

D. Un paysage dans le projet :

D.1. Anthropisation : se rapprocher de la naturalité du site,

... Revêtements et matériaux,



Réhabilitation uniquement :
Pavés du phare



Circulations autour du phare :
Sol en place compacté et chaux



Cheminement en milieu dunaire (accès au phare) :
Platelage bois en milieu naturel à vocation de le rester.

Carte des répartitions entre zone anthropisée et zone naturelle



Les protections et délimitations : Ganivelles

Les accès et stationnements : sable damé



Le site est sur le domaine public maritime naturel, espace remarquable et caractéristique du littoral .

Le choix des matériaux utilisés pour le revêtement, l'article R121.5 du code de l'urbanisme s'applique.

Le choix du revêtement et son dessin sont des éléments importants dans la perception que le piéton se fait de l'espace traversé.

Dans les zones anthropisées, le projet doit permettre de réaliser des cheminements piétons, des zones de stationnements, des déambulations autour du phare et du bâtiment d'accueil. Différentes options sont envisageables. Nous les développerons dans le dossier.

Dans la zone naturelle préservée, l'objectif est de permettre le déplacement d'un point (A) (le parc de stationnement) à un point (B) (le phare) **en faisant découvrir le site** exceptionnel des dunes tout en le préservant. Le platelage bois au dessus du sol est la seule option afin notamment de permettre au sable de se déplacer sans buter sur un obstacle. Son altimétrie est aussi un point important par rapport aux perceptions visuelles depuis le phare et des espaces fréquentés vers la passerelle et inversement.

Dans les espaces anthropisés, nous trouvons de la signalétique, des cheminements piétons, des zones de stationnements (vélo et VL), des déambulations autour du phare et du bâtiment d'accueil, etc.

Les différents comités de pilotage et discussions entre les partenaires, ont permis d'acter un changement ponctuel du programme :

- Les aires de stationnement pour les bus sont supprimées (les bus seront interdits pendant les périodes estivales et en dehors de ces dernières, ils pourront stationner directement sur le sable damé),
- Les aires de stationnements PMR doivent être poreux (demande de la DDTM, ce qui exclut le béton désactivé « aspect sable » qui nous semblait pourtant une bonne option d'intégration paysagère),
- Les accès PMR doivent être pris en compte jusqu'à l'accès au site des dunes, bien que le cheminement à travers les dunes ne soit pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les matériaux existants seront réutilisés :

- Sable damé au niveau du stationnement et des circulations, mise en place de ganivelles et lisses bois pour structurer les flux (piétons, cyclistes, cavaliers, automobiliste se rendant sur le parking).
- Sol existant compacté (grave et chaux autour du phare et la voie d'accès de service,
- Pavés (parvis du phare, en lieu et place).

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 18

D. Un paysage dans le projet :

D.1. Anthropisation : se rapprocher de la naturalité du site,



Au niveau du poste de péage jusqu'au parking des Baronnets :

Les cheminements (pistes cyclables et piétons) seront en grave compactée traitée à la chaux. Des bordures aciers délimiteront la voie à suivre afin de conserver une continuité visuelle du cheminement et ne pas inciter les visiteurs à chercher un cheminement plus court.

Les accès des véhicules (au stationnement de la plage) sont évidemment conservés en sable compacté, ainsi que les pistes cavalières.

(*) Bien que nous soyons soumis à l'article R121 -5 du code de l'urbanisme, nous aurions souhaité pouvoir prolonger la Via Rhôna en béton aspect sablé (voir photographies) jusqu'aux places de stationnement pour personnes à mobilité réduite afin d'identifier clairement une continuité de cheminement (piétons et cycles) jusqu'au sentier de la plage en évitant ainsi l'envie de «sortir du chemin». Circuler sur le revêtement de sable compacté demande un effort particulier qui pousse les gens à essayer d'aller au plus court (et donc de couper à travers les dunes). Ce revêtement pourrait également permettre que le sol ne soit jamais dégradé. Cette proposition est une option soumise à l'acceptation des services de l'état.

... Revêtements et matériaux,
... Au niveau du poste de péage jusqu'au parking des Baronnets

Existant : Démarcation existante entre deux cheminements.

Revêtements : Enrobé coloré/sable compacté sur la partie VL, dégradé sur la partie piéton et cycles.

Projet : En conformité avec l'art R121.5, grave compactée traitée à la chaux et bordure acier pour marquer une continuité. Proposition complémentaire (*)



Existant : Stationnements « au plus près »

Revêtements : sable compacté

Projet : Déplacer les stationnements sur le parking plus loin, réserver du stationnement aux personnes à mobilité réduite.

Revêtements : Sable compacté/Grave compactée à la chaux puis vers la plage un platelage bois battu sur pieux



Béton aspect sable non poreux (voir (*) ci-contre et ci-dessus)



VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 19

D. Un paysage dans le projet :

D.1. Anthropisation : se rapprocher de la naturalité du site,

... Revêtements et matériaux,
... dans l'espace particulier des dunes



Dans l'espace particulier des dunes (Site naturel à vocation de le rester) :

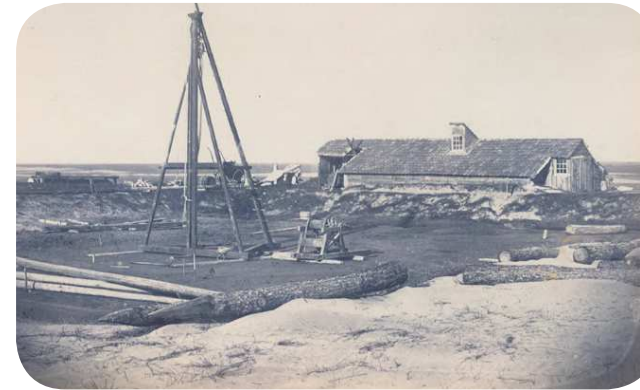
Nous utilisons le bois pour réaliser un platelage «au-dessus du sol ». En effet, une hauteur moyenne de 50cm au-dessus du sol est proposée. L'usager survolera donc le site.

Un dispositif de protection ou garde-fou ne permettant pas l'escalade, remplira une fonction de marquage des limites (accessibles ou non). Nous développerons les principes constructifs dans les chapitres suivants afin de répondre aux fortes exigences paysagères dues au site.

Le bois à utiliser devra :

- Remplir les conditions de durabilités maximums dans la limite du budget imposé,
- Remplir les conditions d'intégration paysagère liées au site (couleur, formes, typologie constructive, etc.),
- Il sera en classe IV et les bois seront le plus brut possible (= le moins travaillés, sauf les planches),

Son intégration dans le paysage est particulièrement important. La gestion des hauteurs, du type de garde fou est important; Il a fait l'objet de multiples recherches dont nous ferons la présentation récapitulative ci-après.



Photographie au démarrage des travaux du phare -1937)



Exemple de platelage bois en milieu dunaire (Plage de BEAUDUC)



Grumes (chêne et hêtre) ou poteau de châtaignier en bois

D. Un paysage dans le projet :

D.1. Anthropisation : se rapprocher de la naturalité du site,

... Revêtements et matériaux,
... Au niveau du phare

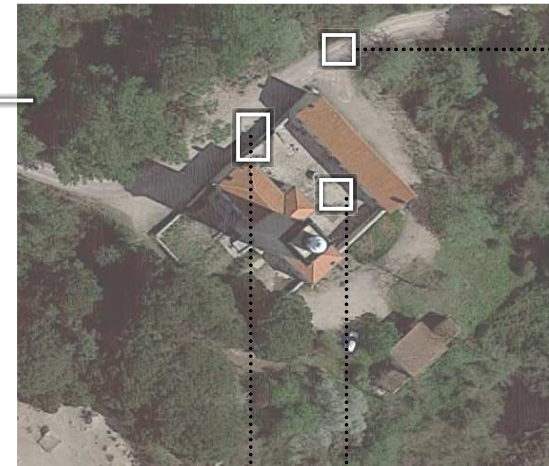


Au niveau du phare :

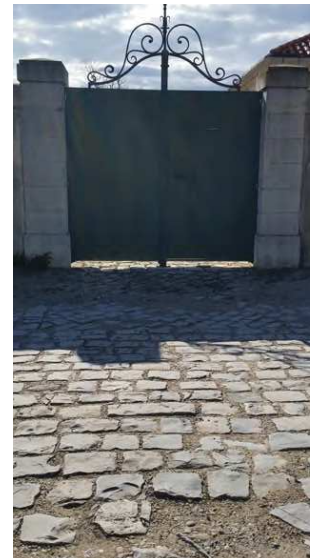
Les accès au sémaphore et au phare sont conservés identiques à l'existant (hormis un reprofilage du sol autour du phare et un compactage des matériaux foisonnés). Les circulations piétonnes autour du phare sont du même revêtement qu'aujourd'hui (grave traitée).

Les stationnements pour les personnes à mobilité réduite seront traités de la même manière. Un pavé calcaire vieilli rappelant les pavés utilisés pour le phare, servira de marquage pour chaque place.

La liaison entre le bâtiment d'accueil et l'entrée du phare ne sera pas différenciée par un autre revêtement. La pente entre l'accueil et l'accès au phare sera inférieur à 4%.



Pavés du phare



Sol en place compacté et chaux

D. Un paysage dans le projet :

D.1. Anthropisation : se rapprocher de la naturalité du site,

Que nous soyons un piéton, un cycliste ou un automobiliste, nous arrivons au niveau du péage. Lisse-bois, poteaux et potelets sont en pins classe IV, accompagnés de ganivelles. Les panneaux tarifaires et portiques d'accès sont en acier corten. La signalétique de police est standard. Les sols sont en béton désactivé cyclopéen et en enrobés colorés.

Les ganivelles de bois sont complètement adaptées et intégrées au site. L'utilisation du corten reste discutable, mais il a l'avantage d'être modulable et donc de permettre la création de mobiliers aux formes simples plus facilement intégrables. Le bois de classe IV, s'il est utilisé doit suivre la même règle (à contrario de ce qui existe). Le bois classe IV est un matériau incontournable pour ses propriétés de résistance au vieillissement.

Carte des répartitions entre zone anthropisée et zone naturelle (Rappel)



Panneau de communication



Panneau de communication



Potelet pins classe IV, enrobé coloré



Cloture bois RONDINO pin classe IV ganivelle de châtaignier, enrobé coloré puis sable...



Rondino classe IV,



Acier Corten, béton désactivé cyclopéen,



Panneaux bois 3D

... signalétique,
... ce qui existe!

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N°
22

D. Un paysage dans le projet :

D.1. Anthropisation : se rapprocher de la naturalité du site,

... signalétique,

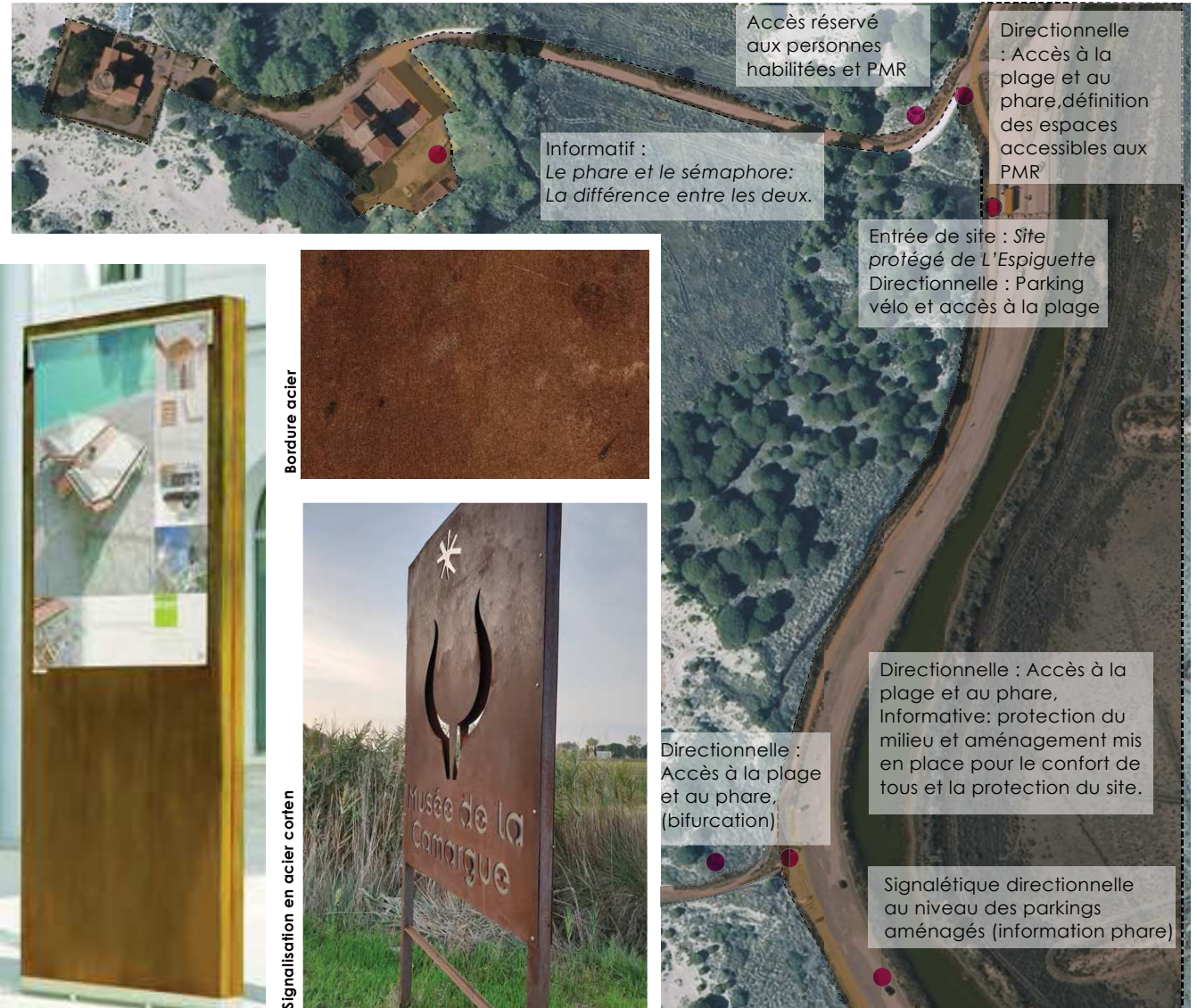
... les choix proposés en zone anthropisée

Le mobilier en pin de classe IV doit faire l'objet d'une sélection des échantillons afin d'écartier les bois rendus trop verts (couleur) par les traitements.

Nous proposons de reprendre les panneaux de police et de remplacer les poteaux en acier galvanisé par du pin.

Les panneaux d'information existants sont remplacés sous forme de panneau acier corten ou entre deux poteaux de pin classe IV (sans chapiteaux ou autres éléments décoratifs).

Carte représentant la zone anthropisée



Panneau de mise en garde et d'information



Bordure acier

Signalisation en acier corten



VOLET PAYSAGER

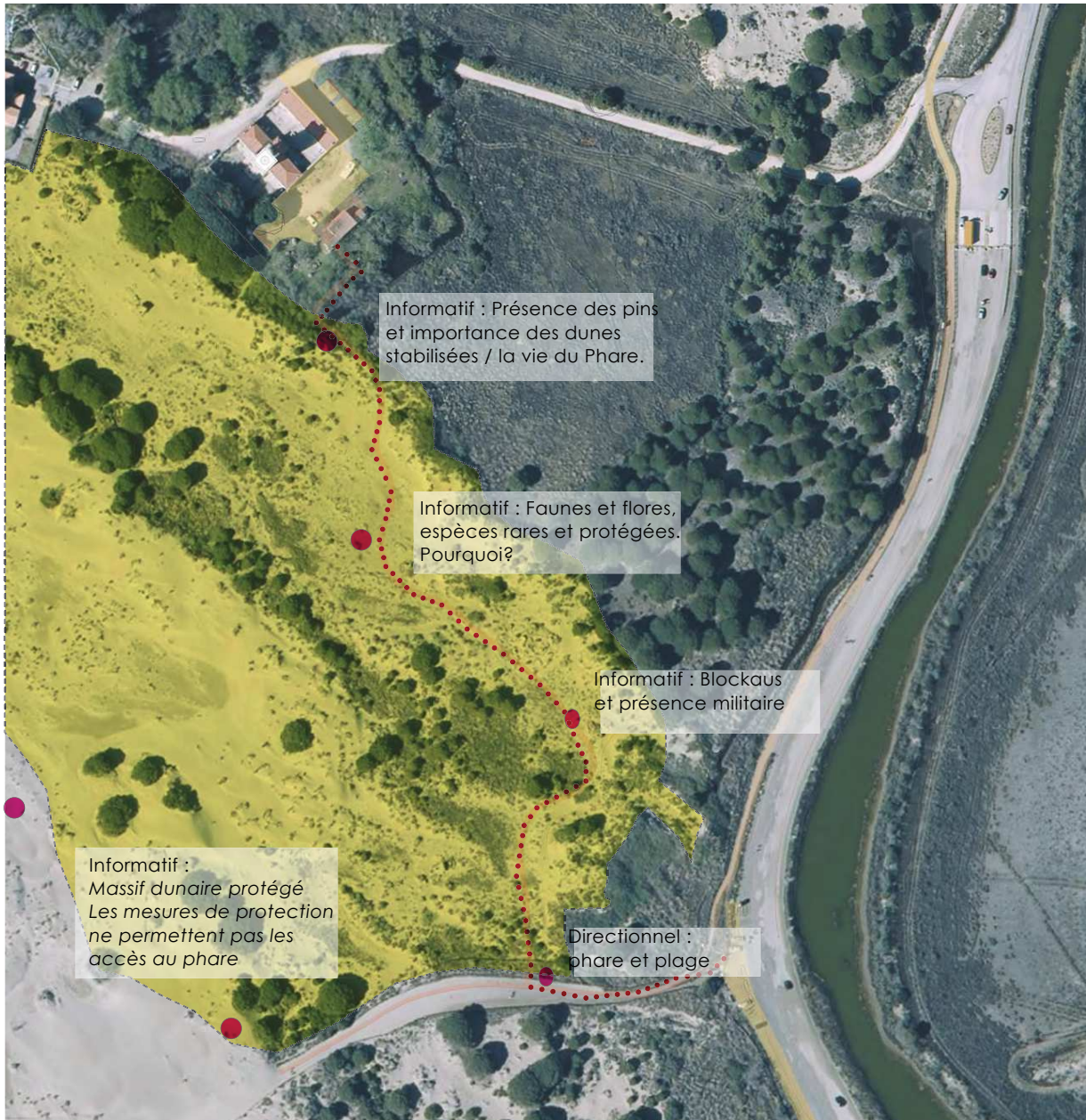
DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 23

D. Un paysage dans le projet :

C.3. Le projet dans son ensemble : ... question sur la signalétique, généralités



Carte représentant la zone naturelle

... les choix proposés en zone naturelle

Être le moins visible possible... Ce passage dans la combe dunaire est un moyen de faire découvrir ce milieu au tout public. Les panneaux de communication doivent exister mais être de petite taille et liés à l'infrastructure du platelage.

Nous en proposons trois in-situ :

- Le premier au niveau du premier blockhaus rencontré afin d'expliquer la présence de vestige de la seconde guerre mondiale et du risque potentiel du site,
- Le second concernerait la faune et la flore du site, ainsi qu'une présentation des espèces protégées en expliquant pourquoi elles le sont et quel rôle nous pouvons jouer...
- Le troisième et dernier expliquerait la présence des grandes dunes pet de la jonchaie, par rapport au phare, le rôle des pins, expliquer les luttes contre le sable au moment de la construction du phare, etc.



Proposition panneau stratifié brun et inclusion en résine



Proposition de panneau stratifié sur poteau bois -Photomontage

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N°
24

D. Un paysage dans le projet :

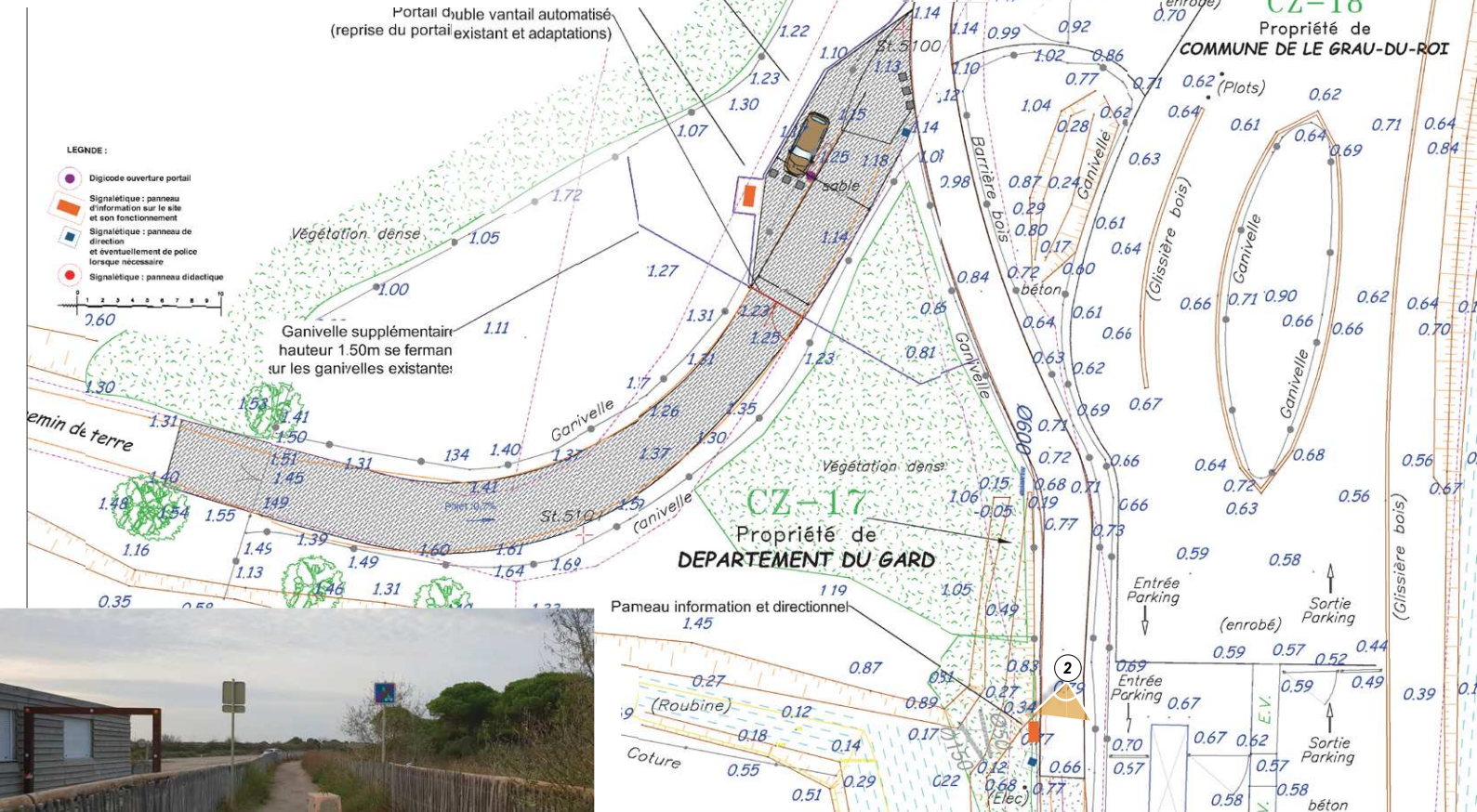
D.2. L'arrivée sur le site, la via Rhôna,

a. L'intersection avec la voie de service du Sémaphore et du phare



Nous réalisons la mise en place de panneau d'information et une carte générale de présentation du site, précisant les accès.

Sur la voie de service du phare et du sémaphore, le panneau sens interdit est supprimé (Il est précisé que l'accès est réservé aux services et PMR)



Plan de masse du projet accès au phare pour les personnes à mobilité réduite.



... identifier les accès.

Comme vu précédemment, nous aurions souhaité que l'aménagement de la Via Rhôna soit prolongé jusqu'aux places de stationnement (vélos et les places PMR) localisées plus haut au niveau de l'accès à la plage.

Notre proposition serait de mettre en place un béton aspect sable. Ce revêtement présente l'avantage :

- de bien s'intégrer paysagèrement (car nous pouvons en phase chantier, pousser les investigations pour obtenir le béton parfait).
- de correctement résister aux circulations à vélo et donc de favoriser l'accès à tous.

A défaut d'être en béton «aspect sable», les cheminements (pistes cyclable et piéton) seront en grave compactée traitée à la chaux.

Les autres revêtements :

- Les accès des véhicules (au stationnement de la plage) sont évidemment conservés en sable compacté, ainsi que les pistes cavalières.
- Les accès au sémaphore et au phare sont conservés identiques à l'existant (hormis un reprofilage du sol autour du phare et un compactage des matériaux foisonnés).

Le portail d'accès (de service) au phare et au sémaphore est le même que le portail existant. Nous prévoyons de le repeindre dans un Ral Mars ou Châtaigne, afin d'obtenir la même couleur que les troncs des pins. Il est rendu automatique. Les contrôles d'accès sont réalisés avec deux interphones différenciés (et clairement identifiés). Les accès se feront par badge.

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 25

D. Un paysage dans le projet :

D.2. L'arrivée sur le site, la via Rhôna,

a. L'intersection avec la voie de service du Sémaphore et du phare

... identifier les accès.



Un digicode (deux boutons) est positionné sur une platine en acier corten (mobilier identique au péage du parc de stationnement),

1. Les dispositifs doivent être situés à plus de 0,40 m d'un angle rentrant de porois ou de tout obstacle à l'approche d'un fauteuil roulant.
2. Leur hauteur doit être comprise entre 0,90 m et 1,30 m (utilisables « debout » ou « assis »).
3. L'interphone doit être muni d'un système permettant à l'occupant de visualiser ses visiteurs. Le combiné doit être équipé d'une boucle magnétique (amplification pour prothèse auditive).

Intégration de l'interphonie (2 boutons)



Objectifs (principaux) :

- Volonté de simplifier la lecture du paysage
- en supprimant les signalétiques routières, etc.
- Redéfinir les accès,
- Sécuriser l'accès au sémaphore, au phare et à la combe dunaire par le phare.

Le montage photographique ci-dessus, montre que :

- Le portail a été avancé,
- Le revêtement d'accès de service est reprofilé,
- Des bordures acier arrasées sont proposées pour cadrer le cheminement piéton et cycle,
- Les poteaux de la signalisation de police sont remplacés par des poteaux bois. Ces derniers servent également de support signalétique (afin d'éviter la multiplication de poteaux).
- Le panneau sens interdit (réservé au service) est supprimé pour être déplacé au niveau de la voie principale (voir page 25).
- Les fond de panneau de police en acier galvanisé sont remplacés par des fonds RAL MARS
- Deux plaques directionnelles indiquant le phare et la plage sont mises en place.
- Un digicode permet les passages PMR au phare et les passages au sémaphore.
- Des ganivelles sont mises en place pour compléter l'offre de protection et éviter le piétinement des angles végétalisés

Pourquoi avancer le portail ? Afin que le visiteur ne s'engage pas sur le chemin de service et prolonge sa marche vers les accès autorisés matérialisés par un cheminement encadré de bordure acier de 8mm à bord arrondi.

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 26

D. Un paysage dans le projet :

D.2. L'arrivée sur le site, la via Rhôna,

b. Via Rhôna et le parc de stationnement :



Carte l'aménagement des places réservées «accès à la plage et à la passerelle bois (autorisation délivrées au péage)

Objectifs (principaux) :

- Limiter les stationnements sauvages au plus près des accès à la plage,
- Changer, déplacer et intégrer les conteneurs
- Supprimer les enrochements de pierre calcaire dénaturants le site,
- Faciliter les accès des personnes à mobilité réduite (macarons d'accès à obtenir au péage, platelage PMR)
- Intégrer les parcs à vélos, ainsi que les voies de circulations (piétons et vélos)

Au niveau du premier chemin d'accès aux plages et l'accès au phare, des places sont identifiées et réservées pour les personnes à mobilité réduite qui souhaiteraient pénétrer en connaissance de cause à la plage ou au phare. Les places sont longues de 7m (longueur imposée par la commune) dans un revêtement perméable (sable compacté) et correctement identifiés comme réservés.

Les places de stationnement seront identifiées par des traverses paysagères posées à même le sol et avec une signalétique PMR ou place réservée. La signalétique sera sobre. Il s'agit d'une plaque acier corten découpée au laser (voir 3D ci-après) en remplacement des panneaux de Police réglementaires.

Le parc à vélo recouvre près de 250m². Il s'étend sur presque 125 mètres de long pour contenir l'objectif de 156 bornes de stationnement (rondin de bois brut et arceau métallique). Ce dernier est séparé de la voie de circulation automobile par des ganivelles en bois.

Quelques plantations de pins et de massifs de plantes endémiques sont prévues afin d'accompagner les ganivelles en bois et fonctionnellement, d'articuler les différents espaces de circulation et stationnement (donc offrir une bonne lecture de l'organisation du site). Dans le cas d'une demande spécifique des services instructeurs, les plantations peuvent être remplacées par une mise en jachère (soumis aux aléas écologique).

De ce point d'accès à la plage et au phare, un platelage fixe est réalisé. Il nécessitera un entretien régulier afin d'éviter son ensablement.

La piste cavalière côté canal est séparée par une lisse bois simple d'une hauteur de 1.10 m de haut environ. Les cavaliers accéderont à la plage par le côté gauche du cheminement.

Toutes les ganivelles existantes sont conservées.

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N°
27

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,
un tracé respectueux du site, de la topographie et de la végétation existante

... *Découvrir, respecter et sécuriser*



Carte d'implantation du platelage - vue en plan,

Panneau didactique sur le phare: sa couleur, les problèmes d'ensablement lors de la construction et après, etc.

Panneau didactique sur le milieu naturel (faune et flore), la singularité des zones humides

Présentation didactique des blockhaus, sur l'occupation du site par les allemands et les conséquences sur le phare.

Création d'un accès piéton simple à travers la ligne de ganivelle existante (la simplicité de l'aménagement doit renvoyer l'image d'un site naturel).

L'accès au site se fait par un accès commun avec celui de la plage: Platelage bois accessible aux personnes à mobilité réduite. Panneaux d'information et directionnels,

Bien que nous soyons dans un massif dunaire, le site présente une certaine stabilité de son relief. La protection apportée par les deux dunes de grandes tailles entourant cette combe dunaire, en est très certainement la raison. Comme nous l'avons déjà précisé auparavant, les circulations piétonnes ont plus d'impact sur le relief que le vent.

Le tracé du platelage est déterminé en fonction de la végétation existante et du relief existant afin de « coller » au mieux au terrain existant. Cette implantation a fait l'objet d'une implantation sur le site et d'une réunion découverte avec la DDTM et la DREAL, afin de récolter les remarques et attentes de chaque intervenant.

Une fois l'implantation tracée et actée, l'intégration paysagère dans le site se pose. Après une recherche approfondie sur son dessin nous sommes arrivés à déterminer les principes constructifs suivants :

- Sa présence doit dissuader les traversées sauvages à travers le massif dunaire,
- Il doit s'intégrer en douceur dans le paysage (site naturel à vocation d'y rester)

Ainsi, le choix de la lisse garde-fou a toute son importance sur l'impact paysager du cheminement. L'épaisseur de ce dernier également. Le platelage aura un vide d'air de 35cm minimum entre le sol existant et les premières poutres. Dans les virages, pour que la lisse ne coupe pas trop la courbe, le nombre de poteaux du garde-corps est augmenté.

Données techniques:

- Les pieux seront battus jusqu'à reprendre la descente de charge afférente à chaque pieu.
- Il est prévu (lorsque cela est nécessaire) la mise en place de ganivelles transversales (fixées à la poutre d'ancrage) de manière à obtenir une couverture en sable sur la structure du bois.
- Les lames de bois seront d'une épaisseur minimum de 28mm, elles seront rainurées pour éviter les glissements dans le cas de pluies.
- Une pente en travers de 1% sera réalisée de manière à permettre un écoulement des eaux de pluies.

VOLET PAYSAGER

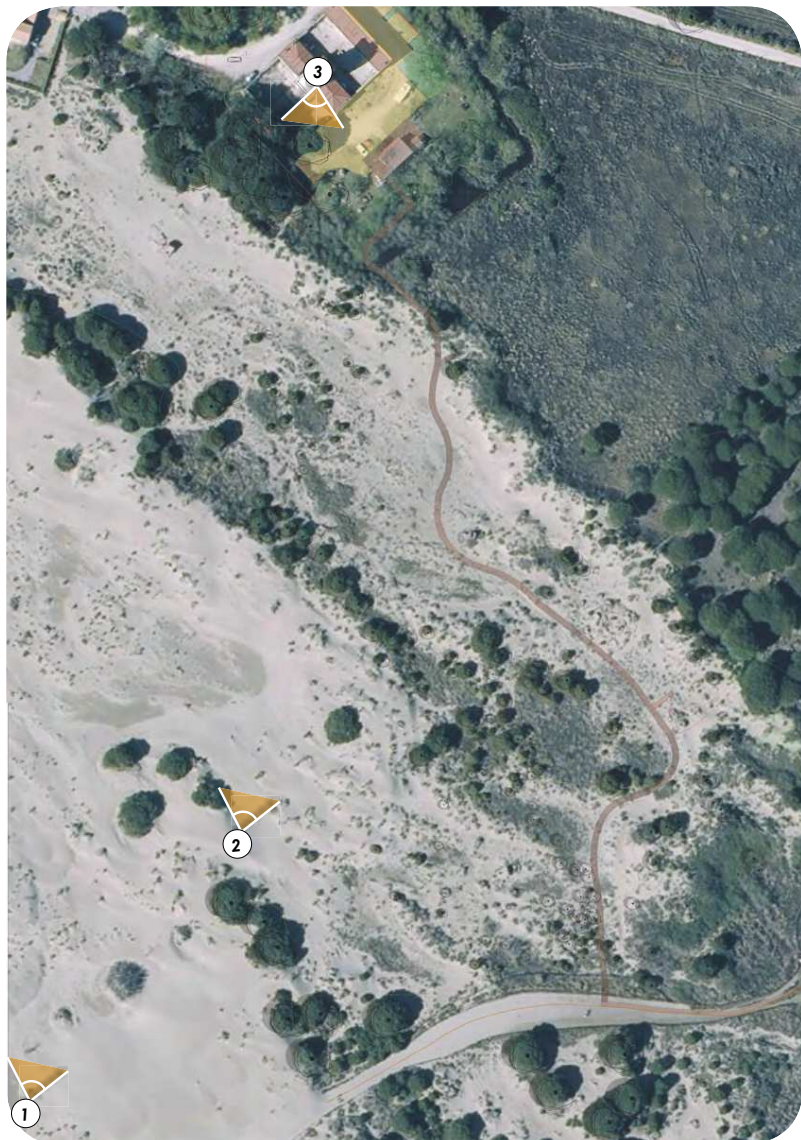
DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 28

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,
un tracé respectueux du site, de la topographie et de la végétation existante



Carte d'implantation du platelage - vue en plan, implantation des points de vues



Point de vue n°1 depuis l'arrivée sur la plage.

1. Le phare semble très lointain. Les pins qui se développent naturellement sur le site fermeront progressivement les vues sur le phare.

Le sentiment d'un phare à l'intérieur des terres est prégnant (isolement par rapport à la mer).

La passerelle en projet n'est pas visible depuis ce point de vue.

Zoom de 300% (environ)



Ce point de vue zoomé montre que le platelage ne peut pas être visible depuis la plage.

VOLET PAYSAGER

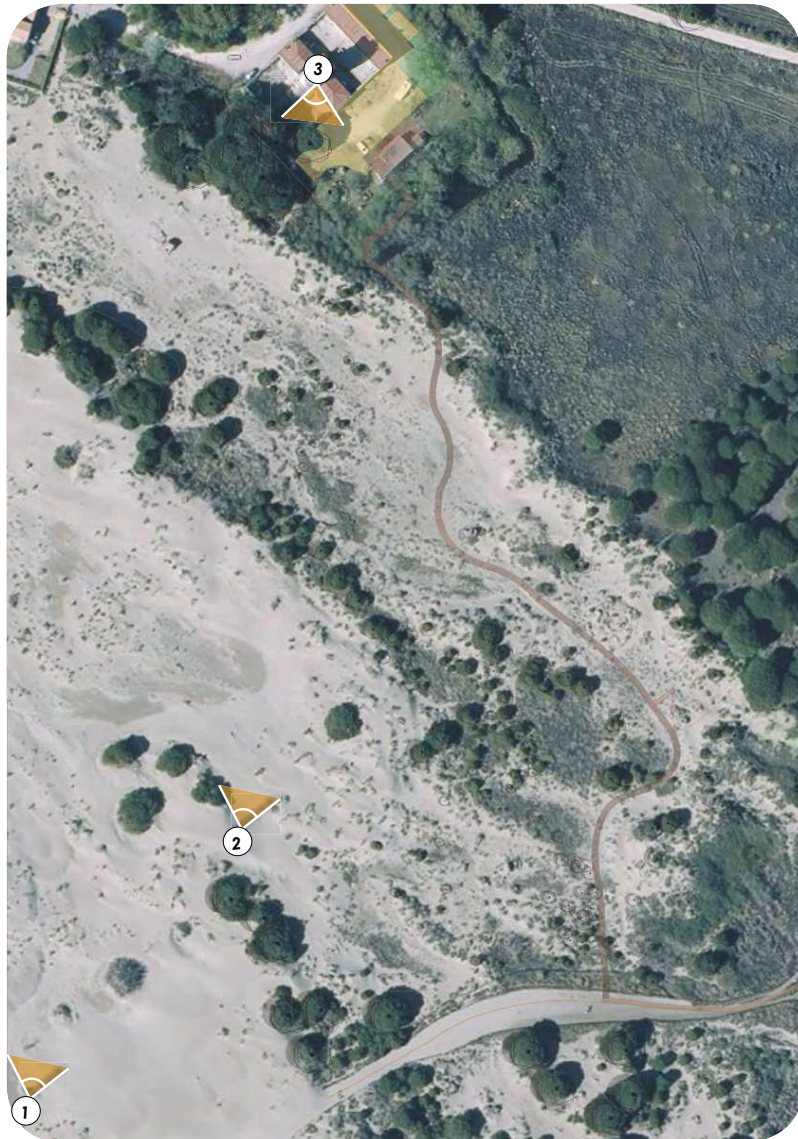
DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N°
29

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,
un tracé respectueux du site, de la topographie et de la végétation existante



Carte d'implantation du platelage - vue en plan, implantation des points de vues



Point de vue n°2 depuis la grande dune

2. Passée la première formation de dune blanche, nous apercevons la dune grise qui ferme la combe dunaire dans laquelle va sillonner la passerelle de découverte du site, permettant l'accès au phare. Cette dernière n'est toujours pas visible. Il faudra passer cette grande dune grise pour l'apercevoir à travers les pins en pleine croissance.

Zoom de 300% (environ)



Ce point de vue zoomé montre que le platelage ne peut pas être visible depuis les dunes blanches.

VOLET PAYSAGER

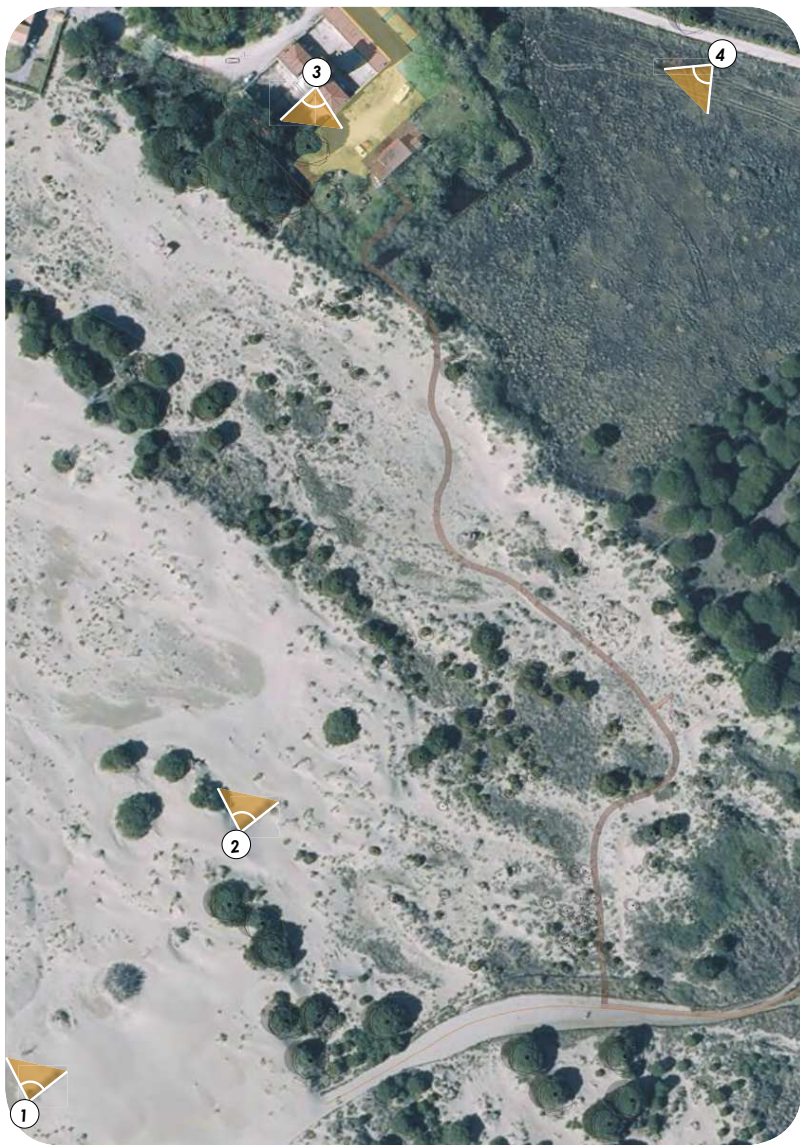
DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 30

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,
un tracé respectueux du site, de la topographie et de la végétation existante



Carte d'implantation du platelage - vue en plan, implantation des points de vues



3. Depuis le sommet du phare, nous embrassons l'ensemble de la côte et le paysage en général sur 180°. L'implantation du platelage bois respecte la topographie et la végétation existante. Depuis le phare, il sillonne dans la combe dunaire. Visuellement il s'inscrit dans la continuité du canal de l'étang des Baronnets en arrière plan.



4. Depuis la voie de service d'accès au phare, la vue traverse la jonchaie pour être arrêtée par la dernière grande dune. La passerelle n'est donc pas visible.

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

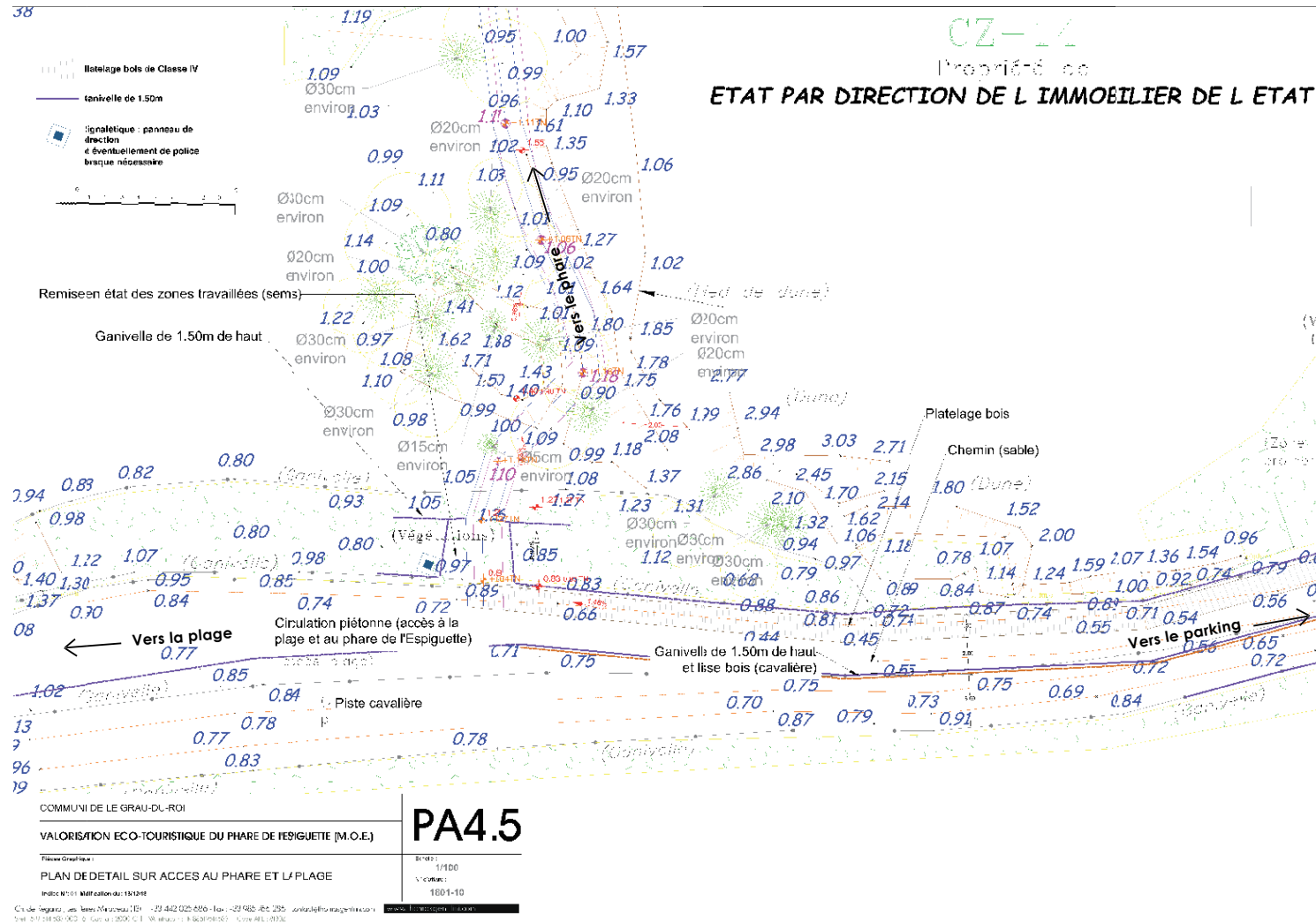
N° 31

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,

Parc de stationnement vélo et PMR

a. Accès dans le massif dunaire :



Depuis l'entrée du cheminement au niveau du parking, jusqu'à l'entrée du site vers le phare, un platelage fixe (à même le sol) est réalisé. Il nécessitera un entretien régulier afin d'éviter son ensablement. Il pénètre dans le site à travers les ganivelles existantes. Un portillon permettant la fermeture du site la nuit sera mis en place.

Les hauteurs de ganivelles seront choisies au moment des implantations sur site. Elles seront comprises entre 0.80, 1.20 et 1.50m.

L'accès sera fermé avec un portillon de 1.50m de haut (permettant de passer par dessus) ?



Portillon en châtaigner s'associant avec les ganivelles. La fermeture du portillon en acier galvanisé doit être complétée d'un cadenas.

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 32

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,

... Identification, séparation et gestion des flux



L'accès au combe dunaire est commun avec celui de la plage. Un platelage bois guide les promeneurs jusqu'à l'entrée du cheminement à travers la combe dunaire. Le reste du cheminement vers la plage se fait dans le sable. Des panneaux d'information et directionnels sont proposés à cette intersection:

- Directionnels : «vers la plage» et «vers le phare».
- Informations : formation des dunes, respect du site «mode d'emploi», les accessibilités (présence de marche, pentes, ne pas descendre du platelage, «déchets de guerre», etc).

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 33

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,



Le site est occupé par de nombreux débris de blockhaus. Cette période de notre histoire continue de passionner les foules et motive les plus jeunes à suivre leurs parents dans des visites culturelles ou scientifiques.

Nous nous appuyons sur un de ces éléments particulièrement en bon état, pour rendre plus ludique une promenade orientée sur la protection du milieu et la présentation d'espèces végétales sensibles.

Nous prévoyons donc de désensabler l'intérieur du blockhaus pour le rendre accessible et visitable.

Une ganivelle périphérique permet d'éviter les divagations au-delà du périmètre. Un désensablement régulier est à prévoir dans le cadre de l'entretien des installations.

Présentation des blockhaus sur le site...

Panneau d'information sur l'occupation du site par les allemands et les conséquences sur le phare (occupations, destruction de certains éléments architecturaux, etc.).

Nous proposons également de suggérer la dangerosité du site sur d'éventuels anciens débris de guerre ?!



VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N°
34

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,

Il faut noter qu'il existe sur internet de nombreux internautes qui communiquent sur les sites à visiter. Ce qui dans notre cas ne facilite pas la protection des massifs dunaires. Ci-dessous nous trouvons une carte diffusée sur internet qui localise les sites autour de l'Espiguette et les découvertes intéressantes à faire (photo d'un obus). La passerelle est donc également une opportunité de sécuriser le site.

BF58C ensablé, avec son mur de protection pour l'accès, et derrière la première cuve



Source internet: <http://sudwall.superforum.fr/t1893p25-1-625-espiguette-grau-du-roi-camargue-30>



Croquis d'aménagement de de-ensablement du blockhaus.



VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

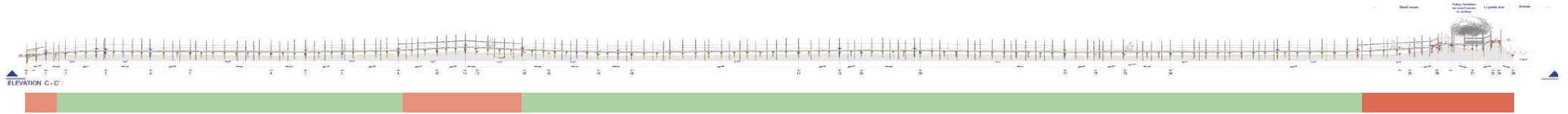
PHASE :
ETUDE

N° 35

D. Un paysage dans le projet :

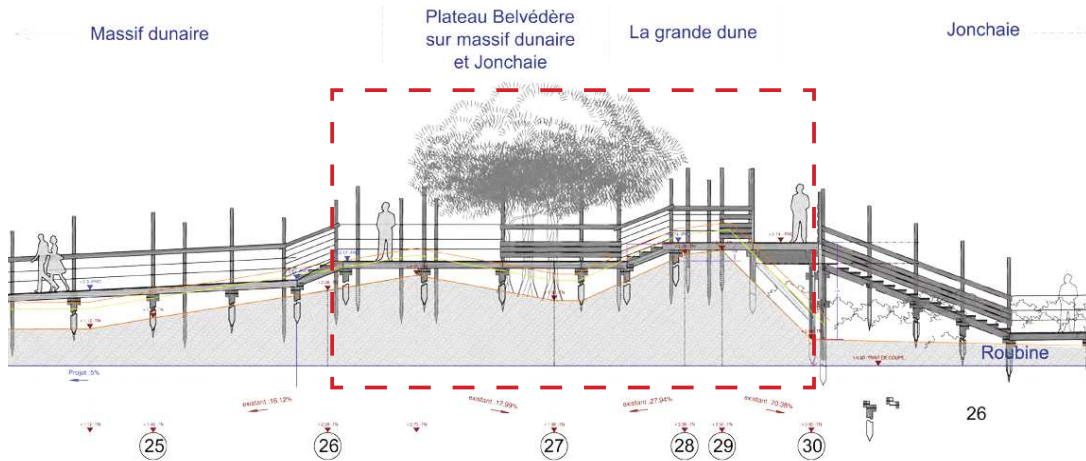
D.3. La combe dunaire, accès au phare,

... Un travail architectural et paysager de la passerelle.



Extrait plan technique - Elevation sur l'ensemble de la coupe dans la combe dunaire

Il est évident qu'il est nécessaire de se reporter aux documents graphiques du permis d'aménager pour visualiser correctement l'élévation ci-dessus. Cependant, le rythme formé par les poteaux est tout à fait perceptible. La ligne ainsi formée montre également que la passerelle évolue en milieu relativement plan (zone en beige). Les dépressions topographiques sont représentées en rose et rouge.



Extrait plan technique - Passage de la grande dune

Le passage de la grande dune avant de passer côté phare est un enjeu important; Elle est visible depuis le phare, depuis le bord de l'eau également.

La mise en place d'escaliers permet de coller au plus près du terrain naturel. Alors que la réalisation d'une pente régulière de 5% (niveau maximum pour l'accessibilité des personnes à mobilités réduites mais aussi pour le confort des usagers : éviter les glissades) a des conséquences visuelles trop importantes.

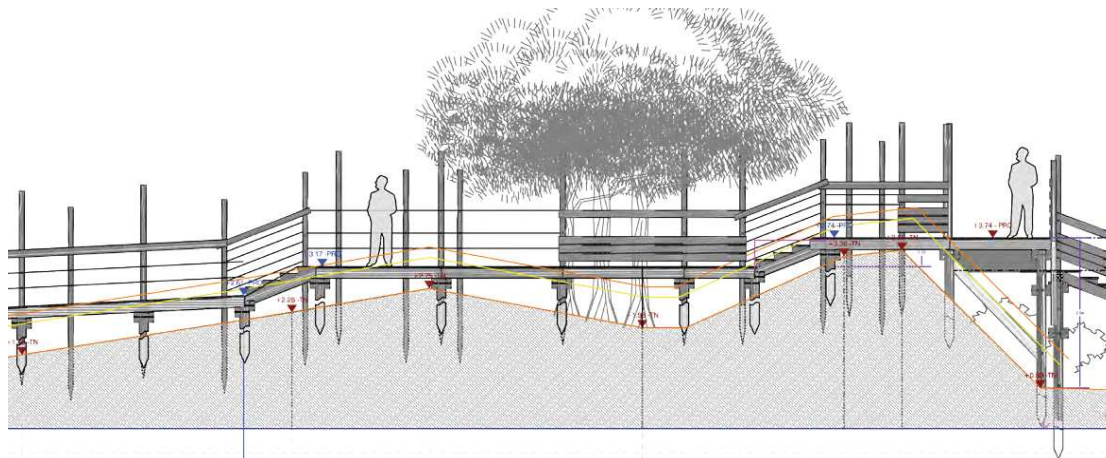
En effet les hauteurs engendrées par la réalisation d'une pente, s'étalent de 0.50m à +3.00m.

Ce qui impliquerait:

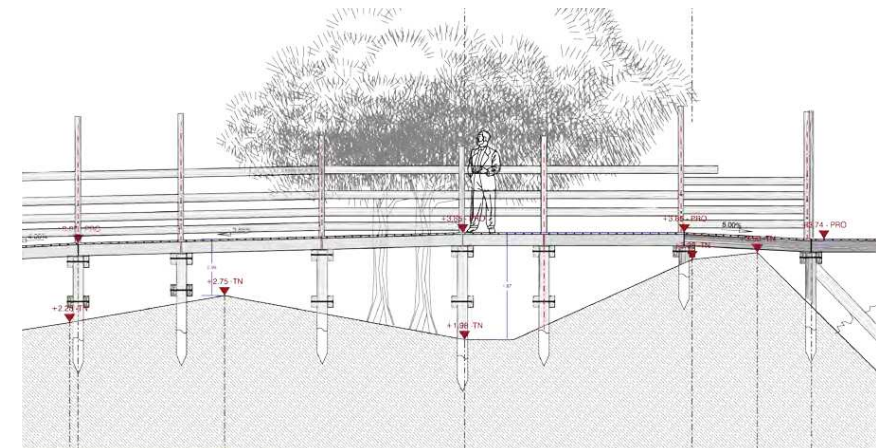
- Un impact visuel dans le paysage de par la hauteur de l'ensemble,
- Des garde-corps normalisés pour ce type de hauteurs : enjeu visuel,
- Des structures plus importantes : enjeu financier pour la commune,
- Une déconnection du visiteur avec le milieu qu'on lui fait découvrir,
- Etc.

La mise en place d'escaliers est donc une nécessité paysagère. Nous respectons la mise en place d'une main-courante et des garde-fous adaptés.

Rappelons ici que nous sommes dans un site naturel à vocation de le rester.w



Extrait plan technique - Passage de la grande dune avec des escaliers



Extrait plan technique - Passage de la grande dune sans escalier

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

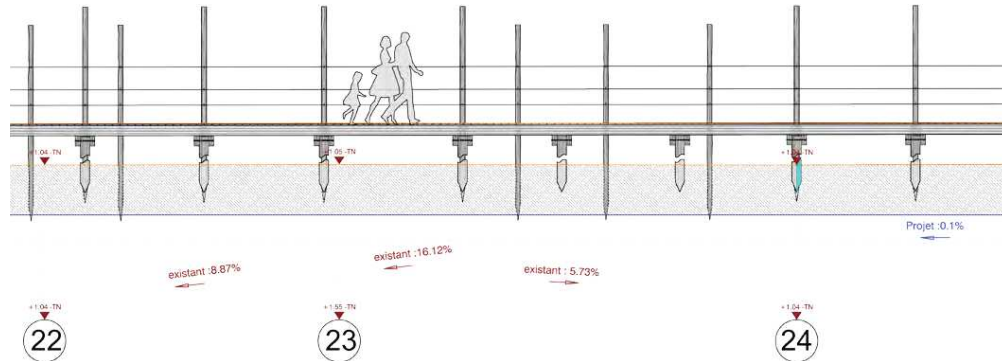
PHASE :
ETUDE

N° 36

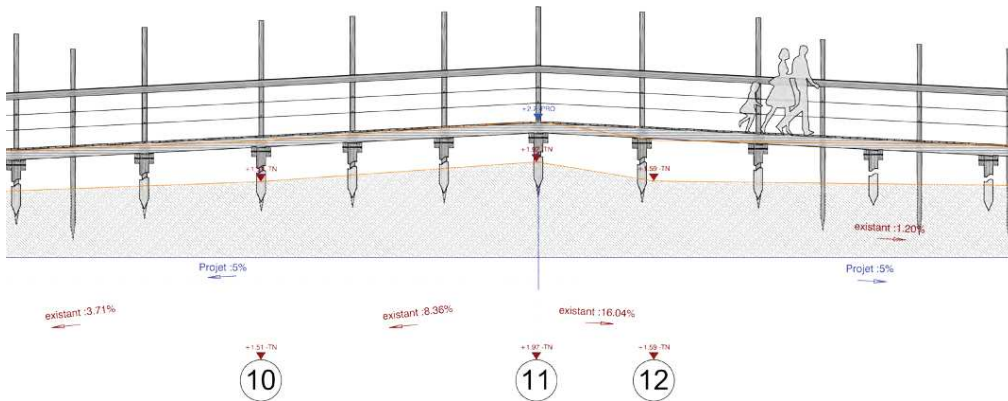
D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,

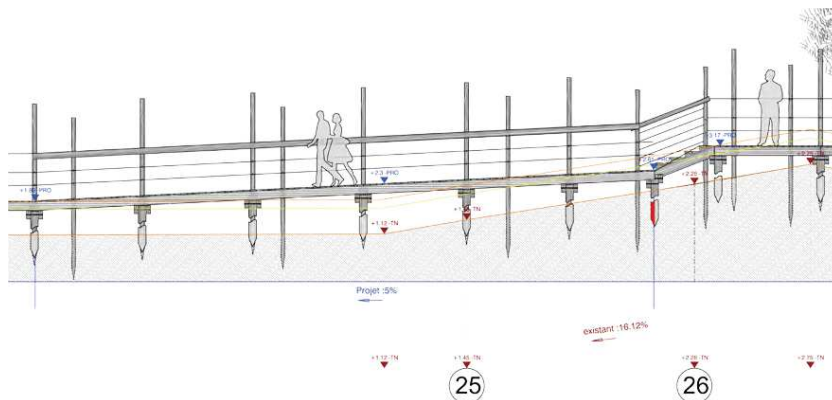
... Un travail architectural et paysager de la passerelle.



Extrait plan technique - Exemple d'implantation des poteaux sur un terrain sans pente.



Extrait plan technique - Exemple d'implantation des poteaux sur un terrain avec pente (inférieure à 5%)



Extrait plan technique - Exemple d'implantation des poteaux sur un terrain avec pente (supérieure à 5%)

Ici, nous précisons les éléments de la page 28. Nous avons vu que l'implantation du platelage tente de respecter au mieux la topographie du site afin de ne réaliser aucun mouvement de sable (par exemple la structure est enfoncée dans le sable avec un enfoncement de 36cm mini). Le platelage laisse passer un vide sous sa structure (environ 36cm mini). La circulation se fait entre 0.50 et 0.80m de haut (la HIC du sable permet la prise en compte de ces hauteurs). Lorsque cette hauteur est dépassée, les garde-fous sont renforcés. Les escaliers présentent des mains courantes (en châtaignier écorcés).

La hauteur des poteaux propose un rythme naturel et une densité réfléchie pour parfaire une intégration paysagère dans le site tout en respectant la sécurité des usagers.

Lorsque les pentes existantes sont trop importantes et pour ne pas avoir un platelage trop haut par rapport au terrain naturel, nous avons mis en place des escaliers

Matériaux:

Les parties porteuses et le platelage seront en pin de classe IV. Nous préconisons des traitements autoclaves permettant d'obtenir une couleur proche du bois naturel (pas de trace verte due au traitement). Les poteaux qui dépasseront le platelage et les poteaux utilisés pour le garde-fous sont en échelas de châtaignier écorcés, brut. Ceci permet d'ajouter au côté naturel de l'ensemble (voir photographie). Le mode de mise en oeuvre de ces poteaux permet un remplacement aisé de ces derniers.



Exemple de platelage bois en milieu naturel (sentier de la Marette, Maison du grand site Camargue Gardoise à Aigues Mortes) :

VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 37

D. Un paysage dans le projet :

D.3. La combe dunaire, accès au phare,

... les douves du phare et mise en scène de l'arrivée au phare

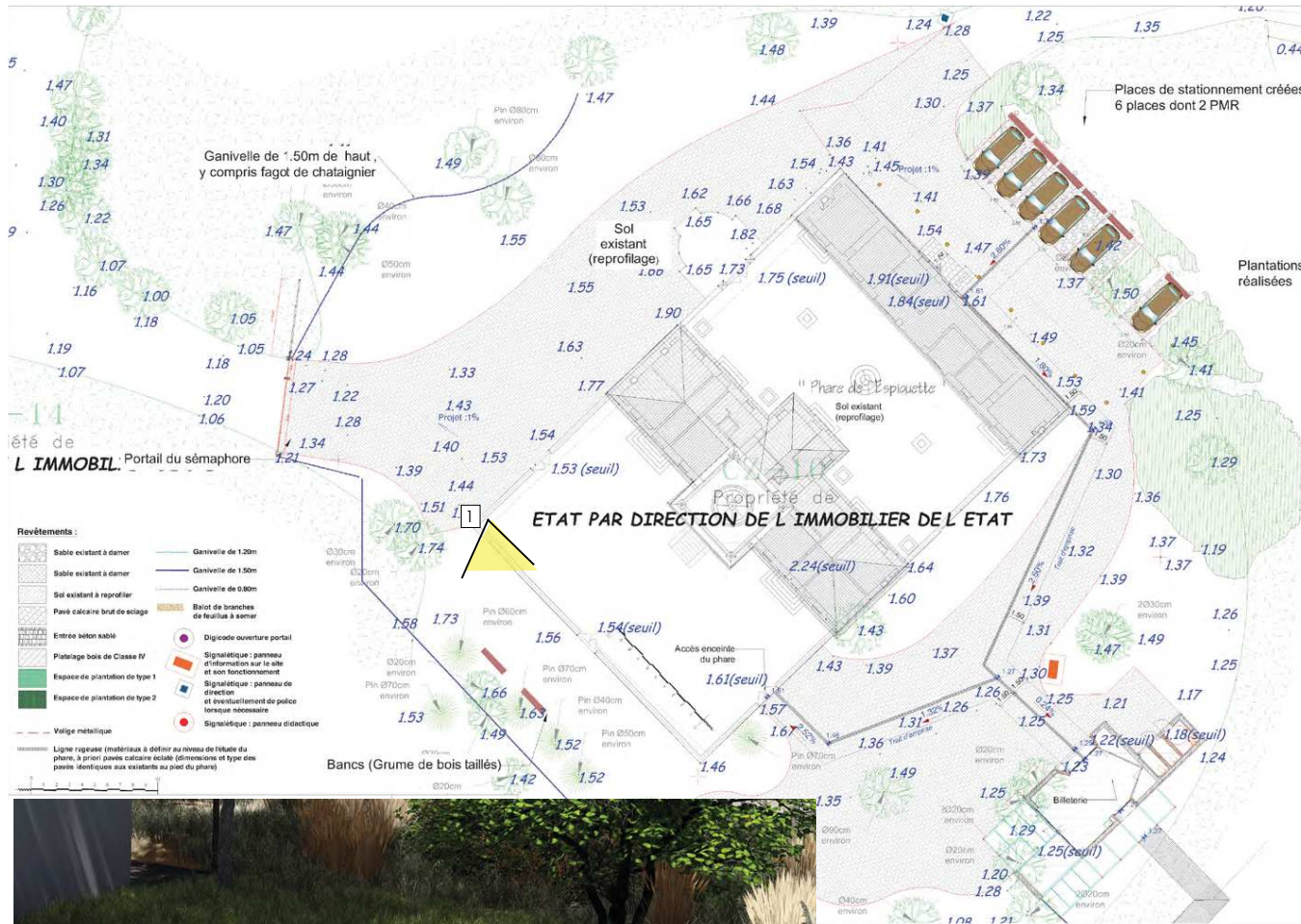


Un ponton surplombe le fossé entourant le phare et en partie la dune de troisième ligne. Ce fossé sera recalibré, nettoyé.

Le cheminement traverse le bâtiment d'accueil (billetterie). L'effet « porte » vers un nouvel espace, est renforcé par le passage d'un espace ouvert, à un espace fermé à un troisième espace ouvert... au pied du phare.

D. Un paysage dans le projet :

D.4. Autour du phare, accès de service et sémaphore, ... Simplicité, place au phare et à son architecture.



Les seuls aménagements réalisés autour du phare sont:

- Le reprofilage du sol existant (reprofilage du terrain) afin d'avoir un sol régulier et bien compacté,
- La mise en place de grumes en bois pour bloquer les places de stationnement et un marquage par la pose d'un pavé (identique à ceux utilisés sur le phare) et la réalisation de plantation (coupure visuelle sur les places),
- La mise en place de grumes de feuillus utilisés comme bancs,
- La réalisation d'un portail parement bois, coulissant avec digicode pour le sémaphore,
- Dans la pinède autour du phare, nous mettons en place des ganivelles permettant d'interdire les accès autres que par la passerelle.
- Les sifflements dunaires observés au niveau du phare sont comblés dans des fagots de branches ensablés et ensemencés. Les graines seront exclusivement des graines d'amomophila arenaria, tripidum raveanae et phillyrea angustifolia.

Au niveau des places de stationnement, nous proposons 6 places dont 2 places réservées aux personnes à mobilité réduite. Les dimensions des places PMR sont de 3.50m de large et 5m de long. Une bande rugueuse réalisée avec des pavés éclatés permet d'accompagner les visiteurs jusqu'au bâtiment d'accueil, puis du bâtiment d'accueil vers l'accès à l'enceinte du phare.

Il n'est pas prévu d'éclairage du site ou de balisage, celui-ci étant ouvert uniquement en journée (horaires d'été et horaire d'hiver).



D. Un paysage dans le projet :

D.4. Autour du phare,

... Simplicité, place au phare et à son architecture.

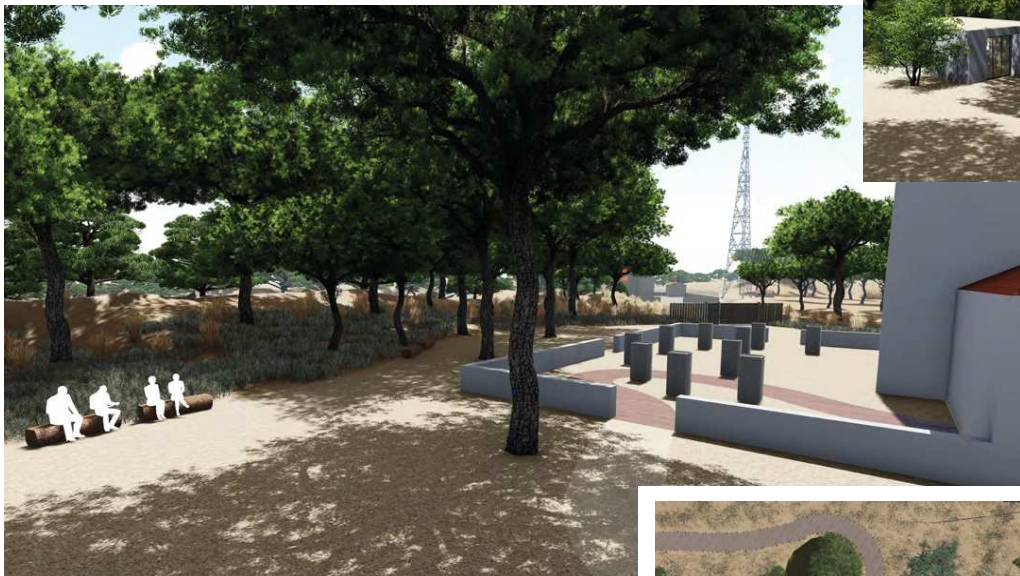
« Le seul luxe permis dans un phare consiste dans la beauté des matériaux et la perfection de leur mise en œuvre.

Tout vain décor doit être proscrit »

Quinette de Rochemont - Directeur des Phares et Balises, 1905

Extrait de l'ouvrage Phares du Languedoc-Roussillon

Eclairer la mer / signaler la terre DRAC



VOLET PAYSAGER

DATE :
25/07/2020

PHASE :
ETUDE

N° 40