

PC

PC4.a

Notice architecturale

Parking en élévation

Place des 8 et 11 Mai 1945

Saint-Nazaire

SONADEV

Avril 2024



MAGNUM ARCHITECTES & URBANISTES /
GCC / NOVAM / ATELIER DAVID / FAAR /
LOG

PC/ Avril 2024

Notice architecturale



ATELIERS
DAVID
NOVAM
INGÉNIERIE

LOG
FAAR

SONADEV - Parking en élévation
Place du 8 et 11 mai 1945 – Saint-Nazaire





LES ENJEUX / LE PARTI ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER

2

PERCEPTION DU CONTEXTE

Un projet intensément urbain

La ville de Saint Nazaire s'est reconstruite sur les principes de la ville moderne et fonctionnaliste, suivant le manifeste que « la forme suit la fonction ».

Les codes de la ville nouvelle se caractérisent notamment par un plan composé, par une lisibilité des usages, par des lignes franches et rectilignes, par des façades minérales et tramées, et par une ornementation moins représentée.

A proximité du site, les ensembles de logements le long de l'avenue Albert de Mun découlent de ces aménagements d'après-guerre, contrastant avec le tissu d'habitation préexistant.

Implanté en cœur d'îlot de la place du 8-11 mai 1945, zone de stationnement en surface, le futur projet s'insère dans un cœur d'îlot plutôt confidentiel, environnement urbain intime et resserré.

L'accès à la place n'est d'ailleurs possible que par 2 côtés :

- Le boulevard Albert de Mun au Nord, axe bordé d'immeubles collectifs et homogènes avec pour certains des socles actifs, en R+2+combles datant d'après-guerre.
- La rue de la Paix & des Arts au Sud, à l'épannelage plus contrasté, alternant collectifs, habitations individuelles, commerces.

Les autres faces de l'îlot sont bordées par

- La rue des Halles, à l'Est qui aligne une trame d'habitat résidentiel ouvrant des jardins privatifs vers le cœur d'îlot.
- Le boulevard Victor Hugo à l'Ouest au dispositif architectural similaire au boulevard de Mun.

La reconversion du site au profit d'un parking en élévation s'inscrit dans une réflexion plus complète de renouvellement urbain engagé par la ville de Saint Nazaire, dont les premiers enjeux questionnent la place du paysage dans la ville, allant de l'approche urbaine et ses interactions avec le tissu existant, jusqu'à la question de « comment construire » en ce lieu.

PREMIÈRES INTENTIONS

Ce projet de parking en élévation sur la place du 8 & 11 Mai 1945 pourrait s'apparenter à une somme de bouleversements pouvant être vécu de manière craintive dans les perceptions, les changements, et les habitudes :

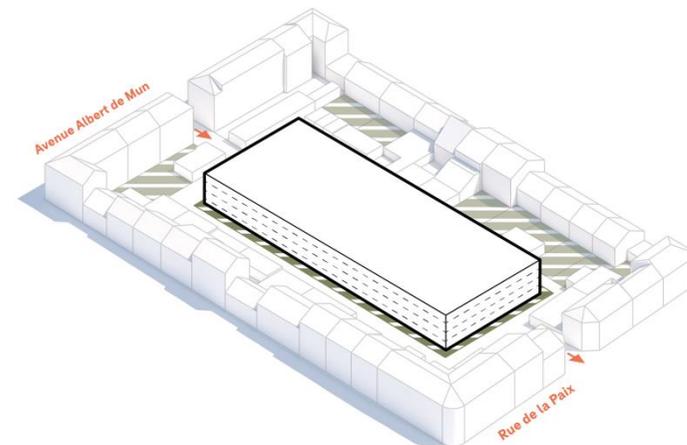
- Comblé un vide
- Construire un nouvel équipement dédié aux voitures sur une place actuellement dédiée aux stationnements en surface
- Changer le rapport de proportion avec les habitations,
- Modifier les vis-à-vis, le rapport à la lumière

Il est en réalité une formidable opportunité de réorganisation urbaine, permettant d'optimiser les zones de stationnements jusqu'à alors étalées sans contrainte et permettant ainsi d'amplifier la qualité des espaces publics et des services de proximité pour les Nazairiens, avec l'idée de « ville jardin » en filigrane.

Nos objectifs pour ce projet s'appuient sur plusieurs thématiques : insertion urbaine & paysagère, intuitivité des parcours, durabilité et responsabilité environnementale. Il s'agit bien pour nous de répondre à plusieurs questions que suscitent ce projet :

- Comment proposer une réponse urbaine et architecturale sachant s'intégrer finement à son environnement,
- Comment générer une perception augmentée du paysage, et ce malgré la diminution de surface ?
- Comment s'inscrire dans une démarche de développement durable ?
- Comment conserver une qualité de vie aux habitants, garantissant l'acceptation du projet ?

Ces interrogations guident *notre récit autour d'une véritable identité de projet.*



Faire une vraie place au paysage

L'emprise du projet est en lieu et place du parking de surface existant.

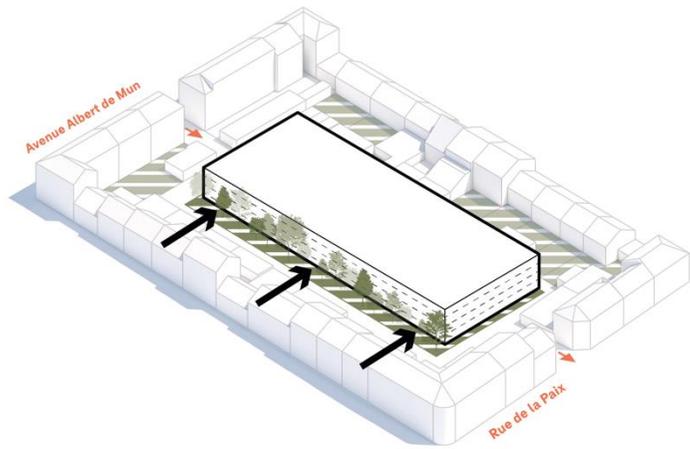
En largeur, les dimensions disponibles laissent environ 2 mètres de part et d'autre du projet de parking.

Dans notre approche, la question du végétal et du paysage est primordiale, tant pour l'adéquation avec la notion de ville jardin, que pour la perception du cœur d'îlot et l'acceptation du projet par les résidents.

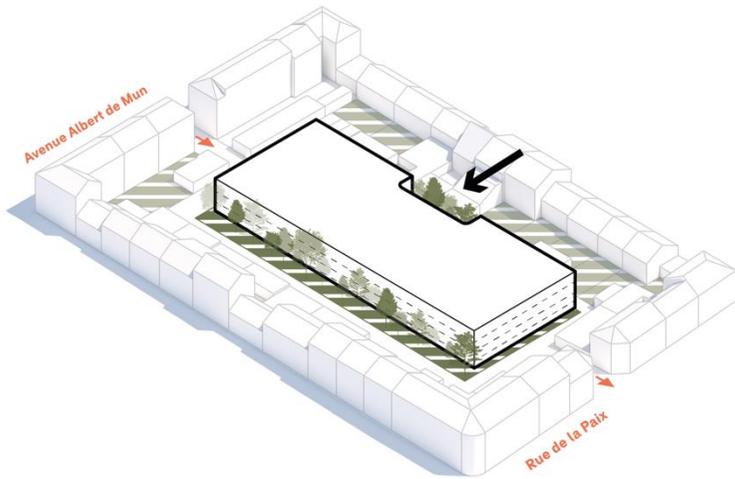
Afin de favoriser un véritable espace pour le paysage, nous avons pris le parti de décaler l'emprise du parking vers l'Est, dégageant une bande de pleine terre végétale de près de 3 mètres de large sur toute la longueur Ouest du Parking. Cette implantation offre une ampleur propice pour la plantation d'arbres de hautes tiges garantissant un bon développement des sujets.

Nous avons souhaité que le végétal ne soit pas seulement circonscrit à l'espace vert, mais bien inclus au projet.

C'est pourquoi, sur la partie Est, nous avons opté pour une présence du végétal en alcôve dans le parking. Ainsi le plan réserve un généreux patio ouvert de 22 m de long sur 5.50 m de profondeur, permettant une belle respiration paysagère.



Dégager un espace de pleine terre permettant aux arbres de se développer durablement



Créer une Alcôve végétale centrale sur la façade Est dans l'emprise du parking





The White Curtain/ Le voile blanc

Notre lecture des lieux et du programme se veut vigilante et en quête d'apaisement, c'est pourquoi notre réponse consistera à orienter l'écriture architecturale vers une identité sachant faire couture, dans le respect de l'existant.

Au sein de ce site imbriqué, nous souhaitons imaginer une création de bâtiment qui dialogue avec son environnement, autant qu'il participe à le réinventer.

Le parti pris prend racine dans la rencontre entre la trame réglée qu'impose le plan d'un parc de stationnement, et la trame fonctionnaliste du plan de reconstruction de la ville de Saint Nazaire à partir des années 50, avec un focus sur les sublimes de mises en œuvre, et l'introduction de douceurs et d'arrondis.



Le projet assume sa trame, son principe structurel omniprésente en façades, en écho aux codes de la ville historique caractérisée par ses élévations ordonnancées, stratifiées, et par une lisibilité des usages.

Cette trame est une composante importante dans l'écriture du projet.

Elle a par ailleurs plusieurs vertus :

Elle garantit une efficacité structurelle, et une bonne modularité des plateaux.

Sur cette base, nous proposons de développer une architecture épurée, jouant avec la lumière, les ombres portées et une mise en œuvre de modénatures saillantes aux courbes tendues, comme un voileage pris dans le vent.

Une résille blanche ondulante vient animer les façades des plateaux, se révélant avec les rayons du soleil.

Un système de façade cintrée et concave se développe comme un manteau autour de l'édifice, masquant subtilement l'intérieur, tout en laissant passer de la luminosité à travers ses façades en bardage aluminium ondulé et micro perforé.

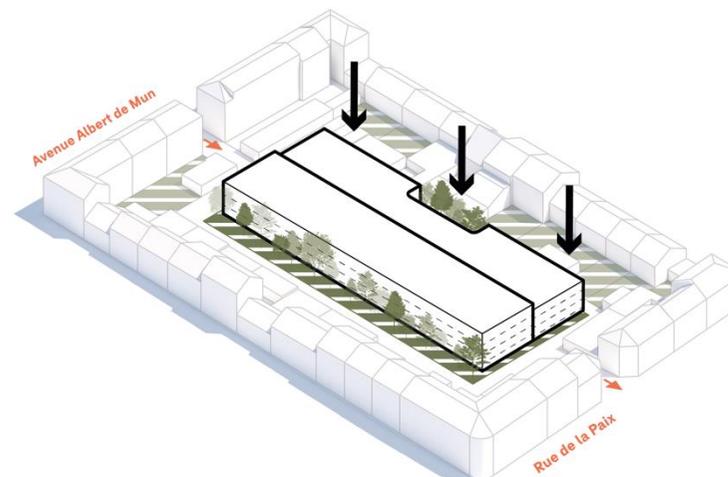
Un traitement mat de la peinture permettra d'éviter les effets de réverbération ou d'éblouissement.

La trame structurelle des façades Est & Ouest a rythme de 10 m. Ainsi sur la façade Ouest, une succession de 8 plis incurvés créé une rythmique à l'échelle de la place, chaque travée concave agissant comme un écrin pour les arbres.

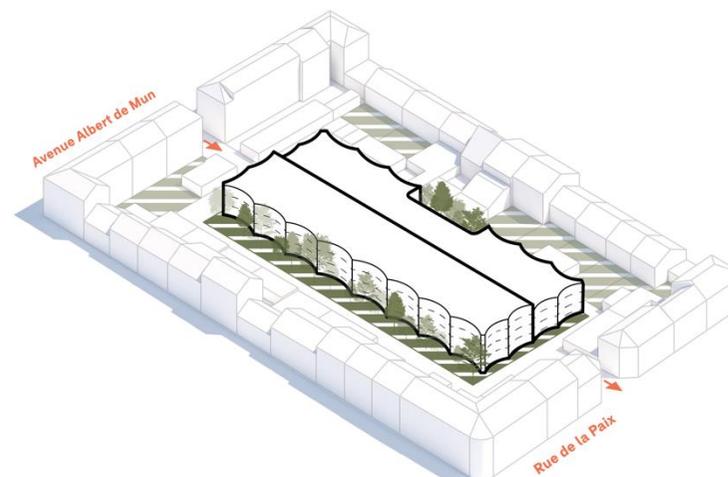


Sur la façade Est, l'alcôve creusée dans le parking apporte une vision moins monolithique au bâtiment, avec cette généreuse respiration végétale de 22 m de long par 5.50 m mètres de profondeur.

Le creux de l'alcôve est bardé en bois à claire-voie, ajouré, donnant à voir le paysage depuis l'intérieur du parking.



Abaisser les hauteurs pour minimiser les ombres portées.



Sculpter les façades par une rythmique concave, comme un écrin pour les arbres

Brouiller les pistes

Notre volonté à travers cette réponse est bien d'identifier clairement le parking, tout en sortant des codes architecturaux conventionnels d'un parking silo qui fleurissent en périphérie urbaine.

Le sujet de l'insertion urbaine étant crucial, il s'agit plutôt de se référer à l'imaginaire d'un équipement de centralité, institutionnel, où sa volumétrie, sa plastique, et sa matérialité l'emporte sur l'expression de l'usage.

Alors, notre souhait est de créer la curiosité, l'étonnement et donc le désir vers ce nouvel équipement. *Quel est cet équipement ? Un nouveau musée ?*



New Museum / New-York. Sanaa/ Sejima arch.

Depuis l'Avenue Albert de Mun, la perception du parking en second plan interagit avec l'espace public, suscitant dans le même temps l'attrait par son atypisme, et la compréhension appuyée par sa signalétique.



Vue depuis l'Avenue Albert De Mun



Plan masse du projet

Une place au traitement renouvelé

Parce que nous sommes convaincus que le bâti est indissociable de son lien avec l'espace public dans sa conception et son acception, nous avons poussé notre réflexion jusqu'à proposer un nouvel aménagement pacifié pour la place du 8 & 11 Mai 1945.

Ce n'est pas parce que le parking en élévation est un équipement dédié aux voitures, que l'espace public alentours est obligatoirement dans cette même hiérarchie, ou les modes doux seraient considérés comme secondaires.

C'est pourquoi nous suggérons de reconsidérer la place bordant l'équipement comme un parvis qualifié, où le paysage ne s'arrête pas brutalement mais se prolonge finement à travers le traitement de surface.

Nous proposons un espace public avec un traitement alternant pavage et pavage enherbé par un traitement en lignage, opérant des transitions progressives entre les zones paysagées et les zones circulées. Cet aménagement ira au contact de l'avenue Albert de Mun et la rue de la Paix & des Arts au sud, participant à la compréhension renouvelée de la place.

Afin de rendre sa place aux modes doux, nous proposons de convertir cette place en zone de rencontre, avec vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h et priorité donnée aux piétons sans obligation de se déplacer sur les trottoirs, qui seraient gommés en perception. Les voies seraient proposées en double sens cyclable.

Cette modification transformera profondément la perception du lieu, en adéquation avec l'équipement.

Le projet est évidemment conçu pour être viable sans ces modifications impactant l'espace public, mais nous avons la conviction qu'elles représenteraient un gain d'urbanité pour le quartier.

UN PROJET RATIONNEL PENSE POUR L'USAGE

Le projet présente un principe fonctionnel ajusté, sans sous-sol, favorisant des parcours fluides et un accès aux places facilité.

Usages : Efficacité & intuitivité

La conception en plan et en coupe est dictée par un objectif de clarté dans la disposition des fonctions, de rationalité des systèmes techniques et d'un souci d'évidence de la composition du plan.

Penser qualité plutôt que quantité

Nous avons fait le choix de développer un parking aux réelles qualités d'usage, de parcours et de confort. C'est pourquoi nous avons délibérément privilégié la qualité plutôt que la quantité, offrant ainsi 331 places bien desservies, bien éclairées et bien ventilées.

Des accès et des flux simples

L'accès se fait par le Nord, depuis l'Avenue Albert de Mun. Un principe de flux descendant encadre le bâtiment pour une évidence et une intuitivité des parcours. Deux chéneaux drainent efficacement les accès et sorties au bâtiment.

Au Rdc, le parking accueille les halls d'entrée, les sanitaires, les locaux vélos et les locaux techniques.

Le hall principal, au Nord, est positionné au centre du pignon, à proximité de l'entrée des véhicules, avec accès direct vers le point de distribution vertical ascenseur & escalier).

Le local vélo est situé à l'Est de la façade Nord, avec accès facilité pour l'exploitant et les usagers. Il est directement connecté à l'extérieur.

Un deuxième hall est également positionné sur la façade Sud, offrant les mêmes possibilités de dessertes (ascenseur & escalier).

Ainsi, aux extrémités Nord & Sud, les halls permettant de desservir chaque niveau afin d'avoir des circulations fluides et intuitives selon l'utilisateur.

Un stationnement organisé : Fonctionnement

Par un souci d'intégration et de fluidité, nous avons pensé principe de parking en demi-niveaux longitudinaux permettant d'avoir un demi-niveau moins haut en contact avec la bande de voisinage à l'Est de l'équipement.

Les ombres portées sont naturellement réduites.

L'établissement est constitué de 3 niveaux en superstructure sur un Rdc (R+ 3 partiel), organisés en demi-niveaux.

Le parking comporte toujours 331 places dont 7 sont accessibles PMR, et 50 deux-roues répartis comme suit :

- 44 places en RDC bas dont 1 places PMR IRVE
 - 32 places en RDC haut, dont 7 places PMR
 - 53 places en R+1 bas
 - 46 places en R+1 haut
 - 55 places en R+2 bas
 - 46 places en R+2 haut
 - 55 places au R+3
-
- Un local 2 roues à RDC haut accueillant 50 vélos
 - Un espace 2 roues motorisés de 12 places en RDC bas.

Le plan du parking est organisé selon un principe de marche en avant notamment dans la disposition des rampes et organisation des places.

Les rampes sont disposées de façon à minimiser le croisement des flux.

Le projet se développe autour des boucles de circulations distinctes montantes et descendantes, ainsi que des noyaux de circulations verticaux avec un système de plan rationnel.

Une boucle montante

L'entrée du parking située au Nord, conduit l'automobiliste, après le franchissement des barrières, dans un cheminement montant permettant de présenter l'ensemble des places aux visiteurs. La boucle montante organise donc les rampes à chaque extrémité Nord et Sud du parking.

Au sortir des rampes, l'automobiliste se dirige systématiquement à droite et va parcourir l'ensemble du niveau à la recherche de sa place.

Une boucle descendante

En quittant sa place, nous retrouvons les rampes descendantes au cœur du parking, par une boucle permettant une descente rapide vers la sortie.

Cette organisation des circulations verticales créées possède plusieurs atouts :

- Ne plus avoir de cul-de-sac dans les extrémités du parking par la position des rampes montantes à chaque extrémité.
- Augmenter l'intuitivité et l'orientation des parcours visiteurs
- Compacter le parking en évitant d'avoir un demi-niveau enterré

Recyclage

Le bouclage par demi-niveau permettra de parcourir à nouveau le niveau s'il aperçoit une place qui se libère. Au bout de son parcours, il se présentera devant la rampe, permettant de regagner la sortie ou de poursuivre ses recherches.

Nous avons prévu la largeur de voie à 5 m optimisant les plans dans leurs surfaces, et invitant les flux à un sens unique.

Les entrées et les sorties piétonnes n'interfèrent pas avec le flux véhicules.

Les caisses sont disposées dans les halls afin de garantir au piéton un parcours sécurisé. Ces halls sont vitrés au niveau des ascenseurs pour augmenter leur visibilité.

Les parcours piétons longent les places de stationnement avec une voie centrale desservant les places PMR à rdc haut et rdc bas, situées à proximité immédiates des noyaux des circulations verticales.

Le matériel d'exploitation est prévu conformément aux spécificités de la STRAN - l'exploitant du Parking - afin de faciliter le comptage des véhicules et leur répartition dans les niveaux depuis leur signalement à l'entrée et à la sortie.

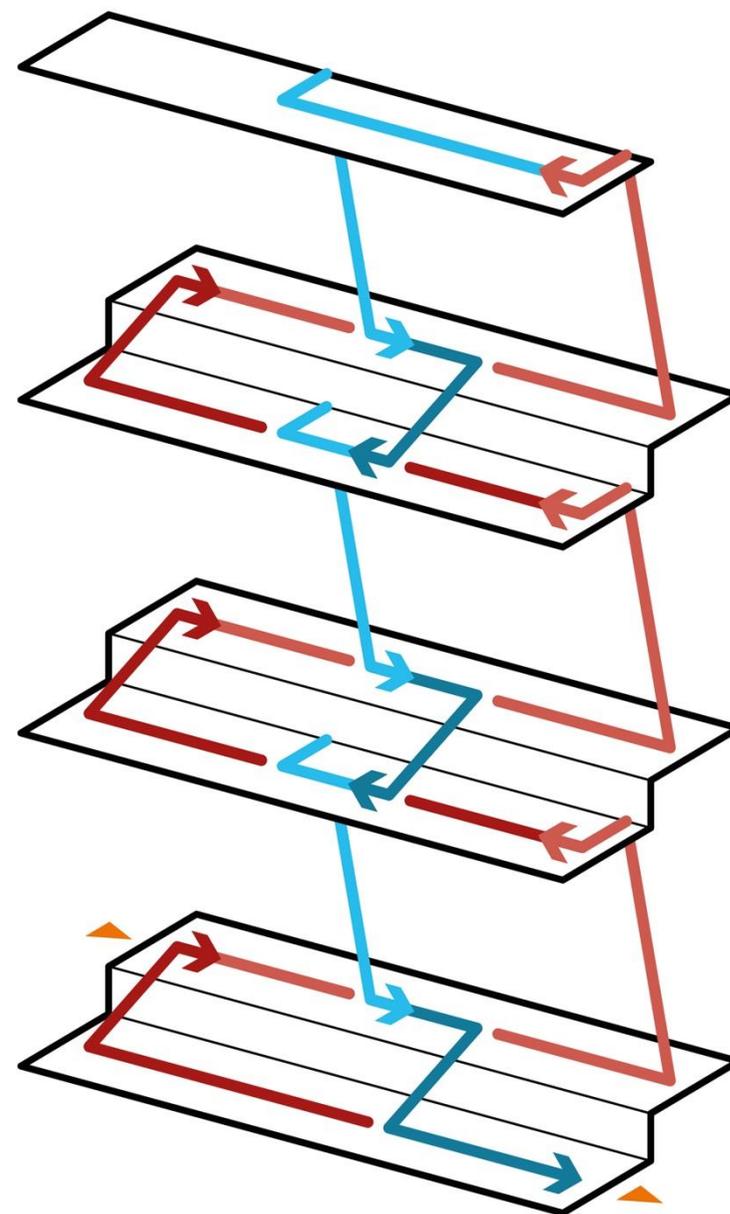


Schéma des flux

LES MATERIAUX

Notre démarche est inspirée par la pérennité de l'édifice et des matériaux mis en œuvre.

Qu'elles soient intérieures ou extérieures, nous avons opté pour une maintenance minimum notamment par l'emploi de matériaux simples, fiables, durables et facilement interchangeables.

Une conception responsable

Au-delà des considérations esthétiques et symbolique, notre approche architecturale privilégiant sobriété, s'inscrit dans une stratégie volontaire de conception à l'empreinte carbone limitée.

Le choix de notre mode constructif est par nature responsable, privilégiant une filière de recyclage des matériaux. L'approche architecturale au service des usages est complétée des dispositifs suivants, dont le détail précis est explicité dans la note environnementale.

Des matériaux choisis pour leurs qualités environnementales

Sur l'ensemble du projet nous privilégions le choix de matériaux ressourcés et issus du réemploi, et notamment l'acier et l'aluminium recyclé.

- Bardage aluminium recyclé micro perforé
- Ossature métallique
- Bardage bois

A ce titre, l'acier XCarb® de sources recyclées et renouvelables est fabriqué à partir d'acier recyclé en utilisant d'électricité 100 % renouvelable dans un four à arc électrique.



Vue sur matérialité

OMBRIERE

Le projet intègre une ombrière support de panneaux photovoltaïques (hors de ce présent permis). Un permis spécifique concernant ces panneaux photovoltaïques sera déposé parallèlement.