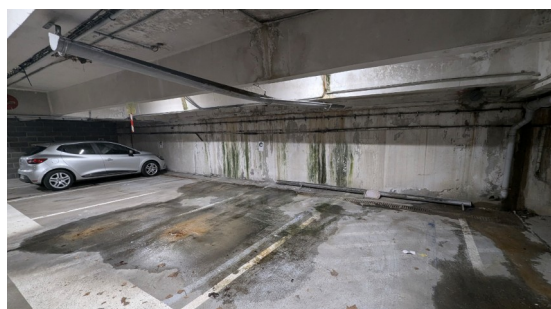


Programme de la Réhabilitation du Parking de la Cité administrative Saint-Sever de Rouen



1. Introduction

Le présent programme de travaux a pour objectif de définir l'ensemble des opérations nécessaires à la remise en état du parking de la cité administrative Saint-Sever à Rouen. Il porte sur la structure du parking, l'étanchéité extérieure, la peinture et d'autres améliorations mineures.

Ce programme est à associer au CCTP joint au dossier de consultation qui décrit le contenu des différentes missions du maître d'œuvre lesquelles devront intégrer le présent programme.

2. Les acteurs de l'opération

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la Préfecture de la Seine Maritime.

La conduite d'opération est assurée par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Seine-Maritime et en particulier la Mission Grands Projets Immobiliers DDTM76/MGPI coordonnée avec le Service Général Commun Départemental et l'exploitant du Site représenté par la société AGILE

Les assistants à la maîtrise d'ouvrage et les diagnostiqueurs sont les suivants :

- diagnostic structure : Willier Ingénierie
- Opérateur de repérage Amiante : Qualiom-Eco
- Prévention Santé et Sécurité : en cours de désignation
- Contrôleur technique : en cours de désignation

Les instances mises en place pour l'étude et la réalisation :

Comité de pilotage : pilote de l'opération et validation des grandes orientations

- Préfecture Seine-Maritime,
- SGCD et Agile
- Direction immobilière de l'Etat (DIE), Mission Politique immobilière de l'Etat (MRPIE),
- conducteur d'opération (DDTM/MGPI),

Comité technique : propositions techniques et productions des éléments techniques & administratifs à soumettre au maître d'ouvrage

- SGCD et Agile
- conducteur d'opération (DDTM/MGPI)

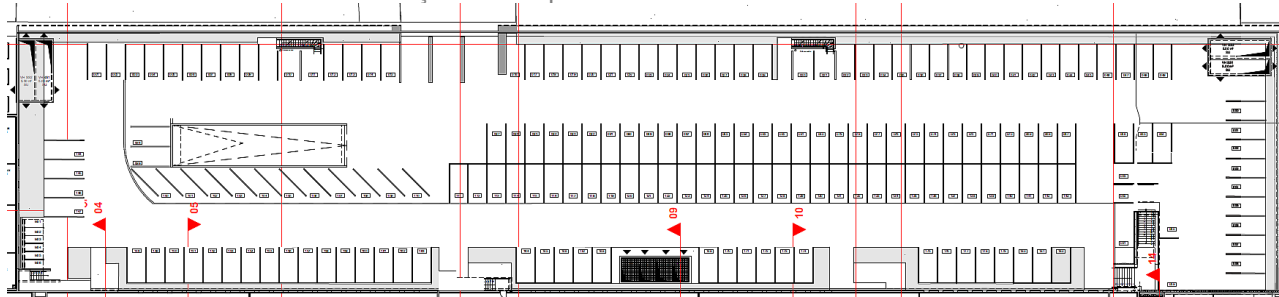
3. Contexte Général

La Cité Administrative Saint Sever de Rouen est un important complexe administratif situé sur la rive gauche de la Seine, dans le quartier Saint-Sever. construit à partir des années 1960, cet ensemble d'immeubles regroupe de nombreux services publics de l'État, ce qui en fait un lieu central pour l'administration et les services aux citoyens de l'agglomération de Rouen et de la Seine-Maritime.

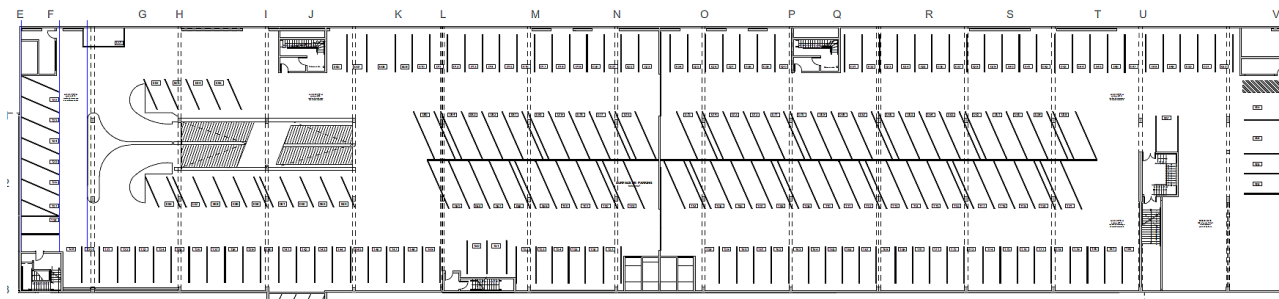
Le site abrite différents services de l'administration française, Il accueille alors 1900 agents de l'État ainsi qu'un flux quotidien important de visiteurs qui viennent pour diverses démarches administratives (jusqu'à 1000 personnes par jour en période de pointe fiscale). L'architecture de la Cité administrative Saint-Sever est typique des constructions administratives des années 1970, avec des bâtiments en béton, de très nombreuses fenêtres et une esthétique fonctionnelle sans ornements particuliers. L'ensemble des bâtiments présente une structure imposante et de bonne tenue notamment du fait de sa rénovation récente.

La Cité dispose de 3 niveaux de parkings (1 en surface, 2 en souterrain) destinés uniquement aux employés, le public n'est pas autorisé à y stationner.

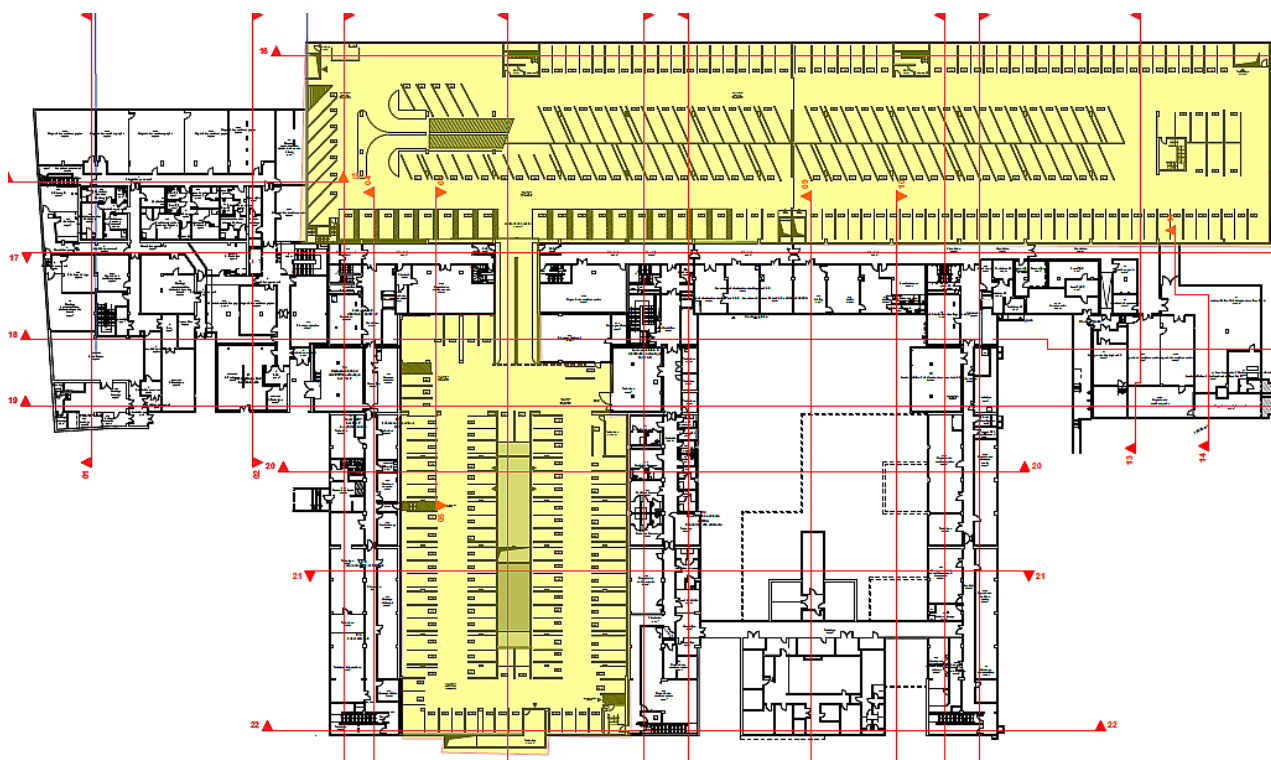
Stationnement extérieur entre la façade et le quai



Stationnement niveau -1 entre la façade et le quai



Stationnement niveau -2 entre la façade et le quai et une partie sud entre 2 bâtiments



Le parking, bien que fonctionnel, a besoin de travaux de réparation, de rénovation et de modernisation notamment pour renforcer sa structure et améliorer son étanchéité.

En dehors de la mise aux normes du stationnement en termes de défense incendie, de la modification de la configuration des places de stationnement et de la réfection complète du stationnement de surface, le parking n'a pas fait l'objet de travaux à l'occasion de la rénovation récente de la cité administrative.

3.1 le stationnement

L'offre de stationnement sur site, y compris le stationnement extérieur, est actuellement de 685 places pour les véhicules de service et les véhicules personnels des agents et d'une centaine de places de stationnement pour les 2 roues non motorisées en sous sol niveau -1, le reste du stationnement 2 roues est situé en surface en dehors du parc de stationnement. Le site dispose de 40 bornes de recharge pour les véhicules de service électriques, installation très récente à l'occasion de la rénovation de la cité administrative.

Illustration du positionnement des bornes IRVE

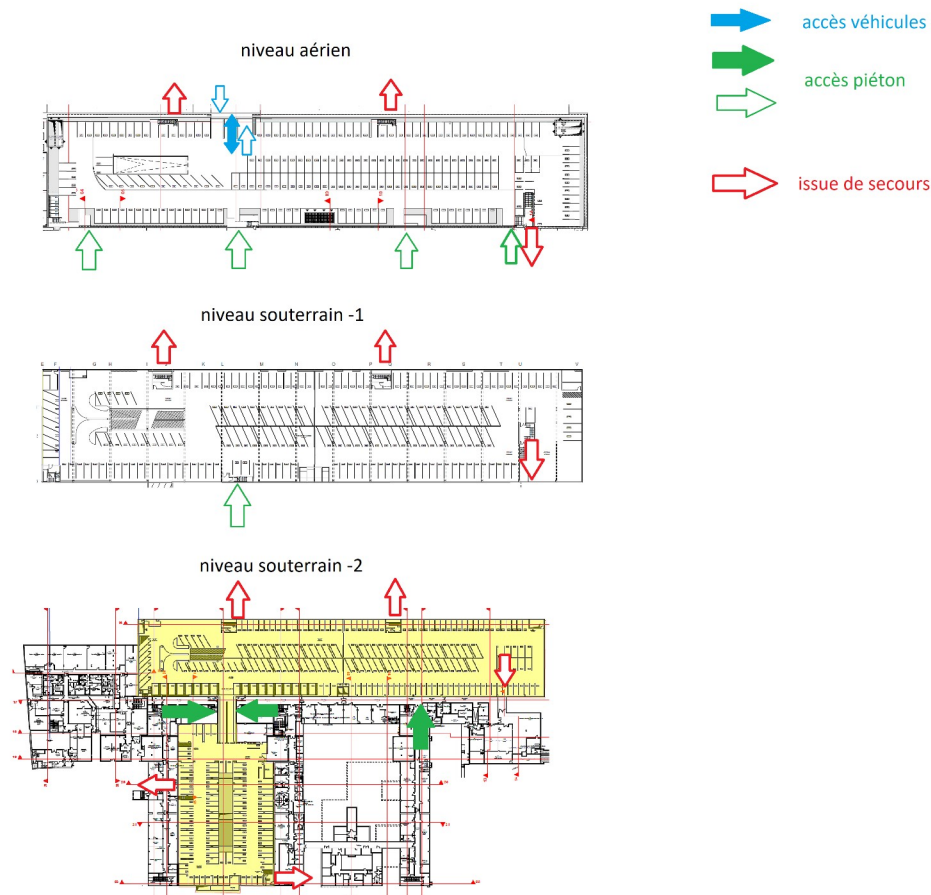


La requalification du parking ne pourra pas conduire à diminuer l'offre de stationnement sauf très ponctuellement pour des ouvrages indispensables à réaliser.

Le stationnement est accessible :

- pour les véhicules, uniquement par le 21 quai Jean-moulin avec une barrière d'entrée, une barrière de sortie et une barrière entrée-sortie réversible via un contrôle d'accès.

- Pour les piétons, uniquement depuis le bâtiment via des circulations verticales qui permettent de relier les bâtiments au parking en aérien ou à chaque niveau, en souterrain.



Le parking accueille aujourd'hui 685 places de stationnement pour un nombre potentiel d'utilisateurs de 1900 agents. Par conséquent, l'offre de stationnement est utilisée quasiment à pleine capacité chaque jour. L'opération comporte donc un enjeu tout particulier sur l'organisation du chantier pour apporter la moindre gêne aux utilisateurs, en conservant tout au long du chantier, le maximum de places libres possibles.

3.2 les circulations :

La circulation du parking, pour les véhicules, est organisée en sens unique. Le maître d'œuvre devra intégrer dans la phase conception puis la phase chantier, le maintien de la circulation en prévoyant les déviations, la signalétique provisoire et tout autre moyen pour assurer la circulation des véhicules et des piétons de manière logique, fluide et en toute sécurité pour les véhicules et les piétons.

3.3 la sécurité incendie :

Le parking a été conçu et réaménagé pour respecter les obligations en termes d'évacuation et de sécurité incendie (issues de secours, portes coupe-feu, désenfumage). Le maître d'œuvre devra, tout au long de la conception puis des travaux, intégrer la conservation des caractéristiques suffisantes et nécessaires pour assurer la sécurité incendie et les moyens d'évacuation en tout point du parking et du chantier.

3.4 Matériaux amiantés :

L'attention est attirée sur la présence d'amiante en surface des bétons sous forme d'enduits dit « de débullage » qui sont pour l'essentiel peints.

En effet, l'ensemble de la structure du parking (murs, poteaux, poutres, nervures, sous-face de dalle a pu faire l'objet d'enduisages plus ou moins ponctuels avec des enduits amiantés.

Ceci a des conséquences importantes du point de vue technique et financier pour toute intervention sur ces surfaces. **Ce sujet sera particulièrement à prendre en compte par le maître d'œuvre dans ses études de conception afin d'en limiter au maximum les impacts financiers.**

Ce sujet devra faire l'objet d'échanges avec le comité technique afin d'arrêter une stratégie claire dans le respect stricte de la réglementation en vigueur.

Illustration du positionnement aléatoire de l'enduit amianté de débullage des bétons dans un secteur non peint. Pour les zones peintes, il est impossible d'identifier les zones concernées par les enduits amiantés.



- **4. Les objectifs de l'opération sont les suivants :**

- Assurer la pérennité de la structure
- Améliorer l'étanchéité pour prévenir les infiltrations
- Renouveler l'aspect esthétique du parking et apporter quelques améliorations fonctionnelles voire réglementaires.

5. Description des Travaux à prévoir

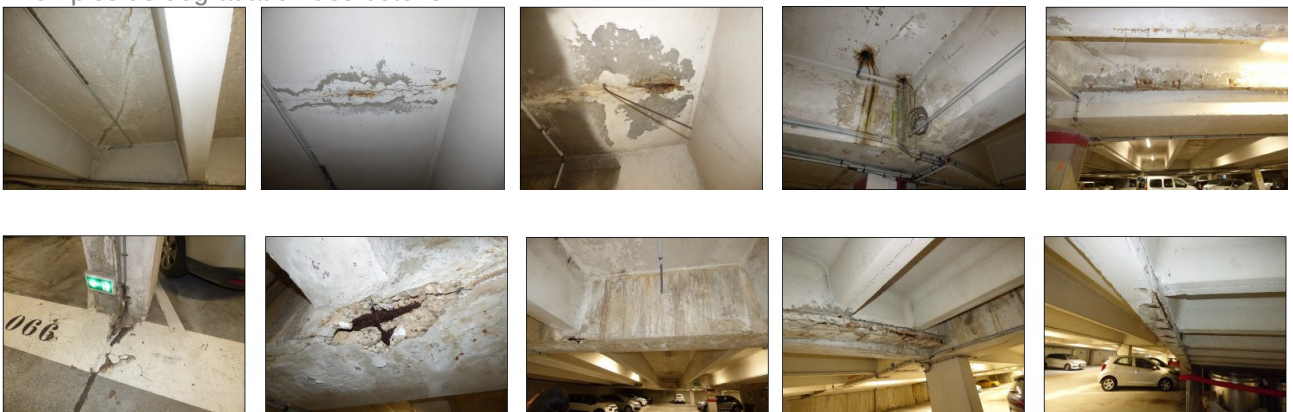
5.1. Structure du Parking

- Il s'agit d'un ouvrage construit après la réalisation des bâtiments de bureaux. C'est donc un ouvrage structurel indépendant ; toutefois imbriqué avec les sous-sols des bâtiments du point de vue fonctionnel (circulations partagées).
- De nombreux aciers apparents sur des poutres et la présence de quelques fissures ont conduit la maîtrise d'ouvrage à faire réaliser un diagnostic de la structure du parking Nord.

exemple de fissures



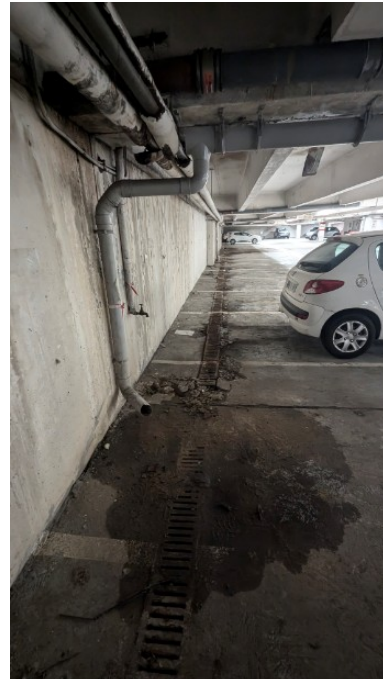
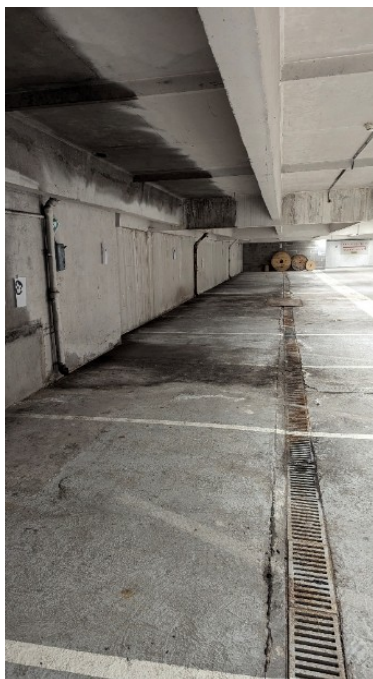
- Exemples de dégradation des bétons



Le maître d'œuvre devra en prendre connaissance, le critiquer et intégrer dans le programme de travaux les interventions indispensables à la pérennité de l'ouvrage.

Le maître d'œuvre devra, dans tous les cas, réaliser le diagnostic du parking conformément au CCTP joint au dossier de consultation.

5.2. Gestion des eaux pluviales-Étanchéité



- L'eau de surface est collectée en point bas du stationnement extérieur par un caniveau équipé de grilles avaloir qui rejettent l'eau pluviale dans des canalisations récentes en PVC.
- Elles sont positionnées en sous face de dalle et connectées au réseau public d'eaux pluviales sur le quai Jean Moulin.
- Les eaux intérieures apportées par les véhicules sont historiquement collectées par des caniveaux à grilles qui renvoient les eaux au niveau -2 via des descentes d'eaux pluviales (PVC ou fonte selon la génération) puis rejoignent en écoulement libre des avaloirs, les exutoires ne sont pas connus.

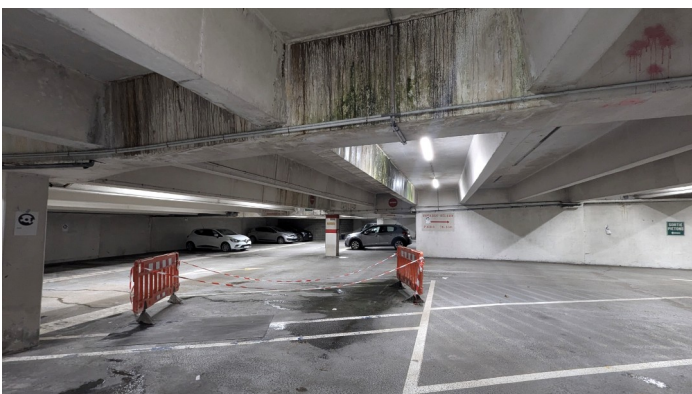
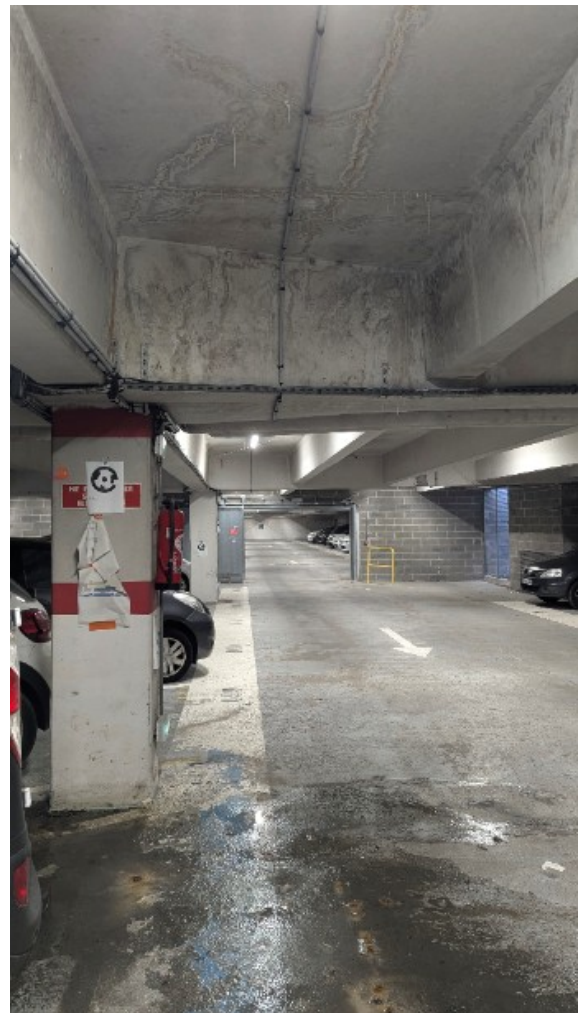
Depuis l'origine du parking, la dalle extérieure n'est pas dotée d'une étanchéité sauf ponctuellement autour d'ouvrages spécifiques. Compte tenu des pénétrations ponctuelles d'eaux pluviales au travers des joints de dilations et au travers de la dalle (fissures ou

joints dalle/poutre perméables), l'exploitant du site a tenté ponctuellement de collecter par des gouttières intérieures les pénétrations pour ne pas empêcher le stationnement.



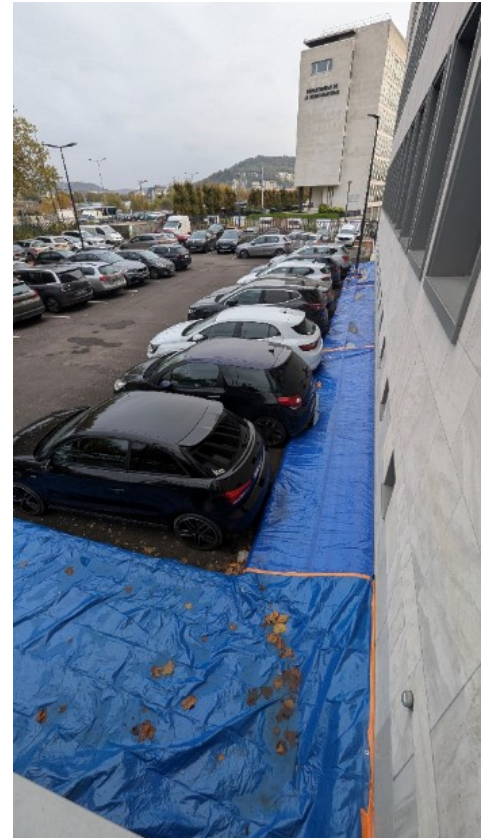
Cette situation à peu près stable depuis la mise en service s'est trouvée modifiée à l'occasion de la reprise des aménagements du stationnement extérieur. Certaines pénétrations d'eau ont disparu d'autres sont apparues.

Certaines places de stationnement sont inutilisables compte tenu des écoulements importants ponctuellement.



Le fait générateur des écoulements n'est pas connu considérant la faible porosité des enrobés neuf en surface.

Pour vérifier si les espaces verts en pied de façade sont à l'origine des apports d'eau, un bâchage partiel a récemment été mis en place. L'analyse de la situation n'est à ce stade pas terminée.



Coté quai Jean Moulin, le mur porteur du fond de parking connaît aussi des infiltrations d'eaux.



- Le maître d'œuvre devra étudier cette problématique dans le cadre de son diagnostic et proposer des solutions pour résoudre les désordres constatés. Pour compléter ce diagnostic, il pourra être amené, si nécessaire, à établir un programme d'investigations techniques pour expertiser l'origine des fuites et proposer un CCTP pour mener le cas échéant les investigations identifiées indispensables à réaliser par un intervenant à recruter.

A partir de son diagnostic, le maître d'œuvre devra prévoir les solutions techniques pour éteindre les pénétrations d'eau au travers de la dalle et améliorer la gestion des eaux pluviales à l'intérieur du parking.

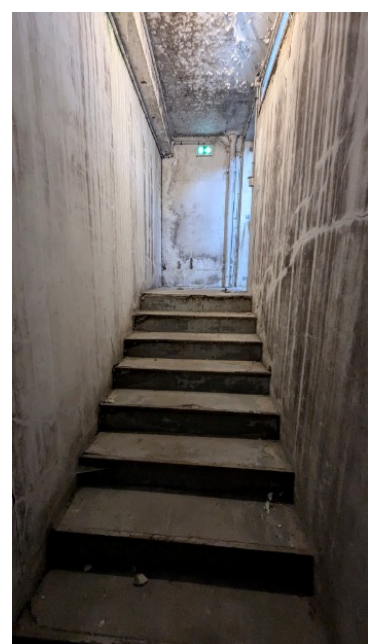
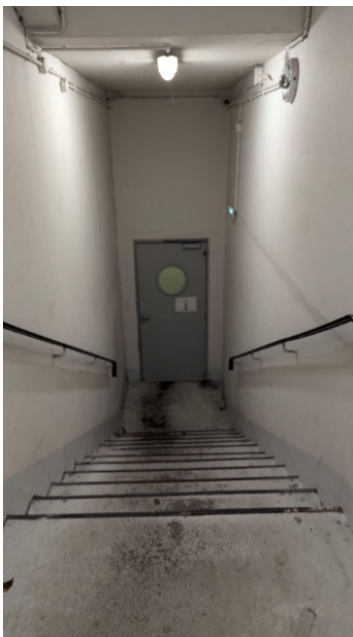
Aucune solution technique ne devra conduire à réduire définitivement l'offre de stationnement.

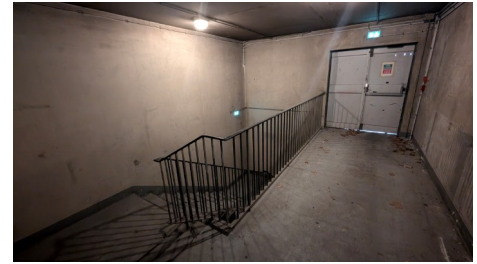
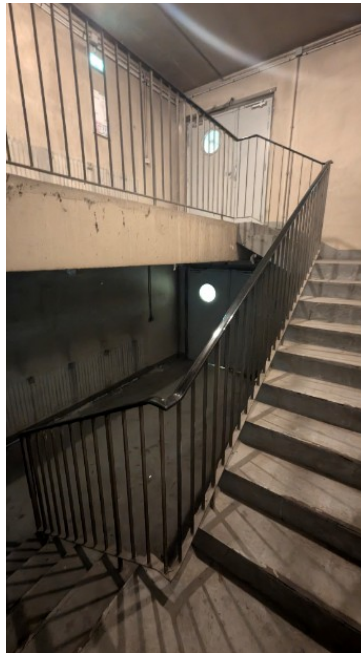
Compte tenu que les pénétrations d'eaux sont ponctuelles et non surfaciques, le maître d'œuvre privilégiera les interventions ponctuelles pour atteindre les objectifs suivants :

- limiter le coût des travaux
- limiter l'impact des travaux sur l'offre de stationnement

5.3. Peinture et revêtements

L'état général du parc de stationnement souterrain est très moyen avec des zones fortement dégradées notamment pour les circulations verticales qui permettent de relier les bâtiments au stationnement.





-
-
-
- Le maître d'œuvre intégrera ces aspects dans son diagnostic et devra prévoir les solutions techniques (peinture, éclairage, revêtements de sols..) pour assurer la sécurité des circulations par les piétons et les véhicules et apporter une ambiance plus confortable au stationnement et à ses accès d'une façon générale. Il n'est pas prévu de revoir le marquage du stationnement qui a été refait à l'occasion des travaux de mise en sécurité réalisés entre 2021 et 2024.

Les plafonds, poutres poteaux, murs sont concernés par la mise en peinture pour les aires de stationnement en souterrain. Pour les circulations verticales qui permettent les liaisons avec les bâtiments, les sols sont aussi concernés par une remise en état.



5.4. Autres Améliorations

Le site comprend des menuiseries métalliques, des équipements, quelques points lumineux et une signalétique directionnelle très anciens ou hors d'usage. C'est aussi le cas pour certains réseaux, surtout électriques, obsolètes.

Le maître d'œuvre intégrera ces aspects dans son diagnostic sous l'angle fonctionnel et réglementaire et devra prévoir les solutions techniques pour permettre la sécurité des circulations et apporter une ambiance plus confortable aux usages. Les réseaux inutiles devront être curés, les équipements inutiles devront être supprimés (guérite,...).

Une signalétique adaptée devra être mise en place pour permettre d'identifier la numérotation des places de stationnement et permettre aux utilisateurs de se repérer (sens de circulation, ...). Des îlots béton de giration en bas des rampes sont à modifier ou supprimer pour faciliter les manœuvres.



6. Modalités de Réalisation

Compte tenu de l'offre très réduite (685 places) par rapport au nombre potentiel d'utilisateurs (1900 agents) l'offre de stationnement est utilisée quasiment à pleine capacité chaque jour. L'opération comporte donc un enjeu tout particulier sur l'organisation du chantier pour apporter la moindre gêne aux utilisateurs. L'organisation du chantier devra être prévu pour conserver les accès piétons depuis les bâtiments et les issues de secours correspondant aux zones qui restent en exploitation.

Le maître d'œuvre devra étudier au moins 2 scénarios d'interventions :

- le premier avec plusieurs interventions sur des durées et des zones inutilisables de faibles emprises
- le second avec des emprises de chantier plus importantes (de l'ordre de 100 places correspondant aux cloisonnements coupe-feu)

Le maître d'œuvre analysera les avantages et inconvénients des 2 scénarios pour permettre au maître d'ouvrage de choisir la situation la plus adaptée; c'est-à-dire ayant le moins d'impact sur l'offre de stationnement, permettant l'exécution du chantier dans les délais les plus brefs possibles et en maîtrisant les coûts.

Le maître d'œuvre pourra faire émerger un autre scénario plus pertinent.

Le maître d'œuvre devra fournir, tout au long des processus d'étude et de réalisation, les éléments nécessaires au maître d'ouvrage afin que celui-ci puisse réaliser une communication efficace sur l'opération et pour le déroulement du chantier auprès des occupants de la cité administrative. Ces éléments pourront être de différentes natures : graphiques, textes, planning, plans, ...

Compte tenu de la présence d'amiante signalée supra, la nature et les modalités de réalisation des travaux devront tenir compte de cette particularité.

7. Budget Prévisionnel

Un budget prévisionnel global des travaux à considérer comme une enveloppe plafond est de 1 500 000€ TTC toutes tranches confondues valeur novembre 2024.