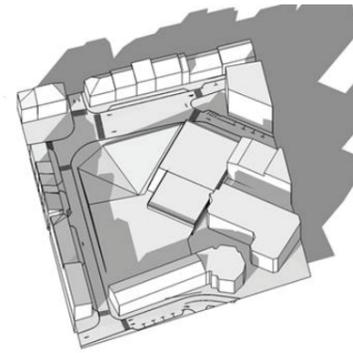
AVP

Volet environnemental

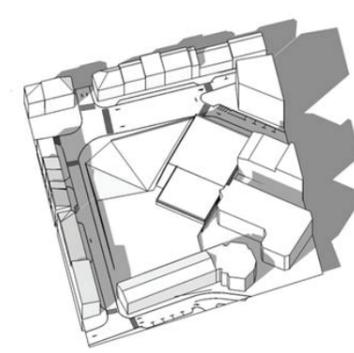
PLACE LOUIS BLANC – ETAT PROJET – OMBRES AU 21 JUIN – VUE NORD



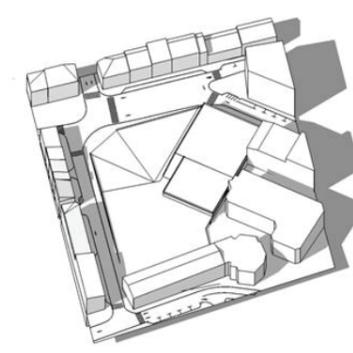
21 Juin – 07 h



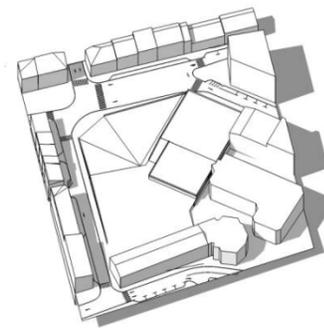
21 Juin – 08 h



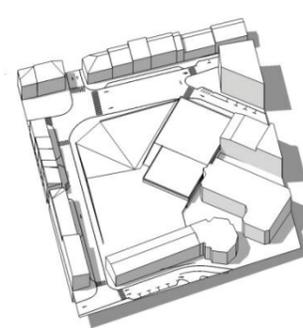
21 Juin - 09 h



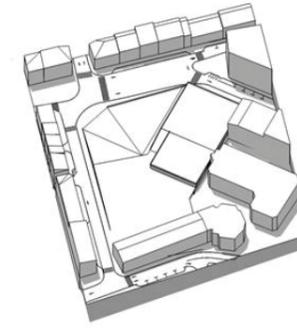
21 Juin – 10 h



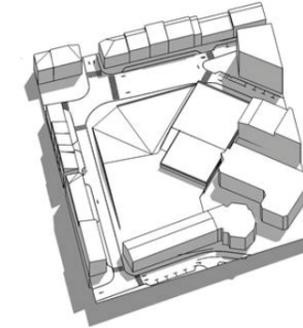
21 Juin – 11 h



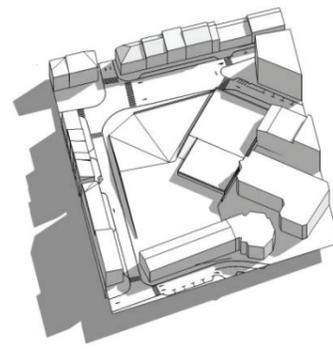
21 Juin - 12 h



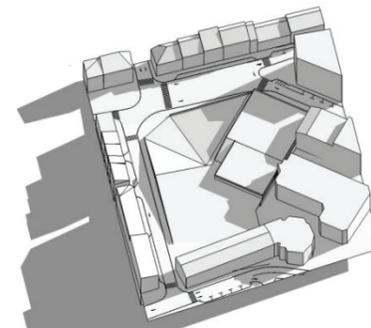
21 Juin - 14 h



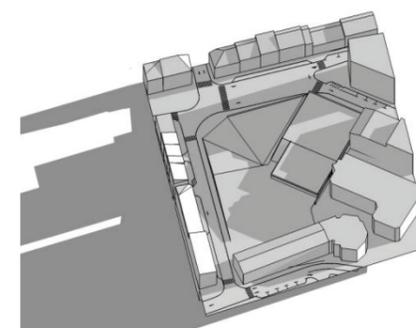
21 Juin – 16 h



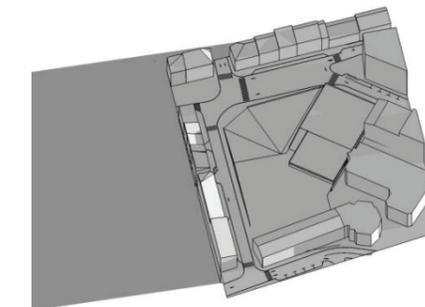
21 Juin – 18 h



21 Juin – 19 h



21 Juin – 20 h

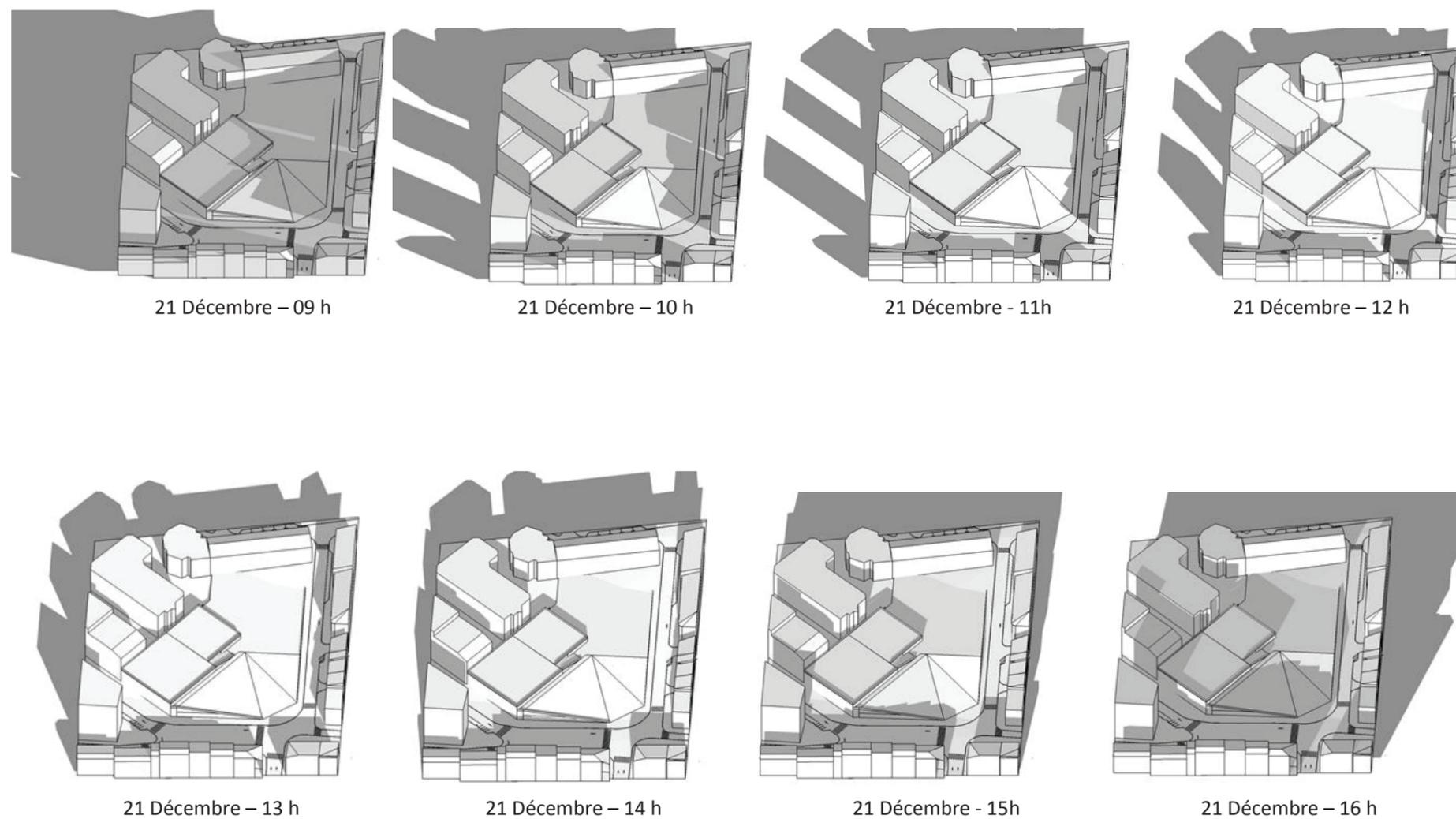


21 Juin – 21 h

AVP

Héliodon

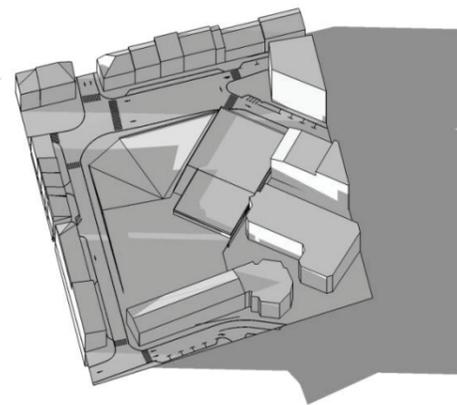
PLACE LOUIS BLANC – ETAT PROJET – OMBRES AU 21 DECEMBRE – VUE SUD



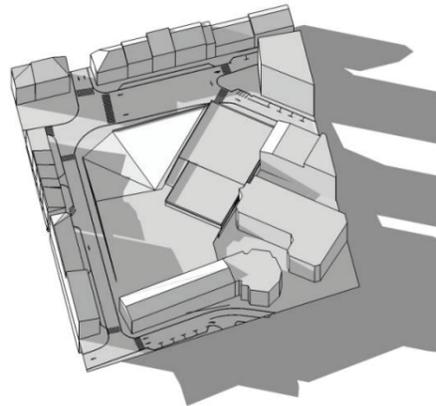
AVP

Volet environnemental

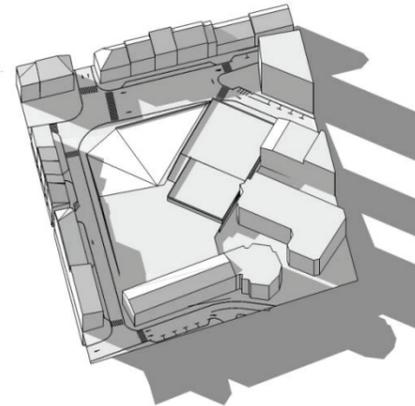
PLACE LOUIS BLANC – ETAT PROJET – OMBRES AU 21 DECEMBRE – VUE NORD



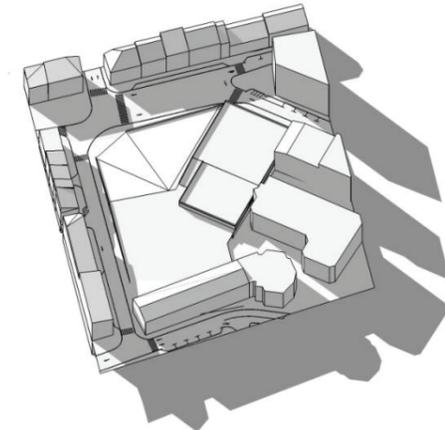
21 Décembre – 09 h



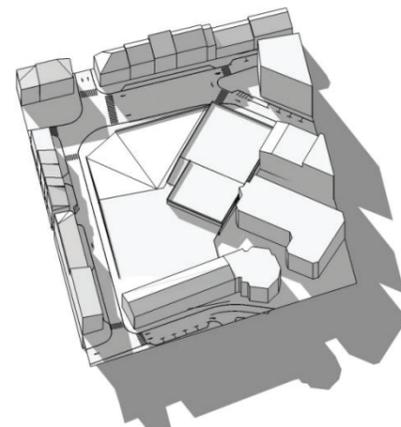
21 Décembre – 10 h



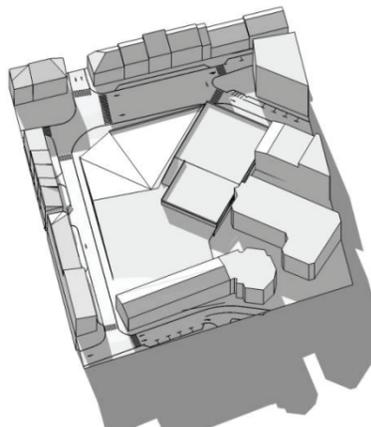
21 Décembre - 11h



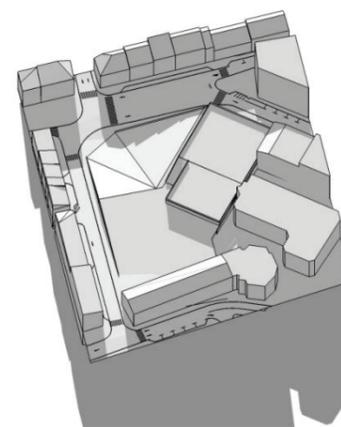
21 Décembre – 12 h



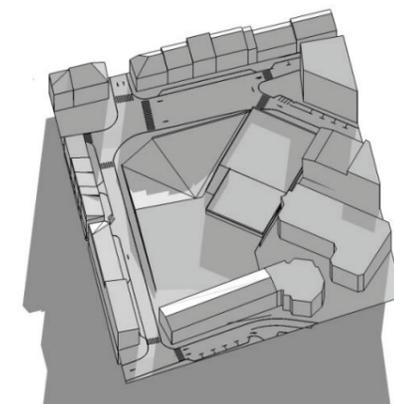
21 Décembre – 13 h



21 Décembre – 14 h



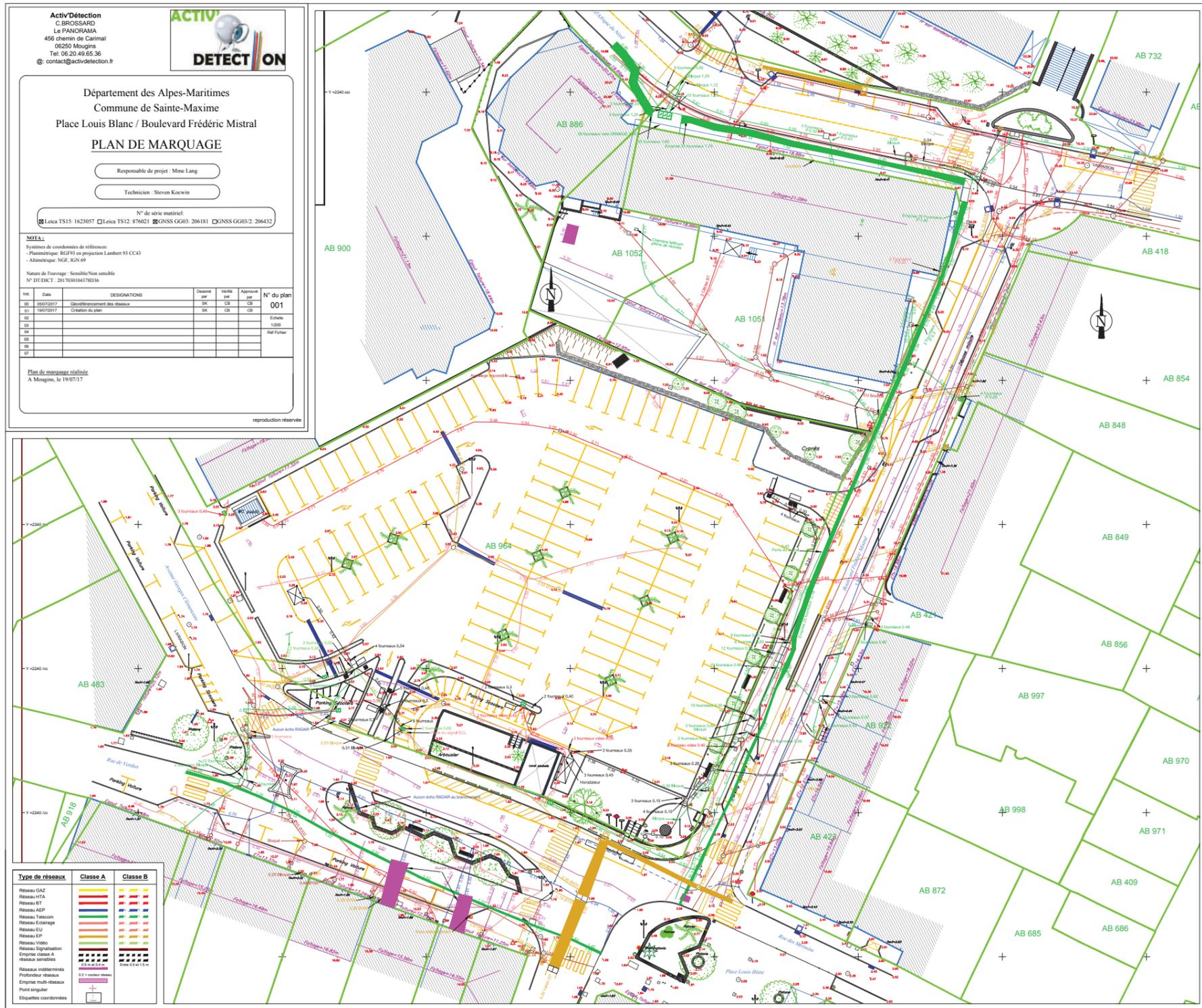
21 Décembre - 15h



21 Décembre – 16 h

AVP

Plan de réseaux existants



38

AVP

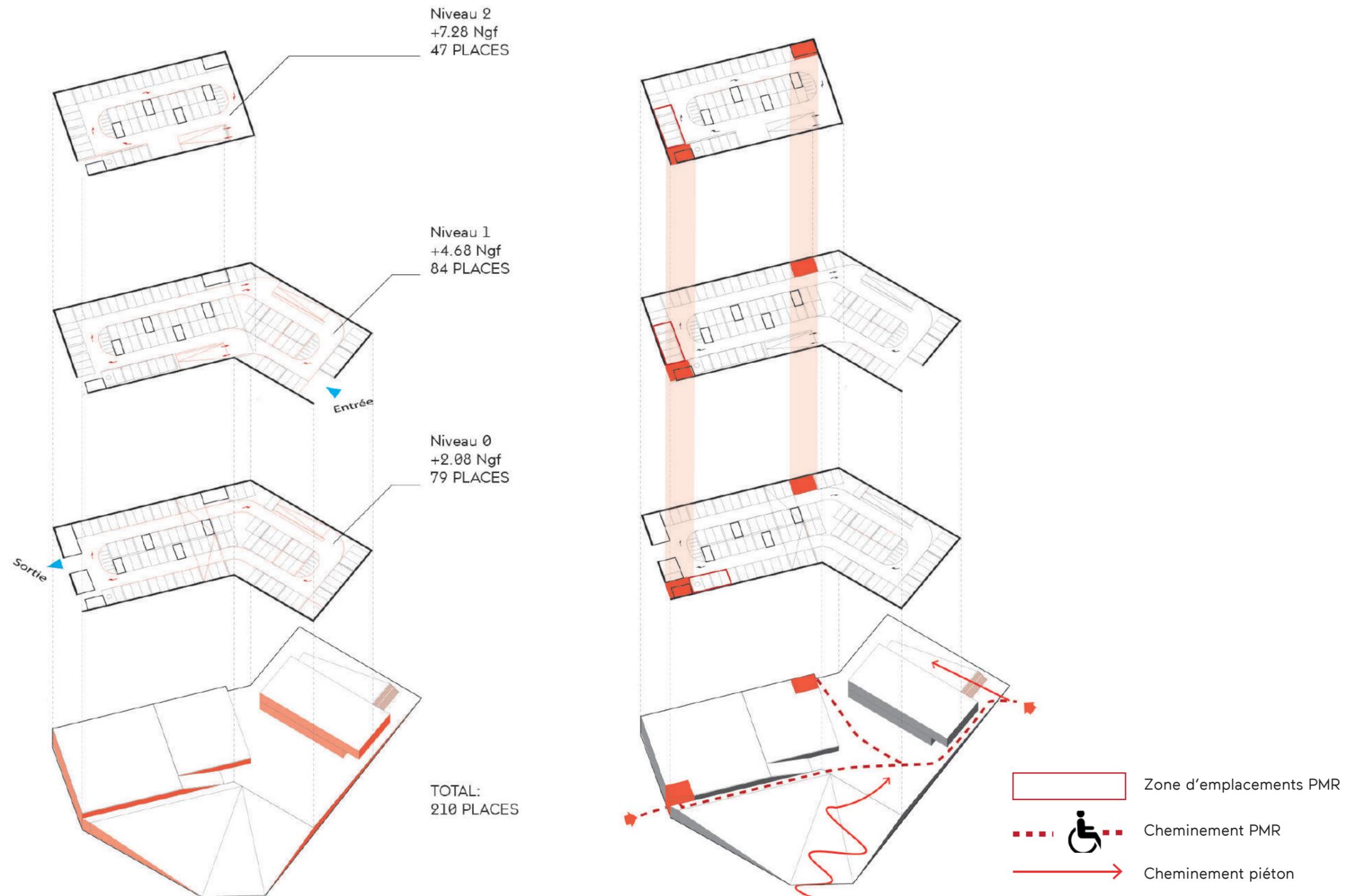
Plan de réseaux projetés



04 La dimension architecturale : APS

APS

Schémas de fonctionnement



APS

Plan masse

1:500



APS

Plan niveau 0

1:500



APS

Plan niveau 1

1:500



APS

Plan niveau 2



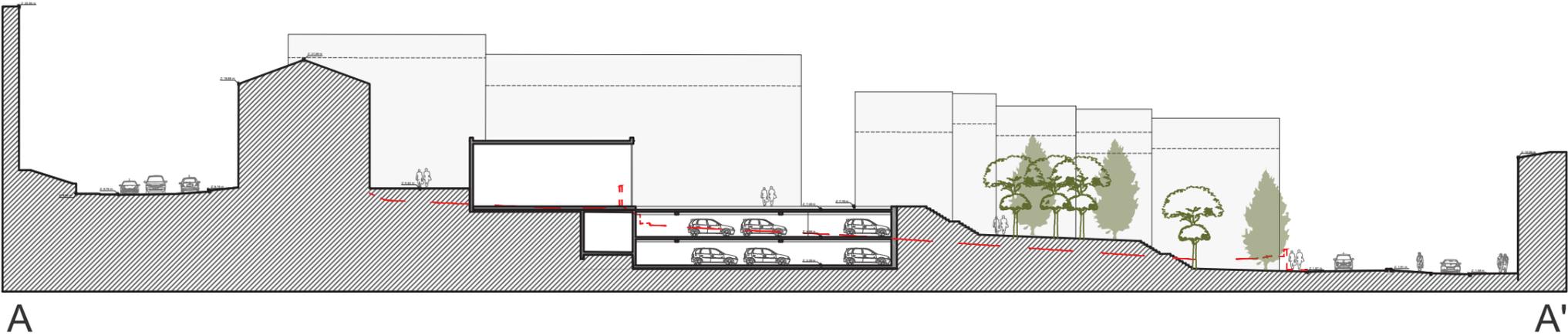
1:500



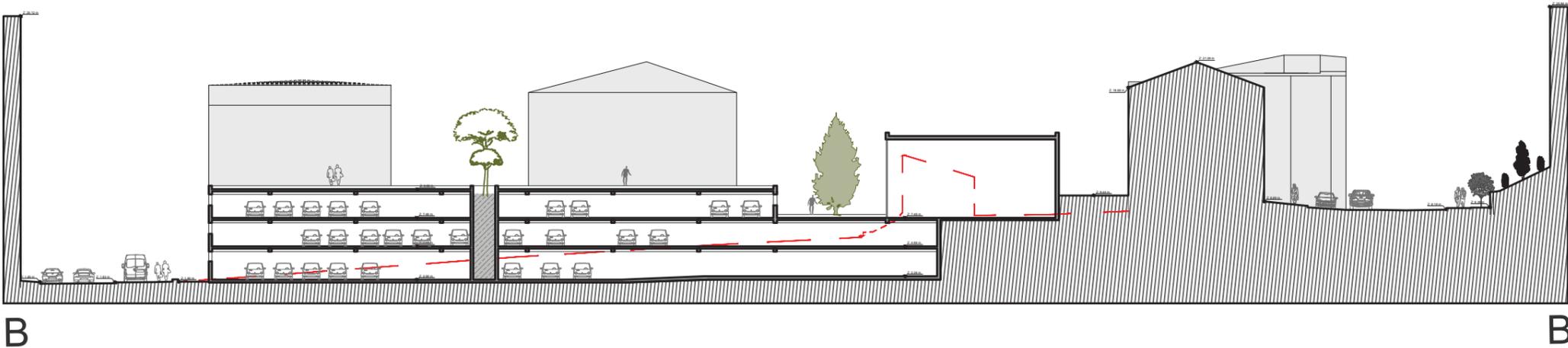
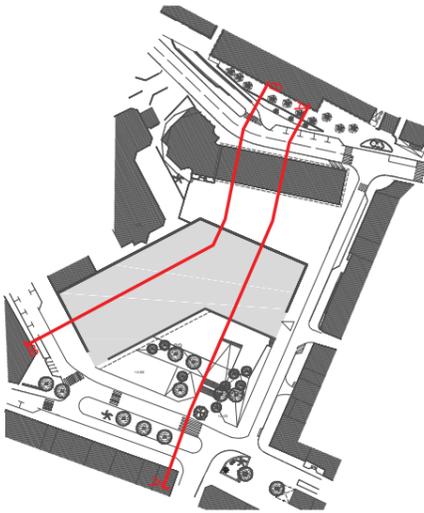
APS

Coupes

1:500

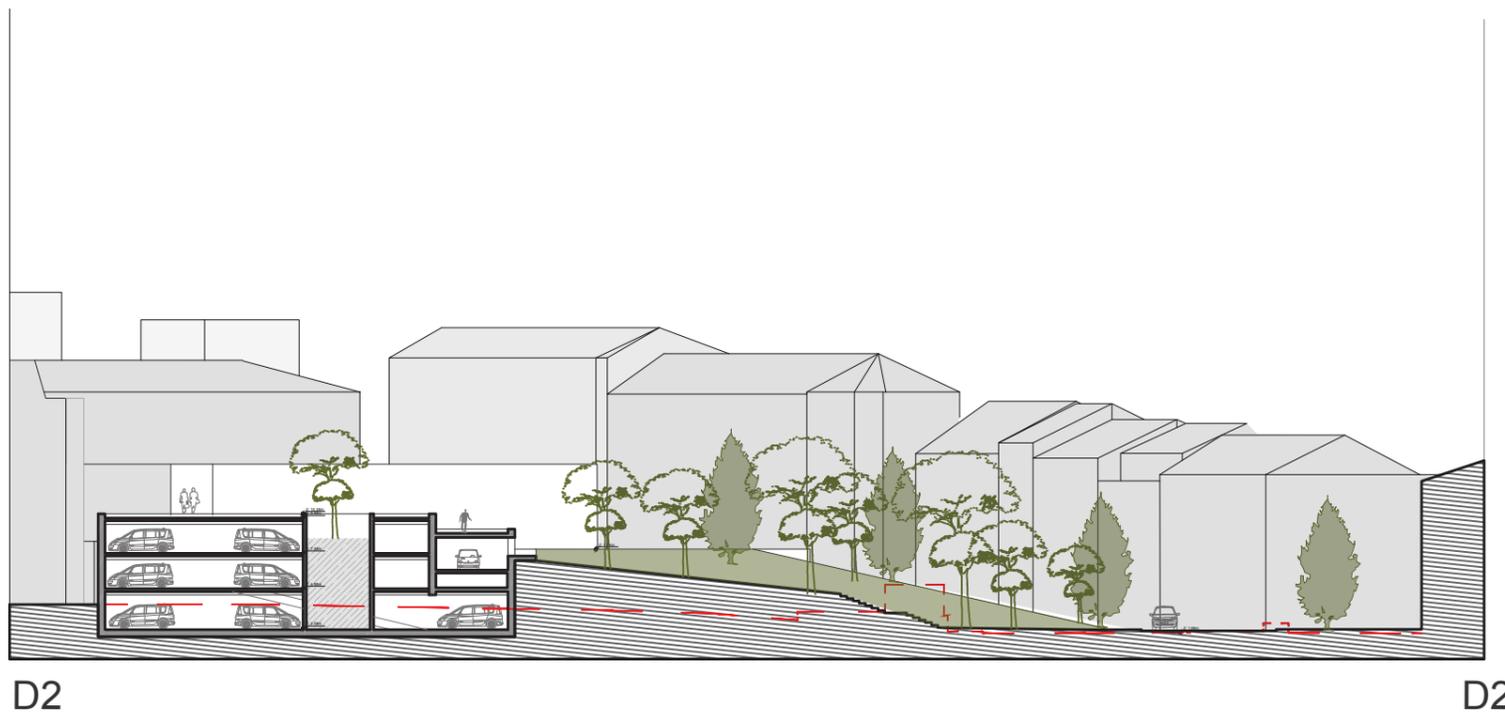
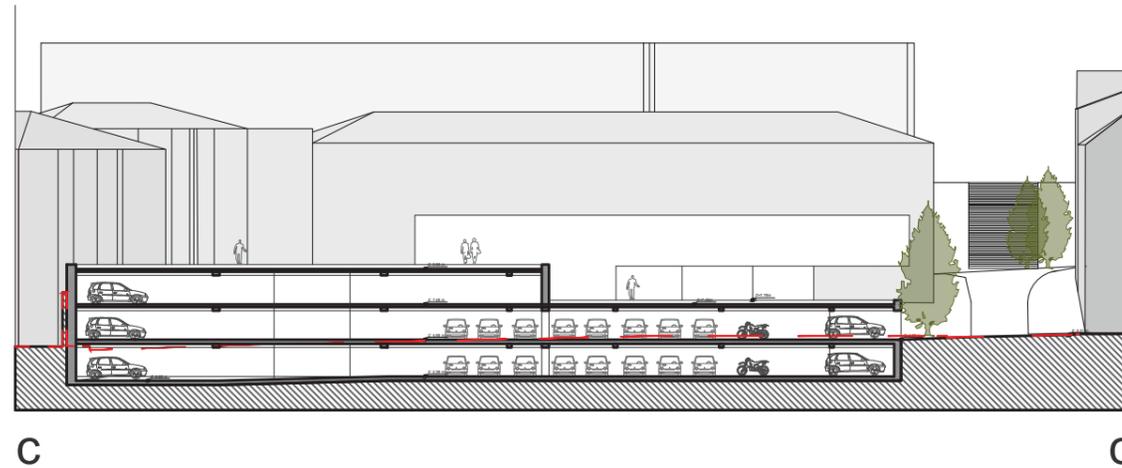
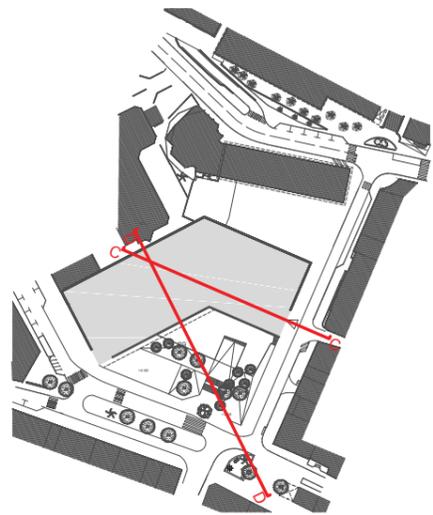


48



APS Coupes

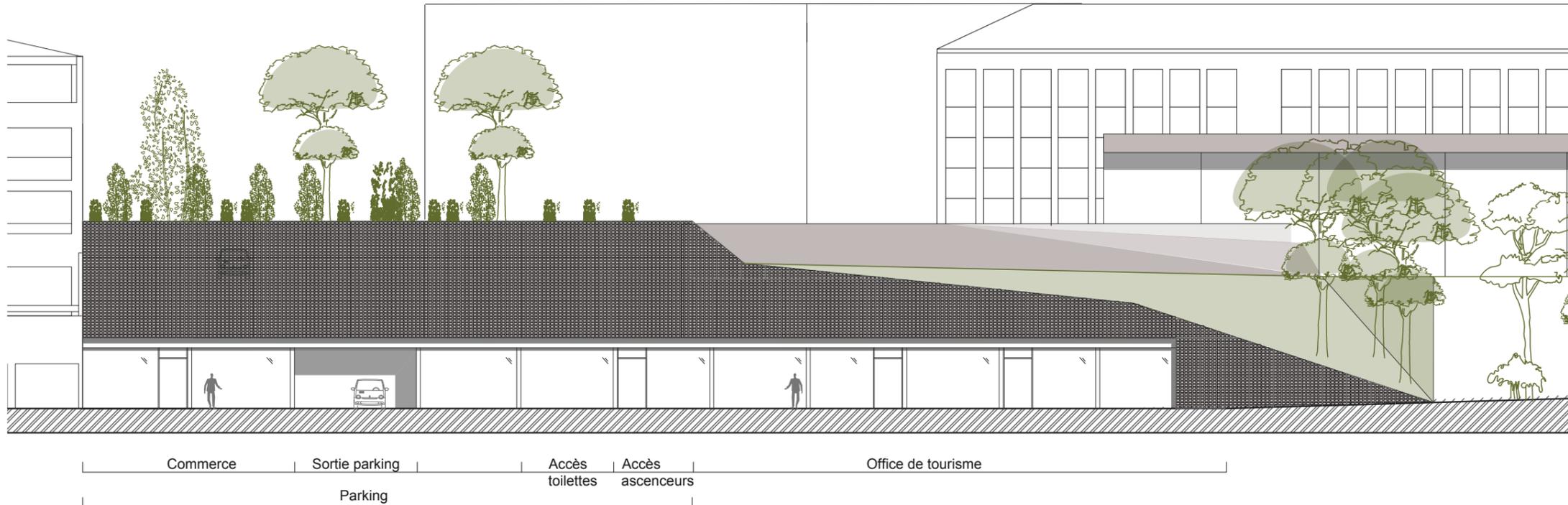
1:500



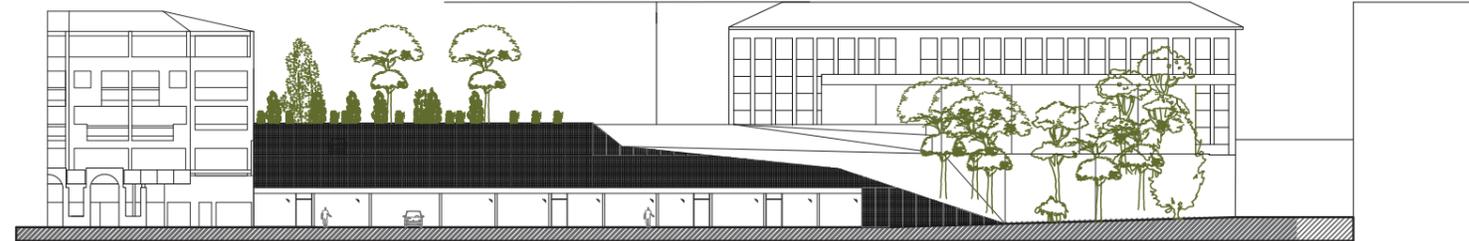
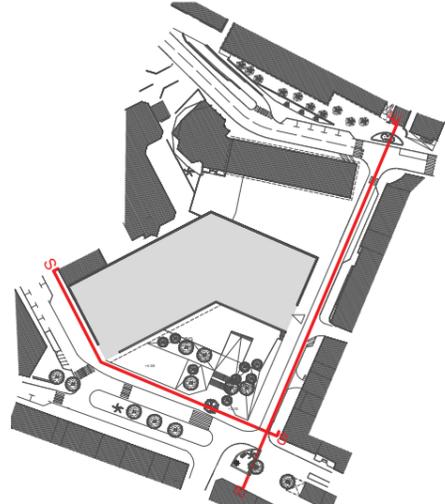
APS

Elévation Sud

1:500



50

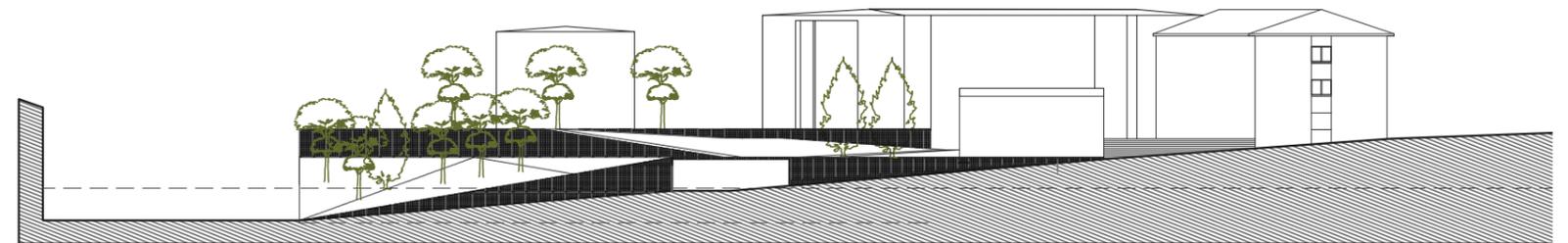
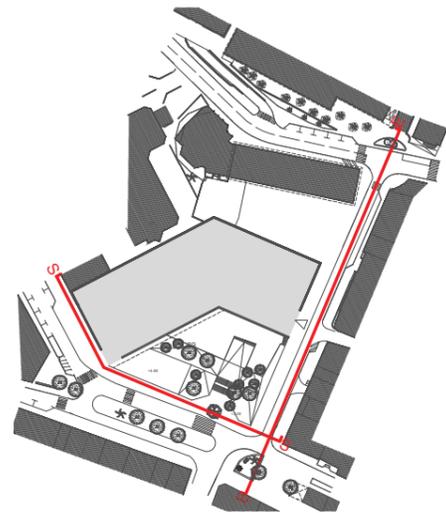
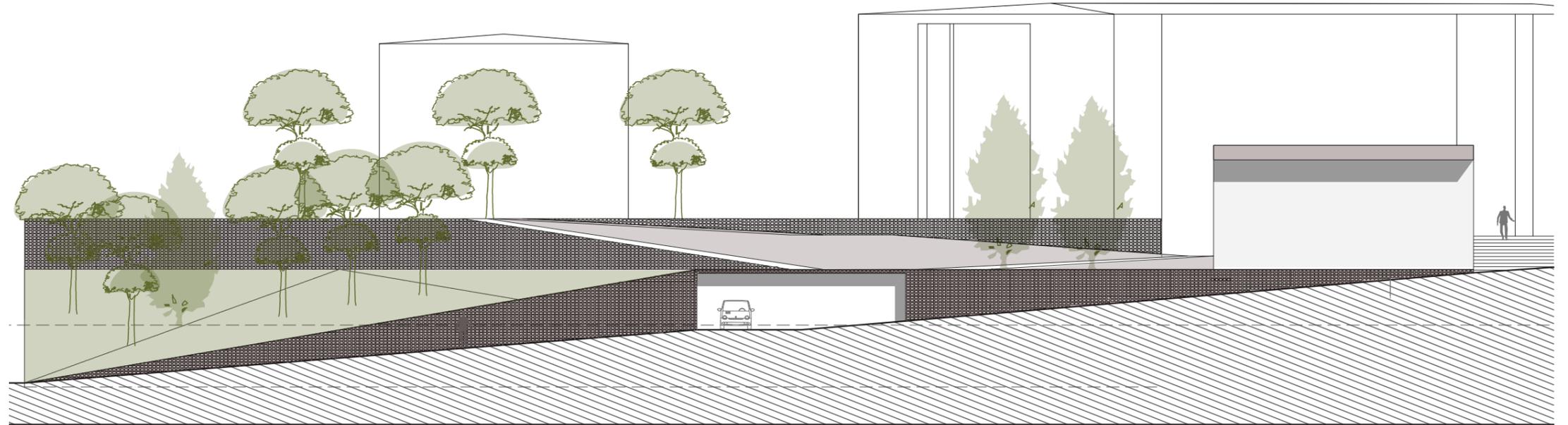


Elévation Sud

APS

Elévation Est

1:500



Elévation Est

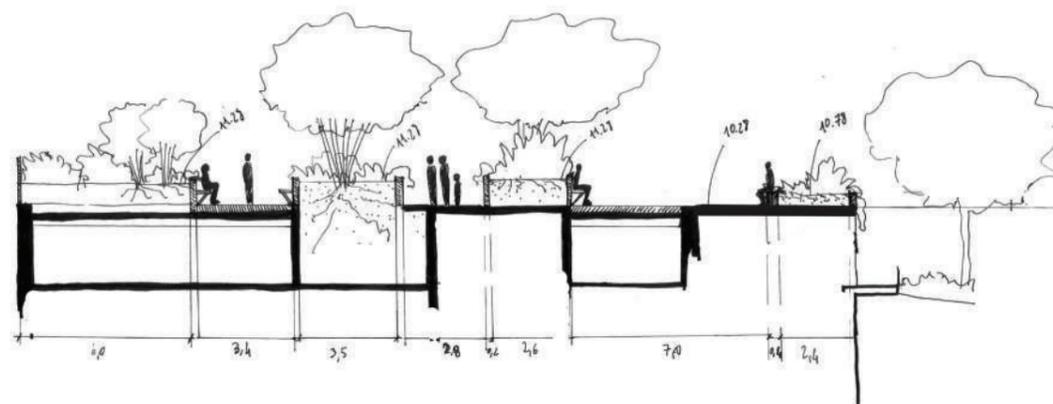
APS

Intentions paysagères



- Surface plantée
- Aire de jeux
- Surface minérale

Intentions paysagères



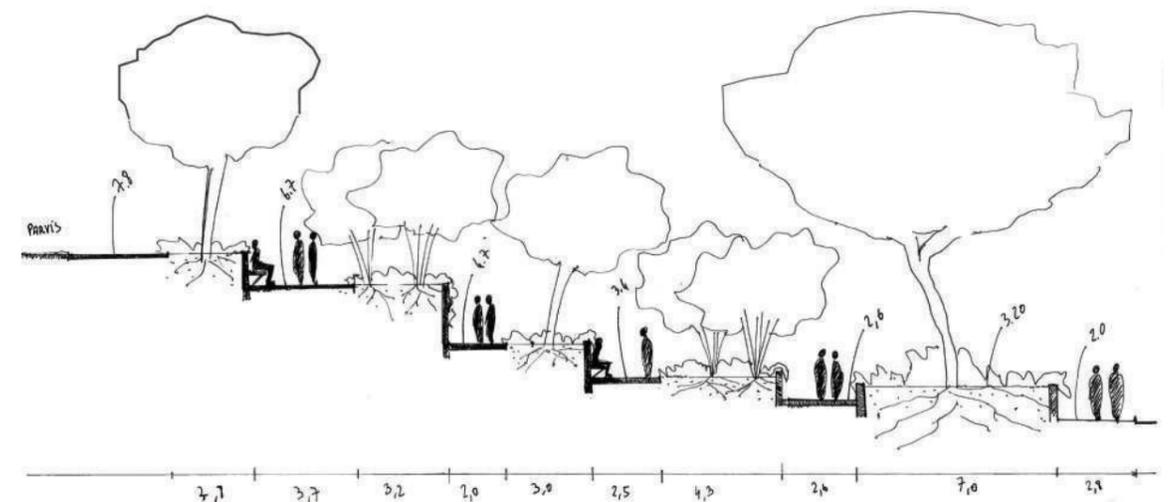
Intentions

Longue de 60 mètres, la Place Louis Blanc descend vers la mer sur 6 mètres de dénivelé. L'implantation du parking semi-enterré crée une nouvelle topographie, et organise la place en trois niveaux : le niveau du square sur la dalle du 3ème et dernier étage (à 10m au dessus de la mer), le niveau du parvis de la future salle polyvalente (à 8m au dessus de la mer), et le niveau de la rue de Verdun (à 2m au dessus de la mer). Englobant ces trois niveaux, le projet paysager s'inscrit dans ce mouvement descendant vers la mer, du jardin du haut vers le jardin du bas, dans un jeu de pentes et de restanques. Les restanques sculptent à la fois la topographie, les espaces plantés, les cheminements et les espaces de repos. Elles se déclinent sous différentes formes et fonctions, murs de soutènement, assises et gradins, et articulent espaces plantés de pleine terre et massifs sur dalle.

Principaux aménagements

1) Le jardin en restanques

En montant depuis la rue de Verdun jusqu'au parvis de la salle polyvalente, une succession de restanques dessinent un cheminement sinueux, tout en obliques, accessible aux PMR, s'élargissant à plusieurs reprises entre 2 et 4m de large pour former de légers recoins ombragés disposant d'assises. Entre les sinuosités du cheminement, sont plantés des pins, des chênes verts, des oliviers accompagnés par des euphorbes, des érigerons, etc. Un escalier plus direct, permet de monter en ligne droite jusqu'au parvis. Ainsi, ce jardin en restanques est à la fois un lieu de passages, plus ou moins rapides, plus ou moins directs, un lieu de repos, et un morceau de colline boisée aménagée, comme on peut trouver dans l'arrière-pays.



Intentions paysagères

2) Le parvis

Entre le jardin en restanques et la "rampe-gradins" qui mène au dernier niveau, le parvis de la salle polyvalente est comme un palier dans une grande pente aménagée. Il accueille, dans la continuité du jardin en restanques, un large espace planté d'arbustes et de vivaces, surélevé de 50cm, dont le pourtour s'offre à l'assise. Quelques arbres sont également plantés, à la faveur de fosses créées sur le niveau inférieur du parking. Sur le côté ouest, les gradins accompagnant la rampe s'orientent vers le cœur du parvis, un espace ouvert, revêtu d'un béton qui pourrait réutiliser la matière déblayée lors des terrassements liés à la création du parking. Les gradins donnent au parvis un air de scène, qui souligne sa capacité à accueillir divers événements collectifs (marché, manifestation diverse, mariages, etc.).

3) Le square en toit-terrasse

Ce square jardin situé sur la partie haute du projet, au dessus du parking, s'organise entre espaces ouverts de pratiques et espaces plantés inaccessibles. Les espaces plantés dessinent deux espaces ouverts distincts. Celui de la fontaine d'une part : proche du parvis et éloigné de la rue et de la circulation des voitures, il est pensé comme un espace de détente, dans un écrin végétal (lauriers, grenadiers, sauges et romarins). Celui des jeux, d'autre part, au bout du square juste au-dessus de rue de Verdun. Entre les deux se trouve un massif surélevé d'un mètre planté d'arbres de haut jet et de vivaces. Il est comme un socle autour duquel s'organisent les espaces ouverts.

L'ensemble du square étant situé sur dalle, différents dispositifs sont combinés pour créer un jardin riche de diverses strates de végétation et suffisamment ombragé. Ainsi les massifs sont surélevés d'une hauteur variant entre 50cm et 1m, et une partie des arbres bénéficient de fosses gagnées sur le dernier niveau du parking. Enfin, des pergolas couvertes de plantes grimpantes offrent une autre ambiance aux assises qu'elles abritent du soleil.



APS

Zoom Office du tourisme

1:100



Notice descriptive

BETON ARME-MAÇONNERIE :

FONDACTIONS :

Les semelles seront de type semelles isolées ou semelles filantes encastrées dans le bon sol.

Parking : En l'absence d'eau le niveau le plus bas sera de type dallage sur hérisson avec cunettes périphériques pour récupérations des eaux de ruissellements éventuelles.

Commerces et office du tourisme : Réalisation d'un vide sanitaire. Le plancher sera isolé thermiquement pour répondre aux exigences thermiques réglementaires.

STRUCTURE ENTERRÉE :

La structure sera en voiles périphériques en béton armé sur les zones pouvant être terrassées avec une surlargeur

Les parois seront de type micro-berlinoise ou en béton projeté sur les zones du parking ne pouvant être terrassées avec une sur-largeur (coté mitoyen ou coté route).

L'ossature intérieure sera de type poteau/poutres.

Les dalles seront en béton armé coulées en place ou de type prédalles.

SUPER STRUCTURE :

Pour le parking :

Le système porteur sera de type poteaux/poutres dont le sens de portée et le pré dimensionnement seront précisés en phase APD.

Les façades, au droit des traitements en ventelles vitrées, seront de type poteaux poutres.

Les autres façades seront en voile béton armé.

Pour les commerces et office du tourisme :

Les façades seront de type poteaux poutres et les autres ossatures périphériques seront en voile béton armé.

Les cages d'escalier, cages d'ascenseur seront en voiles béton armé.

La dalle de couverture du parking et de l'office

du tourisme sera dimensionnée pour prendre en compte les surcharges correspondantes aux aménagements de surface prévus par le paysagiste.

OUVRAGES DIVERS

ÉTANCHÉITÉ :

Une étanchéité de type bitumineuse adaptée au revêtement de surface prévu par le paysagiste ou de type asphalte suivant les contraintes réglementaires qui seront étudiées en phase APD sera réalisée.

La récupération de l'ensemble des EP de toitures se fera par des collecteurs qui seront évacués au réseau d'EP public.

DÉSENFUMAGE / SÉCURITÉ INCENDIE :

Il sera étudié en phase APD les solutions de désenfumage par ventilation naturelle ou mécanique en fonction des niveaux traités et des façades « ouvertes » au droit des ventelles.

Des colonnes sèches seront réalisées dans les escaliers.

PLOMBERIE /CVC :

Parking et office du tourisme :

Les toilettes seront équipées en plomberie, sanitaires et VMC.

Office du tourisme :

Il sera équipé en chauffage climatisation par une PAC positionnée sur le toit du parking.

On privilégiera l'installation d'une double flux pour la réalisation d'économies d'énergies.

Commerces :

Ils seront pré-équipés en tuyauteries jusqu'au local PAC en toiture du parking.

La distribution Eau froide et l'évacuation EU sera prévue.

ELECTRICITÉ (PARKING , POSTE SÉCURITÉ , SANITAIRES , OFFICE DU TOURISME) :

La distribution électrique sera réglementaire. L'éclairage sera conçu selon les normes et réglementations PMR.

Le parking sera équipé et pré-équipé de recharges pour voitures électriques comme le programme l'indique.

Le Système de sécurité incendie sera conforme à la réglementation.

MENUISERIES EXTÉRIEURES (OFFICE DU TOURISME ET COMMERCES) :

Réalisation de façades vitrées pour les commerces et pour l'office du tourisme.

La qualité des vitrages répondra aux exigences thermiques et sécuritaires.

CLOISONS - DOUBLAGE INTÉRIEUR (OFFICE DU TOURISME, SANITAIRES PARKING ET POSTE SÉCURITÉ PARKING) :

Le cloisonnement intérieur sera prévu en cloisons de type Placostyl, Carrobric approprié aux contraintes du local concerné.

Le doublage thermique et acoustique sera conforme à la réglementation et aux exigences du programme.

Pour l'isolation thermique, un travail sur une continuité de la peau intérieure avec isolation en sous face de dalle sera effectué pour éviter les ponts thermiques.

PLAFOND SUSPENDU (OFFICE DU TOURISME, SANITAIRES PARKING ET POSTE SÉCURITÉ PARKING) :

Les plafonds suspendus seront de type plaques de plâtre perforées pour l'acoustique sur une ossature démontable pour la correction des bruits ambiants.

SERRURERIE (PARKING) :

Les garde-corps, mains courantes, chasses roues et portes de distribution seront prévues en acier laqué.

MENUISERIES INTÉRIEURES (OFFICE DU TOURISME, SANITAIRES PARKING ET POSTE SÉCURITÉ PARKING) :

Les portes à parements seront plaqué bois. Les serrures seront sur organigramme général conformément aux souhaits des utilisateurs et du Maître d'Ouvrage.

Les rangements et vestiaires seront réalisés en menuiserie bois avec une finition en plaquage bois.

Il sera prévu des placards de rangement ainsi qu'une banque d'accueil.

REVÊTEMENTS DE SOLS / FAÏENCES (OFFICE DU TOURISME, SANITAIRES PARKING ET POSTE SÉCURITÉ PARKING) :

Parking :

Le marquage des places de parking et la signalisation PMR sera réalisée avec une peinture type résine haute résistance. La couleur sera au choix.

Du grès cérame antidérapant sera préféré pour le poste de sécurité et les sanitaires.

Dans les escaliers et les paliers, on préconise une peinture de sol.

Des faïences seront posées dans les sanitaires

Pour l'office du tourisme, on utilisera du grès cérame.

PEINTURE (OFFICE DU TOURISME, SANITAIRES PARKING ET POSTE SÉCURITÉ PARKING) :

Parking :

Les cages d'escaliers et le poste de sécurité seront peints.

Les façades des zones non traitées en ventelles seront peintes.

Office du tourisme :

Les locaux de l'office de tourisme seront peints selon le programme et les usages.

Des faïences seront posées dans les sanitaires.

SIGNALÉTIQUE :

Il est prévu une signalétique PMR, un plan de sécurité et la signalétique des locaux.

05 Chiffrage

Chiffrage

Dans le cadre projet de la place Louis Blanc, l'équipe de maîtrise d'oeuvre présente l'estimation par lot au stade APS.

Les conclusions du diagnostic, de nouvelles informations reçues en cours d'études et leurs incidences sur le programme du Maître d'ouvrage ont conduit celui-ci à faire évoluer son projet et modifier la commande initiale du marché.

Ce marché prévoyait :

- La réhabilitation du bâtiment de La Poste et la création d'un parking 200 places
- L'aménagement d'une place publique attenante
- La réalisation d'un office du tourisme

Le projet au stade APS-bâtiment et AVP espace public intègre :

- La création d'un parking de 220 à 240 places dans une construction neuve hors bâtiment de La Poste
- La démolition d'une partie du bâtiment de La Poste dans la perspective d'un programme futur de salle polyvalente
- L'aménagement d'une espace public paysagé redimensionné
- La réalisation d'un office du tourisme

Les dimensions architecturale et urbaine s'entremêlent donc de façon plus complexe que ne le prévoyait la commande initiale, autorisant des aménagements plus fonctionnels et réalisation phasée indépendante de l'amputation du bâtiment de La Poste.

L'estimation prend en compte ces évolutions, lesquelles se traduisent principalement par une nouvelle ventilation des montants respectifs de chacun des ouvrages.

Elle valide globalement l'enveloppe budgétaire du maître d'ouvrage réservée aux travaux avec un dépassement de 3.8%, hors

sujétions de fondations, inconnues à ce jour.

L'estimation présentée ci-après recouvre l'ensemble des ouvrages nécessaires à la réalisation du projet à l'exception des équipements d'exploitation du futur concessionnaire et du coup de la salle polyvalente. Ces deux derniers coûts sont présentés à titre indicatif.

Travaux préparatoires		
A	Démolitions	47 500,00
B	Terrassement	515 330,00
C	Assainissement EP-EU	9 530,00
D	AEP	1 420,00
		573 780,00
Parking		
E1	Gros œuvre	2 403 230,00
E2	CET	311 710,00
E3	CES	385 090,00
E4	Façade	171 950,00
		3 271 980,00
Espace public		
F	Voirie	283 530,00
G	Eclairage	142 500,00
I	Espaces verts	350 720,00
J	Mobilier urbain	129 440,00
		906 190,00
Office du Tourisme		
K	Office du tourisme	480 510,00
Voirie		
L	Voirie	162 000,00
TOTAL HT		5 394 460,00
TVA 20%		1 078 892,00
TOTAL TTC		6 473 352,00
Hors sujétions sous sols et travaux hors mission ci-dessous		
Travaux hors mission		
M	Equipement concessionnaires	150 000,00
N	Salle polyvalente	854 050,00
O	Fontaine municipale	-

06 Planning

Planning

Détail : planning travaux

