

# MAÎTRISE D'OEUVRE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU BOURG DE SOORTS

| BASE | SCE | INDDIGO | TUQUOI

Commune de Soorts-Hossegor  
PRO  
Avril 2017

ID : 040-244000865-20170627-20170627D04A2-DE  
Envoyé en préfecture le 05/07/2017  
Reçu en préfecture le 05/07/2017  
Publié ou notifié le 05/07/2017



# BASE



76, rue Mandron 33000 Bordeaux  
0547744920



ID : 040-24400865-20170627-20170627004A2-DE  
Envoyé en préfecture le 05/07/2017  
Reçu en préfecture le 05/07/2017  
Publié ou notifié le 05/07/2017







**Périmètre d'étude**

**Reconfiguration av. de la Bécasse  
MOA CD40**





# MOBILITÉ / STATIONNEMENT

## Objectifs recherchés

- Nécessité d'assurer la fonction de transit tout en tenant compte de la dimension saisonnière des flux (il s'agit d'éviter que le dimensionnement pour la circulation en période de pointe ne stérilise trop d'espace pour le « reste de l'année et de la journée »).
- Proposer des solutions limitant au maximum l'emprise dévolue à la circulation et les espaces stérilisés par les fonctions circulatoires pour que la surface dégagée ait une réelle fonction urbaine.

## Approche

**Maintenir** les flux sur les axes dont c'est la vocation historique : ne pas apaiser un axe pour en dégrader un autre.

**Pacifier** la zone centrale pour y favoriser les déplacements de proximité à pied :

- Traiter la voirie de façon à dissuader les phénomènes de shunts (dispositifs de restriction de vitesse, zone 30, zone de rencontre)
- Réorganiser la dépose scolaire, notamment par éloignement relatif des parkings de l'école ; ce type d'action (couplé à une amélioration du traitement de voirie et des cheminements) est propice à générer des déplacements à pied et à vélo vers l'école

**Organiser** le transit

- Maintenir les fonctionnalités actuelles du réseau et proposer des aménagements non surdimensionnés vis-à-vis de la demande en période normale
  - Favoriser une fluidité lente : traitement de mini ronds-points impliquant le franchissement à vitesse modérée, plateau traversant sur la place centrale ou à minima traitement différencié des revêtements.
- Faire de la traversée en zone 30 un espace où la vitesse réduite est réellement naturelle tout en maintenant la circulabilité PL (chaussée de 6 m)
- Sortir le « vocabulaire routier » du cœur de ville : les fonctions urbaines

doivent dominer sur la fonction circulatoire dans la traversée du bourg

- Favoriser des solutions compactes et limiter les espaces stérilisés par la fonction circulatoire (voies de tourne à gauche...)
- Maintenir l'accessibilité aux commerces

## Cyclabilité :

- Permettre la cyclabilité sur les axes structurants (au moins pour les cyclistes aguerris) : les solutions préconisées rendent l'axe beaucoup plus cyclable qu'aujourd'hui, même sans aménagement dédié. Un simple marquage au sol suffit à compléter le réseau cyclable
- Améliorer la cyclabilité générale du bourg : extension de la zone à circulation apaisée aux voies secondaires
- Lier la voie verte existante, les pistes cyclables de l'avenue de Bordeaux et de l'avenue de la Bécasse au centre grâce aux nouveaux parcours cyclables.

## Les avantages de la solution mini ronds-points franchissables

- Ralentit les véhicules sans en forcer aucun de plus à s'arrêter par rapport à la situation actuelle (un véhicule n'aura à s'arrêter et à réaccélérer que s'il doit céder la priorité à un autre, comme c'est déjà le cas)

- Au contraire, amélioration de la fluidité : en introduisant la « priorité à gauche », le mini rond-point évite les situations actuelles de saturation liées à des voies de tourne-à-gauche trop courtes pour pouvoir répondre à la demande en pointe

- Fort intérêt sécurité routière :
  - tous les véhicules doivent ralentir, ce qui est bon pour tous les usagers, à commencer par les usagers actifs (piétons, cyclistes...)
  - réduction au maximum du nombre de « points de conflits » (intersections entre trajectoires)
  - le fait de conserver des axes à double-sens favorise les vitesses apaisées par rapport au sens unique

- toutes choses égales par ailleurs, les flux, donc les nuisances et risques associés, sont diminués par rapport à une situation avec sens uniques, qui par définition induit des détours

- Intérêt sonore, grâce à la « fluidité lente » induite par l'aménagement
- Intérêt financier, grâce à la possibilité de travailler dans l'emprise actuelle, sans acquisition foncière ni implantation de circuits électriques enterrés ou de mobilier urbain
- Intérêt espace public, grâce à la suppression des voies de tourne-à-gauche, plus adaptées à un fonctionnement routier qu'à la vie urbaine
- Intérêt pour la place centrale (Trinquet), car le flux nord-sud, notamment PL, continuerait à ne pas y passer, au contraire de ce qui se passerait avec une mise en sens uniques

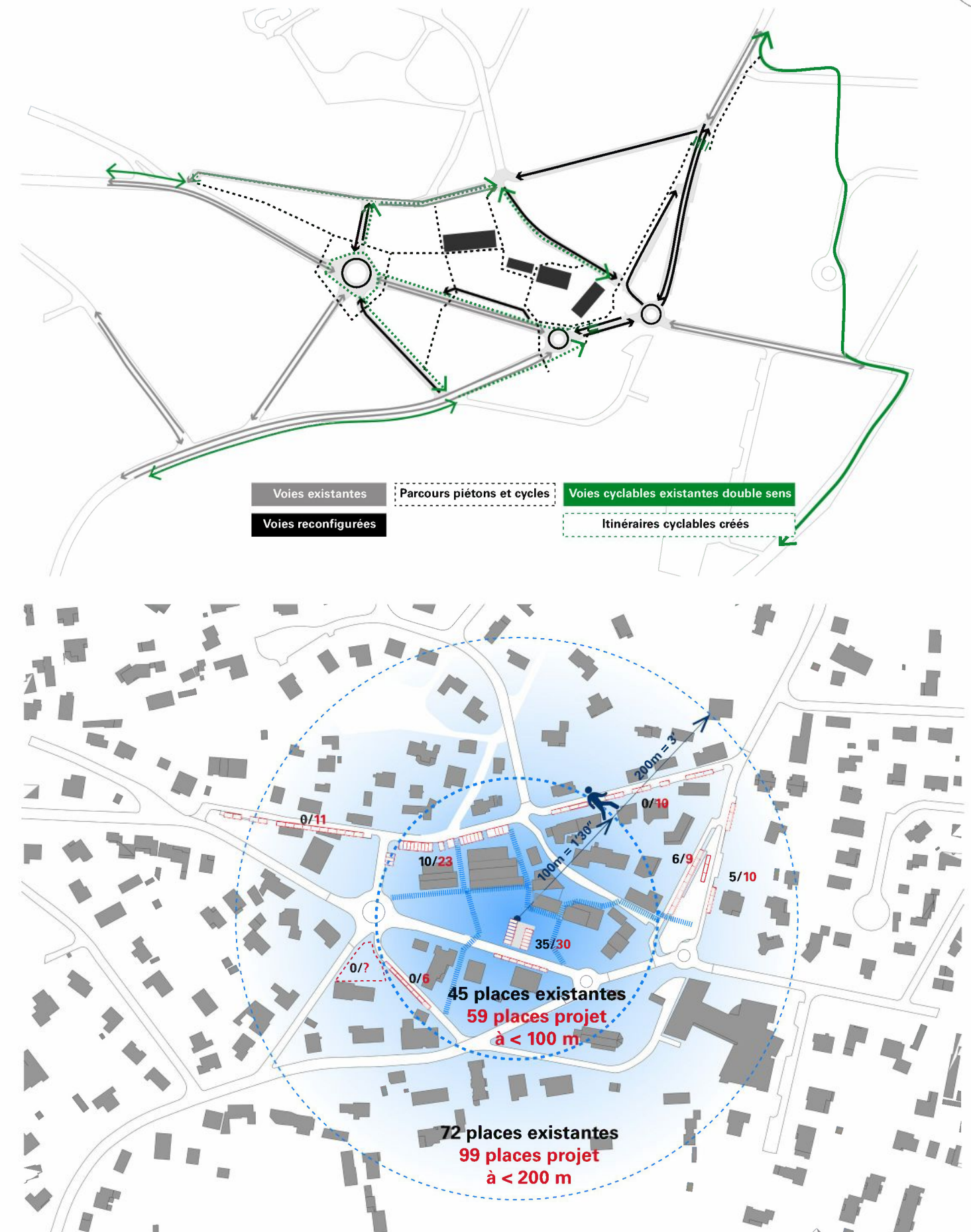
- Fonctionnement très adapté à un carrefour dans les flux entrants sont assez équilibrés entre les différentes branches.

- Aucune habitude n'est chamboulée, ni aucun fonctionnement de service public (circuits de collecte des déchets, des lignes d'autocars, de la distribution du courrier...)

- Limite les risques de shunt rendus possibles aujourd'hui par la rue de Mathiou

## Stationnement

Apaiser le centre de Soorts, c'est hiérarchiser les circulations mais aussi penser le stationnement comme une fonction vitale de la vie du cœur de bourg. Afin de concilier le parti pris de dégager et sécuriser l'actuelle place du Trinquet avec celui de maintenir un stationnement et une zone de dépose à proximité des écoles et commerces, de nombreuses places de stationnement sont réparties aux abords immédiats de la place centrale et dans les rues à sens unique qui reçoivent de nouveaux stationnements : rue de Mathiou, rue de Mariotte et rue de la Forêt. La logique d'antennes permet de connecter ces nouveaux emplacements au cœur de bourg de manière lisible, directe et sécurisée.





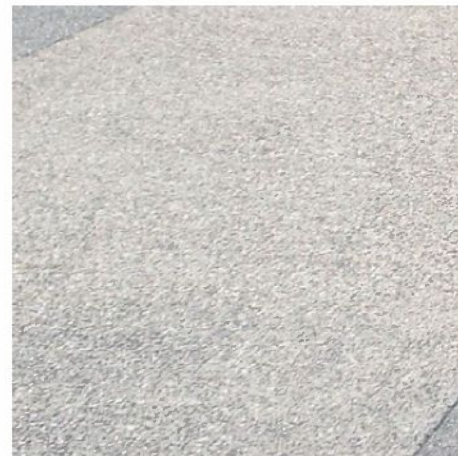
# TRAITEMENTS DES SURFACES

## Hiérarchisations des matériaux et sols

### 1-Trottoir et places

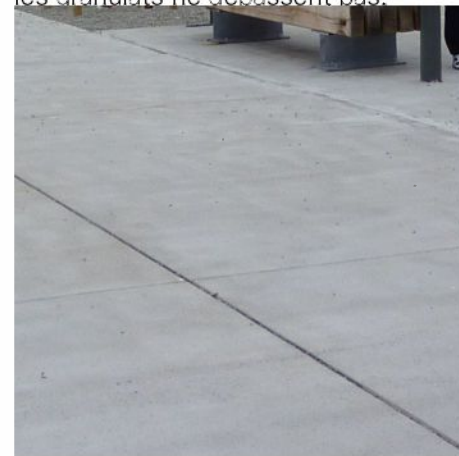
#### *Enrobé hydrodécapé*

Sur les trottoirs de Rue de la Forêt, Rue de Mathiou, Rue de la Noire, Avenue du Centre, Route de Segnosse, Avenue de la Bécasse, Rue de Mariotte, Rue de Solferino, Antenne de la Cantine.



#### *Béton microsablé*

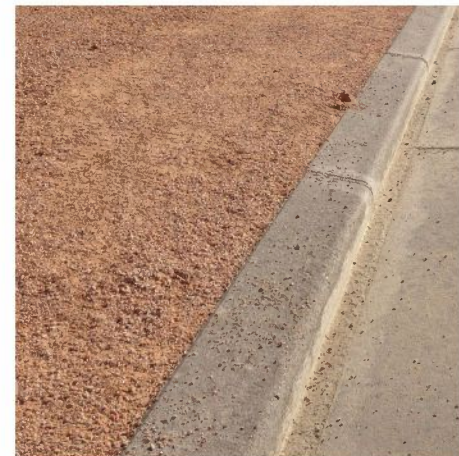
Sur les trottoirs de la Route de Seignosse, Avenue du Centre, Parvis de la Sale de Fêtes, Place des Ecoles.  
Béton dont la peau a subi, après durcissement, un traitement mécanique d'érosion plus ou moins profond par sablage ou hydro-sablage.  
Contrairement au béton désactivé, les granulats ne dépassent pas.



#### *Sols stabilisé*

Sur les trottoirs de la Rue de Mariotte, Rue de Solferino, Rue de Mathiou, et sur l'esplanade de la Place des Ecoles.

Sable roulé lavé, Blanc (ou Blanc/rose), 0/2 mm.



#### *Pavés grès de la Rhune*

Place de l'Eglise



#### *Pavés collés type «Ascodal»*

Voirie de la Place de l'Eglise.



### 2-Inserts végétal

#### *Evergreen*

Sur le place de stationnements de la Rue de Mathiou.



*Dalle gazon type TTE*

#### *Grille d'arbres*

Sur la Place des Ecoles



*Modèle Baltimore de Area*

#### *Volige en acier*

Square de l'église



### 3-Voirie

#### *Bordure en pierre*



#### *Bordure en béton*



#### *Caniveau béton 20cm*





# LE MOBILIER URBAIN

Le mobilier répond à un public multiple, composé de promeneurs, de sportifs, d'habitants ou de passants. Des bancs sont ainsi ponctuellement disposés aux croisements des allées et auprès de la Place des Écoles afin d'offrir des possibilités de pause tout au long du parcours. Le design des bancs, munis de dossiers offrira une assise confortable et chaleureuse.

Des accroches vélos ainsi que des corbeilles sont repartis sur les parvis et à proximité des lieux de détente.

## Bancs

L : 175 cm

12 lattes

Essence : Robinier européenne (FSC)



## Potelets

Acier galvanisé thermolaqué

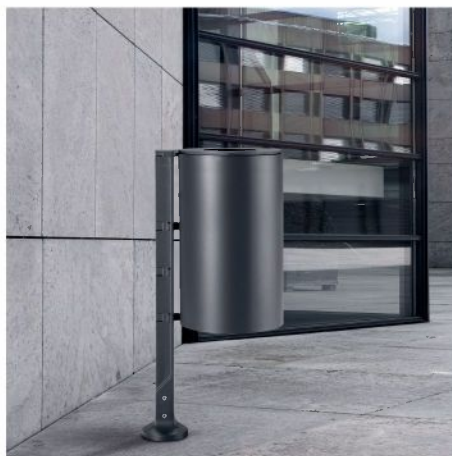


## Corbeille

H : 950 cm

Aluminium Thermolaqué

40lt



Modèle Cestis de Metalco



## Appuis vélos

Acier Galvanisé et Thermolaqué



Appuis vélo



# LE MOBILIER DE JEU ET DÉTENTE

Jeux et sport

## Pédales pour banc

Acier Galvanisé et Thermolaqué  
Polypropylène et caoutchouc



Banc à pédales de Benito Urban

## Table d'échecs

Lames rabotées en bois massif.  
Table : 70x70 cm pour 74,5 cm de hauteur.  
Chaises : 43x53 cm avec un dossier montant à 85 cm de hauteur.



Table d'échecs de Frepat

# CLÔTURE DE L'ÉCOLE

Clôture

«PLU

Règles à respecter pour les clôtures

Les clôtures sur limites séparatives ne pourront dépasser 2 mètres. Elles seront obligatoirement grilladées. Leur couleur sera verte ou grise et la structure métallique plastifiée ou peinte. Grillage à maille rectangulaire ou simple torsion.

Les clôtures sur voie ou espace public doivent être constituées d'un mur bahut ne pouvant dépasser 0,50 mètre de hauteur, surmonté ou non d'un grillage. La hauteur maximale autorisée ne pourra dépasser 1,50 mètres. L'utilisation de tout autre matériau ou mode constructif est interdite.»

Grille ht. 110cm

Mur bahut ht. 40cm



Modèle Medoc de RD productions



# LA BANQUETTE

La banquette, positionnée sur le parvis en pierre entre la Place de l' Eglise et la contre-allée commerciale du Route de Seignosse, offre une place pour l'arrêt et le repos.

Son dessin permet différentes configurations d'occupation en alternant longues sièges à petites anses plus recueillies. La structure est simple, modulaire et adaptable.

Le périmètre lumineux la rend un objet reconnaissable et attractif qui caractérise la place de la place de l'Eglise.

## Banquette

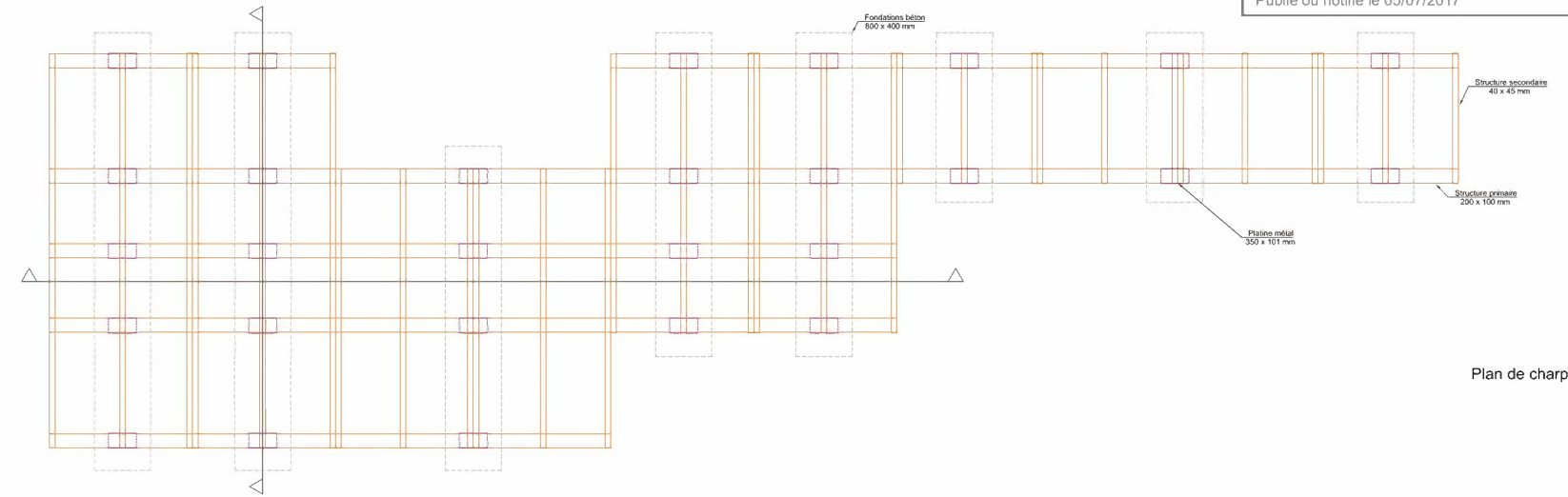
H : 42 cm

Structure en acier galvanisé

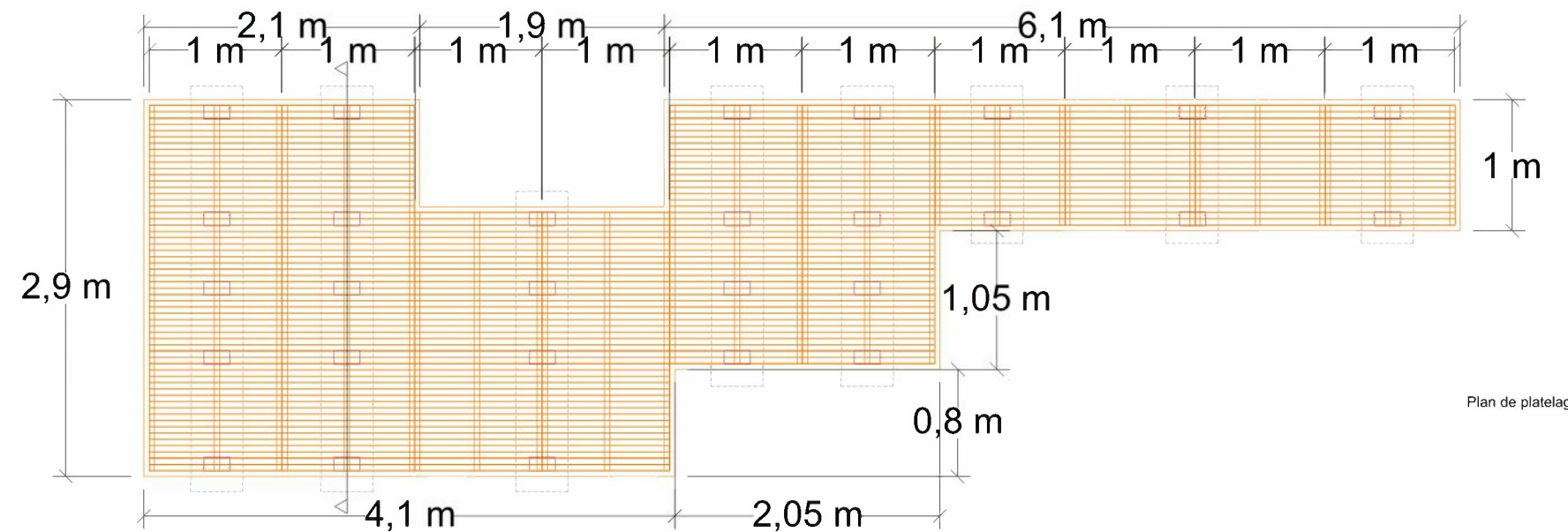
Revetement en bois Accoya ou bois exotique huilé.



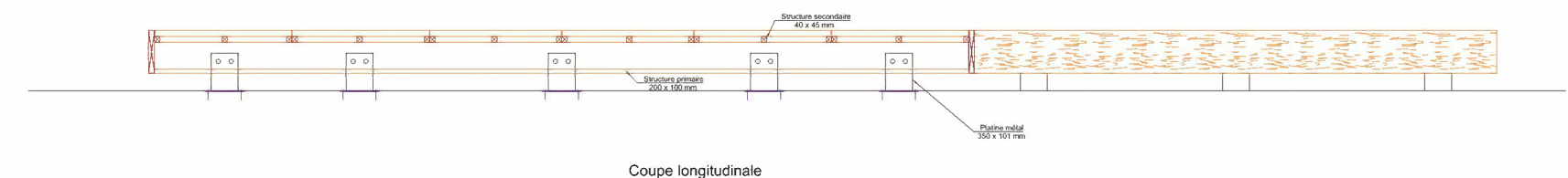
Modèle Harris de Metalco



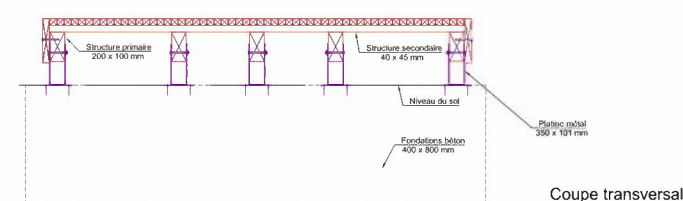
Plan de charpente



Plan de platelage



Coupe longitudinale

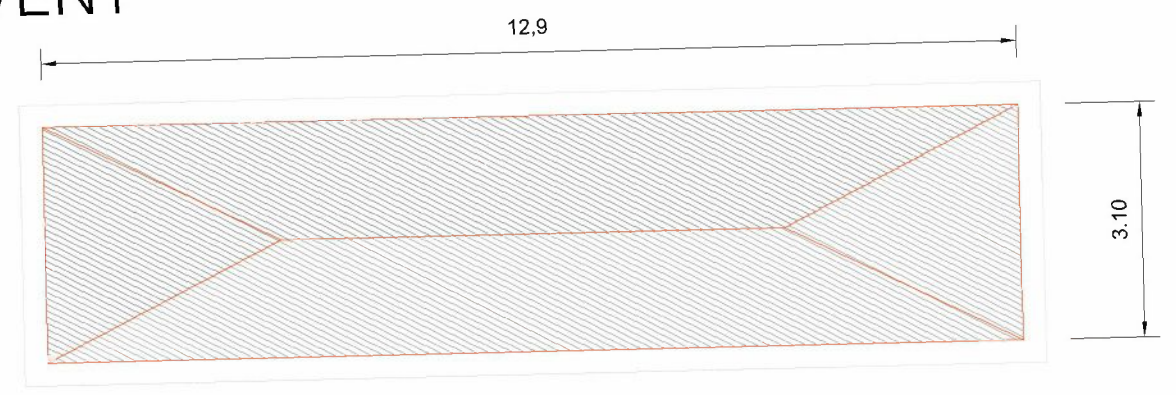


Coupe transversale

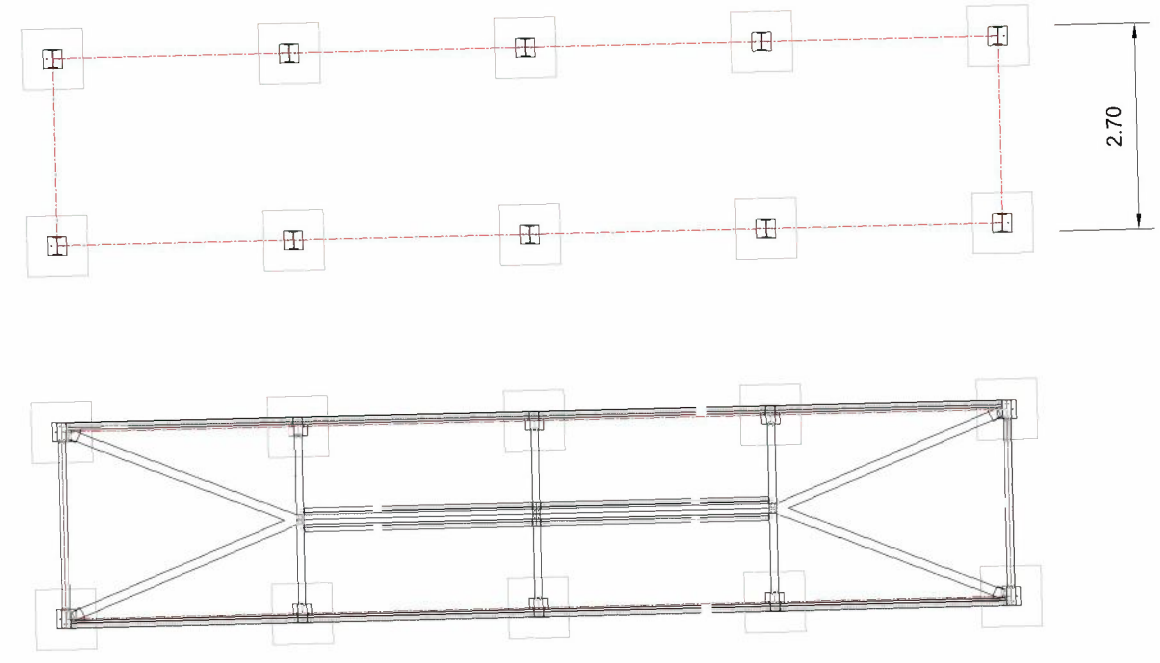
Modèle sur-mesure BASE



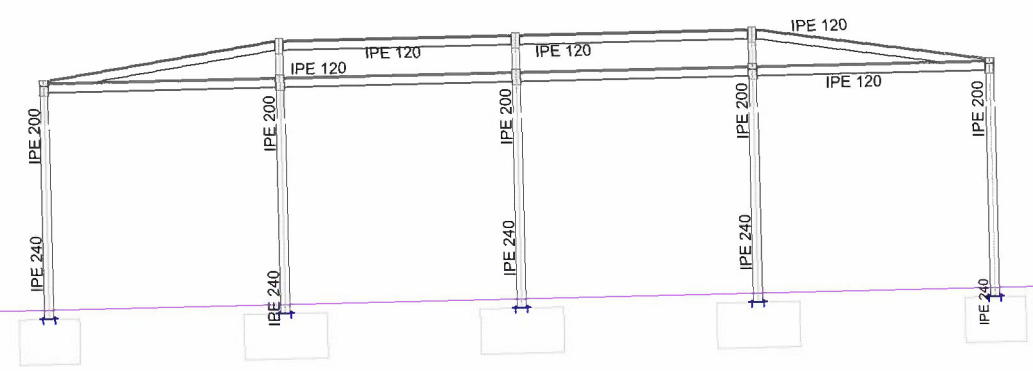
# LE AUVENT



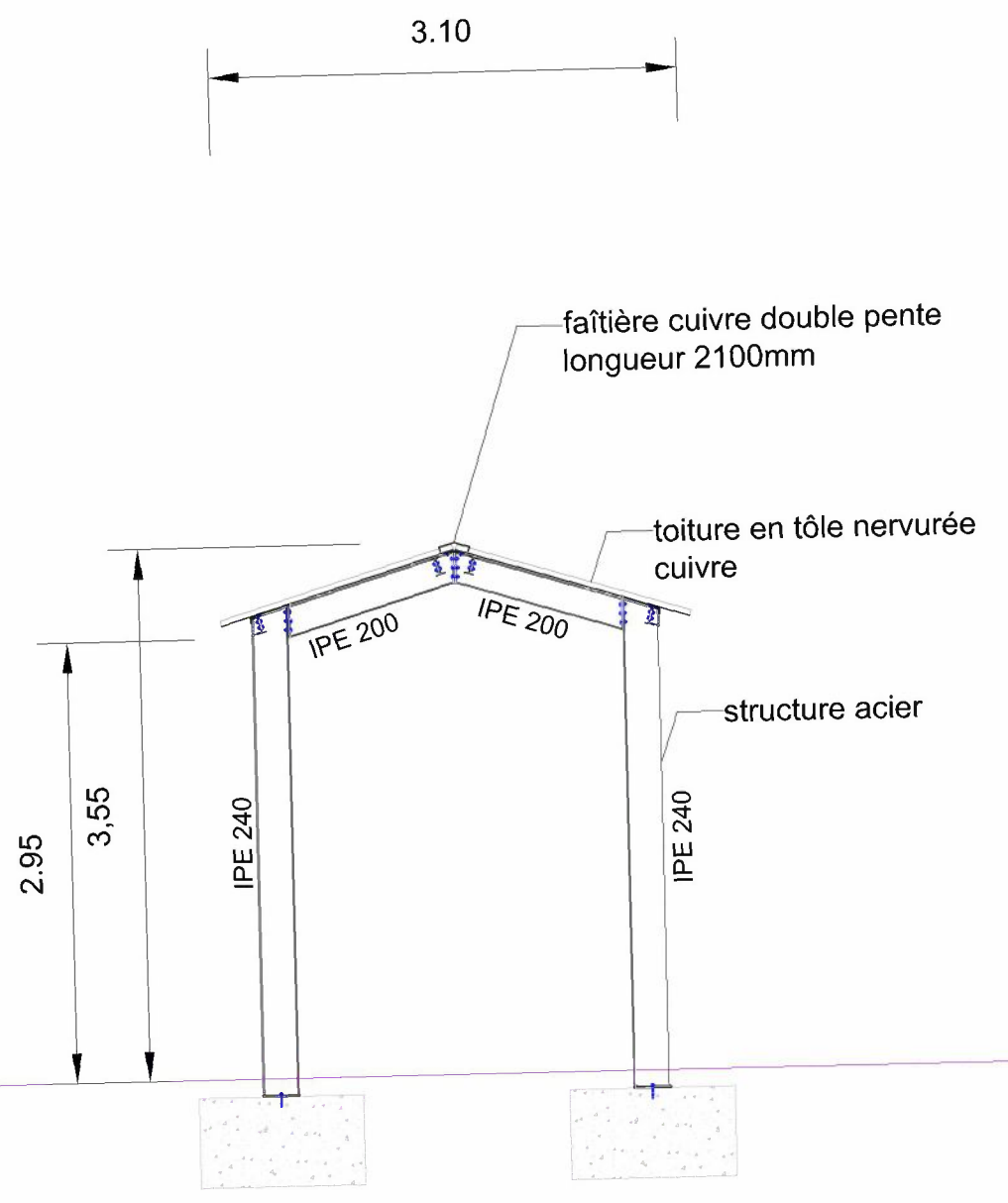
Toiture cuivre - vue en plan 1/100e



vues en plan de la structure acier 1/100e



Elevation de la structure acier 1/100e



coupe transversale 1/50e



# ÉCLAIRAGE

Le projet d'éclairage public est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage SYDEC. Cette notice à valeur de propositions en termes d'objectifs et de matériels.

## Mobilier

Le matériel d'éclairage se voudra homogène et devra permettre de quitter le vocabulaire routier pour installer de jour comme de nuit une ambiance plus chaleureuse.

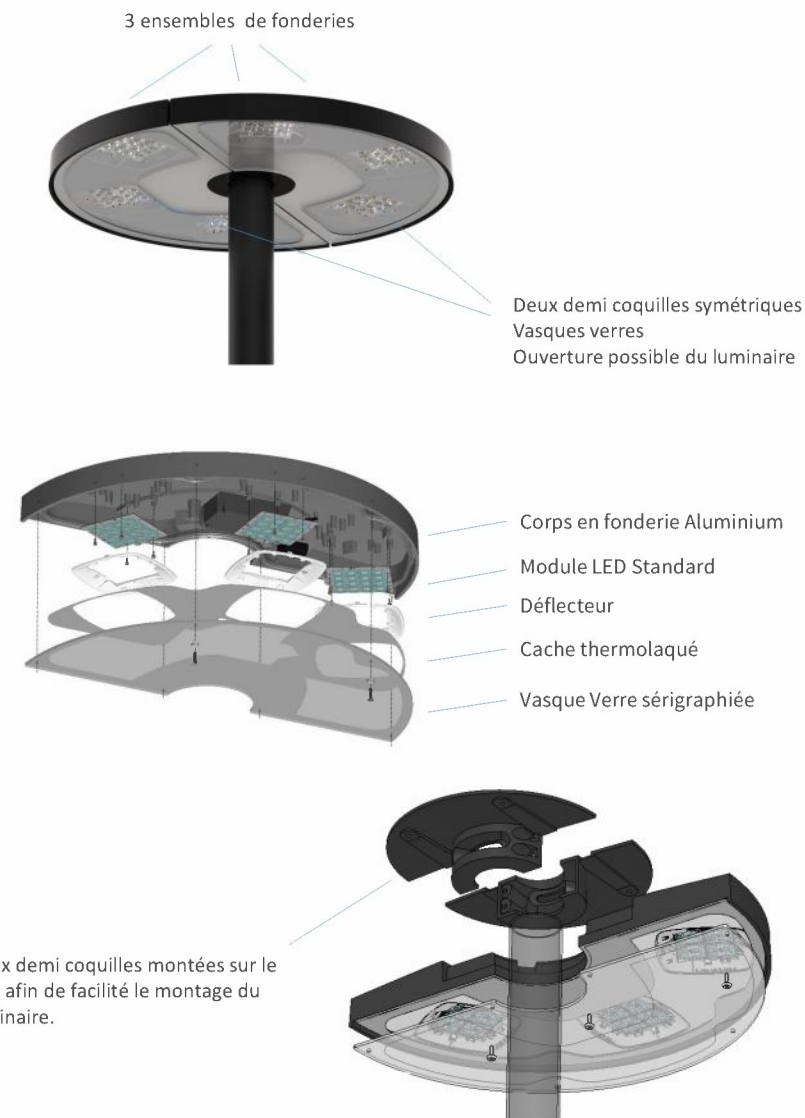
Le mât cigogne, sobre et élégant, se décline en deux modèles : un mât de 5m pour les espaces piétons et un mât de 7m pour éclairer également la voirie. Ce double usage permettra de couvrir l'ensemble du bourg et de lui donner une unité de vocabulaire qui renforcera son identité propre.

## Objectifs d'éclairage

Nous proposons les objectifs d'éclairage au regard du guide d'application de la norme européenne d'éclairage public EN 13201 (AFE - octobre 2007).

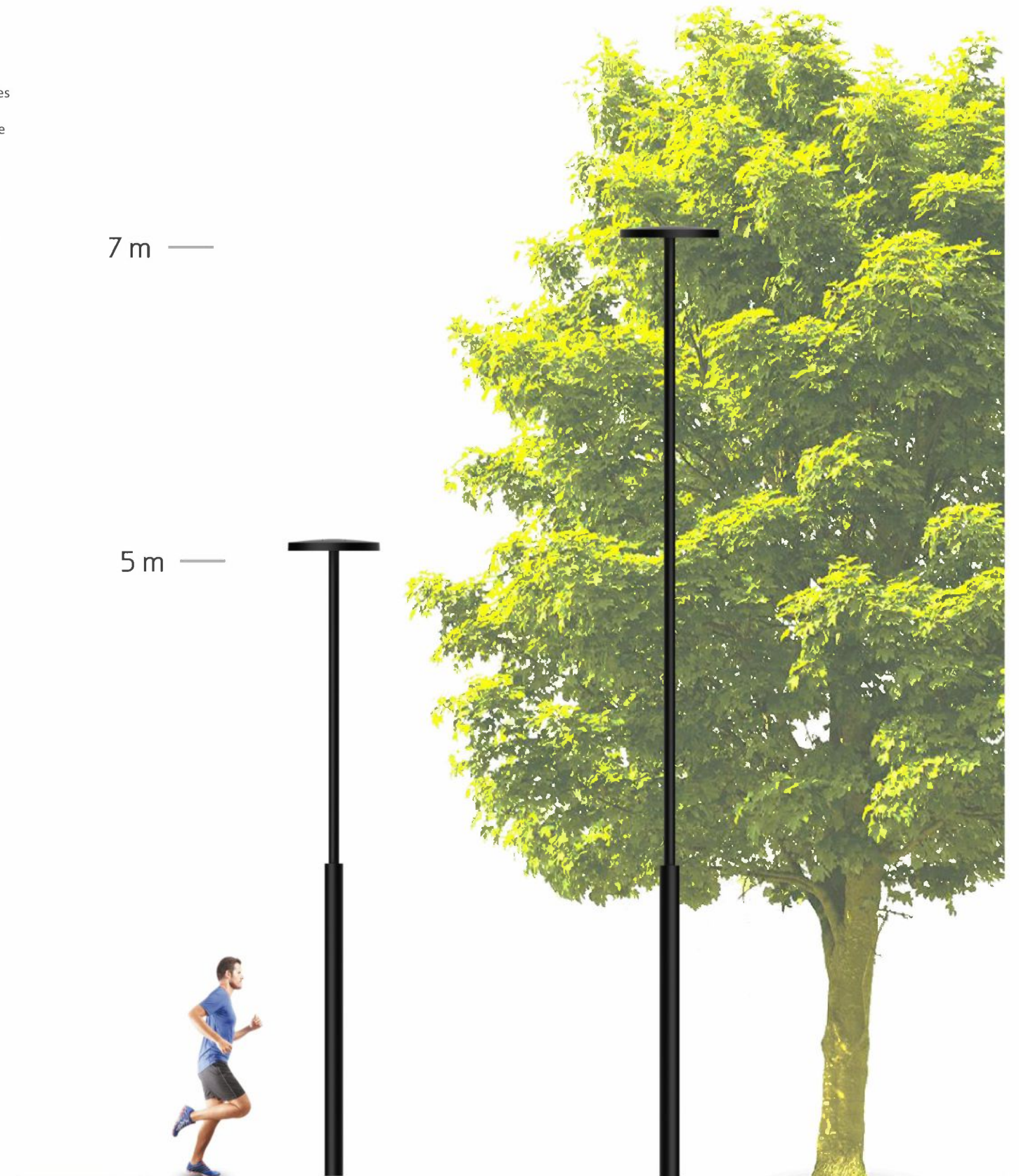
Nous ne cherchons pas ici à sur-éclairer mais visons davantage un éclairage au plus juste pour une maîtrise des consommations :

Localisation	Définition au sens de la norme	Niveau lumineux ambiant	Eclairage moyen	Uniformité
Section courante sur RD	Voie urbaine secondaire (avenue) à 50 km/h	Elevé	15 lux	≥ 0,4
Section courante sur VC	Voie urbaine secondaire (avenue) à 50 km/h	Faible à moyen	10 lux	≥ 0,4
Carrefour	Carrefour à intersections multiples	Elevé	20 lux	≥ 0,4
Parvis piétons	Trottoir ou piste adjacents à la route	Elevé	10 à 15 lux	-
Trottoirs	Trottoir ou piste adjacents à la route	Faible à moyen	7,5 lux	-



7 m —

5 m —



Mat Cigogne de Rohl



# PALETTE VÉGÉTALE

## S'inspirer du déjà-la

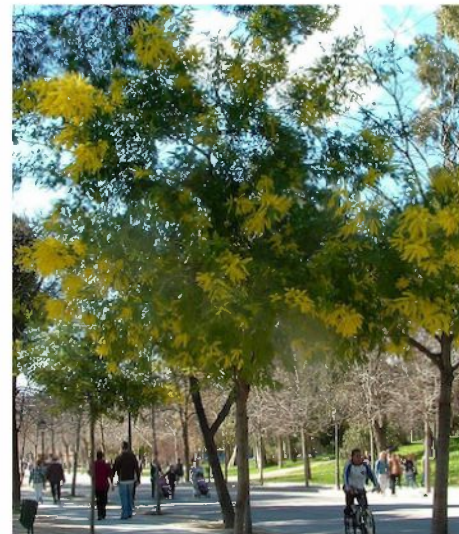
Le bourg de Soorts présente aujourd'hui un patrimoine paysager composé de quelques sujets intéressants et bien développés : tilleuls, platanes, arbres à soies, mimosas...

Nous proposons de renforcer les structures végétales existantes en s'inspirant des essences déjà présentes et bien implantées sur le site. Des alignements sont prolongés, des bosquets étoffés, les sujets remarquables sont mis en valeur.

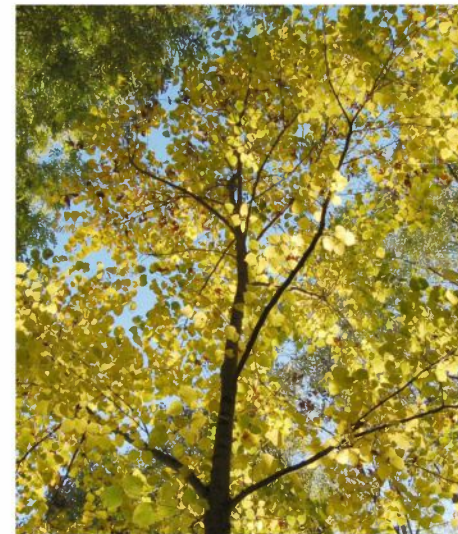
La strate arbustive est quant à elle simplifiée : nous proposons une palette végétale resserrée composée d'essences à floraison blanche et jaune de manière à redonner une cohérence végétale à l'ensemble du bourg.



*Platanus x acerifolia*  
Platane commun



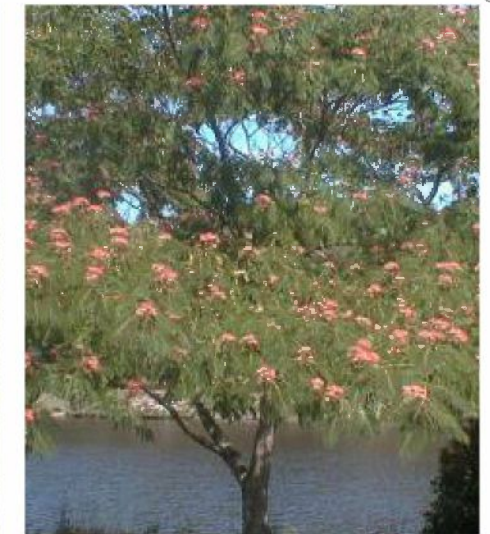
*Acacia dealbata*  
Mimosa commun



*Tilia henryana*  
Tilleul de Henry



*Tilia cordata*  
Tilleul à petites feuilles



*Albizia julibrissin*  
Arbre à soie



*Potentilla fruticosa*  
Potentille



*Deutzia gracilis*  
Deutzie



*Kerria japonica*  
Corète du japon



*Philadelphus coronarius*, Seringat



*Sarcococca hookeriana*,  
Sarcococca  
COUVRE-SOLS



*Cornus canadensis*  
Cornouiller rampant



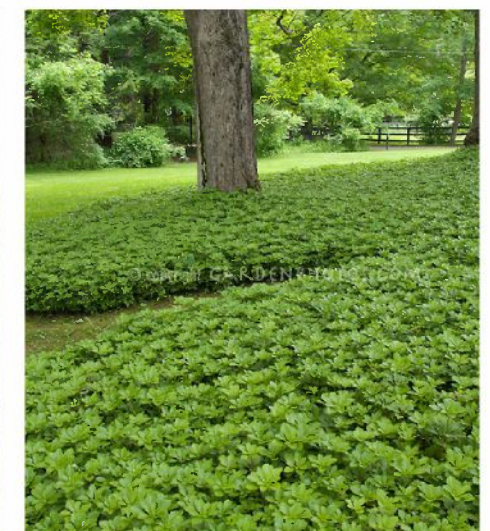
*Hedera algeriensis* '  
bellecour', lierre



*Vinca major 'alba'*  
Grande pervenche



*Hypericum calycinum*,  
Millepertuis



*Pachysandra terminalis*

ARBRES

ARBUSTES

COUVRE-SOLS



ARBRES

*Inviter la flore locale*

La stratégie végétale propose de faire la part belle aux essences indigènes caractéristiques des paysages landais. Cette sélection d'essences locales a l'avantage d'être parfaitement adaptée au climat et aux conditions de sol locales garantissant ainsi le bon développement des végétaux. Présentes dans les milieux naturels aux alentours de Soorts-Hossegor, elle assureront le gîte et le couvert pour la petite faune en milieu urbain, par exemple, les oiseaux raffolent tout particulièrement des baies de Bourdaine (*Rhamnus frangula*). Planter des essences locales favorise la mise en place ou le confortement de corridors écologiques et participe ainsi au maintien du bon équilibre écosystémique de la région.



*Pinus pinaster*  
Pin maritime



*Quercus robur*  
Chêne commun



*Quercus suber*  
Chêne liège



*Quercus pyrenaica*  
Chêne tauzin



*Betula verrucosa*  
Bouleau verruqueux



*Cistus salviifolius*  
Ciste à feuilles de sauge



*Cytisus scoparius*  
Genêt à balais



*Arbutus unedo*  
Arbousier



*Erica arborea*  
Bruyère arbustive



*Rhamnus frangula*,  
Bourdaine

ARBUSTES

COUVRE-SOLS



*Calluna vulgaris*  
Callune



*Deschampsia cespitosa*,  
Canche



*Molinia caerulea*,  
Molinie



*Erica cinerea*  
Bruyère



*Dryopteris filix-mas*  
Fougère mâle



# VOIRIE ET RÉSEAUX

## 1 Programme de travaux de voirie

### 1.1 Synthèse des études géotechniques

Les études géotechniques G2 AVP ont été réalisées par GINGER CEBTP en mars 2017.

#### • Généralités

Au droit des sondages réalisés les profils de sols rencontrés sont de nature sableuse relativement homogène avec :

- Formation n°0 : Terre végétale en surface
- Formation n°1a : Sable jaune/ocre humide et mou jusqu'à 1.20 m à 4.60
- Formation n°1b : Sable brun/marron humide et mou localement jusqu'à 4.30 m à 6.00 m
- Formation n°2 : Argile marron très sableuse et très humide jusqu'à à 6.00 m

**Aucune arrivée d'eau** n'a été observée dans les sondages. Toutefois, des circulations d'eau ponctuelles ne sont pas à exclure au sein des formations notamment en cas de précipitations.

#### • Carottages

Le tableau suivant est une synthèse des résultats de carottages réalisés sous chaussées :

Voie	Couche 1	Couches 2 à 4	Support
Rue de la Forêt	5,3 cm	-	Grave concassée
Rue de Mathiou	5,0 cm	8,0 cm	Grave concassée
Rue de Solférino	5,5 cm	3,5 cm	-
Rue de Mariotte	4,5 cm	-	Grave concassée
RD652 – Av. du Centre	5,5 cm	11,5 cm	Grave concassée
RD418 – Av. de la Bécasse	5,0 cm	-	Grave émulsion
RD652 – Route des Lacs	5,5 cm	-	Grave émulsion
Rue de la Noire	5,0 cm	5,0 cm	-

Aucune trace d'amiante n'a été détectée et les HAP sont sous les seuils normatifs DE 50 mg/kg.

#### • Déflexion

Il ressort de cette étude que les chaussées actuelles possèdent:

- généralement un **bon** comportement par rapport au trafic projeté : les voiries existantes seront conservées au maximum pour recevoir les futurs aménagements.
- ponctuellement un comportement **moyen**, sur l'Av. de la Bécasse entre l'Av. du Centre et la rue Mariotte dans le sens Est-Ouest. Dans ce secteur le CD40 devra veiller à recharger ou purger les structures de chaussées en place.

#### • Réemploi / terrassements

Les terrassements seront réalisés au sein de la terre végétale et au sein de la formation sableuse, ils seront exécutés à l'aide de moyens classiques (pelle mécanique).

Les matériaux de déblais pourront être réutilisés en remblai moyennant un compactage moyen par toutes conditions météorologiques (matériaux D1), à l'exception de fortes pluies (matériaux B1).

## 1.2 Gabarits de voirie

Les gabarits de voirie retenus pour le projet et les conditions de croisement par nature de véhicule (CERTU « maîtrise des vitesses par l'aménagement » - déc.2008) sont données dans le tableau suivant :

Voie	Largeur	Conditions de croisement
RD652 – Avenue du Centre	6 m	2 PL à vitesse réduite
RD652 – Route des Lacs	6 m	2 PL à vitesse réduite
RD33 – Route d'Angresse	6 m	2 PL à vitesse réduite
RD418 – Avenue de la Bécasse	6 m	2 PL à vitesse réduite
Rue Solferino	5,20 m	2 VL à 50 km/h / 2 PL impossible
Rue Mathiou Ouest	5,50 m	2 VL à 50 km/h / 2 PL au pas
Autres rues en sens unique	3,00 m	-
Stationnements longitudinaux VC	2,00 m	-
Stationnements longitudinaux RD	2,10 m	-

En dehors des circulations de véhicules légers, poids lourds (semi-remorques) et engins de secours, le maître d'ouvrage ne fait pas mention d'usages spécifiques.

## 1.3 Carrefours mini-giratoires

Les mini-giratoires sont conçus conformément au guide des Carrefours urbains (CERTU - janvier 1999). Leur dimensionnement est déterminé en premier lieu par l'emprise foncière disponible et la morphologie des branches :

- Mini-giratoire du centre : rayon ext. 9,50 m
- Mini-giratoire de la Rte d'Angresse : rayon ext. 10,00 m



La simulation des flux réalisée dans la traversée de Soorts (INDIGGO - décembre 2016) a permis de tester la capacité des carrefours et conclu à une **solution fonctionnelle 10 mois par ans** sans disfonctionnement grave. La simulation tient compte du passage de la rue Mathiou en sens unique. Une dégradation l'été est acceptée par tous les intervenants du projet.





Les anneaux seront **entièrement franchissables** avec un traitement de surface perceptible. Leur relief sera cependant minimisé pour tenir compte du profil en long déjà marqué de la voirie, à savoir une pente maximum de 5%.

Des surlageurs franchissables seront réalisées en entrées et sorties, implantées en fonction des girations de semi-remorques (cf. plan de girations) et traitées dans le même matériau que les anneaux centraux.

A noter que les **mouvements suivants seront proscrits** pour les semi-remorques :

- Demi-tours interdits
- Mouvements Ouest/Sud sur mini-giratoire du centre (PL par la RD152 Avenue d'Albi)

Une **acquisition foncière** de l'angle de la parcelle n°245 est proposée au maître d'ouvrage pour permettre d'améliorer le croisement des PL sur le mini-giratoire de la Route d'Angresse depuis/vers la Route des Lacs. Une variante d'aménagement sera proposée en cas de concrétisation des négociations.

## 1.4 Structures de chaussée

Rappel des données de trafic sur les différents axes du projet :

Voie	Trafic	
RD652 – Avenue du Centre	T2	entre 150 et 300 PL/jour/sens
RD652 – Route des Lacs	T2	entre 150 et 300 PL/jour/sens
RD33 – Route d'Angresse	T2	entre 150 et 300 PL/jour/sens
RD418 – Avenue de la Bécasse	T2	entre 150 et 300 PL/jour/sens
Voies communales	T4	entre 25 et 50 PL/jour/sens

### 1.4.1 Cas des voiries neuves

- **Dimensionnement de la couche de forme :**

Les structures de chaussées neuves ont été dimensionnées dans le cadre de l'étude géotechnique G2 AVP (GINGER CEBTP – mars 2017), pour le cas défavorable d'une partie supérieure de terrassements de classe PST2 / AR1 et visant à l'obtention d'une portance de 50Mpa sur le fond de forme :

Trafic et type de voie	Structure de chaussée	
Trafic T2 sur section courante	<i>Fdf.</i>	Géotextile + 40 cm GNTa 0/31,5
	<i>Fond.</i>	10 cm GB 0/14 classe 3
	<i>Base</i>	9 cm GB 0/14 classe 3
	<i>Roul.</i>	6 cm BBSG 0/10 classe 3
Trafic T4 sur section courante	<i>Fdf.</i>	Géotextile + 40 cm GNTa 0/31,5
	<i>Base</i>	14 cm GB 0/14 classe 3
	<i>Roul.</i>	6 cm BBSG 0/10 classe 3

- **Vérification des structures en enrobés :**

Le dimensionnement des couches de fondation, base et roulement sont vérifiées à l'aide du logiciel Struct-Urb pour une portance sur fond de forme de 50Mpa, un taux de croissance de 2%/an sur une durée de service de 20 ans.

Les valeurs données dans l'étude géotechnique ont ainsi pu être sensiblement optimisées :

Trafic et type de voie	Structure de chaussée	
Trafic T2 sur section courante	<i>Fond.</i>	10 cm GB 0/14 classe 3
	<i>Base</i>	9 cm GB 0/14 classe 3
	<i>Roul.</i>	5 cm BBSG 0/10 classe 3
Trafic T2 sur giratoire	<i>Fond.</i>	7 cm EME 0/14 classe 2
	<i>Base1</i>	7 cm EME 0/14 classe 2
	<i>Base2</i>	7 cm EME 0/14 classe 2
Trafic T4 sur section courante	<i>Roul.</i>	6 cm BBME 0/10 classe 2
	<i>Base</i>	10 cm GB 0/14 classe 3
	<i>Roul.</i>	6 cm BBSG 0/10 classe 3

- **Vérification des structures rigides :**

Trafic et type de voie	Structure de chaussée	
Trafic T4 sur section courante ou parvis circulés en béton	<i>Fdf.</i>	Géotextile + 40 cm GNTa 0/31,5
	<i>Base</i>	10 cm GNTa 0/31,5
	<i>Roul.</i>	20 cm Béton BC5
Piétons / cycles sur parvis non circulé en béton	<i>Fdf.</i>	Géotextile + 25 cm GNTa 0/31,5
	<i>Roul.</i>	15 cm Béton BC5
Piétons / cycles sur parvis non circulé en pavés Grès naturels	<i>Fdf.</i>	Géotextile + 25 cm GNTa 0/31,5
	<i>Base</i>	15 cm Grave Ciment GC4
	<i>Roul.</i>	Pavés Grès ép. 6 cm

L'entreprise pourra proposer des **variantes de structures** dans la mesure où elles sont équivalentes et justifiées par une note technique validée par le maître d'œuvre.

A noter que le dimensionnement des chaussées sont données ici à **titre indicatif concernant les voiries et giratoires du domaine départemental**. Les services de la Direction de l'Aménagement du CD40 assurent en effet la mission de maîtrise d'œuvre à partir du PRO sur les chaussées et dépendances départementales. Ils devront à ce titre réaliser leurs propres calculs de dimensionnement.

### 1.4.2 Cas des voiries reprofilées

Etant donné les valeurs de déflexion globalement bonnes, et dans les zones où il y a peu de dégradations structurelles en surface, on pourrait opter théoriquement pour un simple rechargement après rabotage visant à obtenir les épaisseurs de couches supérieures de chaussées données dans la présente notice.

Il faut néanmoins noter des contraintes de nivellement qui ne permettent généralement pas d'opérer des telles modifications de profil en long, ce qui nous conduit à prévoir **dans l'emprise des voiries existantes** :

- Rabotage de l'ensemble de l'épaisseur actuelle de revêtement
- Terrassement superficiel pour décompactage du fond de forme existant
- Couche de réglage en GNTa 0/20 sur 5 cm
- Couche d'imprégnation à l'émulsion de bitume
- Couches de fondation, de base et de roulement



## 2 Programme de travaux sur les réseaux

### 2.1 Eaux pluviales

- Principe :**

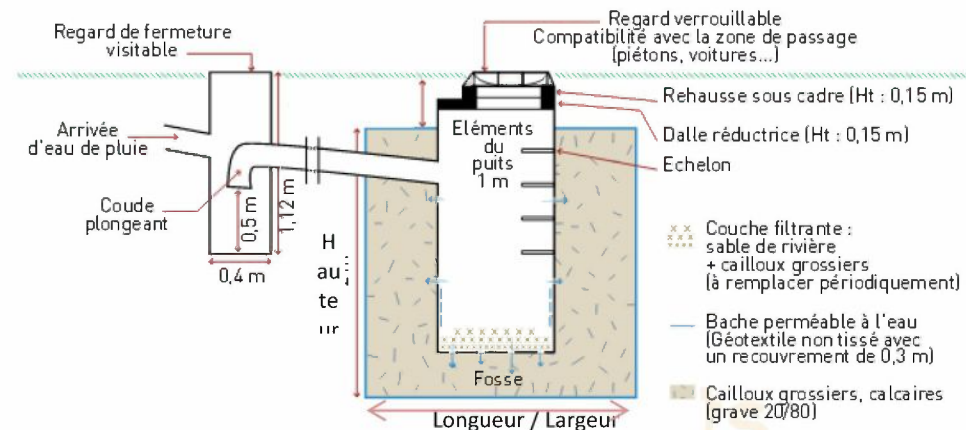
Actuellement le bourg de Soorts n'est desservi par un collecteur d'eaux pluviales que sur l'Avenue du Centre et l'Ouest de la Rue Mathiou. Pour le reste les eaux pluviales sont gérées par infiltration soit dans des grilles-puisards soit via des accotements non imperméabilisés. La mairie ne fait pas état d'un quelconque dysfonctionnement actuellement.

Le principe d'infiltration est donc privilégié dans les secteurs dépourvus de réseaux. Pour cela des tests de perméabilité ont été réalisés par SCE (*Essais de perméabilité et pré-dimensionnement des filières d'infiltration des eaux pluviales – octobre 2016*) et montrent :

- une perméabilité homogène sur les 2 m de profondeur des sondages.
- une perméabilité homogène sur l'ensemble du périmètre d'études.
- une valeur de perméabilité jugée moyenne :  $3 \times 10^{-5}$  m/s.

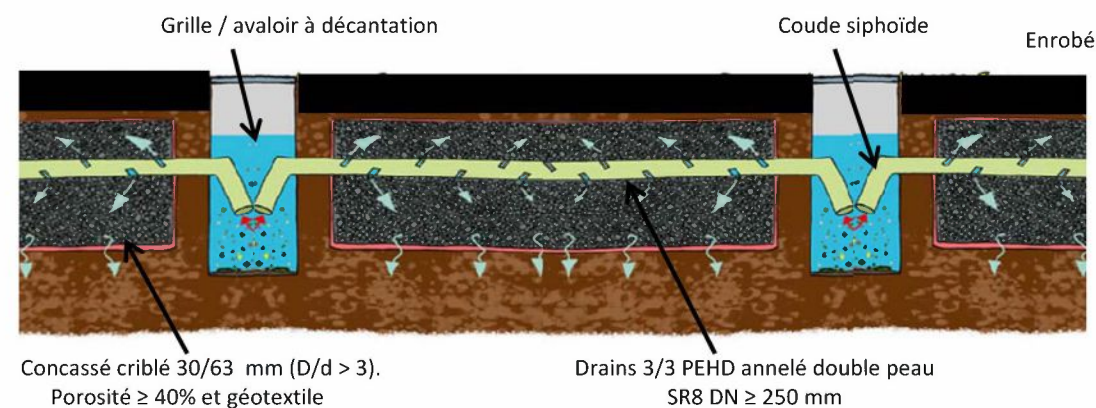
L'infiltration sera réalisée suivants plusieurs procédés en fonction de la localisation :

- **Puits d'infiltration pour parvis piétons :** il s'agit d'un volume de rétention enterré recevant les eaux pluviales de ruissellement sur la voirie, et régulé par l'infiltration des eaux à travers le sol :



Le complexe drainant sera surmonté d'une épaisseur de 20 cm de GNTa 0/20 compactée avant mis en œuvre du revêtement de surface, ou de terre végétale sous espaces verts.

- **Tranchées d'infiltration pour chaussées :** la tranchée d'infiltration est un ouvrage de gestion des eaux pluviales permettant de stocker et d'infiltrer, tout ou partie des eaux pluviales. Les eaux collectées sont injectées dans la structure poreuse protégée par un géotextile depuis des ouvrages dédiés (regards avaloirs à décantation, drains de réinjection) :



Des cloisonnements de la structure répartis sur la longueur, seront nécessaires si la pente du terrain est supérieure à 0,5 % afin de maximiser le volume de rétention ainsi que la surface d'infiltration.

Les tranchées seront implantées sous la bordure coté trottoir pour éviter tout impact sur la portance du fond de forme de chaussée. Elles seront surmontées d'une épaisseur de 20cm de GNTa 0/20 compactée avant mis en œuvre du revêtement de surface.

- Dimensionnement :**

En l'absence de préconisation particulière au PLU, la période de retour prise en compte pour le dimensionnement des systèmes d'assainissement pluviaux suivra les préconisations de la norme EN752-2 à savoir une fréquence d'inondation de **30 ans** (centre-ville) pour une durée de **60 minutes**.

L'étude de pré-dimensionnement (*SCE - octobre 2016*) était basée sur un pourcentage de vide de 30% dans un concassé ou gravier roulé 20/80 mm. Après prospection il s'avère que les carrières de SARE-ISTURITZ sont en mesure de produire des concassés criblés 30/63 calcaire avec un **% de vide > 40%**.

Cette valeur est donc considérée ici pour l'optimisation du dimensionnement, ce qui nous donne pour une surface imperméabilisée de 100 m<sup>2</sup> :

- **Puits d'infiltration pour une pluie 30 ans (60 min.) :**

Surface active assainie (m <sup>2</sup> )	Dimensions indicatives du puisard nécessaire (m)			Volume stocké (m3)	Débit fuite infiltré (m3/s)
	Longueur	Largeur	Hauteur utile		
100	1.50	1.50	1.60	3.6	3.56E-04

- **Tranchée d'infiltration pour une pluie 30 ans (60 min.) :**

Surface active assainie (m <sup>2</sup> )	Dimensions indicatives de la tranchée d'infiltration (m)			Porosité de la tranchée %	Volume stocké (m3)	Débit fuite infiltré (m3/s)
	Longueur	Largeur	Hauteur utile			
100	18.5	0.6	0.6	40	2,66	6.66E-04

### 2.2 Equipements marché et évènementiel

Une borne escamotable sera mise en œuvre entre le Fronton et le futur parvis de la Salle des fêtes qui pourra recevoir à termes une extension du marché.

Sont ainsi prévus :

- 6 prises marché 16A
- 1 prise évènementielle 32A
- 1 robinet d'eau pour l'entretien.

Les bornes marchés seront de type escamotables à remplissage, verrouillables avec assistance à l'ouverture et à la fermeture.

Elle sera raccordée sur le coffret existant à l'angle Sud-Ouest de la place du Fronton, sa conservation ou modification sera à confirmer auprès du concessionnaire.







## 2.3 Réseaux divers

Des programmes de travaux sur les réseaux sont prévus en interface avec l'aménagement des espaces publics à savoir :

- **Eau potable** : renouvellement de l'ensemble des canalisations AC existantes du périmètre. Travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage ville dans le cadre d'un marché spécifique.
- **Effacements de réseaux** : sous maîtrise d'ouvrage SYDEC, ces travaux sont prévus dans les rues de Mathiou, Forêt, rue de Solférino et Loustaou, ainsi qu'une traversée de la Route des Lacs (RD 652).
- **Dévoiements de réseaux** : une détection de réseaux est en cours par la ville dans le secteur des giratoires qui sera susceptible d'entraîner des dévoiements de réseaux par une modification des emprises de voirie et du nivellement général.
- **Réseaux GAZ** : le réseau de gaz naturel du secteur est en PE, plutôt récent. GRDF ne prévoit donc pas de renouvellement ou de restructuration dans les années à venir.
- **Assainissement EU** : des inspections TV sont programmées par SUEZ. En fonction des résultats les travaux de renouvellement ou de réhabilitation par l'intérieur pourront être intégrés au marché d'infrastructures. En l'absence d'informations au moment de la restitution du présent PRO, celui-ci n'intègre pas de travaux de réhabilitation sur ce point.

La mise à niveau des émergences seront prévues dans le cadre du projet.

**Le maître d'ouvrage devra faire un bilan des projets immobiliers du secteur pour pouvoir anticiper les nouveaux branchements à créer les attentes nécessaires avant finalisation des travaux d'espaces publics.**

## 3 Phasage et dévolution des travaux

Un planning détaillé et des plans de phasages des travaux sont joints à la présente notice. Ils tiennent compte de l'intervention des concessionnaires pour les interventions sur les réseaux.

Les travaux généraux se dérouleront de **septembre 2017 à janvier 2019** avec une interruption d'une semaine avant la braderie d'Hossegor et de deux mois l'été. Les travaux de plantation viendront s'intercaler dans le phasage des VRD en fonction des saisons de plantation.

Nous proposons une dévolution du marché de travaux en 2 lots :

- **Lot n°1 : Terrassement, voirie, assainissement**
- **Lot n°2 : Aménagement paysager et mobilier**

En sachant que les travaux d'éclairage (SYDEC), les effacements de réseaux (SYDEC) et les travaux d'eau potable (VILLE) sont réalisés dans le cadre de marchés distincts.



ID : 040-244000865-20170627-20170627D04A2-DE

Envoyé en préfecture le 05/07/2017

Reçu en préfecture le 05/07/2017

Publié ou notifié le 05/07/2017

