

GARE DE CAGNES-SUR-MER

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL



Adresse du Projet :

AVENUE DE LA GARE
06800 CAGNES - SUR - MER

Maîtrise d'ouvrage déléguée : Gares & Connexions

Adresse : DIRECTION DÉVELOPPEMENT
4, rue Léon Gozlan CS 70014
13331 Marseille Cedex 03

Tel: 04 13 25 12 03



Conduite d'opération : PARVIS

Adresse : 4, rue Léon Gozlan CS 70014
13331 Marseille Cedex 03

DEMANDEUR :

SNCF Gares & Connexions :
Gilles MANTEL

Atelier d'Architecture Gares & Connexions

Adresse : 16, avenue d'Ivry
75 647 Paris Cedex 13

Tel: 01 80 50 93 00



ARCHITECTE :

François BONNEFILLE
ARCHITECTE D.P.L.G. (N°33285)



AREP - Aménagement Recherche Pôles d'Echanges

Adresse : 16, avenue d'Ivry
75647 Paris Cedex 13

Tel: 01 57 27 15 00



BUREAUX D'ETUDES :

Raphael RICOTE

INGEROP - ARCORA - Structure - Façades

Adresse : 18, rue des Deux Gares
92500 Rueil-Malmaison

Tel: 01 82 51 66 22



LEA - Les éclairagistes associés

Adresse : 7, rue Alsace-Lorraine
69001 Lyon

Tel: 04 72 10 62 53



DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE COMMUNE DE CAGNES-SUR-MER - PEM

Système Altimétrique: NGF / IGN 69

Système Planimétrique: RGF 93 / Lambert-93 CC44

BÂTIMENT PARKING 4 - DOSSIER SPECIFIQUE SECURITE INCENDIE PC40. Notice de sécurité incendie

N° d'affaire : 1005414-00

Date : 17.11. 2017

Echelle : -

ARP	CGM	DPC	NTE	- - - -	GEN	PC40-3	A
EMETTEUR	PROJET	PHASE	TYPE	IDENTIFIANT	LOT	N°	INDICE



GARES &
CONNEXIONS

VILLE DE CAGNES SUR MER

CONSTRUCTION D'UN PARC DE STATIONNEMENT PUBLIC

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

Notice technique de sécurité incendie

<i>date</i>	<i>Nature de la modification</i>	<i>indice</i>
Visa du Maître d'Ouvrage		Visa du Maître d'Œuvre
		

S O M M A I R E

1.	GÉNÉRALITÉS	3
1.1	- PRÉSENTATION ET DÉFINITION DU PROJET.....	3
1.2	- LISTE DES PLANS ET DES DOCUMENTS FOURNIS	3
2.	PS 3 - DEFINITIONS.....	3
3.	PS 5 – CONCEPTION ET DESSERTE.....	3
4.	PS 6 – STRUCTURES	3
5.	PS 8 – ISOLEMENT VIS-A-VIS DES TIERS	3
5.1	Isolement latéral	3
5.2	Isolement en vis-à-vis.....	3
6.	PS 9 – LOCAUX NON ACCESSIBLES AU PUBLIC.....	4
6.1	Locaux nécessaires à l'exploitation du parc de stationnement	4
7.	PS 10 -TOITURES	4
8.	PS 11 - FACADES.....	4
9.	PS 12 - COMPARTIMENTAGE.....	4
10.	PS 13 – COMMUNICATIONS INTERIEURES ET SORTIES	4
10.1	Escaliers protégés ou à l'air libre :	4
11.	PS 14 – ALLEES DE CIRCULATION.....	4
12.	PS 15 – CONDUITS ET GAINES.....	4
13.	PS 16 - MATERIAUX.....	5
14.	PS 17 - SOLS	5
15.	PS 18 – DESENFUMAGE	5
15.1	Ventilation et désenfumage mécanique (niveaux en sous-sol) :	5
15.2	Désenfumage naturel permanent (autres niveaux) :	5
16.	PS 19 – INSTALLATIONS ELECTRIQUES	5
17.	PS 20 – ALIMENTATION ELECTRIQUE DE SECURITE.....	5
18.	PS 21 – ECLAIRAGE NORMAL.....	6
19.	PS 22 – ECLAIRAGE DE SECURITE	6
20.	PS 23 - CHARGEMENT DES BATTERIES DES VEHICULES ELECTRIQUES.....	6
21.	PS 24 - ASCENSEURS.....	7
22.	PS 25 – SURVEILLANCE	7
23.	PS 26 – POSTE DE SECURITE	7
24.	PS 27 – MOYENS DE DETECTION, D'ALARME ET D'ALERTE.....	7
25.	PS 28 – PREVENTION DE L'INCENDIE	8
26.	PS 29 – MOYENS DE SECOURS ET COMMUNICATIONS RADIOELECTRIQUES.....	8
27.	PS 30 – CONSIGNES	8
28.	PS 31 – QUALITE DE L'AIR.....	8
29.	PRISE EN COMPTE DU RISQUE INONDATION.....	8

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 - PRÉSENTATION ET DÉFINITION DU PROJET

La présente notice concerne la construction d'un parc de stationnement sur 9 niveaux dont 2 considérés en sous-sol. Sa capacité est inférieure à 500 places.

La présente notice est destinée à l'administration compétente dans le cadre de l'article R123.22 du Code la Construction et de l'Habitation.

Sa structure principale sera réalisée en béton.

1.2 - LISTE DES PLANS ET DES DOCUMENTS FOURNIS

Dossier 3 complet (A et B) « Consultation 2 : Construction d'un Parking Silo »

2. PS 3 - DEFINITIONS

Les façades sont constituées d'une vêtue en bardeau de terre cuite ainsi qu'une treillage métallique permettant le développement d'une végétalisation. Par excès, les surfaces végétalisées ont été considérées comme opaques dans le calcul.

Ce parc de stationnement répondra à la définition d'un parc largement ventilé pour les niveaux en superstructure (R+1 à R+6) :

- Hormis sur l'empreinte des noyaux des escaliers les façades donnant sur les emplacements de parking sont ouvertes sur les 4 côtés
- à chaque niveau, les surfaces d'ouverture dans les parois sont placées au moins dans deux façades opposées. Les façades sont ouvertes à plus de 50 % sur leur hauteur sur le périmètre des zones de remisage des véhicules.
- la distance maximale entre les façades opposées et ouvertes à l'air libre est inférieure à 75 mètres (de l'ordre de 30m et 44m).
- à chaque niveau, les surfaces d'ouverture sur les 4 façades correspondent à plus de 13 % de la surface de plancher (pour 5% exigible).

3. PS 5 – CONCEPTION ET DESSERTE

Conformément à l'article PS 5, le parc de stationnement sera accessible par une voie-engins répondant à l'article CO 2§1.

4. PS 6 – STRUCTURES

Les structures porteuses courantes du parc seront **SF 1h30** ou **R 90**.
Les planchers courants seront **CF 1h30** ou **REI 90**.

5. PS 8 – ISOLEMENT VIS-A-VIS DES TIERS

5.1 Isolement latéral

Sans objet dans le cadre du projet

5.2 Isolement en vis-à-vis

Sans objet, les bâtiments tiers distants de moins de 8.00m disposant de pignons aveugles PF (immeuble avenue de la gare).

6. PS 9 – LOCAUX NON ACCESSIBLES AU PUBLIC

6.1 Locaux nécessaires à l'exploitation du parc de stationnement

Les bureaux nécessaires à l'exploitation du parc de stationnement, le poste de péage et les locaux du personnel sont implantés à l'intérieur du parc sans condition d'isolement.

7. PS 10 -TOITURES

Sans objet

8. PS 11 - FACADES

Les façades du parc de stationnement satisfont à la règle suivante : $C + D \geq 0,80$ mètre.

9. PS 12 - COMPARTIMENTAGE

Sans objet, la surface développée étant $< 3600m^2$ au sous-sol et les niveaux aériens étant considérés comme largement ventilés (PSLV).

10. PS 13 – COMMUNICATIONS INTERIEURES ET SORTIES

La distance à parcourir par les usagers pour atteindre une sortie ne dépassera pas 50 m et 30 m pour les parties en culs-de-sac pour les niveaux en superstructure (PSLV) et 40m et 25m pour les niveaux en sous-sol.

10.1 Escaliers protégés ou à l'air libre :

Escaliers internes :

Les parois les séparant du reste du parc seront CF 1h ou REI 60. Les escaliers débouchant directement à l'extérieur (sous-sol) seront équipés d'une porte E 30-C et dans les autres cas d'un sas d'une surface minimale de 3 mètres carrés disposant de portes s'ouvrant vers l'intérieur, pare-flammes de degré 1/2 heure et équipées de ferme-porte ou E 30-C.

Les escaliers infrastructure et superstructure seront dissociés au niveau de référence.

Escaliers externes en façade (PSLV) :

Les escaliers extérieurs longeant la façade, considérés à l'air libre, seront isolés des zones de stationnement des véhicules par des parois verticales EI 60 sur leur empreinte linéaire et équipés d'une porte E 30-C.

11. PS 14 – ALLEES DE CIRCULATION

Les rampes et allées de circulation des véhicules seront libres de tout obstacle sur une hauteur d'au moins 2 mètres.

12. PS 15 – CONDUITS ET GAINES

A l'intérieur du parc de stationnement, les conduits seront pare-flammes 30 minutes ou E 30 (o→i) (ve ou ho) au franchissement des parois pour lesquelles une exigence de résistance au feu est requise. Cette exigence pare-flammes de traversée 30 minutes ou E 30 (o→i) (ve ou ho) sera réputée satisfaite :

- pour les conduits métalliques à point de fusion supérieur à 850° C ;
- pour les conduits « PVC classés B-s3, d0 et admis à la marque NF Me » de diamètre nominal inférieur ou égal à 125 millimètres possédant une épaisseur renforcée

13. PS 16 - MATERIAUX

Les parois des parcs de stationnement sont réalisées en matériaux de catégorie M0 ou A2-s2, d0 (béton armé/maçonnerie en l'occurrence).

Les revêtements intérieurs des murs, plafonds et faux plafonds sont réalisés en matériaux de catégorie M1 ou B-s3, d0

14. PS 17 - SOLS

Les sols présenteront une pente suffisante pour que les eaux et tout liquide, accidentellement répandus, s'écoulent facilement en direction d'une fosse munie d'un dispositif de séparation ou vers tout autre système capable de retenir les liquides déversés. Cette fosse sera d'une capacité de 1 mètre cube (parc > 250 véhicules).

Pour éviter l'écoulement des liquides d'un niveau du parc vers les niveaux inférieurs, le sol des rampes sera surélevé de 3 centimètres à l'intersection des niveaux

15. PS 18 – DESENFUMAGE

15.1 Ventilation et désenfumage mécanique (niveaux en sous-sol) :

Le désenfumage mécanique des aires de remisage assurera un débit d'extraction minimum correspondant à 900 mètres cubes par heure, par véhicule. Les amenées d'air seront mécaniques.

Les conduits de désenfumage seront réalisés en matériaux de catégorie M0 ou A2-s2, d0 (maçonnerie ou béton) et seront stables au feu de degré ¼ d'heure. Les conduits de ventilation seront traités EI 90 dans la traversée des niveaux supérieurs.

Les ventilateurs d'extraction seront classés F_{400°} 120 et seront suffisamment éloignés des véhicules en stationnement par un espace vide minimal de 3 mètres.

Commandes manuelles :

Un dispositif de commande manuelle prioritaire sous coffret permettant l'arrêt et la mise en marche des ventilateurs sera installé au niveau des rampes d'accès principal des véhicules.

15.2 Désenfumage naturel permanent (autres niveaux) :

Le parc de stationnement répondant à la définition d'un parc largement ventilé pour les niveaux en superstructure (de R+1 à R+6), aucun dispositif particulier n'y est prévu.

16. PS 19 – INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Les installations électriques des aires de stationnement sont réalisées dans les conditions requises par la norme NF C 15-100 pour ce qui concerne les locaux présentant des risques d'incendie (conditions d'influence externe BE 2). Celles qui sont implantées à moins d'un mètre cinquante du sol sont réalisées dans les conditions requises par la norme NF C 15-100 pour ce qui concerne les locaux présentant des risques mécaniques (conditions d'influence externe AG 4).

Le cahier des préconisations du 1 Juin 2016 relatif à l'installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les parcs de stationnement couverts recevant du public sera pris en compte.

17. PS 20 – ALIMENTATION ELECTRIQUE DE SECURITE

Les installations suivantes bénéficieront d'une alimentation électrique de sécurité :

- les ascenseurs utilisables par les personnes en situation d'handicap (UFR) en cas d'incendie
- les moteurs des ventilateurs de l'installation de désenfumage mécanique du niveau -1.

L'alimentation électrique des installations de désenfumage sera réalisée au moyen d'une alimentation électrique réalisée à partir d'une dérivation issue directement du tableau principal de l'établissement (PS 20§4)
L'alimentation électrique de ces installations sera réalisée en câbles de catégorie CR1-C1.

18. PS 21 – ECLAIRAGE NORMAL

L'éclairage normal sera réalisé conformément aux dispositions de l'article EC 6.

19. PS 22 – ECLAIRAGE DE SECURITE

Les niveaux couverts du parc comportent un éclairage de sécurité par des blocs alimentés par la source de sécurité limités à la fonction d'évacuation, conforme aux dispositions des articles EC7 à EC15 des dispositions générales du règlement. L'éclairage d'évacuation sera constitué par des foyers lumineux de sécurité répartis en une nappe haute et en une nappe basse ou par des foyers lumineux répondant à l'article PS22§2, le long des allées de circulations des piétons et dans les escaliers protégés. Les escaliers seront également balisés suivant ce même principe jusqu'au niveau d'évacuation.

Les foyers placés en partie basse seront situés au plus à 0.50 mètres du sol. La distance entre deux foyers lumineux situés dans la nappe haute ou dans la nappe basse n'excédera pas 15 mètres. Chaque foyer restitue un flux lumineux de 45 lumens pendant une durée minimale d'une heure.

Niveau terrasse :

Le niveau situé en terrasse n'est pas un niveau couvert, au sens des définitions du PS3 et de l'application du règlement. Il ne comporte pas de structures verticales à l'exception des édicules ascenseur, escaliers et des mâts d'éclairage qui assurent l'éclairage normal du parc. En conséquence, nous proposons que la toiture terrasse comporte uniquement un éclairage de sécurité haut, le long des allées de circulation piétonne.

20. PS 23 - CHARGEMENT DES BATTERIES DES VEHICULES ELECTRIQUES

Il sera prévu d'installer 15 bornes de rechargement pour des véhicules électriques (Niveaux 0,1 et 2).
Ces équipements seront installés conformément au guide de préconisations du 1 Juin 2016

- Article 1 / Généralités & 2 / Terminologie et définitions

Il sera prévu de mettre en place 27 équipements de recharge répartis sur 3 stations de charge.

- Article 3 / Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant

Les infrastructures de charge électrique pour les véhicules électriques (IRVE) et hybrides rechargeables seront réalisées sous la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant.

- Article 4 / Nombre de prises, puissance de l'installation et restriction d'implantation

Les emplacements de charge électrique seront installés aux niveaux SS, RDC et 1 et limités à 9 par niveau.
La puissance électrique par niveau n'excédera pas 150kVA.

- Article 5 / Conditions d'exploitation

Les modalités d'exploitation des infrastructures de charge seront annexées au registre de sécurité de l'établissement.

- Article 6 / Vérifications techniques des infrastructures

Les infrastructures de charge électrique seront vérifiées dans le cadre des maintenances et vérifications prévues à l'article PS 32.

- Article 7 / Contrôle des infrastructures par les commissions de sécurité

L'installation sera vérifiée dans le cadre des contrôles par les commissions de sécurité, prévus au PS 33

- Article 8 / Voie d'accès des secours à l'établissement

Le parc de stationnement est desservi, au niveau de référence, par au moins une voie utilisable en permanence par les engins des services publics de lutte contre l'incendie et de secours

- Article 9 / Point de charge électrique isolée : Règles d'implantation
Sans Objet

Article 10 / Station de charge électrique : Règles d'implantation

La station de charge répondra aux exigences suivantes :

- Les emplacements seront matérialisés au sol;
- Il y aura moins de 10 points de charge et seront non contigus aux emplacements usuels ;
- Cet aménagement ne nuira pas l'efficacité du système de désenfumage ;
- Deux extincteurs à eau de 6 kg seront disposés à proximité de l'emprise des postes de charge électrique ;
- Il sera mis en place une coupure d'urgence générale de l'alimentation électrique des points de charge à proximité de l'accès véhicules du parking et des commandes de désenfumage. Les organes de coupure sont identifiés, faciles d'accès et localisés sur les plans d'interventions.

Article 11 / Surveillance et plan d'intervention

- La surveillance s'effectuera dans les conditions mentionnées à l'article PS 25.

21. PS 24 - ASCENSEURS

Les ascenseurs et les monte-charge sont isolés du reste du parc dans les mêmes conditions que les escaliers (voir PS 13).

Dispositions concernant l'ascenseur empruntable par les Personnes en Situation d'Handicap :

- il donne directement sur le parvis,
- il est relié à un escalier extérieur sans avoir à transiter par le volume du parc,
- une aire d'attente est aménagée en face de l'ascenseur. La surface totale de l'aire d'attente sera proportionnelle au nombre de places de stationnement prévues pour les personnes à mobilité réduite à ce niveau, à raison de 1 mètre carré par place
- l'aire d'attente n'empiète pas sur la circulation menant à un escalier ou à une sortie sur l'extérieur ;
- ils disposent d'un balisage de sécurité et d'une signalétique appropriée facilement repérable à partir des emplacements de stationnement réservés pour les personnes à mobilité réduite.

A chaque niveau, la distance à parcourir par les personnes à mobilité réduite depuis leur emplacement de stationnement réservé à cet effet pour atteindre l'ascenseur utilisable en cas d'incendie sera inférieure à 30m (PSLV) et 25m pour le sous-sol.

22. PS 25 – SURVEILLANCE

La capacité de l'ouvrage étant inférieure à 1.000 places, la surveillance sera organisée par l'exploitant suivant l'article R. 123-11 du Code de la construction et de l'habitation.

23. PS 26 – POSTE DE SECURITE

Sans objet, la capacité étant < 1000 véhicules

24. PS 27 – MOYENS DE DETECTION, D'ALARME ET D'ALERTE

Le parking sera doté d'un équipement d'alarme de type 2a. Il sera installé dans le local d'exploitation du parking.

Les déclencheurs manuels seront disposés dans les circulations du parking à proximité des sorties et placés à une hauteur maximale de 1.30 mètres au-dessus du niveau du sol.

Le déclenchement de l'alarme générale entrainera :

- L'arrêt de tout système de sonorisation,
- La diffusion sonore et visuelle de l'alarme générale d'évacuation,

- La décondamnation des issues verrouillées dans l'ensemble du parc,
- L'affichage à l'entrée des véhicules de l'interdiction d'entrée,

25. PS 28 – PREVENTION DE L'INCENDIE

Un registre de sécurité conforme aux dispositions de l'article R. 123-51 du Code de la construction et de l'habitation sera ouvert et tenu à jour.

26. PS 29 – MOYENS DE SECOURS ET COMMUNICATIONS RADIOELECTRIQUES

Les moyens de lutte contre l'incendie suivants seront prévus :

§1. Des extincteurs portatifs de 6 litres appropriés aux risques, l'exploitant optant pour l'une ou l'autre des formules suivantes :

- soit disposer un appareil à chaque niveau, au droit de chaque issue et dix appareils supplémentaires à proximité du poste de sécurité ou du local d'exploitation ;
- soit répartir les appareils judicieusement à raison d'un pour quinze véhicules ;

Une caisse de 100 litres de sable meuble munie d'une pelle sera prévue par niveau.

§3. Des colonnes sèches seront installées dans chaque escalier réglementaire protégé en superstructure. Les prises seront implantées à moins de 60m des poteaux incendie. Une signalétique appropriée sera prévue à chacune des prises.

Poteaux incendie : il est prévu pour la protection du bâtiment la prise en compte de 2 poteaux incendie en simultané soit un débit de 120 m³/h. Ils seront conformes aux normes en vigueur et réceptionnés par les services incendie de la ville.

§4 Si la continuité des communications relayées par l'infrastructure nationale partageable des transmissions n'est pas assurée, l'exploitant disposera d'une installation technique fixe conforme à l'article MS 71 des dispositions générales du règlement.

27. PS 30 – CONSIGNES

Des plans d'évacuation sur support inaltérable seront installés à chacun des accès aux escaliers.

Les plans d'intervention au RDC, les consignes générales sur la conduite à tenir en cas d'incendie ainsi que les modalités d'appel des services de secours et de lutte contre l'incendie seront installés à RDC.

28. PS 31 – QUALITE DE L'AIR

Une surveillance CO/NO sera installée dans les niveaux en infrastructure, la mise en route de la ventilation sera asservie à la détection. L'installation de désenfumage / ventilation sera commune.

29. PRISE EN COMPTE DU RISQUE INONDATION

La prise en compte du risque inondation dans la conception du projet et l'ensemble des résultats de l'étude hydraulique sont détaillés dans l'étude d'impact environnementale (cf. pièce PC 11).

Contexte du site

La commune de Cagnes-sur-Mer est soumise au risque inondation et concernée par le « Territoire à Risque Important (TRI) d'inondation Nice-Cannes-Mandelieu ». Les risques identifiés dans le TRI concernent les débordements de la Cagne et du Malvan, et des

submersions marines (inondation temporaire et éventuellement épisodique depuis la zone côtière).

Les fréquentes inondations qui touchent le bassin versant constituent la ligne directrice du Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) instauré en 2013. Le programme prévoit notamment la restauration capacitaire du Malvan. En complément, la commune bénéficie d'un Plan de Prévention des Risques inondations (PPRi) de la rivière la Cagne, le Malvan, le Vallon des Vaux, approuvé le 27 novembre 2002.

Le projet de PEM de Cagnes-sur-Mer se situe en zone rouge et en zone bleue. Sa conception a pris en compte les prescriptions du PPRi.

Une étude hydraulique a donc été réalisée afin de qualifier l'état initial hydraulique du secteur et d'évaluer les modifications hydrauliques susceptibles d'être engendrées par le projet. Dans le cadre de cette étude, la modélisation hydraulique du futur PEM a mis en évidence que la réalisation du projet implique une augmentation des hauteurs d'eau en cas de crue centennale et un volume de déblais compensatoire estimé à 3 000 m³.

La configuration du lieu et l'urbanisation alentour ne permettant pas de créer ces volumes, une solution alternative a été étudiée ; il s'agit de la coordination du projet de PEM avec celui lié à l'augmentation de capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan, opération sous maîtrise d'ouvrage du SMIAGE 06. Une nouvelle modélisation hydraulique tenant compte de ce nouveau paramètre a permis de montrer que dans cette configuration, avec la réalisation concomitante des deux projets, le risque inondation au niveau du PEM diminue par rapport à la situation actuelle. C'est pourquoi cette solution a été retenue et présentée dans l'étude d'impact environnementale réalisée pour l'ensemble du projet de PEM.

Gestion du risque dans la conception du parking

Le parking relais se compose de 7 niveaux aériens et 2 niveaux enterrés. Afin d'éviter tout risque d'inondation des niveaux souterrains du parking silo, plusieurs dispositifs techniques sont mis en place :

- Les rampes d'accès souterraines sont positionnées à 0,25m au –dessus de la cote des plus hautes eaux mentionnée dans le PPRi (9,74m NGF afin que les eaux ne s'infiltrent pas dans les niveaux souterrains du parking en cas de crue centennale. Par ailleurs les rampes d'accès adossées au parking accèdent au niveau 0 situé à 0.75m au au-dessus de la cote des plus hautes eaux mentionnée.
- un cuvelage étanche des niveaux bas est mis en œuvre et érigé jusqu'à la côte de 10.50m NGF (soit 0.75m au-dessus de la côte des plus hautes eaux).

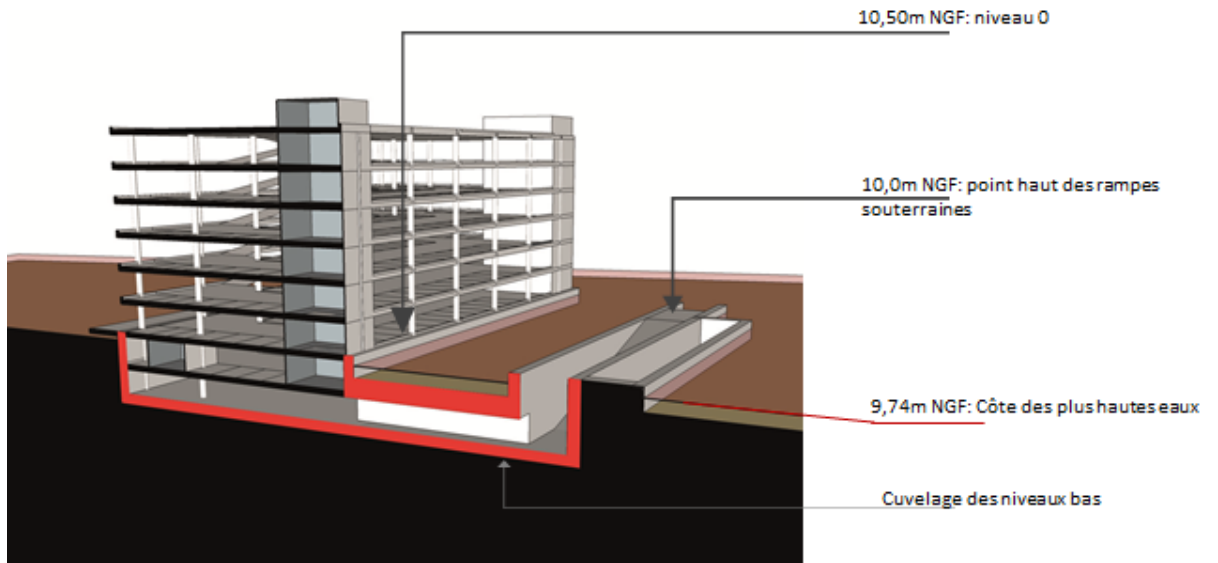


Figure 16 : principe du cuvelage et fonctionnement des rampes

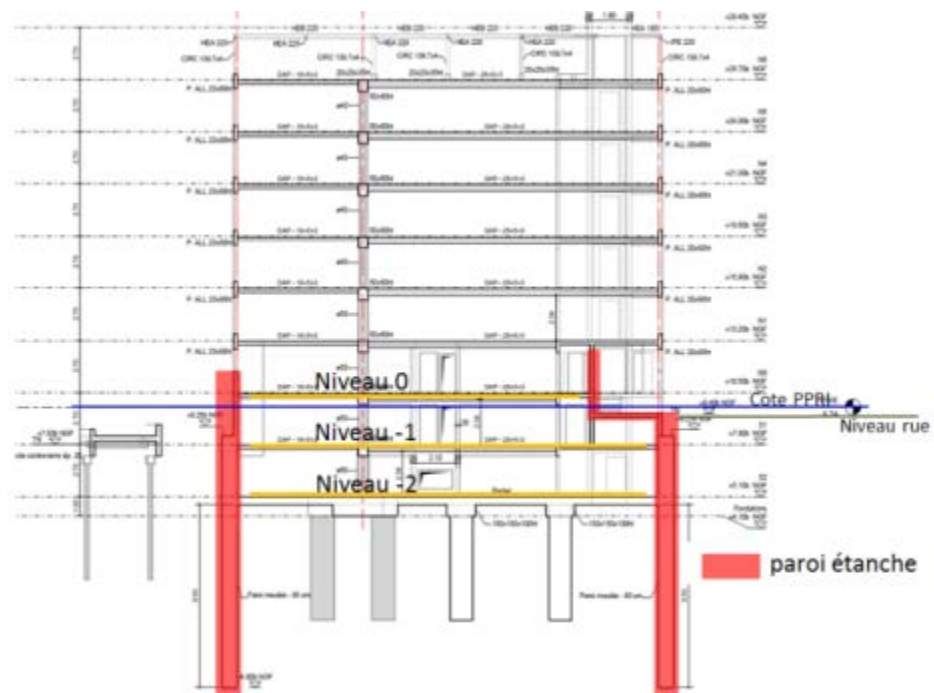


Figure 16 : coupe sur le cuvelage des niveaux bas

- La mise en place de trois batardeaux pour protéger les accès véhicules situées sur le schéma ci-dessous et d'ajouter une protection supplémentaire des niveaux souterrains. Les batardeaux ont une hauteur d'environ 1m.
- La mise en place de portes étanches au niveau de l'accès principal et de l'issue de secours pour protéger les accès piétons.

- L'accès piéton se fait au niveau bas (niveau rue à 8.8m NGF) qui est 'inondable'. Il est donc prévu un escalier et un élévateur PMR pour arriver au niveau 0 du parking situé à 10.50m NGF. Ce palier permet d'accéder à l'escalier à l'ascenseur qui dessert l'ensemble des niveaux du parking.

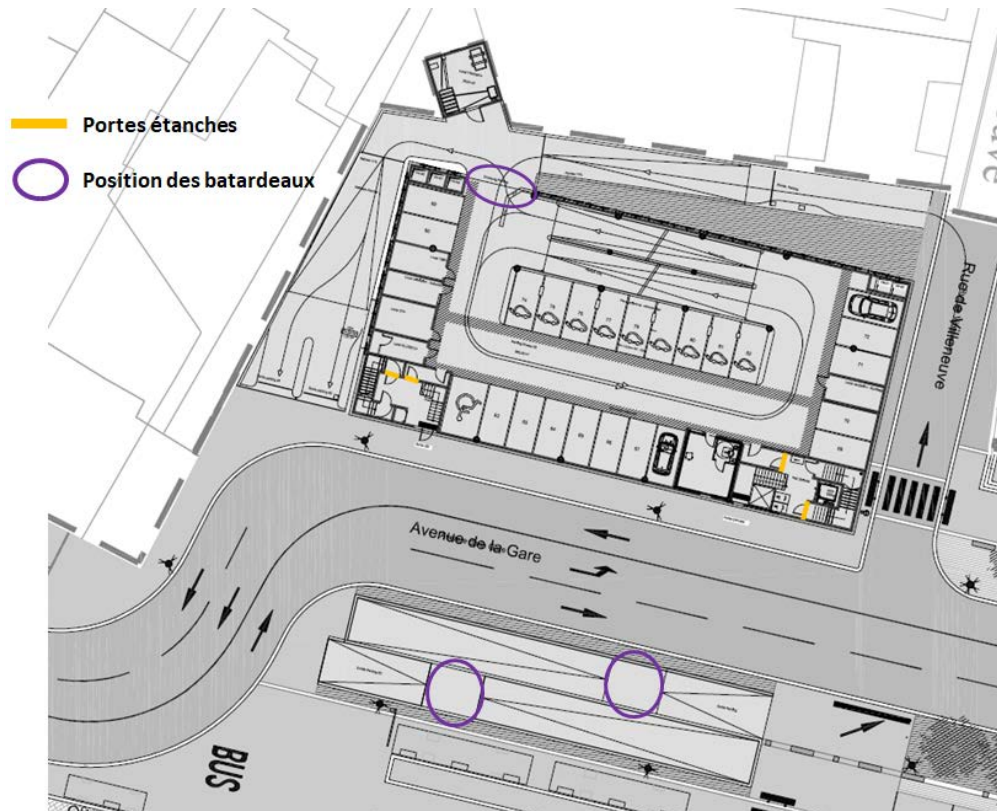


Figure 18 : localisation des batardeaux et des portes étanches

Modalités d'information des usagers du parking en cas de crise

En cas d'inondation, il appartiendra au premier chef du gestionnaire du futur parking de prendre toutes les mesures adéquates pour sauvegarder son bâtiment et ses usagers. Ainsi, le gestionnaire doit mettre en place une procédure spécifique pour chaque risque majeur. La procédure choisie par le gestionnaire sera validée notamment par les services de prévention des risques du SDIS et de la DDTM.

Les mesures d'information des usagers du parking comporteront un affichage permanent situé aux accès piétons et véhicules, chaque niveau du parking y compris les niveaux supérieurs, mentionnant l'interdiction de se rendre au sous-sol en cas de déclenchement d'alerte inondation et donnant les numéros d'appels des secours ainsi que les consignes générales de sécurité.

Les futurs usagers abonnés du parking auront la possibilité, à l'instar de tous les Cagnois, de bénéficier des systèmes d'information mis en place par la Ville de Cagnes-sur-Mer en s'inscrivant sur la liste des personnes contactées en cas de risques majeurs par le système de télé-alerte de la Ville.

Ce système, mis en place dans cadre du Plan Communal de Sauvegarde (PCS), diffuse par SMS et Appel téléphonique des messages d'alertes à la population suite à la diffusion d'un bulletin de vigilance orange météorologique.

En gare, le message de vigilance diffusée par la ville sur les journaux électroniques pourra également être relayé automatiquement sur les panneaux à messagerie variable.

De plus, à l'instar de ce qui est exécuté avec Polygone Riviera dans le cadre de son PCS, un contact téléphonique sera réalisé par la cellule vigilance du Poste de commandement de la ville de Cagnes-sur-Mer vers le Poste de sécurité de la Gare ou de l'exploitant du parking pour l'informer de la vigilance et avoir un retour des mesures prises par ce dernier pour la sécurité des usagers.