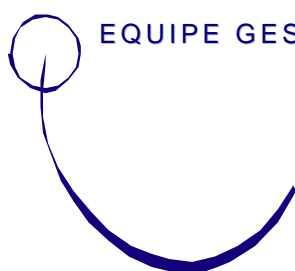


# Reconversion du site de l'ancienne manufacture d'allumettes à Trélazé



Cahier des charges  
Mission de Maîtrise d'œuvre des espaces publics

Novembre 2008



EQUIPE GESTIN-ROUSSEAU

5 rue de Savoie  
75006 PARIS  
tel : 01-43-26-05-05  
canrouge@wanadoo.fr



## SOMMAIRE

<b>I. RAPPEL DES ENJEUX.....</b>	
I.1. Un site emblématique de l'histoire sociale et industrielle de Trélazé	
I.2. Une nouvelle étape dans le renouvellement urbain de Trélazé .....	
I.3. Et dans la relation avec les Ponts de Cé.....	
I.4. Une architecture représentative du début du XXe siècle .....	
<b>II. LES DONNEES DU PROGRAMME DE REQUALIFICATION URBAINE.....</b>	
II.1. Une organisation spatiale respectueuse de la trame existante.....	
II.2. Le maintien et la réaffectation des halles .....	
II.3. Un programme mixte .....	
<b>III. CAHIER DES CHARGES DE CONCEPTION DES ESPACES PUBLICS .....</b>	
III.1. Les principes généraux .....	
III.2. La trame viaire .....	
III.3. Le stationnement .....	
III.4. Gestion des eaux pluviales.....	
<b>IV. MODALITES DE DEROULEMENT DE LA MISSION.....</b>	
IV.1. Planning prévisionnel des opérations .....	
IV.2. Composition de l'équipe .....	
IV.3. Contenu de la mission.....	
IV.4. Données fournies au mandataire de la mission.....	
IV.4.1 Etat parcellaire et plan topographique .....	
IV.4.2 L'occupation actuelle .....	
IV.4.3 Bilan des démolitions .....	
IV.4.4 Etude pollution .....	
IV.4.5 Diagnostic VRD.....	





**Site des Allumettes**  
**Photo aérienne**







I.

## RAPPEL DES ENJEUX

### I.1. Un site emblématique de l'histoire sociale et industrielle de Trélazé

En rachetant l'ancienne manufacture des allumettes de Trélazé, le Toit Angevin entreprend une démarche ambitieuse de reconversion d'un site chargé d'histoire et en même temps doté d'un potentiel de développement, en raison de sa situation stratégique :

- Sa localisation sur l'avenue Jean Jaurès en liaison avec les villes d'Angers et de Trélazé en fait un lieu attractif, en même temps qu'un élément de lien et de développement qui s'inscrit dans la restructuration des quartiers sociaux des Plaines et du petit Bois,
- Le site représente également un potentiel d'articulation avec la commune des Ponts de Cé en limite communale de laquelle il est implanté,
- Enfin, et ce n'est pas le moindre enjeu, il représente un moment important de l'histoire sociale et industrielle de la ville de Trélazé.

A ces multiples titres, les enjeux de transformation de ce site à forte valeur symbolique induisent deux types de réflexion :

- D'une part, les conditions du passage d'un lieu marqué par l'histoire sociale des habitants de Trélazé à un morceau de ville et la transformation d'un site industriel en quartier résidentiel,
- D'autre part, les conditions de préservation d'une certaine architecture industrielle, représentative des recherches de construction en béton du début du XXe siècle, et de sa transformation en logements.

Ce site est aujourd'hui occupé par des activités, selon des statuts d'occupation et des baux de durées différentes, ainsi que par un certain nombre d'artistes qui ont pu trouver dans ces ateliers les espaces propices à l'échelle de leurs créations.

### I.2. Une nouvelle étape dans le renouvellement urbain de Trélazé

Le projet de reconversion de la manufacture des allumettes s'inscrit dans le processus de renouvellement urbain de la ville de Trélazé.

A l'interface entre les trois autres projets du secteur en cours de réalisation, la rénovation des Plaines et du Petit Bois et prochainement de Daguerre, le site des Allumettes constitue un enjeu d'envergure, de par son emprise – plus de 6 hectares en plein cœur de ville -, et sa



situation, sur l'axe principal que constitue la rue Jean Jaurès, liaison entre Angers et le centre bourg de Trélazé.

Deux axes viaires structurants fédèrent et relient ces projets, la rue Jean Jaurès, axe historique de la commune, et la nouvelle voie Mendès France en direction du cœur des Plaines, ainsi que la liaison douce aménagée sur les anciennes voies ferrées dans le cadre du projet des Plaines.

De nombreux lieux de vie et équipements sont communs à tous ces sites : le nouveau centre commercial des Plaines, les terrains de sport, le dojo.

*C'est tout un nouveau quartier qui progressivement se reconstitue et va prendre un poids plus important dans l'évolution urbaine de la commune. Ce qui ne sera pas sans incidence sur le devenir des équipements, principalement scolaires.*

### **I.3. Et dans la relation avec les Ponts de Cé**

La situation de la Manufacture en limite immédiate de la commune des Ponts de Cé pose la question de la liaison entre les deux communes. Si, pour des raisons « historiques », cette liaison a été volontairement supprimée, la transformation du site de la Manufacture en un quartier « résidentiel » ne pourra s'abstraire d'une réflexion sur l'articulation possible entre les deux communes et sur le nouveau fonctionnement urbain induit par cette transformation.

Il est difficile d'imaginer un quartier de 800 à 1000 habitants qui ne serait desservi qu'à partir de la rue Jean Jaurès.

### **I.4. Une architecture représentative du début du XXe siècle**

Le site se caractérise par son organisation très structurée sur un plan orthogonal, caractéristique des constructions architecturales industrielles des années 30 et des premières mises en œuvre en béton armé.

Il se compose de grands bâtiments implantés à l'alignement des voies :

- Des façades assez longues qui donnent l'impression d'un front bâti continu,
- Une continuité Est-Ouest entre les toitures des bâtiments, reliées par des «poutres bow strings»,
- Une continuité Nord-Sud entre les grands bâtiments qui empêche toute perception transversale du site,



**Le projet de réaménagement s'appuiera sur la trame existante pour réaliser un nouveau morceau de ville, dont l'élément essentiel sera l'espace public, objet du présent cahier des charges.**



## II. Les données du programme de requalification urbaine

Les études de programmation et de faisabilité, résultat de la concertation avec les utilisateurs actuels du lieu, les artistes présents sur le site, les élus de Trélazé, les autres partenaires intéressés, ont mis l'accent sur trois grandes orientations :

### II.1. Une organisation spatiale respectueuse de la trame existante

- **Conserver le plan orthogonal**

- Maintenir l'orthogonalité du fonctionnement du site et compléter le maillage nord-sud par un maillage transversal.

- **Donner un aspect résidentiel au site**

- Préserver le caractère intime et résidentiel de l'entrée sur l'avenue Jean Jaurès tout en l'aménageant de façon plus confortable et sécurisée (conditions de franchissement de la voie, tourne à gauche...)
- Aménager les voies, notamment les voies secondaires, de manière à limiter la vitesse de circulation et à minimiser les passages.

- **Affirmer une trame verte paysagée dans une logique de continuité avec l'existant, principalement la « coulée verte »**,

- Qualifier les voies par un traitement paysagé, notamment plantation d'arbres d'alignement,
- Réaliser des espaces de respiration, place ou espaces verts de proximité. Dans cette optique la place centrale sera avant tout pensée comme une place végétale permettant de contraster avec la minéralité du site des Allumettes.

### II.2. Le maintien et la réaffectation des halles

- **Préserver l'identité du lieu**, doté d'une haute valeur symbolique pour les habitants et représentatif de l'architecture industrielle du début du XXe siècle. Cela signifie deux choses :

- Conserver les bâtiments dont l'état technique le permet et qui peuvent être réaffectés,
- Maintenir une certaine mixité fonctionnelle, c'est-à-dire utiliser au mieux les volumes existants dans la stratégie de réaffectation soit en activité, soit en habitat.



Un certain nombre d'artistes ont progressivement occupé les lieux, profitant de grands volumes (et à un très faible coût). La volonté partagée par la ville et le Toit Angevin est de pérenniser cette activité et de maintenir ou de transférer les artistes qui le souhaiteraient.



Le principe actuellement retenu est le suivant :

- Maintien des deux groupes de halles, B et C, et D et E. Une première étude de faisabilité de réaffectation et d'estimation des coûts a été réalisée sur les bâtiments B et C.
- Maintien de la halle H pour y accueillir le siège social du Toit Angevin.
- Maintien de la halle I et réaffectation en parking.

### **II.3. Un programme mixte**

Compte tenu de sa situation particulièrement intéressante au cœur de la ville de Trélazé, et pour pérenniser au moins partiellement sa vocation initiale, il est souhaité de faire de ce site un nouveau morceau de ville, offrant une mixité de programmes, associant activités et logements :

- Une offre de logements diversifiée, en accession et en locatif, en individuel et en collectif, pour un total de 350 à 400 logements, à réaliser sur une dizaine d'années,
- Le maintien d'ateliers pour certains des artistes installés sur le site, par récupération d'une partie des halles H et I, pour un total d'environ 500 m<sup>2</sup>
- L'implantation du siège social du Toit Angevin et de l'antenne de Trélazé, pour une SHON de près de 2000 m<sup>2</sup>
- Une offre complémentaire de locaux pour activités tertiaires.

### III. CAHIER DES CHARGES DE CONCEPTION DES ESPACES PUBLICS

#### III.1. Les principes généraux

**Un double objectif : faire de ce quartier un quartier résidentiel et un exemple d'aménagement limitant l'importance de la voiture.**

• Priorité aux modes doux de déplacements

- Faciliter les déplacements doux par des continuités piétonnes et cyclistes sur les axes viaires et sur les voies transversales, en relation avec le mail vert (ancienne voie ferrée) existant,
- Assurer la sécurisation des traversées piétonnes,
- Minimiser la place de la voiture au sol. Il sera testé la possibilité de réaliser un ou plusieurs îlots constructibles sans voiture, avec parkings dans une des halles conservées. Dans cette optique, il sera demandé au mandataire de porter une attention particulière aux cheminements menant du ou des îlots sans voiture aux parkings.
- Il sera demandé au mandataire de réaliser une note illustrée et pédagogique expliquant et démontrant en quoi les espaces publics répondent à l'objectif visé par le maître d'ouvrage d'une réduction de la place et de l'utilisation de la voiture dans ce quartier.

• Une trame verte continue

- Réaliser des continuités vertes notamment par des alignements plantés le long des voies. Il sera demandé au mandataire de tenir compte des programmes architecturaux envisagés en limite d'espace public afin de faciliter une cohérence d'aménagement et d'éviter les conflits d'usage.
- Valoriser les percées visuelles et les relations avec le mail vert à l'ouest.

• Un traitement de l'espace public économe en énergie

- Choix de végétaux et de matériaux offrant des qualités de durabilité et de facilité d'entretien, notamment un faible arrosage.
- Les végétaux pourront utilement être pensés en fonction de l'orientation du site et des besoins en ombre et en soleil des espaces publics et des constructions.
- Des modalités de récupération et de réutilisation des eaux pluviales seront à proposer.

• La mise en valeur d'éléments structurants du site

- L'entrée sur la rue Jean Jaurès doit garder son caractère semi-privatif et sa forme en demi-cercle, mais elle devra être aménagée de telle sorte que les entrées-sorties soient les plus fluides possible. Le principe de maintien des grilles est souhaité mais dans une configuration plus urbaine. Le mandataire a à sa charge l'étude de croisement entre l'entrée du site des Allumettes et la rue Jean Jaurès en termes techniques, administratifs et sécuritaires. Il prendra l'ensemble des contacts et montera les dossiers nécessaires à



l'obtention de toutes les autorisations utiles pour la création d'un croisement sur la rue Jean Jaurès.

- Un espace de respiration au centre du site : espace de détente et de rencontre, ayant plutôt un caractère végétal, dont le programme précis sera à établir dans une démarche concertée avec les partenaires.

### III.2. La trame viaire

**Il est non seulement demandé au mandataire de conserver l'organisation orthogonale existante sur le site mais aussi de s'appuyer au maximum sur la voirie existante afin de limiter les coûts de restructuration et notamment de s'attacher à concilier les principes énoncés ci-dessous tout en conservant le fil d'eau existant.**

#### **• Les Principes**

##### Les piétons

Il est primordial de libérer suffisamment d'espace (hors mobilier) pour la circulation des piétons, afin que toute personne à mobilité réduite, parent avec poussette et tout autre piéton puisse accéder à ces circulations.

Une **largeur de trottoir minimale de 1,5 m** sera adoptée sur toutes les rues du quartier. Si l'emprise de la voie n'est pas suffisante, on privilégiera un des trottoirs pour dégager une largeur minimale de 2m. Le trottoir le plus large sera situé de façon à réduire les différences de niveau sur les circulations : éviter le côté où se multiplient les entrées de parkings et croisements, où il est nécessaire d'aménager des bateaux (pente d'accès des PMR).

##### Les cycles

Afin de sécuriser les circulations des cycles, une piste cyclable est aménagée sur l'axe nord/sud, voie la plus circulante. Elle est bidirectionnelle sur une largeur de **3m**.

Sur les voies de desserte, la **chaussée est partagée** puisque les vitesses de circulation sont faibles.

##### La chaussée

Le principe retenu de largeur de chaussée est le suivant :

- 5,5 m pour les axes structurants,
- 5 m pour les voies de desserte,
- 4 m pour les voies à sens unique avec vélos.

Les largeurs sont volontairement réduites pour éviter le stationnement en double file et pour réduire la vitesse de circulation. Cependant elles seront adaptées au cas par cas en fonction des emprises existantes.



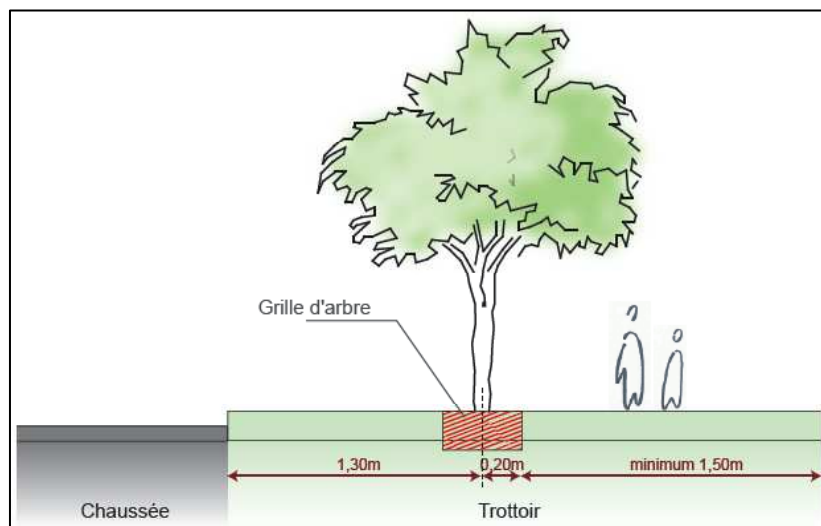
### Le stationnement visiteurs

Le stationnement longitudinal, plutôt qu'en épi, est préconisé afin de limiter les coupures et organiser l'occupation de l'emprise de la voirie dans l'optique de favoriser les cheminements doux plutôt que le stationnement.

D'après le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de stationnement du domaine public, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant. Ainsi, au minimum **une place handicapé toutes les 50 places sera aménagée**. Large de **3m30**, elle empiètera sur le trottoir.

### Les alignements d'arbres

Les alignements d'arbres seront implantés (ou conservés) uniquement sur les trottoirs d'une largeur de 3m minimum.



*Principe d'implantation des arbres sur le trottoir*

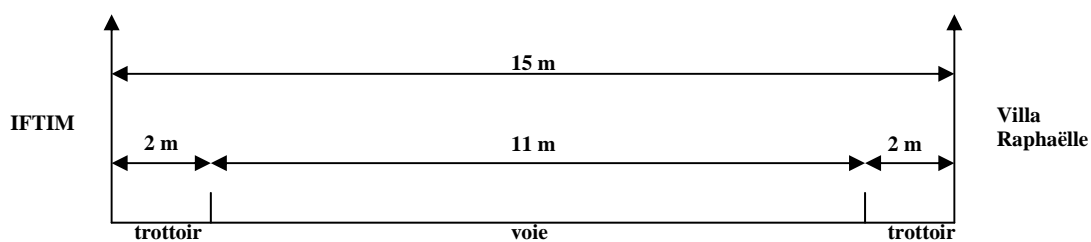
**• L'axe nord-sud, voie principale et armature du nouveau quartier**

La trame viaire s'organise autour de l'axe central nord/sud qui assure la connexion avec les quartiers environnants.

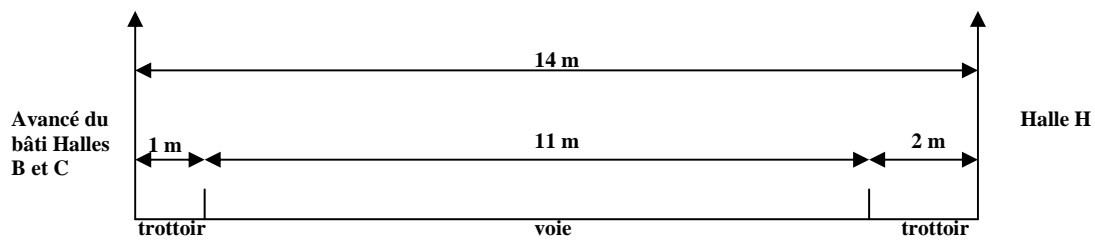
Cette voie structurante se termine actuellement en cul-de-sac. Bien que son ouverture sur la commune des Ponts de Cé ne soit pas prévue dans le plan local d'urbanisme de l'agglomération angevine, la réalisation de l'opération des Allumettes ainsi que l'évolution de la commune des Ponts de Cé pourront amener à reconsidérer cette hypothèse. Il s'agit donc d'en tenir compte au moment de la conception de la voirie.

Coupe de l'existant :

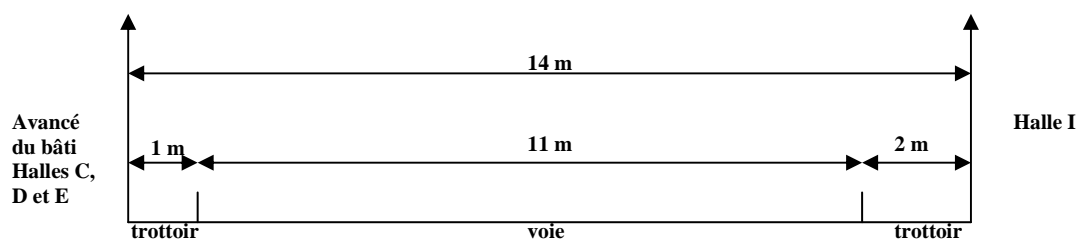
Entrée du site (vue depuis le fond du site)



Voie principale (vue depuis l'entrée du site)

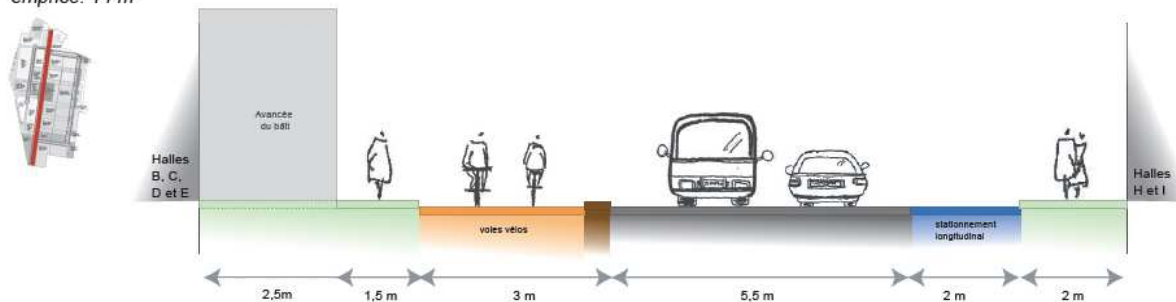


Voie principale (vue depuis l'entrée du site) 2



Coupe de principe de la rue principale projetée

Coupe de la rue principale  
emprise: 14 m



Le principe étant de limiter au maximum la création de voirie ou de bordures, le stationnement longitudinal et la piste cyclable seront pris dans l'emprise existante des 11 m de la voirie, mais il est nécessaire d'augmenter la largeur du trottoir du côté des halles B C D E. Les alignements d'arbres ne seront possibles que lorsque les trottoirs peuvent faire 3m.

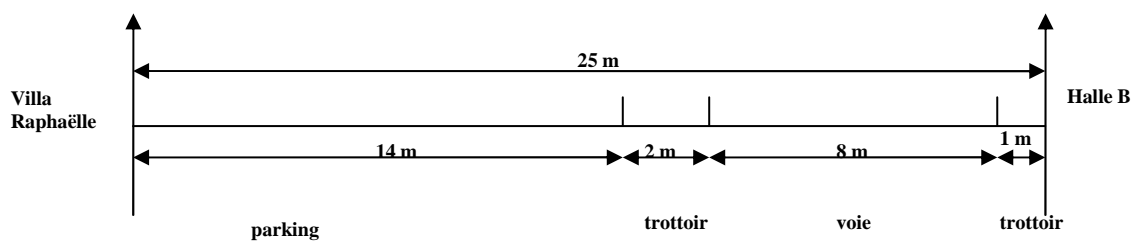
• **La voie latérale de desserte Est**

Coupe de l'existant :

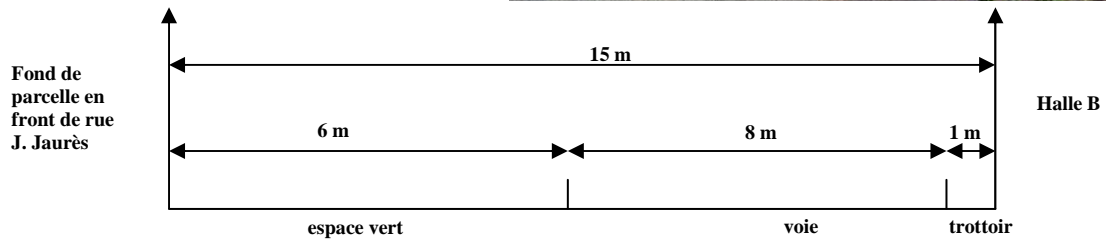
Nord



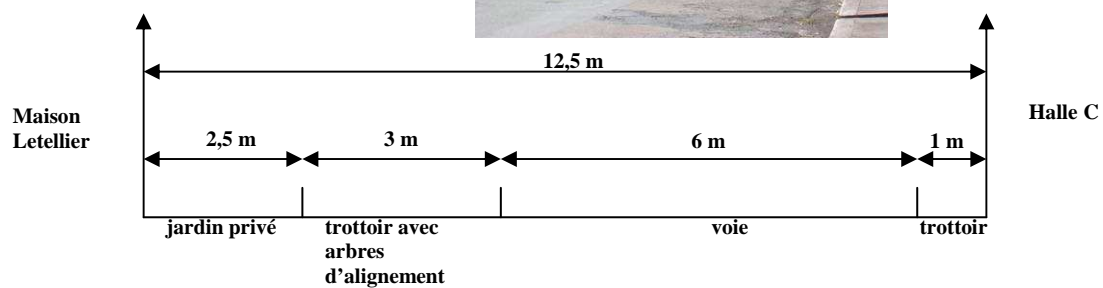
Voie latérale Est



Voie latérale Est



Voie latérale Est

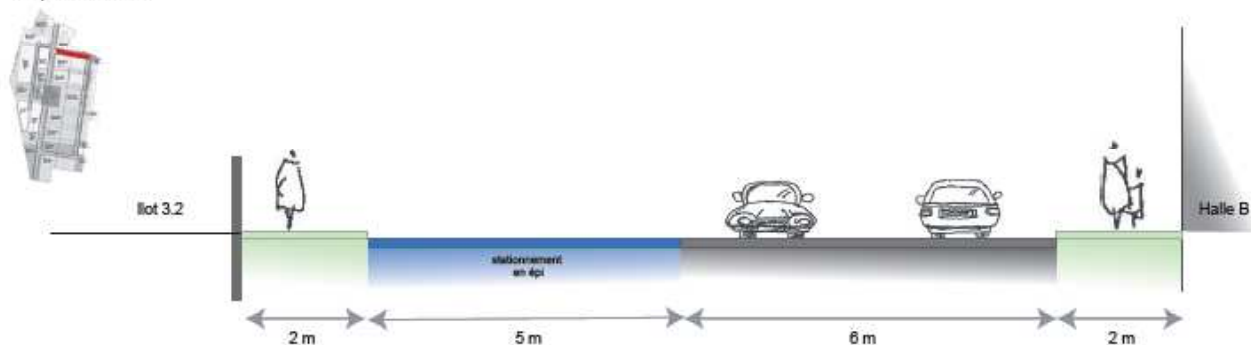


Voie latérale Est

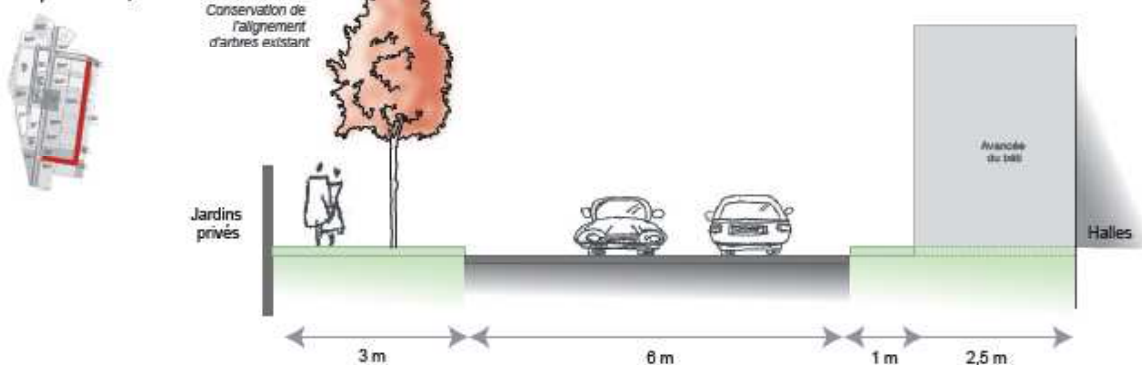


Coupe de principe de la voie latérale Est

Coupe de la rue secondaire est  
emprise: 15m



Coupe de la rue secondaire est  
emprise: 12,5m



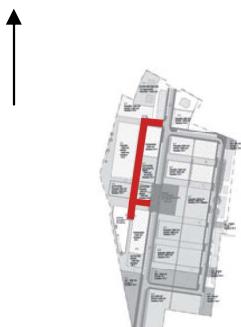
Seront conservés les alignements d'arbres sur le trottoir le long des maisons : leur emplacement est variable, le trottoir s'y adaptera.

Le stationnement longitudinal sera limité sur cette voie, en raison des avancées de bâti. Des places seront créées le long des constructions neuves, afin de garantir un minimum de stationnement visiteurs et éviter le stationnement sur les trottoirs ou en double file.

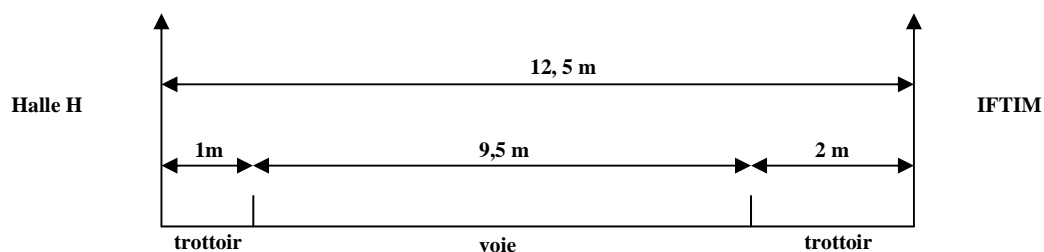
• **La voie latérale de desserte Ouest**

Coupe de l'existant :

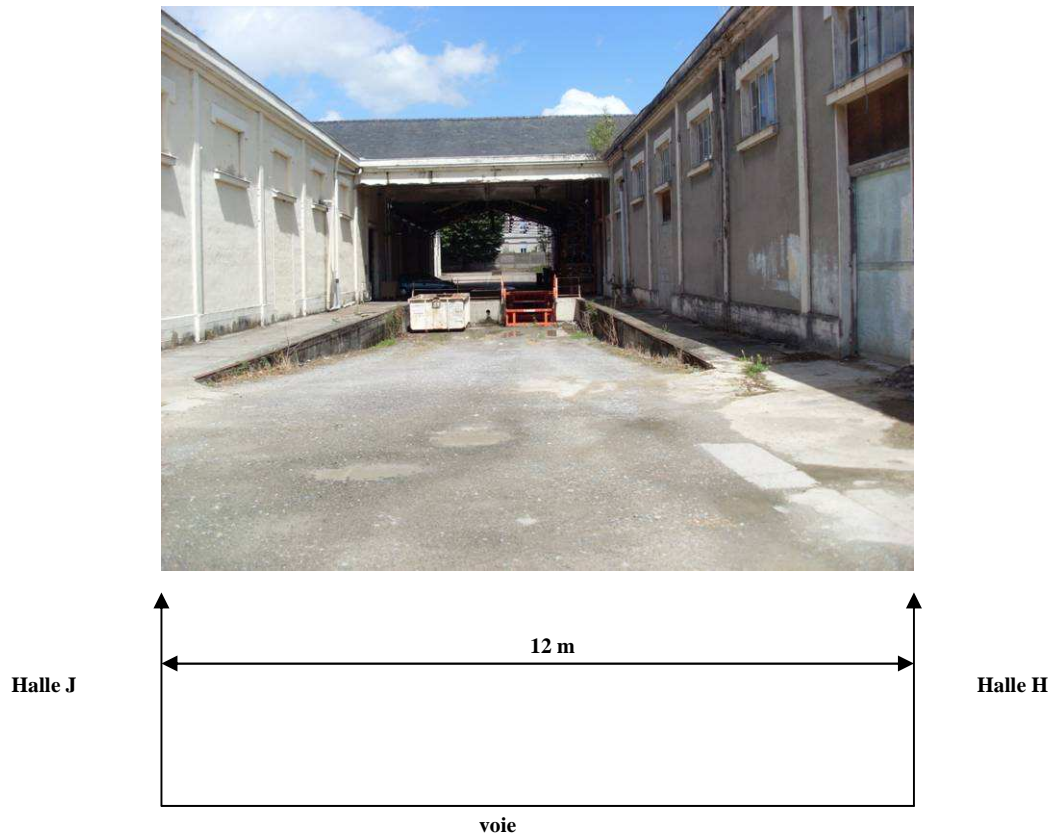
Nord



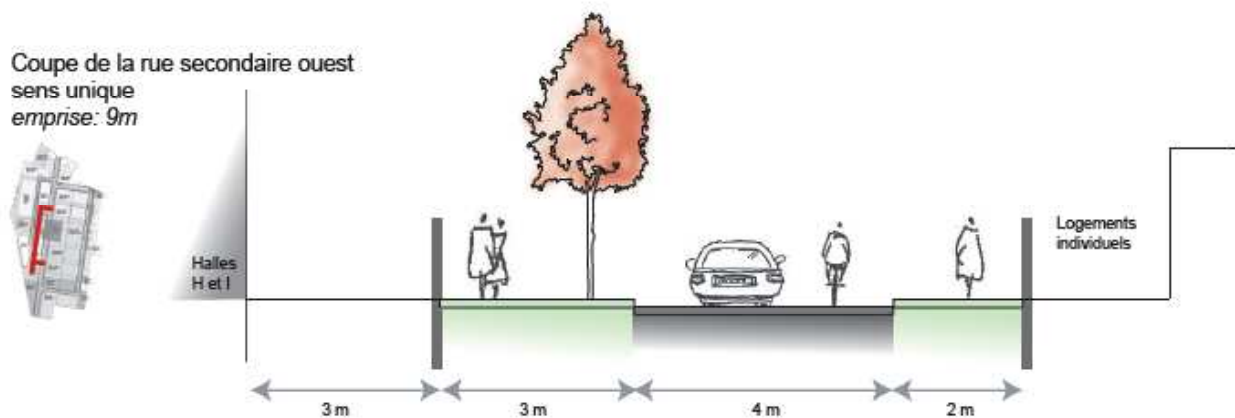
Voie latérale ouest



Voie latérale Ouest



Coupe de principe de la voie latérale Ouest



### • Une trame piétonne continue

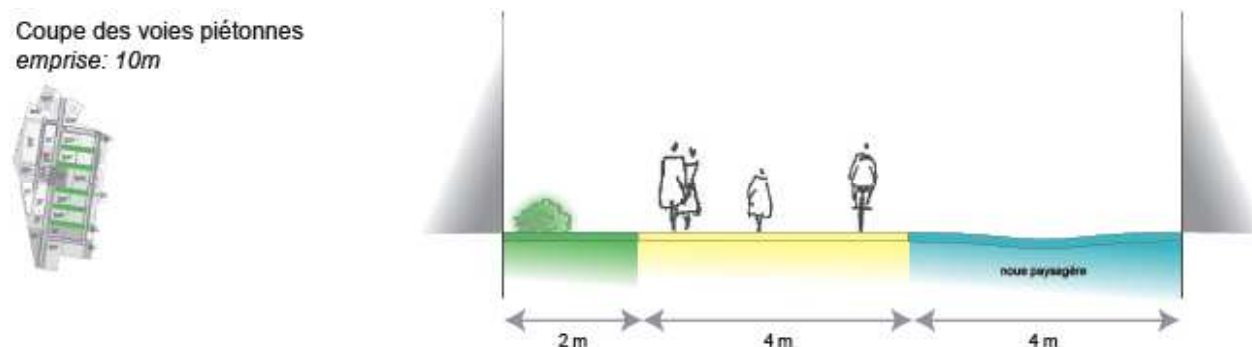
Une trame piétonne régulière assure des continuités est-ouest et des percées visuelles vers la voie verte à l'ouest.

Elle permet de rejoindre les points clés du site :

- place centrale,
- voie verte à l'ouest,
- entrée du site sur la rue Jean Jaurès,
- ouverture vers les Ponts de Cé
- rue de la Victoire.

Par ailleurs, la trame piétonne doit assurer la possibilité pour les habitants du quartier de rejoindre facilement leur voiture dans le cas où le parking est séparé de l'îlot construit.

- Cheminements hors voirie, d'une largeur de 10m, entre les halles réhabilitées et les nouveaux bâtiments, se poursuivant vers la voie verte à l'ouest et vers le quartier résidentiel et la rue de la Victoire à l'est.



- Le long des axes routiers, les trottoirs ont une largeur minimum, hors obstacle, de 1,5m. Chaque voie aura au minimum un trottoir de cette largeur. Du côté des halles longitudinales, l'aménagement du trottoir, plus petit, sera traité de telle sorte que les véhicules ne puissent se garer dessus.

Lorsque les emprises existantes le permettent, les trottoirs seront plus larges.

### III.3. Le stationnement

La réglementation PLU prévoit :

- Pour les logements, une place par tranche de 65 m<sup>2</sup> de SHON nette avec un minimum d'une place par logement. Dans les opérations d'habitations de plus de 50 logements, au moins 50 % des places doivent être aménagées sous forme de parkings couverts sous jardin ou sous immeuble.  
Pour les logements sociaux, il est prévu une place de stationnement par logement.
- Pour les bureaux, une place par tranche de 80 m<sup>2</sup> de SHON,
- Pour les autres activités (dont enseignement), le nombre de places est fonction des besoins de l'immeuble.

Cependant, pour anticiper une diminution de l'usage de la voiture qui commence à être ressentie dans de nombreux programmes, nous préconisons :

- La limitation des voitures à l'intérieur des îlots, les places de stationnement étant réalisées principalement dans la halle I,
- De minimiser le stationnement visiteurs le long des axes,
- La réalisation de parkings souterrains à chaque fois que ce sera possible : côté ouest de l'axe nord-sud principalement. Il est impossible de réaliser du parking souterrain côté est en raison d'une galerie qui traverse le site dans sa longueur, approximativement au milieu des halles.
- La réalisation d'un parking aérien à l'emplacement de la zone de pollution

Bilan des places disponibles, hors opérations de logements :

- halle I : environ 100 places
- parking aérien : environ 50 places.

Soit un total hors îlots constructibles de près de 150 places.







### **III.4. Gestion des eaux pluviales**

Préconisations du PLU : « L'aménageur ou le constructeur doit réaliser les aménagements permettant de limiter l'imperméabilisation des sols et d'assurer en quantité et en qualité la maîtrise de l'écoulement des eaux pluviales, conformément aux avis de l'autorité compétente concernée. »

Nous proposons l'aménagement de voies piétonnes (hors voirie) les plus perméables possible et une gestion par des noues, l'emprise de ces voies le permettant.

Il appartiendra au mandataire de proposer des solutions adéquates pour la conception de ces modes de gestion des eaux pluviales, en fonction des études de sols.

## IV. MODALITES DE DEROULEMENT DE LA MISSION

### IV.1. Planning prévisionnel des opérations

La réalisation des espaces publics fait l'objet d'une seule mission qui sera menée parallèlement aux premières opérations de construction.

Le planning des démolitions qui doit se dérouler sur plusieurs années et le détail des phases seront fournis aux concepteurs.

La réhabilitation des halles H et I doit intervenir rapidement, l'une pour accueillir les locaux du siège social du Toit Angevin, et l'autre pour y réaliser des parkings.

Il appartiendra à l'équipe de maîtrise d'œuvre de proposer un planning précis de réalisation des travaux en fonction de ces données programmes.

#### Planning prévisionnel de la mission de MOE espaces publics

Lancement de l'AO : 17/11/2008

Visite sur place organisée avec les candidats : **28/11/2008 à 9 heures**

Remise des offres : **11/12/2008 à 11 heures délais de rigueur**

Choix de l'équipe : Décision de la commission d'achat : 1<sup>er</sup> trimestre 2009

Mission Diag	:	5 semaines
AVP	:	5 semaines
APD	:	3 semaines
PRO	:	4 semaines
ACT – VISA – D.E.T. – O.P.C. - A.O.R. :		durée des travaux tel que précisée à l'acte d'engagement

Mission de concertation : jusqu'à délivrance de l'ordre de services aux entreprises de travaux

Mission de phasage des travaux : durée des travaux tel que précisée à l'acte d'engagement

### IV.2. Composition de l'équipe

Les compétences demandées pour la réalisation de cette mission :

- capacités techniques avérées en voirie et réseaux divers : bureau d'étude VRD
- architecte urbaniste - paysagiste

Compte tenu de l'importance des contraintes techniques, le mandataire sera le bureau d'études VRD.



### IV.3. Contenu de la mission

#### Préambule

La conception des espaces publics doit s'appuyer sur les données programmatiques et le cahier des charges de conception des espaces publics intégrés au présent document.

Les espaces publics sont entendus comme la voirie et la place centrale en surface jusqu'en limite des îlots constructibles et les réseaux en souterrain (EDF, GDF, eaux usées, eaux pluviales, eau potable, France Télécom, câble et internet selon demande de la maîtrise d'ouvrage).

De manière générale, les projets d'espaces communs devront porter sur les éléments du sous-sol et du sur-sol, et notamment sur :

- Les éléments de voirie

Cela comporte notamment l'étude de nivellement, le calcul de l'écoulement des eaux pluviales, le traitement des sols, le calcul des fondations

- Les réseaux
- Les espaces verts

Cela comporte les projets de plantations et les projets d'arrosage

- L'éclairage public

Cela comporte notamment l'implantation des candélabres, le choix du mobilier en relation avec la maîtrise d'ouvrage, le calcul du réseau et des armoires

- La régulation et le fonctionnement du trafic

Cela comporte l'étude de la hiérarchie des voies et les carrefours entre voie, notamment à l'entrée du site

- Le mobilier urbain

Cela comporte la prise en compte du mobilier urbain existant sur la commune de Trélazé ainsi qu'une étude et un choix du mobilier urbain nécessaire sur le site.

- La signalétique et le jalonnement

#### **1. Etude préalable de faisabilité technique**

Cette mission vaut mission Diagnostic mentionnée à l'arrêt du 21 décembre 1993, annexe III.

La mission de maîtrise d'œuvre des espaces publics consiste tout d'abord en une analyse du rapport de diagnostic des réseaux et voirie existants établis par le bureau d'étude Ouest Ingénierie et en une évaluation de la capacité de ces VRD à desservir le nouveau quartier créé. Il est indiqué qu'une galerie souterraine traverse dans sa longueur le site des Allumettes (cf plan topographique du site).

Il est demandé l'étude de la capacité de cette galerie à recevoir les réseaux nécessaires au projet plutôt que de créer de nouvelles tranchées sous voirie.



**Il sera demandé à l'équipe de maîtrise d'œuvre de proposer des solutions qui optimisent l'utilisation de l'existant :**

- Capacité à réutiliser la galerie souterraine qui passe sous les halles B, C, D et E
- Capacité à réutiliser les fonds de formes et les éléments de voirie et réseaux existants pour minimiser les coûts de réfection des chaussées et des réseaux.

## **2. Mission de maîtrise d'œuvre type loi MOP pour la réalisation des espaces publics**

Suite aux conclusions de cette analyse des VRD, il est demandé une mission de Maîtrise d'œuvre pour la réalisation des espaces publics. Cette mission comprend les éléments suivants : APS, APD, PRO, ACT, VISA, DET, OPC, AOR

**Le cahier des éléments de mission joint au présent cahier des charges précise les éléments pour la réalisation de cette mission.**

Il est précisé que cette mission de Maîtrise d'œuvre des espaces publics devra apporter une attention particulière aux éléments suivants :

- Traitement spécifique de l'entrée du site sur la rue Jean Jaurès
- Relation avec la liaison verte venant du quartier des Plaines
- Organisation et traitement de la place centrale
- Intégration du parking en plein air à l'aménagement global du site
- Coordination et mise en cohérence des réseaux prévus sous voirie et des besoins spécifiques des îlots constructibles

## **3. Mission de phasage des travaux de réalisation des espaces publics en fonction de l'occupation du site, de l'avancement des dépôts de PC et de la délivrance des ordres de service sur les îlots constructibles.**

Le site des Allumettes étant occupé, les îlots constructibles ne seront pas tous disponibles à la construction en même temps et les dépôts de PC seront étalés dans le temps. Dans ces conditions, l'équipe de Maîtrise d'œuvre devra prévoir un phasage des opérations de travaux des espaces publics en cohérence avec l'organisation générale du site et le phasage des opérations de construction.

L'équipe de Maîtrise d'œuvre devra se mettre en relation avec chaque maître d'œuvre construction afin de définir les besoins aux îlots constructibles et d'anticiper au mieux la création et le dimensionnement des réseaux nécessaires.



#### **4. Mission de concertation**

La concertation est liée au projet. C'est le projet lui-même qui sert de support de concertation dans la majorité des cas.

La concertation est organisée par la Maîtrise d'ouvrage et la mairie de Trélazé. L'équipe participe au travail de concertation autant que de besoin.

La mission du titulaire est de :

- Préparer des documents graphiques et des notes nécessaires pour la réalisation d'un support visuel de type PowerPoint, validé par la maîtrise d'ouvrage.
- Participer aux réunions préparatoires aux réunions publiques notamment avec la mairie
- Participer aux réunions publiques ou groupes de travail
- Recueillir les observations formulées par les personnes présentes aux réunions de concertation
- Faire un compte rendu des réunions de concertation
- Proposer au maître d'ouvrage les scénarios, solutions ou modifications de nature à apporter une réponse aux interrogations.

Par ailleurs, le maître d'oeuvre devra durant ses études engager toute consultation des services compétents (préfecture de police, pompiers, concessionnaires...) en vue d'obtenir un avis favorable sur son travail.

**L'ensemble des documents à remettre au maître d'ouvrage pour la réalisation des missions de maîtrise d'œuvre doivent être remis dans les conditions précisées à l'article 4.7 du Cahier des Clauses Administratives.**



#### **IV.4. Données fournies au mandataire de la mission**

##### **IV.4.1 Etat parcellaire et plan topographique**

##### **IV.4.2 L'occupation actuelle**

Le bilan des évictions (ou points durs) : dernier état à jour, d'où nécessité d'une démarche progressive.

##### **IV.4.3 Bilan des démolitions**

Permis de démolir et cartographie des démolitions

##### **IV.4.4 Etude pollution**

Le bilan des pollutions et les conclusions.

##### **IV.4.5 Diagnostic VRD**

Analyse VRD par le cabinet Ouest Ingé