



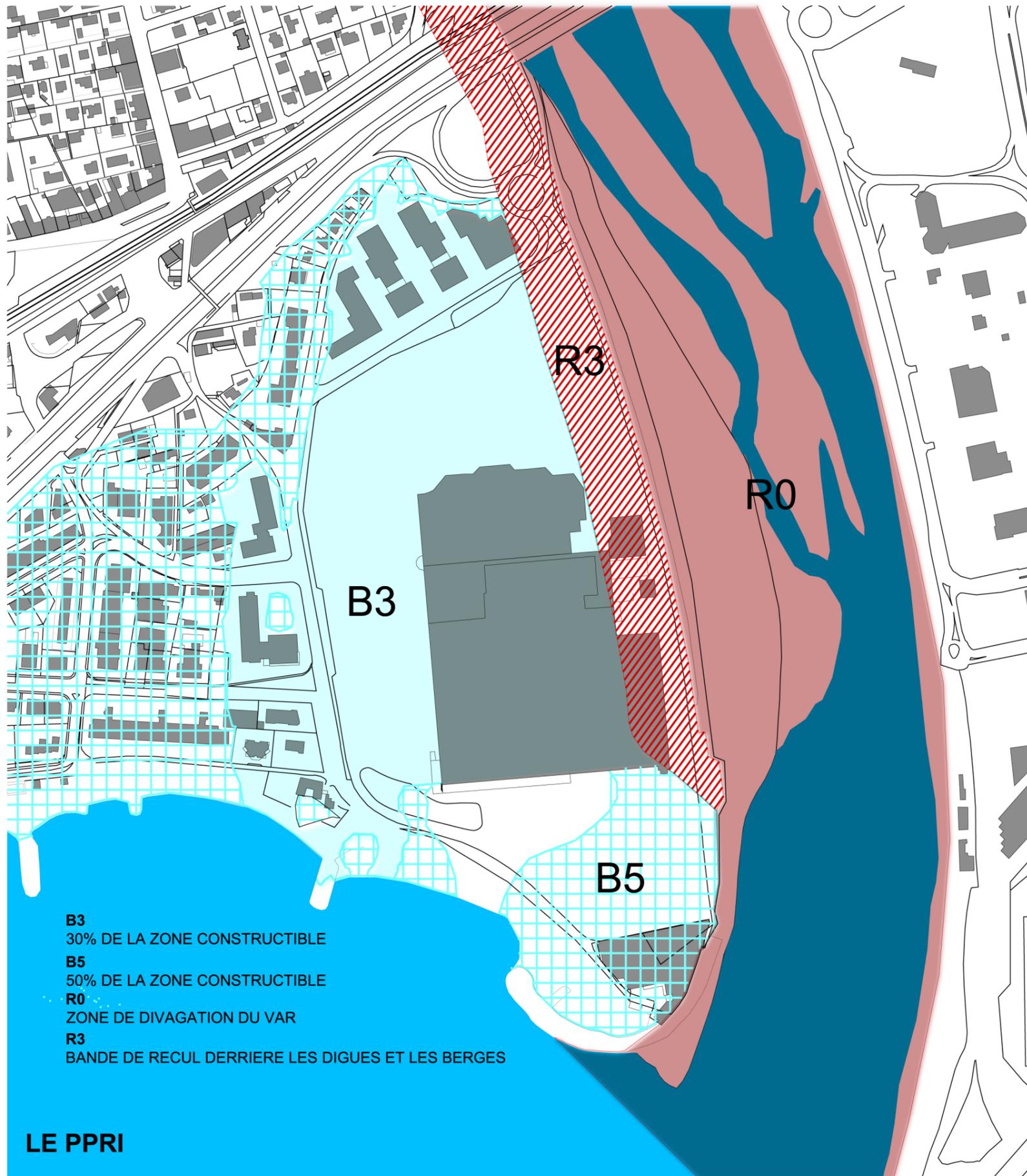
LA PLAINE DU VAR  
LE DELTA DU FLEUVE ET LA FAÇADE MARITIME DE ST LAURENT DU VAR

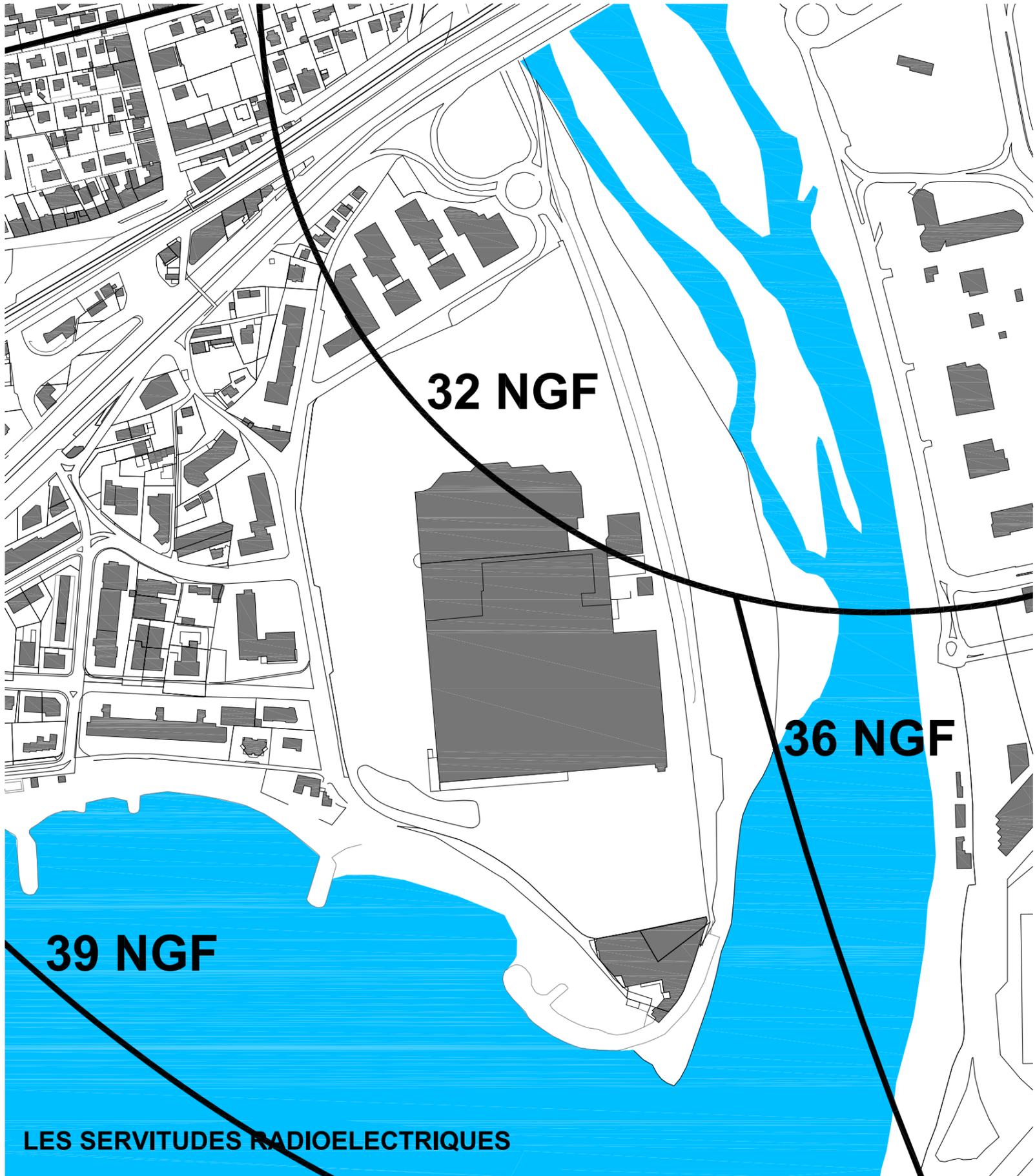
# Analyse du site



**LES CESURES**

La majeure partie du site, gagnée sur les marécages, se situe proche du niveau de la mer, en zone inondable. Au nord, la terre ferme se distingue par un relief contrasté. D'un point de vue urbain, le dénivelé existant constitue une rupture, qu'accentuent les infrastructures routières.





**32 NGF**

**36 NGF**

**39 NGF**

**LES SERVITUDES RADIOELECTRIQUES**



**ETAT EXISTANT**

Dans le secteur amené à évoluer du fait de l'implantation du pôle multimodal les constructions existantes sont de faible importance et de qualité médiocre. Plusieurs îlots, en partie désaffectés, sont susceptibles d'être libérés à court ou moyen terme.

## La Plaine du Var

Le delta du fleuve et la façade maritime de St Laurent du Var.

Le site concerné constitue un secteur sensible, à l'aboutissement de la plaine du Var, très visible, très symbolique aussi en tant que porte maritime de la Plaine du Var ; site au potentiel important, mal exploité, isolé par les infrastructures routières, au nord, et que paralyse en son centre l'implantation extensive du centre commercial CAP 3000, vestige d'un temps où l'on dilapidait sans compter le capital commun que constitue le paysage. L'OIN Plaine du Var, en élargissant les enjeux et en estompant les frontières administratives pour ajuster son emprise à la vallée, permet d'en imaginer l'évolution en cohérence avec le projet global.

Le projet proposé sur le périmètre restreint tel que défini prolongera alors, et exprimera, les grands principes qui guident le développement en amont. La trame verte qui court le long du fleuve, mêlée à la trame bleue, s'enrichissant ça et là des croisements avec les vallons obscurs et aspirant à s'épanouir en son embouchure; une prise de possession du site basée sur les caractéristiques fondamentales du territoire et les impératifs dictés par le fleuve - dont on sait qu'il peut être turbulent - où le bâti, concentré, densifié le long des infrastructures, ajusté de façon quasi organique au terrain, favorise les continuités urbaines et libère dans le même temps les emprises nécessaires à leur respiration.

Sur cet ancien marécage que constitue la majeure partie du site, les implantations actuelles dérogent à la logique du fleuve. Au rehaussement laborieux des digues, qui renforcerait la coupure entre les deux rives, existe une alternative qui consiste à mieux répartir les constructions en tenant compte des enseignements cumulés sur les fluctuations du Var. Le PPRI en fait la synthèse, qui indique les zones les plus propices à la densification ; lesquelles, sans surprise, coïncident avec le relief du site. Ce sont ces zones que nous proposons, de manière exclusive, de densifier.

Parallèlement, nous libérons au maximum les terrains inondables pour les rattacher au paysage fluvial.

Le périmètre du centre commercial est ainsi restreint à la zone constructible. Le parking de surface est ramassé en un parking silo. Sur l'emprise libérée, coté fleuve, la végétation déborde les digues pour marquer de son emprise le delta du Var.

L'espace conquis permet d'imaginer une continuité de parcours entre les rives du fleuve et le bord de mer que ponctuent, ça et là, des usages à vocation sportive ou ludique.

Dans le prolongement des masses végétales qui accompagnent le fleuve, un alignement de palmiers souligne précisément le contour de la baie.

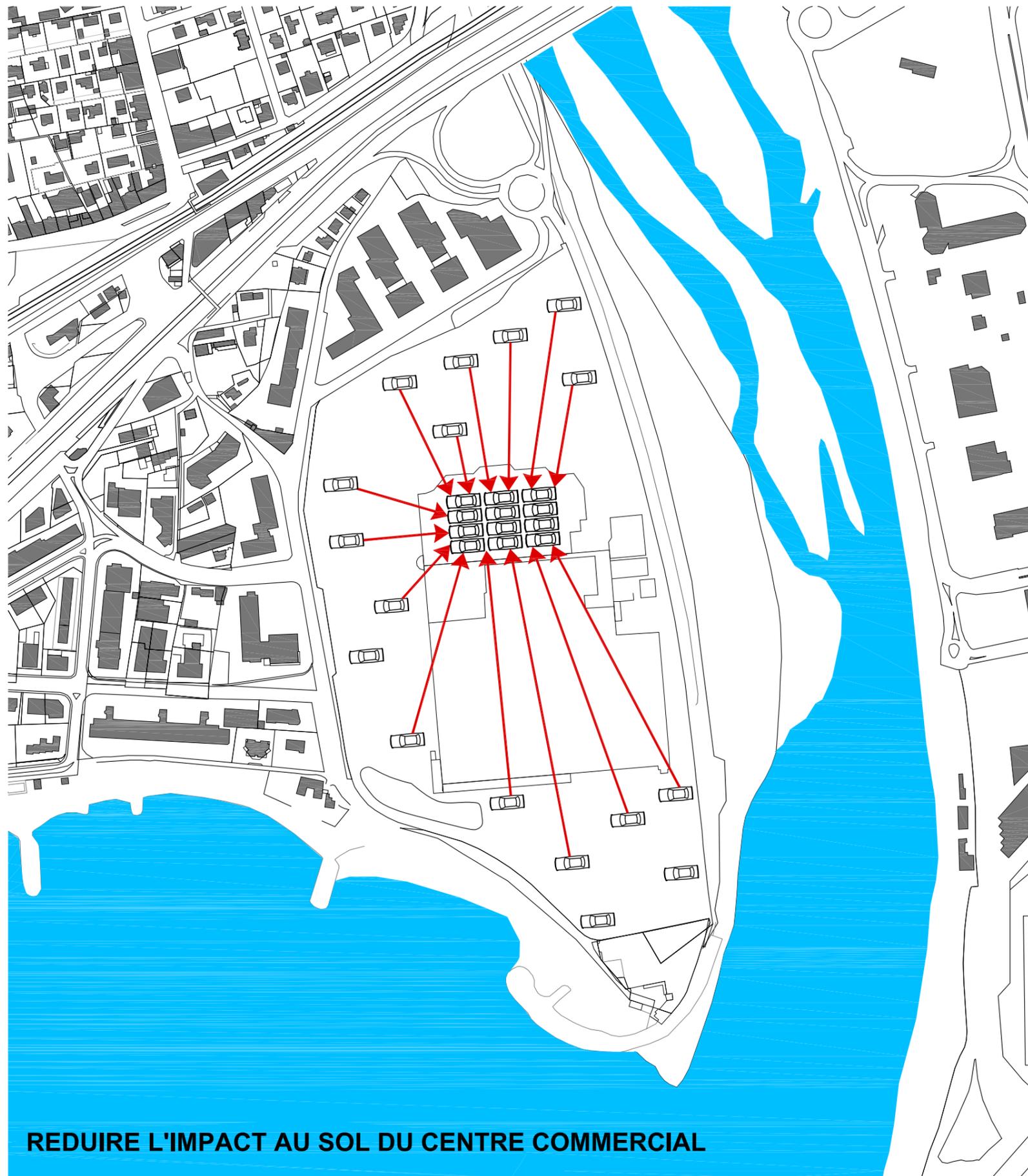
Le long du CAP 3000, sur sa façade ouest, un mail planté rejoint le pôle multimodal et amorce les conditions d'une large connexion entre le centre ville et sa façade maritime. Très naturellement le mail accueillera, à l'ombre des frondaisons, kiosques et marchés mais aussi des manifestations temporaires en synergie avec le centre commercial.

A l'approche du pôle multimodal, le mail est structuré par la densification du bâti. Des commerces et services en rez-de-chaussée en animent le parcours.

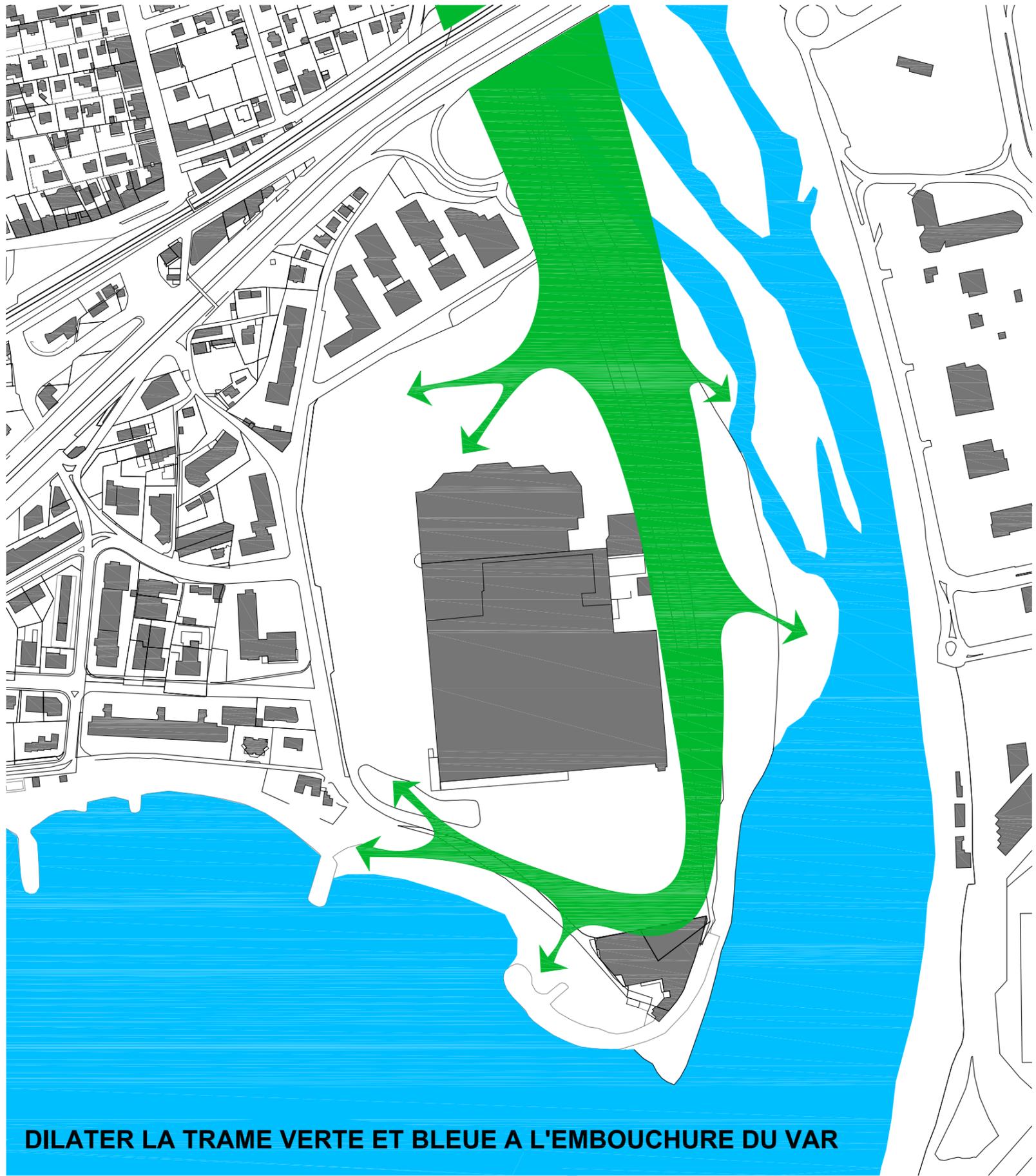
Le centre commercial tire parti de la qualification des espaces extérieurs en s'ouvrant sur son environnement; le long du mail, bien sur, mais aussi vers le sud où l'extension prévue lui offre une large façade sur la promenade du bord de mer.

A l'aplomb, détachés dans le ciel, deux larges plateaux panoramiques; rotule entre fleuve et mer qui signale dans le paysage l'accès à la Plaine du Var.

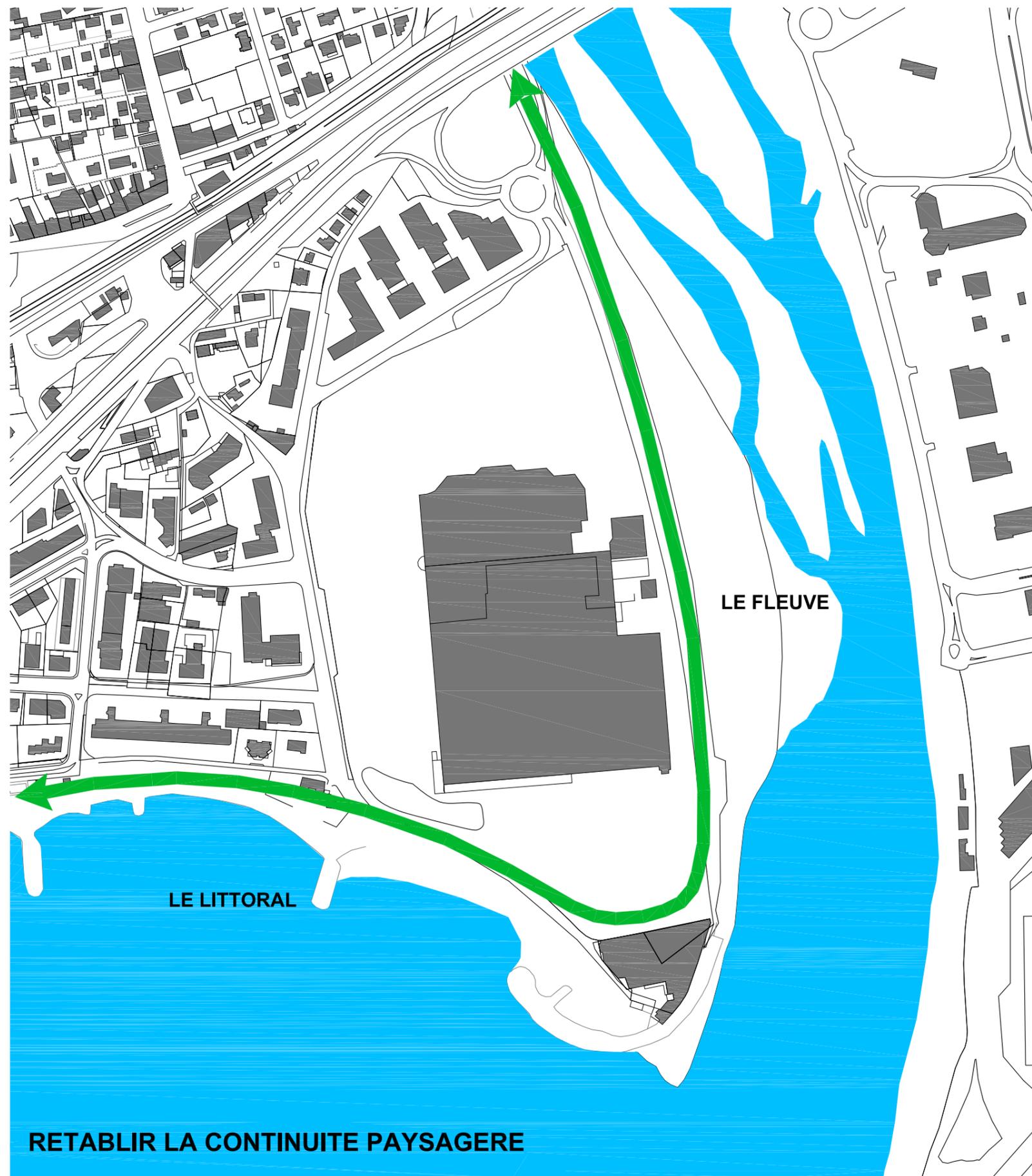
# Objectifs



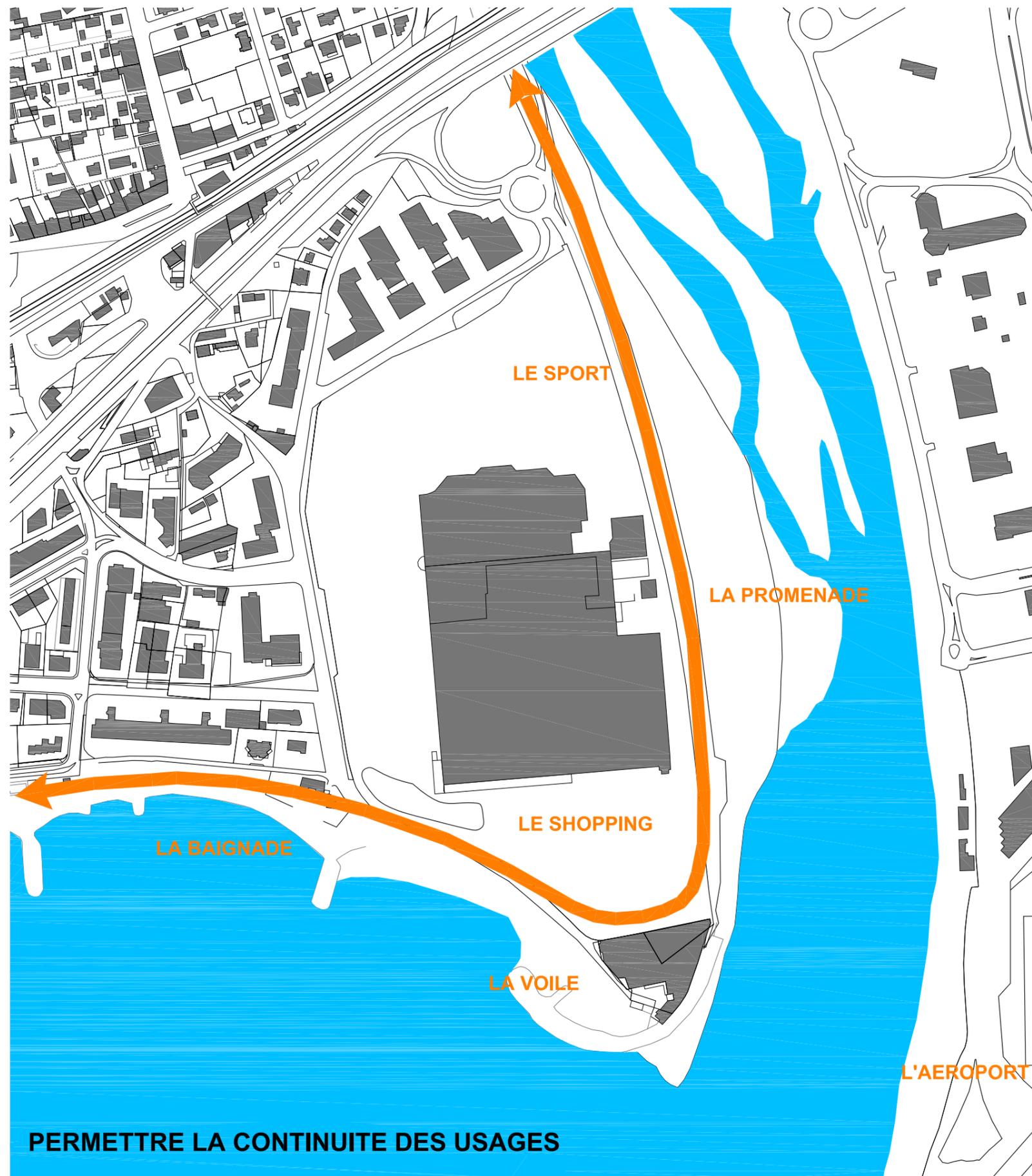
**REDUIRE L'IMPACT AU SOL DU CENTRE COMMERCIAL**

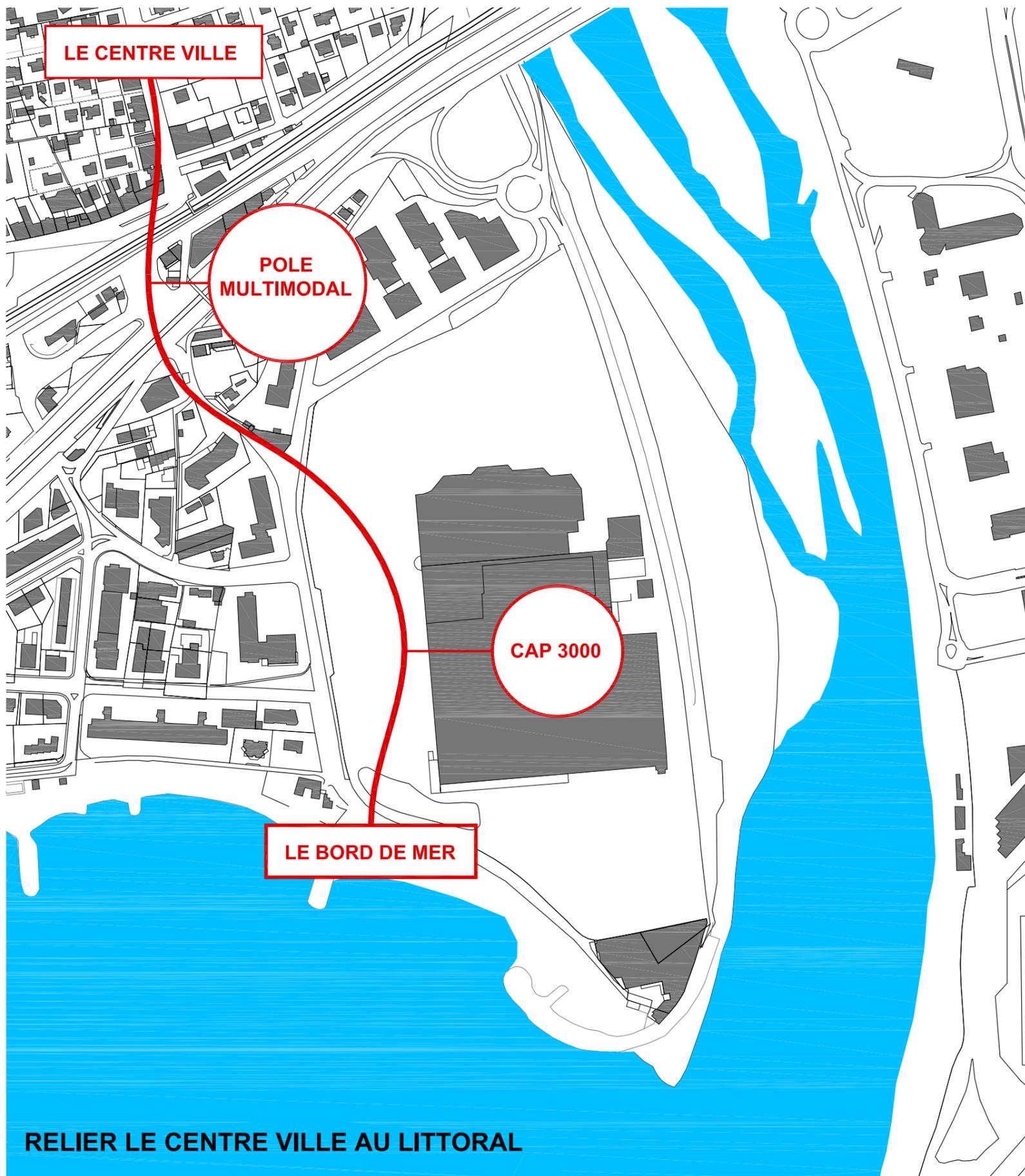


**DILATER LA TRAME VERTE ET BLEUE A L'EMBOUCHURE DU VAR**



**RETABLIR LA CONTINUITE PAYSAGERE**





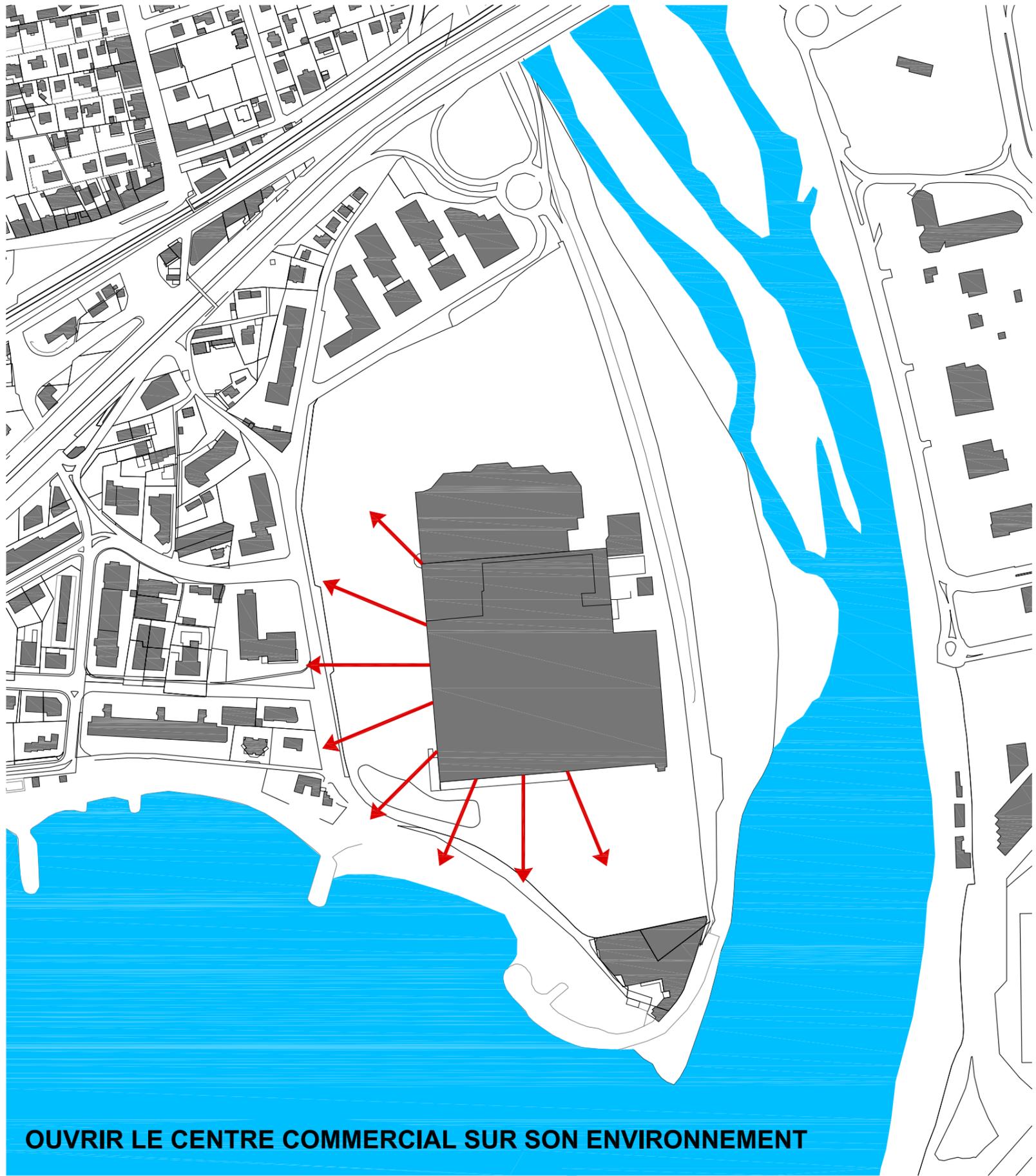
LE CENTRE VILLE

POLE  
MULTIMODAL

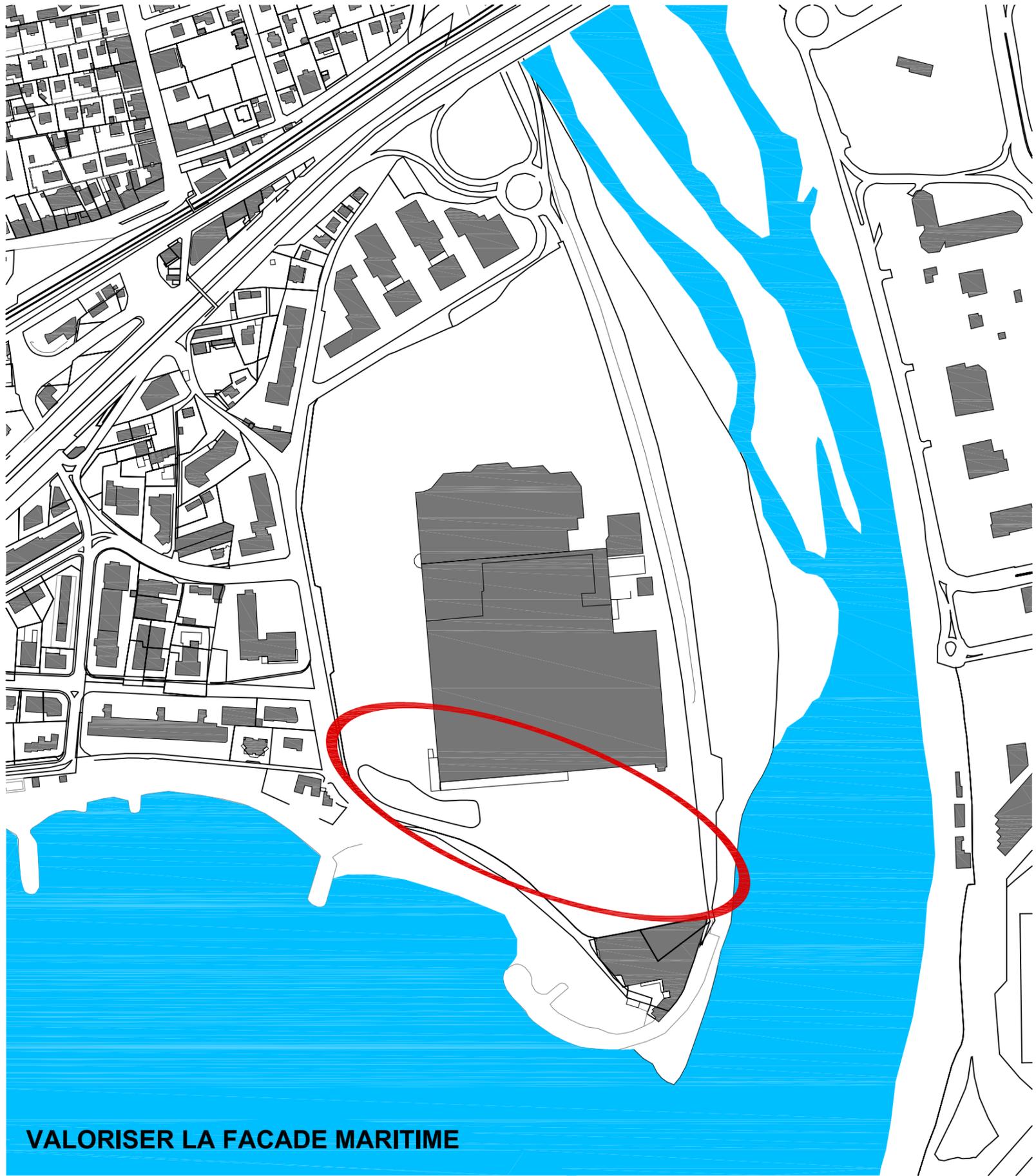
CAP 3000

LE BORD DE MER

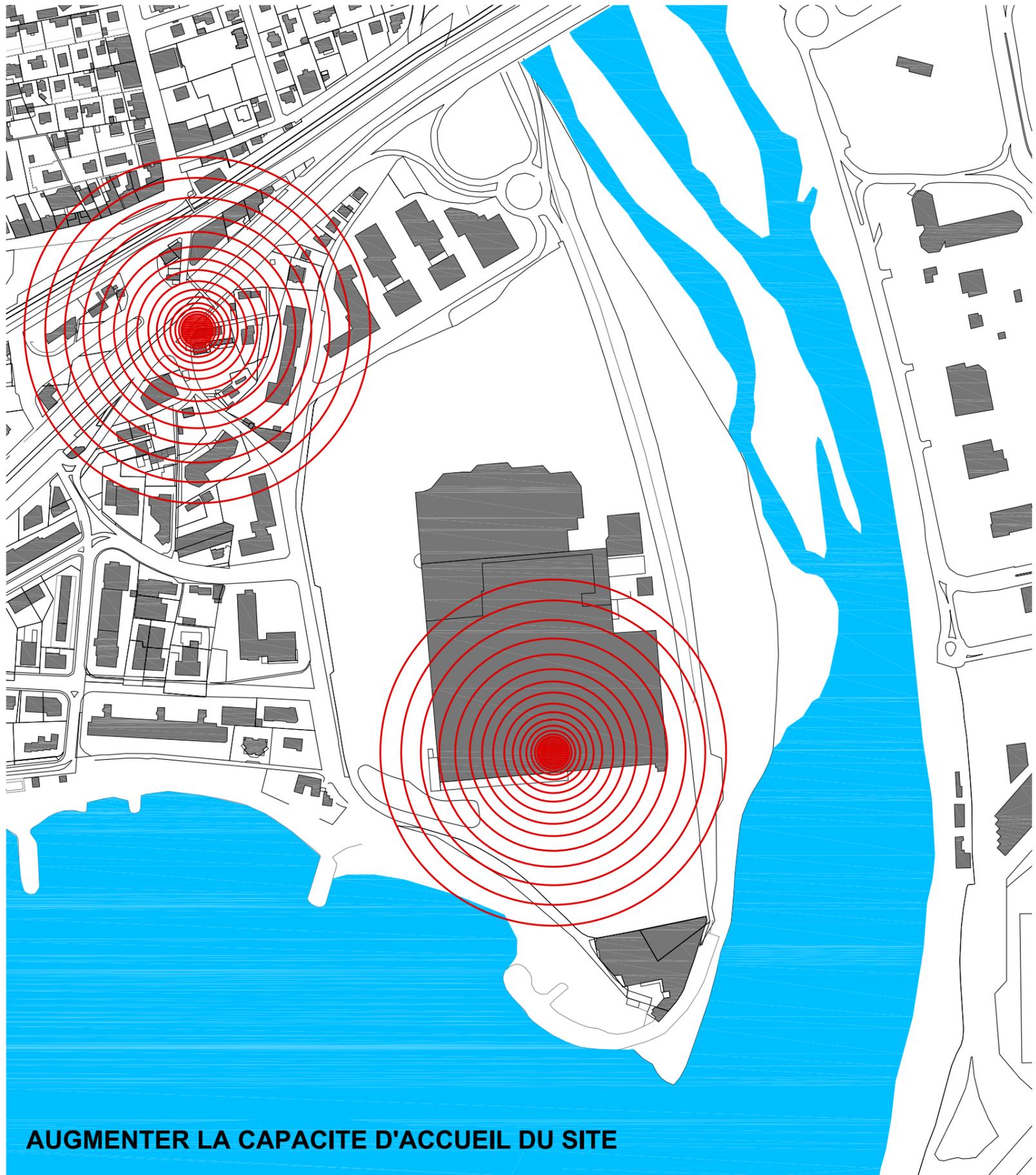
RELIER LE CENTRE VILLE AU LITTORAL



**OUVRIR LE CENTRE COMMERCIAL SUR SON ENVIRONNEMENT**



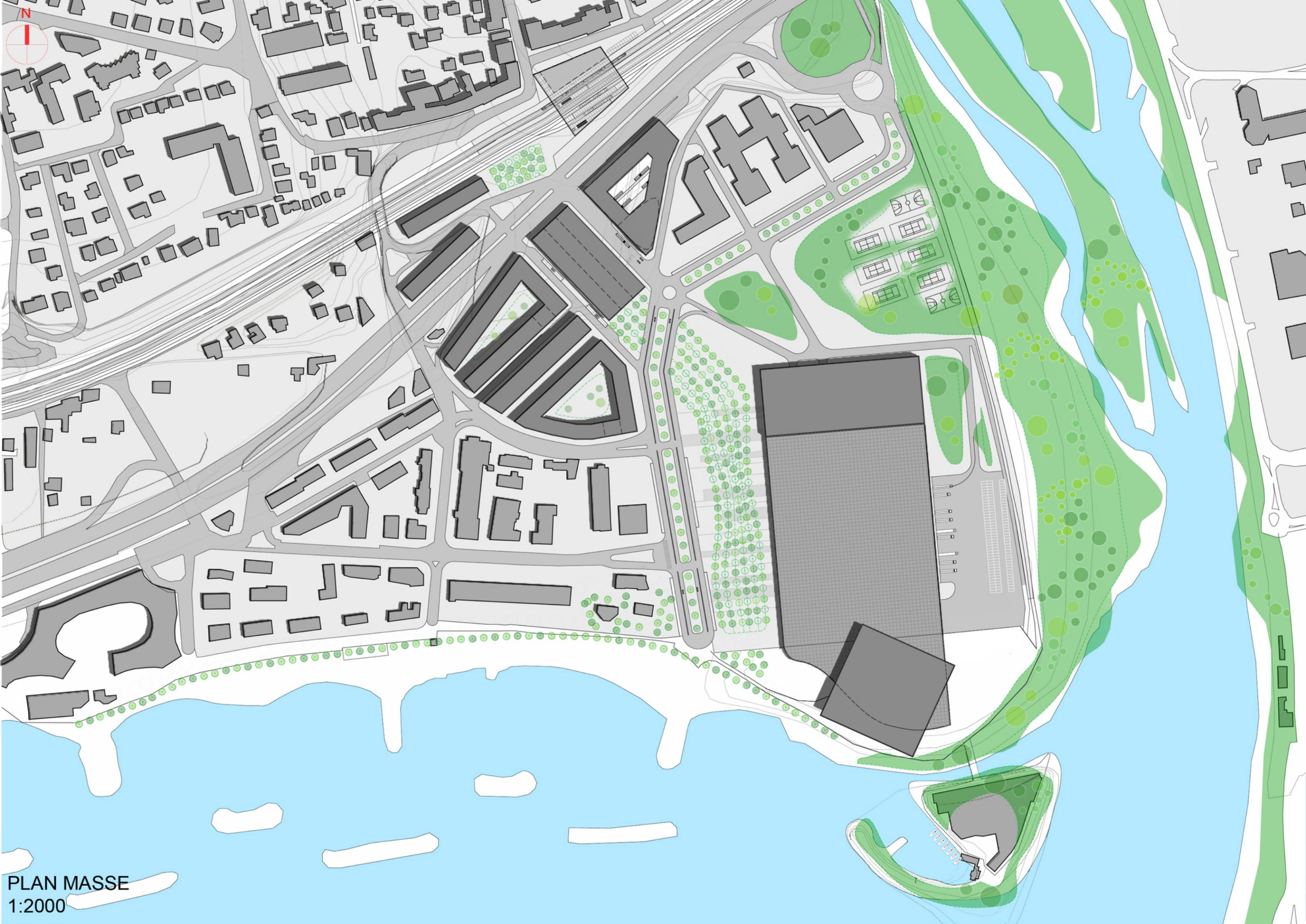
**VALORISER LA FACADE MARITIME**



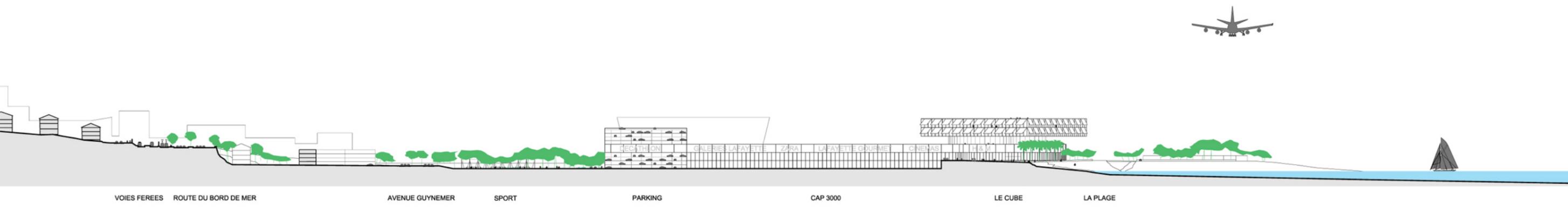
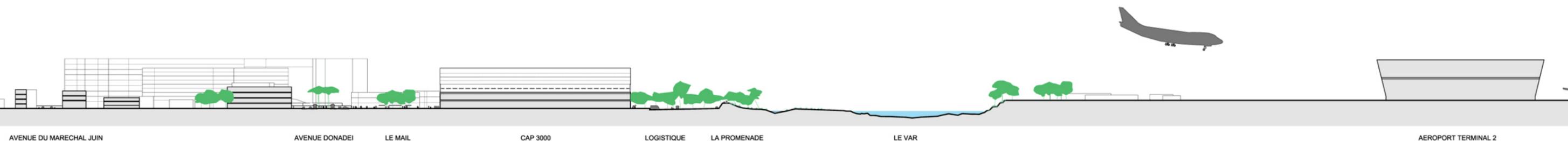
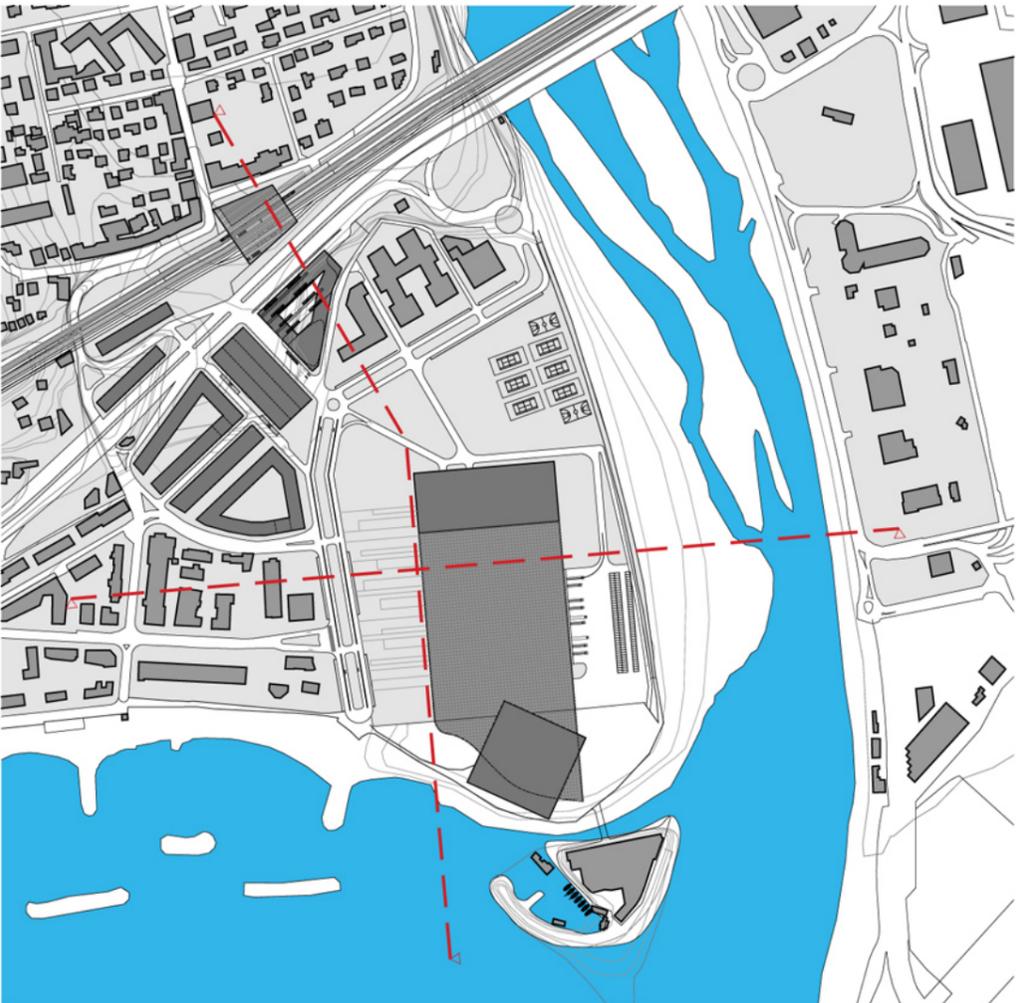
**AUGMENTER LA CAPACITE D'ACCUEIL DU SITE**

# Synthèse



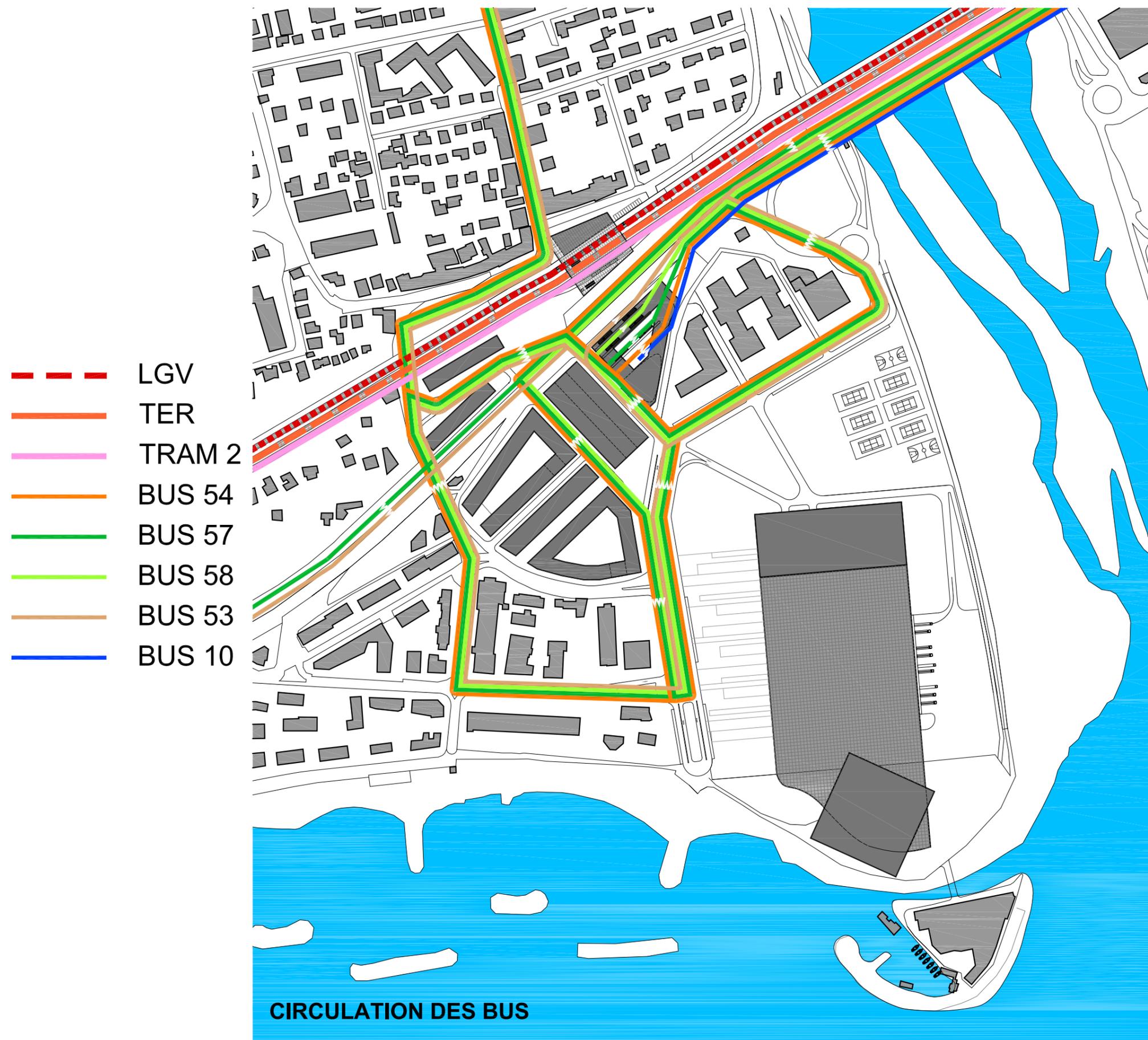


PLAN MASSE  
1:2000



COUPES URBAINES  
1:2000

# Le pôle multimodal



L'implantation du pôle multimodal se fait au plus près des existants, en tenant compte de manière optimum du foncier et de l'état du bâti. Le projet se fonde sur l'hypothèse d'une évolution du Boulevard de la Mer en boulevard urbain qui en permet le franchissement. Le pôle Train/Tram s'organise transversalement aux voies ferrées, sous forme de structures distinctes reliées par un passage souterrain public qui rétablit la continuité du parcours piéton de part et d'autre des voies ferrées. Un auvent protège l'ensemble de la zone concernée et en signifie l'unité. La gare routière lui fait face, de l'autre côté du Boulevard de la Mer. Un parking silo est ménagé dans la pente du terrain, dans le prolongement du mail, à proximité immédiate. Il relie en souterrain l'ensemble du pôle. Il est surplombé d'un passage couvert qui amorce le mail.

Aux alentours du pôle, une densification des constructions est prévue afin de tirer parti de la valorisation du secteur induite par la proximité des connexions. Les constructions atteignent le plafond autorisé (NGF 39). Elles marquent dans le site une nouvelle centralité. Les rez-de-chaussée sont affectés aux commerces et services, les étages aux équipements tertiaires. L'îlot en contrebas est attribué au logement dans un souci de diversification des usages.



GARE SNCF

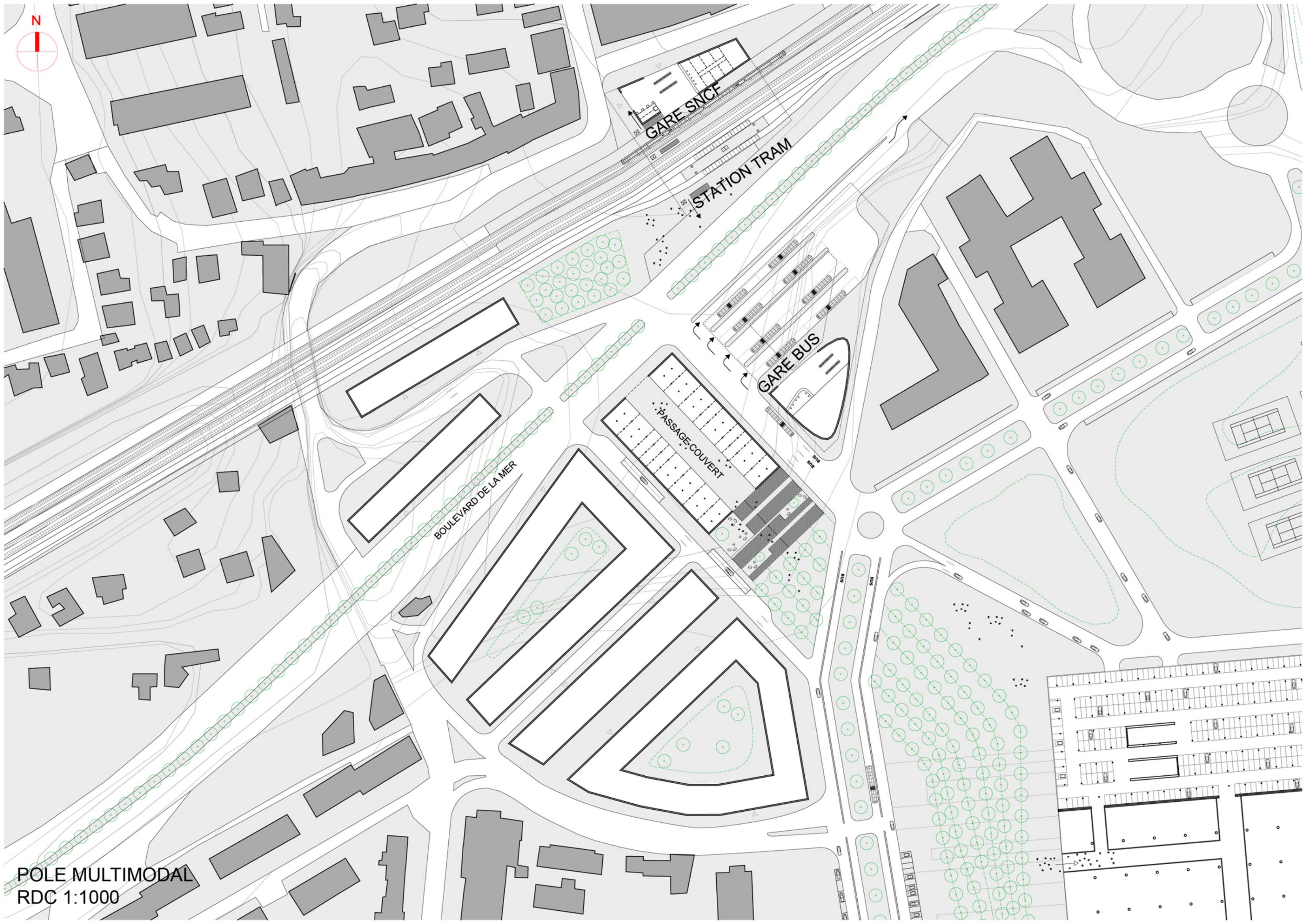
STATION TRAM

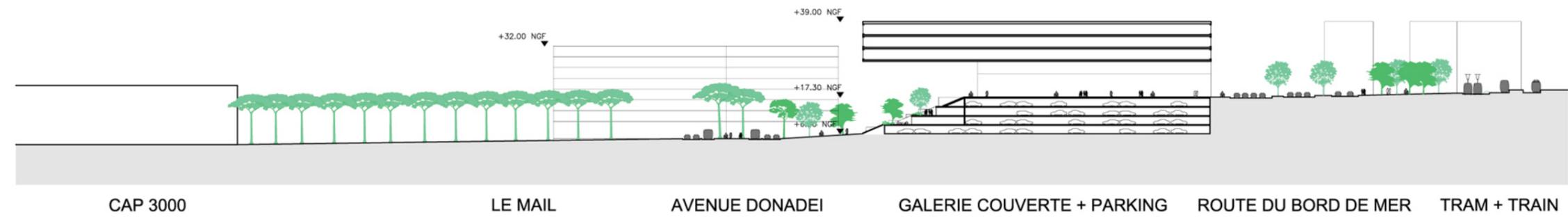
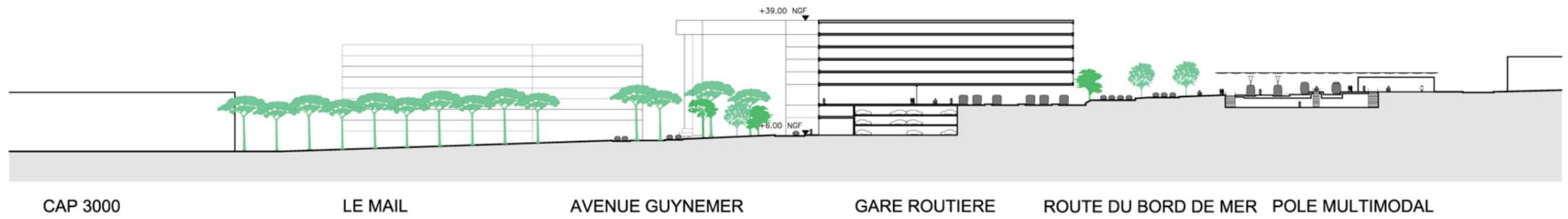
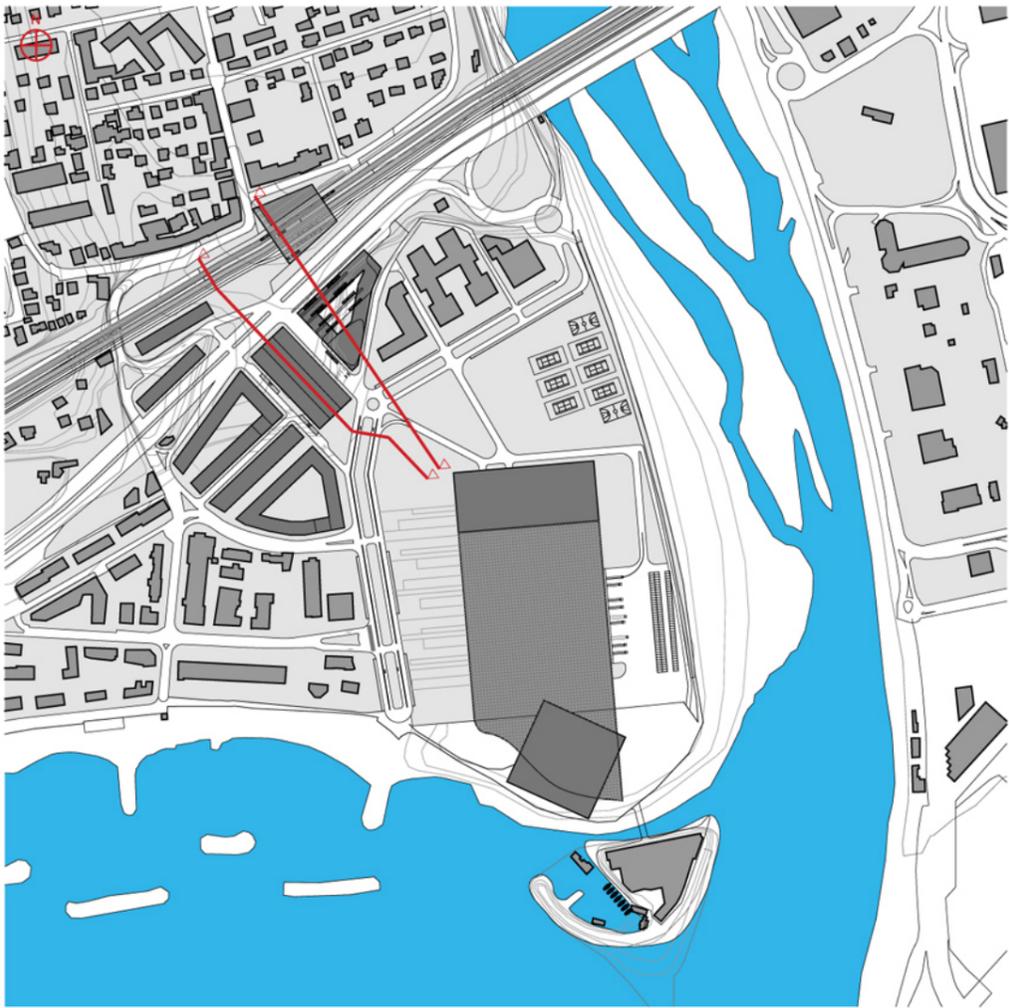
GARE BUS

PASSAGE COUVERT

BOULEVARD DE LA MER

POLE MULTIMODAL  
RDC 1:1000





POLE MULTIMODAL + PASSAGE COUVERT  
 COUPES 1:1000

# Surfaces

## Projet

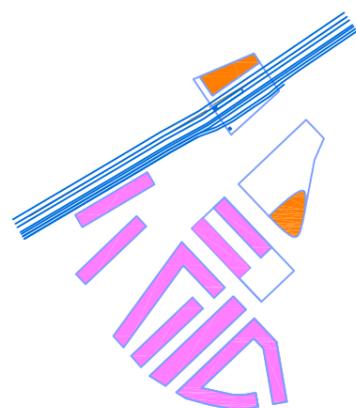
SHON Commerces / Services : 15 475 m<sup>2</sup>

SHON Bureaux : 59 189 m<sup>2</sup>

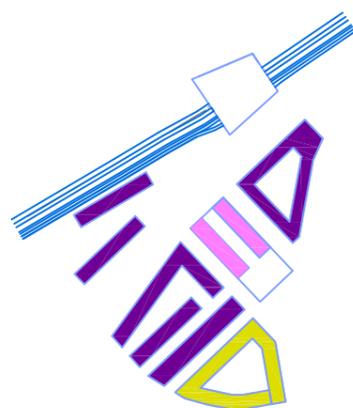
SHON Logements : 14 256 m<sup>2</sup>

SHON TOTAL : 88 920 m<sup>2</sup>

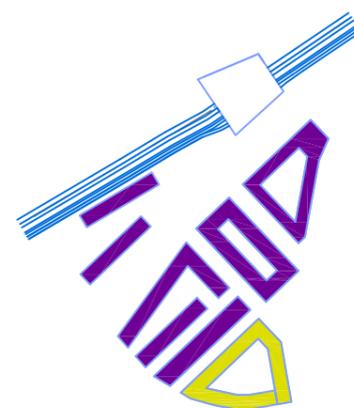
Places de parking : 1122 semi enterrées



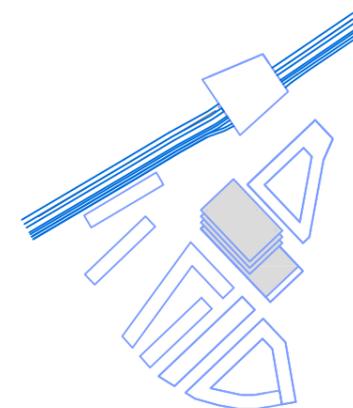
RDC



R+1



R+2 à R+4



PARKING

# Le Cap 3000

La proposition tient compte de la nécessité de conserver l'activité du centre pendant les travaux. La construction existante ne permettant pas de surélévation, les surfaces prélevées coté fleuve sont retrouvées par extension vers la mer, sur le secteur le mieux protégé vis-à-vis des inondations . L'extension se fait dans la continuité de l'emprise du premier niveau qui se trouve être de plain pied avec le terrain naturel au sud.

Le centre commercial dispose ainsi d'une large façade sur le bord de mer. Elle s'inscrit dans le mouvement de la baie pour en souligner l'unité. A l'aplomb de cette extension, tirant parti d'une situation très privilégiée, le projet propose un complément de surface à la verticale (NGF 39) sous forme de deux grands plateaux qui pourraient accueillir un programme culturel (salle de concert, par exemple ) afin de rééquilibrer l'offre sur le territoire de Saint Laurent. D'autres activités complètent le dispositif, centre de mise en forme, hôtel, bar... Une piscine est prévue au niveau supérieur.

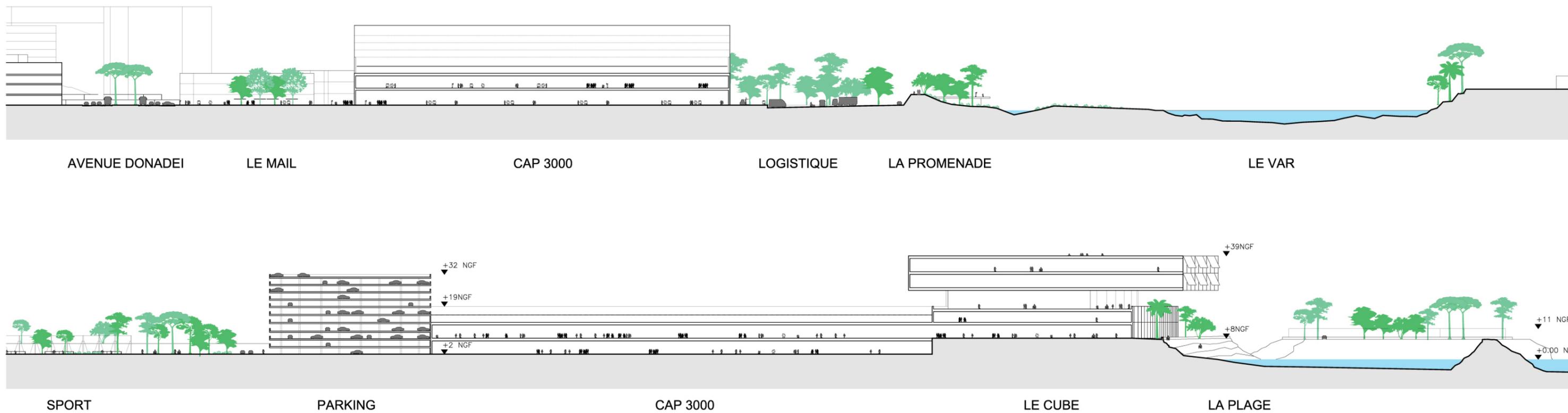
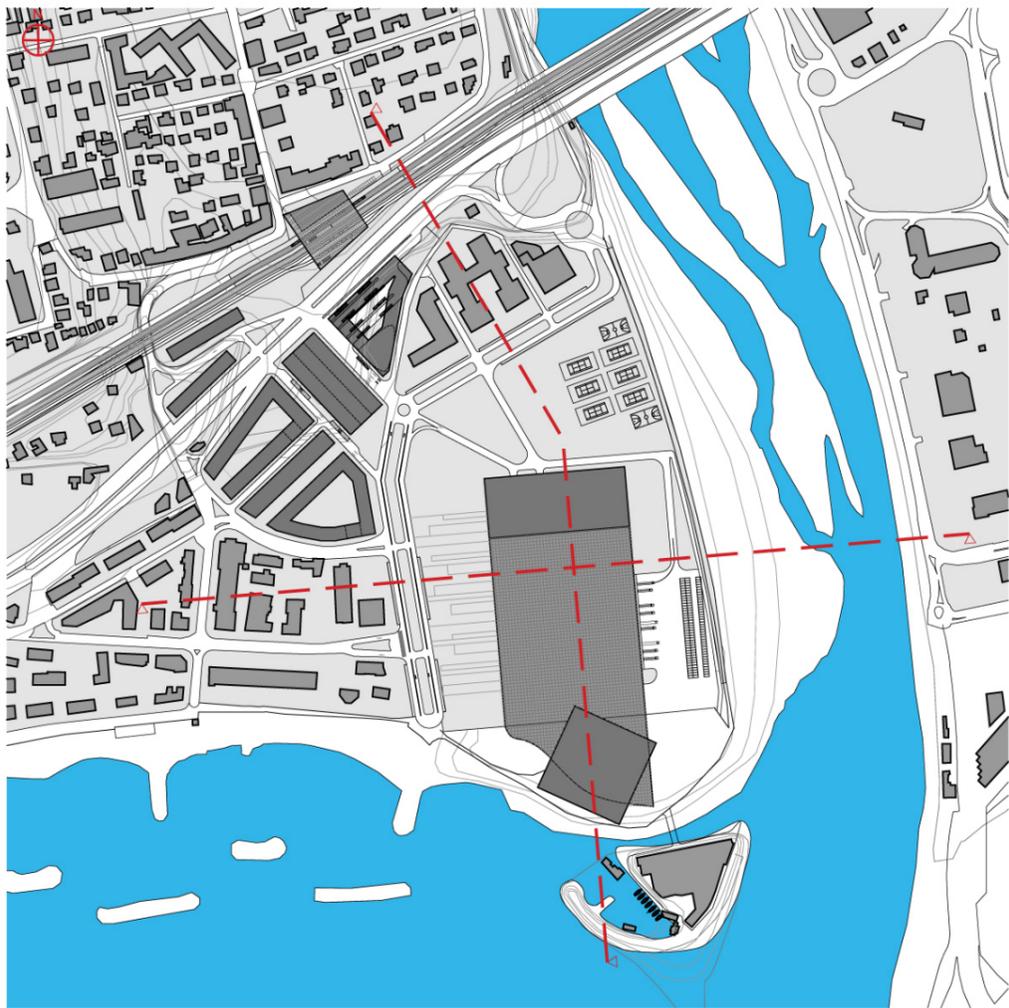
L'étage intermédiaire, en retrait, offre le bénéfice d'une large terrasse panoramique face à la mer. Nous y prévoyons l'implantation d'un restaurant. Ces activités s'inscrivent en synergie avec le centre commercial.

Le centre commercial actuel est organisé selon le modèle classique de la rue intérieure le long de laquelle s'organisent les vitrines, avec pour conséquence une parfaite étanchéité vis-à-vis de l'extérieur. Sans remettre en cause le dispositif général, nous préconisons une ouverture des façades qui permette au centre commercial de participer à l'animation du mail. Les accès au parking silo et à l'aire de livraison du centre commercial sont ramenés dans l'angle nord-ouest du site de manière d'une part à ne pas impacter sur la fluidité des accès au bord de mer et la continuité piétonne du mail, d'autre part à libérer, à l'est, une zone susceptible d'être rattachée au parcours fluvial (activités extérieures en cohérence avec le lieu, terrains de sport, aires de jeu...)

Sur le flanc est du centre commercial, la surface gagnée permet d'organiser une aire de livraison efficace et de loger le parking des employés.



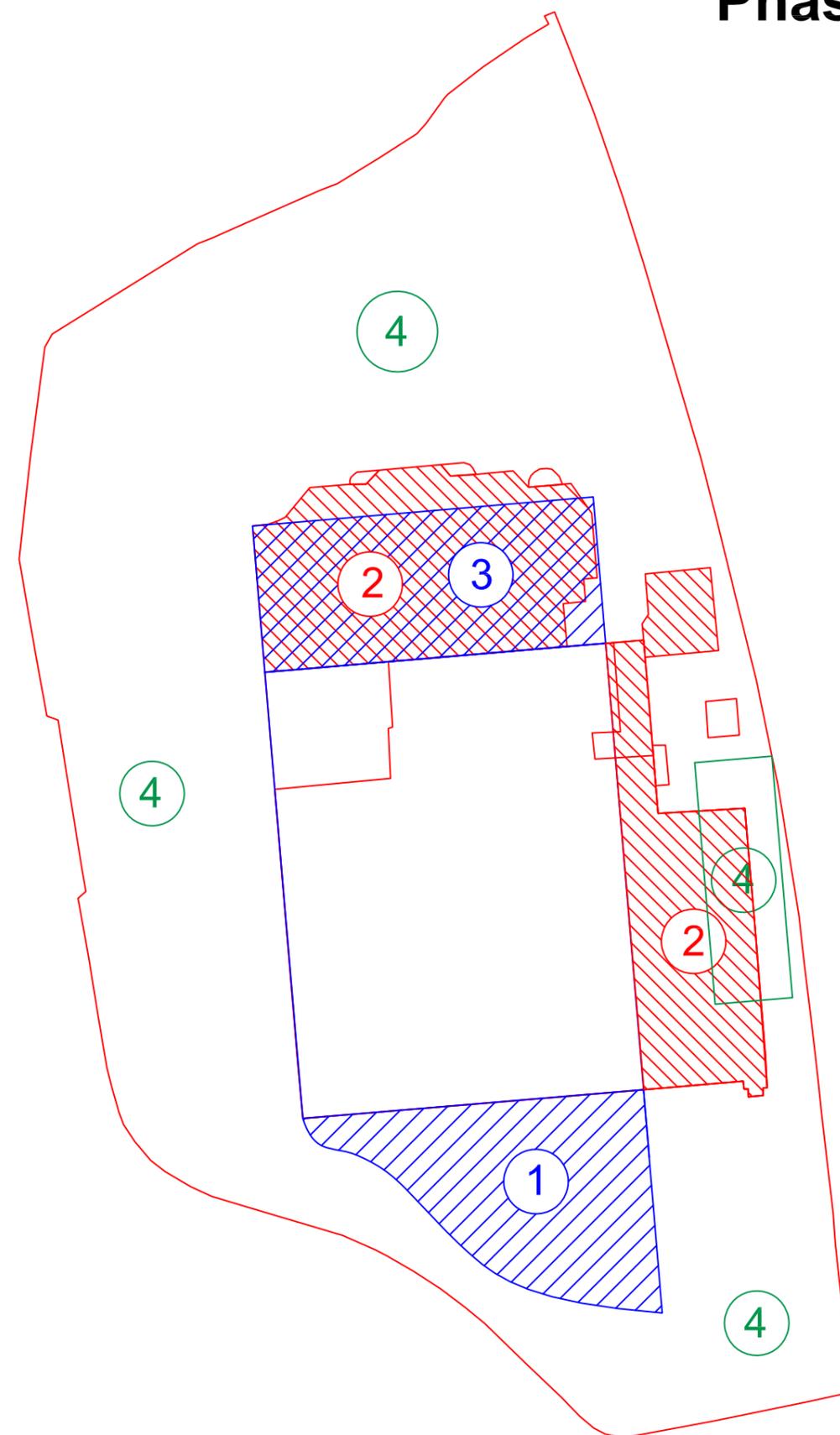
CAP 3000  
RDC HAUT 1:1000



CAP 3000  
COUPES 1:1000

# Phasage

- ① Construction de l'extension du CAP 3000  
- 33 460 m<sup>2</sup> SHON
- ② Démolition de l'existant  
- 23 300 m<sup>2</sup> SHON
- ③ Construction du parking en silo : 3 630 places
- ④ Réaménagement des espaces extérieurs  
Parking livraison en surface : 120 places

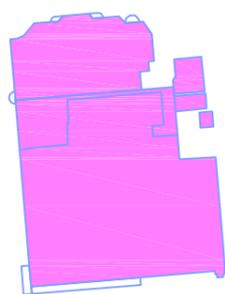


# Surfaces

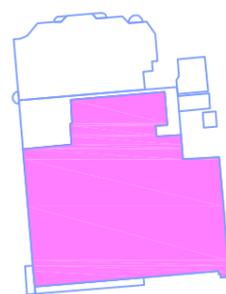
## Existant

SHON Commerces / Services : 74 076 m<sup>2</sup>

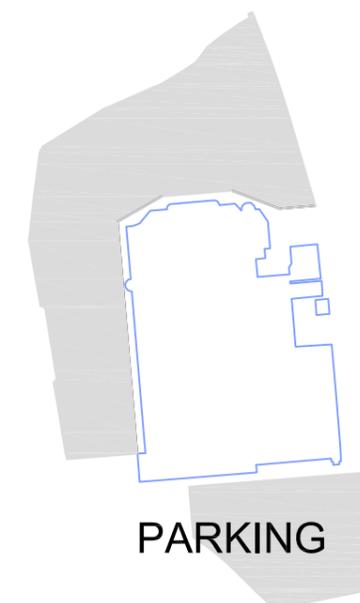
Places de parking : 3000 ext.



RDC



R+1



PARKING

## Projet

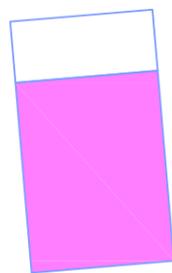
SHON Commerces / Services : 70 400 m<sup>2</sup>

SHON Loisirs / Culture : 13 800 m<sup>2</sup>

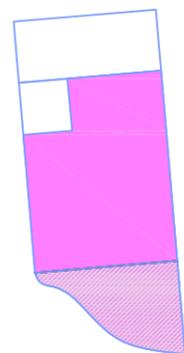
SHON TOTAL : 84 200 m<sup>2</sup>

(dont extension : 33 460 m<sup>2</sup>)

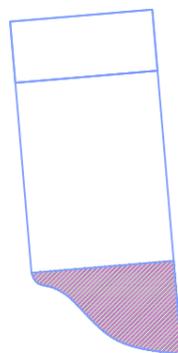
Places de parking : 3630 silo + 120 ext.



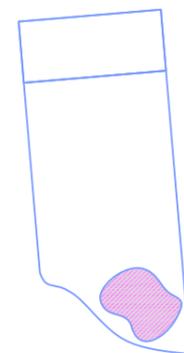
RDC



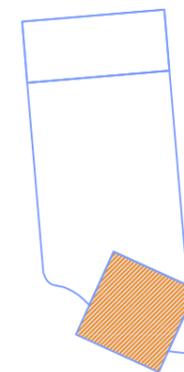
R+1



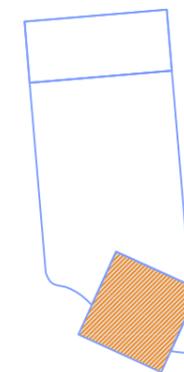
R+2



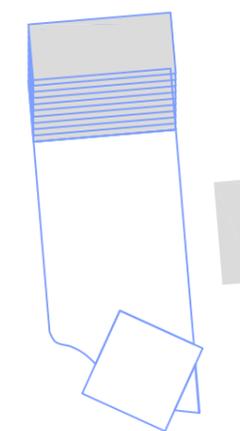
R+3



R+4



R+5



PARKING