

Stage DA 3

2007 - 2008

Un aménagement durable de la rue Viollet-Le-Duc

Tuteur : Mr Serge Thibault

BASTIDE Julie

École Polytechnique de Tours
Département Aménagement
35 Allée Ferdinand de Lesseps
37 200 TOURS
Tel : 02 47 36 14 52

Un aménagement durable de la Rue Viollet-Le-Duc

BASTIDE Julie
Les terrasses du Peyrou, Bat 1
781 Av de Monsieur Teste
34070 MONTPELLIER
2

FH 10h

Remerciements

Prof

- À Monsieur Serge Thibault, maître de conférence au département Aménagement de Polytech'Tours, mon tuteur pour ce projet
- À Monsieur Max Clément, Directeur de l'école élémentaire B. SPINOZA
- À Madame la directrice de l'école maternelle J. DEROIN
- À Madame la présidente de l'association de Parents d'élèves de l'école maternelle J. DEROIN
- À Frédéric, à tous les instituteurs et à tous les enfants de l'école élémentaire B. SPINOZA et de l'école maternelle J. DEROIN
- À Monsieur Jean-Michel Pierre, Chef de Cabinet de la Mairie de Montpellier
- À Madame Patricia Puype, Direction de l'éducation à la Mairie de Montpellier
- À Monsieur Hurad, Direction Génie urbain à la mairie de Montpellier
- À toutes les personnes de l'accueil, aux surveillantes et aux magasiniers des archives contemporaines de la Ville de Montpellier
- À Monsieur Gal, membre du conseil syndical et résident des Terrasses du Peyrou
- À Monsieur Malet, géomètre et résident des Terrasses du Peyrou
- À Monsieur Daniel Bouchet
- À mes parents

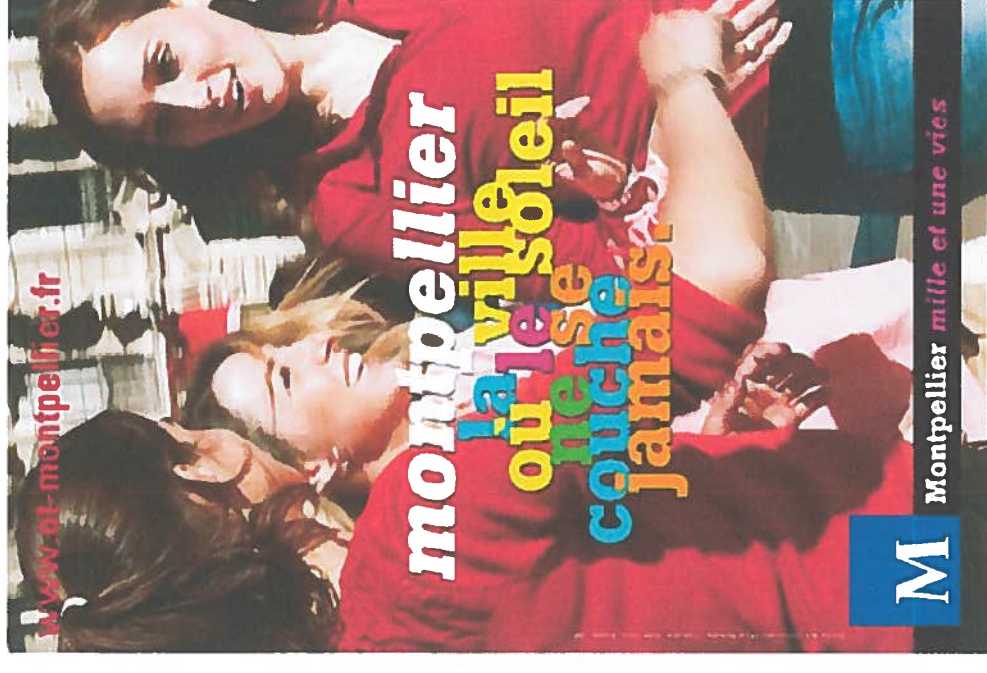
SOMMAIRE

Remerciements.....	3
SOMMAIRE.....	4
Présentation.....	5
I - L'ESPACE DU PROJET	5
A - Présentation du secteur étudié.....	6
B - L'accès au secteur.....	8
C - La réglementation du secteur.....	9
PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS	12
I - AMENAGEMENT DE STATIONNEMENTS	13
A - Suppression de 11 places de stationnement.....	13
B - Création de nouvelles places de stationnement.....	14
1) Le nouveau parking des écoles.....	15
2) Réaménagement du parking du plateau sportif La Martelle.....	18
II - SECURISATION DES ESPACES PIETONNIERS	19
A - De nouveaux dispositifs de sécurité.....	19
1) Création d'un nouveau passage piéton.....	19
2) Elargissement des trottoirs.....	20
B - Diminution de la vitesse des automobilistes.....	24
1) Limitation de la vitesse à 30km/h.....	24
2) Mise en place de ralentisseurs.....	25
C - Une requalification des priorités.....	31
D - Une signalisation renforcée.....	32
III - DE NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORTS.....	32
IV - CREATION D'UN ESPACE AGREABLE ET SECURISE.....	34
A - Un nouveau mobilier urbain durable.....	34
1) Pour une sécurité renforcée.....	35
2) Pour un espace agréable.....	37
B - Végétalisation de l'espace.....	38
1) Végétalisation du trottoir devant les écoles.....	39
2) Végétalisation des parkings.....	40
V - COUT ESTIME DU PROJET	42
Conclusion	44
Bibliographie.....	45
Index des Illustrations.....	47
Annexe.....	49
	4

Entre les Alpes et les Pyrénées, Montpellier a toujours été un lieu de passage de commerçants venant de toute l'Europe. La capitale régionale du Languedoc-Roussillon connaît depuis quelques temps l'une des plus fortes croissances démographiques de France. Elle est principalement due aux flux de population des départements voisins comme l'Aude et le Gard. Avec ses 43% de sa population de moins de 30 ans, Montpellier bénéficie d'une population jeune, active et étudiante. Idéalement placée, c'est une ville qui a su cultiver sa vocation précocce pour la médecine et le commerce. Aujourd'hui Montpellier est devenue un pôle en matière de sciences et de médecine. Elle accueille un grand nombre de chercheurs et de médecins mondialement réputés dans des domaines où ils sont à la pointe de leur spécialité.

Montpellier est aussi une ville de tourisme international. Elle se dote de nombreux équipements culturels, et de loisirs. En 2007, la rénovation du musée Fabre est terminée, il devient le deuxième plus grand musée de France juste après le Louvre. Cette même année la ville termine la construction d'une structure unique en France, une serre tropicale de 2000 m² afin de s'investir dans des projets de conservation de la faune et de la flore. C'est une ville dynamique qui peut compter sur un grand nombre de manifestations culturelles et de festivals, comme le festival de danse où se produisent des danseurs de renommée internationale. En avril 2008, la ville a accueilli le FISE festival international des sports extrêmes.

Le projet sur le lequel nous allons travailler se situera sur l'agglomération montpelliéraine il visera à améliorer les conditions d'accès à 2 écoles tout en proposant un aménagement agréable et durable.



*Illustration 1 : Campagne touristique 2006
Source : www.montpellier.fr*

I - L'espace du projet

A - Présentation du secteur étudié

- Le secteur de notre étude se situe à l'ouest de Montpellier dans la deuxième couronne d'urbanisation, dans le quartier La Martelle qui fait lui-même partie d'un quartier plus large Les Cévennes. Elle se trouve à l'intersection de 2 grands axes, l'Avenue de la Récamble qui relie le nord au sud de Montpellier et l'Avenue de la Liberté qui traverse la ville d'est en ouest.
- Les premiers aménagements du secteur datent de la création en 1969 de la ZAC de La Martelle. Celle-ci visait à construire un grand nombre de logements afin de répondre aux besoins de la ville en la matière. L'aménagement est alors confié à une personne privée, la Société Anonyme H.L.M. « Languedoc Logis ».
- Grâce à des hauteurs réglementaires importantes et des COS élevés, de nombreux logements collectifs ont été construits dans des tours pouvant aller jusqu'à 10 étages. L'aménagement prévoit la construction de superstructures comme les équipements et bâtiments publics.



Illustration 2 : Localisation du quartier La Martelle par rapport à la ville de Montpellier, Réalisation personnelle

- Le quartier La Martelle est principalement résidentiel. Il se trouve en zone urbanisée et plus précisément dans la zone 2U1 du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montpellier. Ce zonage signifie que le quartier est composé majoritairement de logements collectifs et qu'il se situe dans la deuxième couronne d'urbanisation de la ville. C'est dans ces quartiers que la mixité urbaine s'exprime le plus.

- Le quartier possède un grand nombre d'équipements publics concentrés dans un espace très restreint. On a donc la maison pour tous André Chamson et les deux écoles de quartier, la maternelle Jeanne Deroin et l'école élémentaire Baruch Spinoza dans un rayon d'environ 100 m.

- Ce qui est le plus marquant dans ce quartier, c'est le nombre de logements collectifs. On trouve, au sud, deux grandes résidences constituées de grands immeubles qui regroupent de nombreuses familles et au nord 2 résidences beaucoup moins importantes en taille, avec des bâtiments qui ne dépassent pas les 2 étages.

Une analyse plus détaillée du quartier se trouve en annexe

Carte 1 : Le quartier La Martelle, Réalisation Personnelle
Fond de carte : PLU de Montpellier



B - L'accès au secteur

- Le quartier est très bien desservi par les axes de communication. Sa proximité avec l'Avenue de La Liberté ne le situe qu'à 10 minutes à peine du centre-ville en voiture lorsque la circulation est fluide. L'Avenue de la Récambale permet son contournement et facilite l'accès en une dizaine de minutes aux grandes zones commerciales au sud de la ville.
- On accède au quartier par 3 axes, l'Avenue de Monsieur Teste au sud, et par l'Avenue de La Liberté et la rue de la Croix des Rosiers au Nord.
- A l'intérieur même du quartier, la circulation se fait par 2 rues, La rue Gustave Eiffel et la rue Viollet-Le-Duc. Cette dernière, pourtant classée comme à moitié publique et à moitié privée sur les documents de la mairie et du cadastre, a la particularité de n'être en fait qu'une rue intégralement privée, appartenant aux différentes résidences du quartier.
- La mairie dispose donc d'un droit de passage dans la rue Viollet-Le-Duc lui permettant un accès jusqu'aux écoles auprès de toutes les résidences concernées. Il existe aussi plusieurs autres rues privées, comme le plan Le Corbusier et le plan André Lurcat, aujourd'hui fermées à la circulation publique.



*Illustration 3 : Le réseau routier du quartier
Réalisation personnelle, Fond de carte Google Maps*

C - La réglementation du secteur

- La Communauté d'Agglomération de Montpellier a approuvé le 17 février 2006 son Schéma de Cohérence Territoriale avec l'ambition de bâtir un véritable projet urbain d'agglomération.
- L'aménagement du quartier a longtemps été planifié par le règlement de la ZAC de la Martelle. Celle-ci a été créée par arrêté préfectoral du 30 Mars 1973. Pour sa réalisation, la Ville de Montpellier a décidé par délibérations du conseil municipal de réaliser une convention avec une personne privée. Le choix a été porté sur la société anonyme H.L.M. Languedoc-Logis.
- Le quartier se trouvait en zone NA du POS jusqu'au 2 mars 2006, jour où la Commune de Montpellier s'est doté d'un Plan Local d'Urbanisme. Aujourd'hui, sa dernière révision date de Juillet 2007. Le quartier est classé en zone urbanisée 2U1-1f. Une partie du quartier est un site inscrit à l'inventaire des servitudes dues au classement en zone AC2, c'est-à-dire pour la protection des sites et des monuments naturels. Ceci est dû à la présence d'un site classé à proximité, le domaine de la piscine. Une autre réglementation touche le quartier, il s'agit d'une autre servitude d'utilité publique mais celle-ci concerne les PT2, les télécommunications. Le quartier se trouve en effet sur le tracé d'un faisceau hertzien provenant de la base militaire toute proche, la caserne Guillaud.

Des extraits des différentes réglementations se trouvent en annexe.

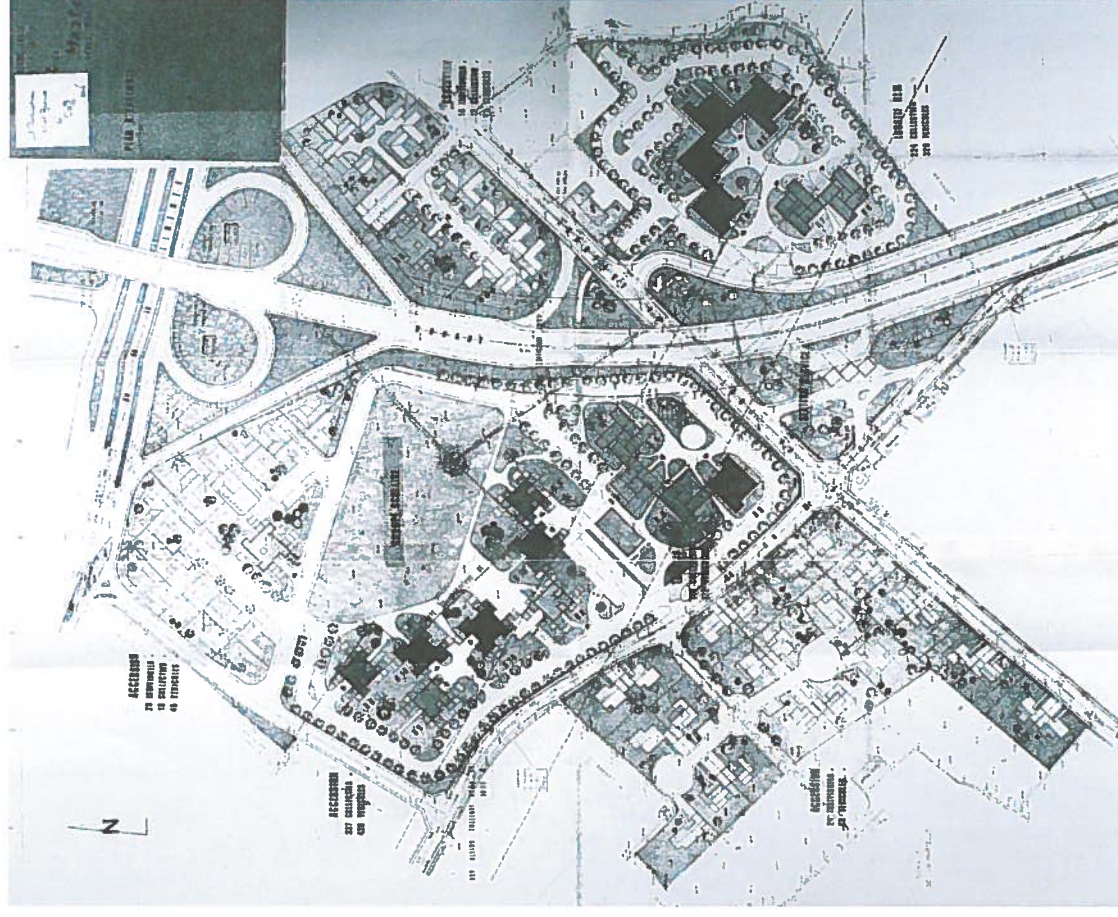


Illustration 4 : Plan d'ensemble de la ZAC de la Martelle



Suite à une analyse approfondie du quartier La Martelle, nous avons constaté qu'il existait un grand nombre de problèmes liés aux accès aux écoles du quartier, Baruch Spinoza et Jeanne Deroin. Ceci sont :

- ✗ le manque de stationnement qui induit des stationnements sauvages sur les trottoirs et les voies de circulation aux abords des écoles
- ✗ les trottoirs mal entretenus et trop étroits par endroits empêchant la circulation, en toute sécurité, des piétons et surtout des enfants
- ✗ l'allure excessive des automobilistes dans les rues Viollet-Le-Duc et Gustave Eiffel
- ✗ la dangerosité de l'intersection due au non respect des priorités entre la rue Gustave Eiffel et la rue Viollet-Le-Duc
- ✗ la perte d'attrait de la rue
- ✗ la présence d'encombrants sur le trottoir à proximité des écoles
- ✗ et l'aspect privé d'une partie de la rue Viollet-Le-Duc



L'objectif principal de notre étude est de proposer des aménagements sécurisés et durables qui faciliteront à la fois l'accès aux écoles et participeront à l'amélioration de la vie du quartier. Les objectifs spécifiques qui en découlent sont :

- L'amélioration des espaces de stationnement
- La sécurisation des espaces piétonniers
- La mise en place d'une signalisation visant à améliorer la sécurité des enfants et des autres usagers en limitant vitesse
- La mise en œuvre de moyens de transports respectueux de l'environnement
- L'amélioration du cadre de vie par l'aménagement d'espaces paysagés.



Propositions d'aménagements

I - Aménagement de stationnements

A - Suppression de 11 places de stationnements

L'espace piétonnier devant les écoles est très réduit, le trottoir mesure par endroit 1,5 m, taille très nettement insuffisante. Il sera nécessaire de supprimer les places de stationnement du côté des écoles.

On supprimera :

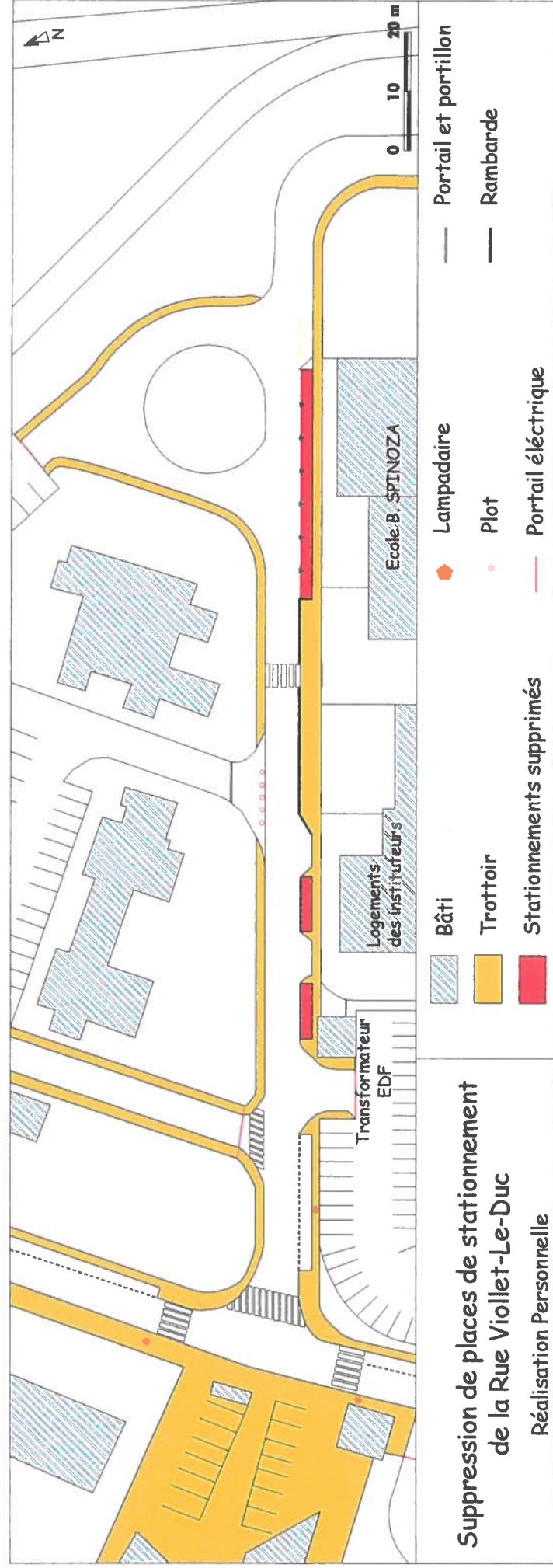
- ✗ les 7 places de stationnement du terrain de sport qui se trouvent juste devant l'école Baruch Spinoza,
- ✗ les 2 places de stationnement devant les logements des instituteurs,
- ✗ et les 2 places de stationnement devant le transformateur EDF.



Illustration 5 : Les 7 places de stationnement du plateau sportif La Martelle

Suite à la suppression des places de parking, le stationnement et l'arrêt de véhicules seront interdits dans la zone comprise entre le transformateur EDF et le plateau sportif « la Martelle ».

Illustration 6



B – Création de nouvelles places de stationnement

1) Le nouveau parking des écoles

- Dans le but de diminuer les problèmes de stationnements de la rue, on créera un petit parking légèrement excentré Nord-Est par rapport aux entrées des 2 écoles. Il prendra la place de l'îlot qui servait de rond point. Ainsi, les véhicules seront déplacés un peu plus loin dans la rue. Ceci augmentera le nombre de places de stationnement dans la rue.
- Les 14 places seront d'une dimension standard de 5 x 2,5 m et une place handicapée plus large sera aménagée, de dimension 5 x 3,30 m, conforme au PLU de la ville de Montpellier.
- Un accès handicapé sera aménagé sur le bord droit de la place par un système de bateau afin de faciliter l'accès au trottoir.
- L'entrée et la sortie se feront par des accès différents. L'entrée se fera par le Nord pour que l'entrée des véhicules dans le parking ne soit pas gênante pour la circulation pour les usagers des 2 sens de circulation. Elle sera signalée par un panneau de type C1a fixé à un poteau rond d'une hauteur de 1,50 m. La sortie se fera donc par l'accès le plus au sud.

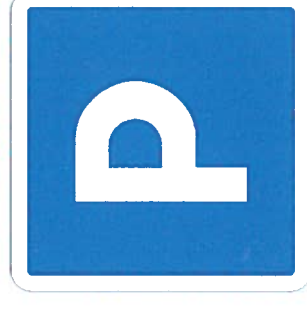


Illustration 7 : Panneau d'entrée de parking de type C1a

- Le parking disposera d'un petit îlot végétal afin de le rendre plus agréable. Les bancs qui l'entourent permettront l'attente des parents qui le souhaitent lors des sorties des classes. Il pourra aussi être un espace de détente pour les riverains et les passants.

Source : <http://securiteroutiere.gouv.fr>

- Pour le marquage au sol, on utilisera une peinture routière écologique à l'eau (NF2) pour tous types de marquage routiers et urbains. Rétro réfléchissante et antidérapante, elle sèche rapidement et est peu sensible à l'encrassement.
- Pour le marquage au sol de la place handicapée, on utilisera du Color'bitume antidérapant de couleur bleu, idéal pour les places de parkings handicapées.
- Pour le symbole, on utilisera une ligne thermoplastique préformée. Ce système combine la longévité, la souplesse et l'excellente adhésion du thermoplastique de plus il est très facile à mettre en place. Son temps de durcissement lui permet d'accepter une circulation en quelques minutes.

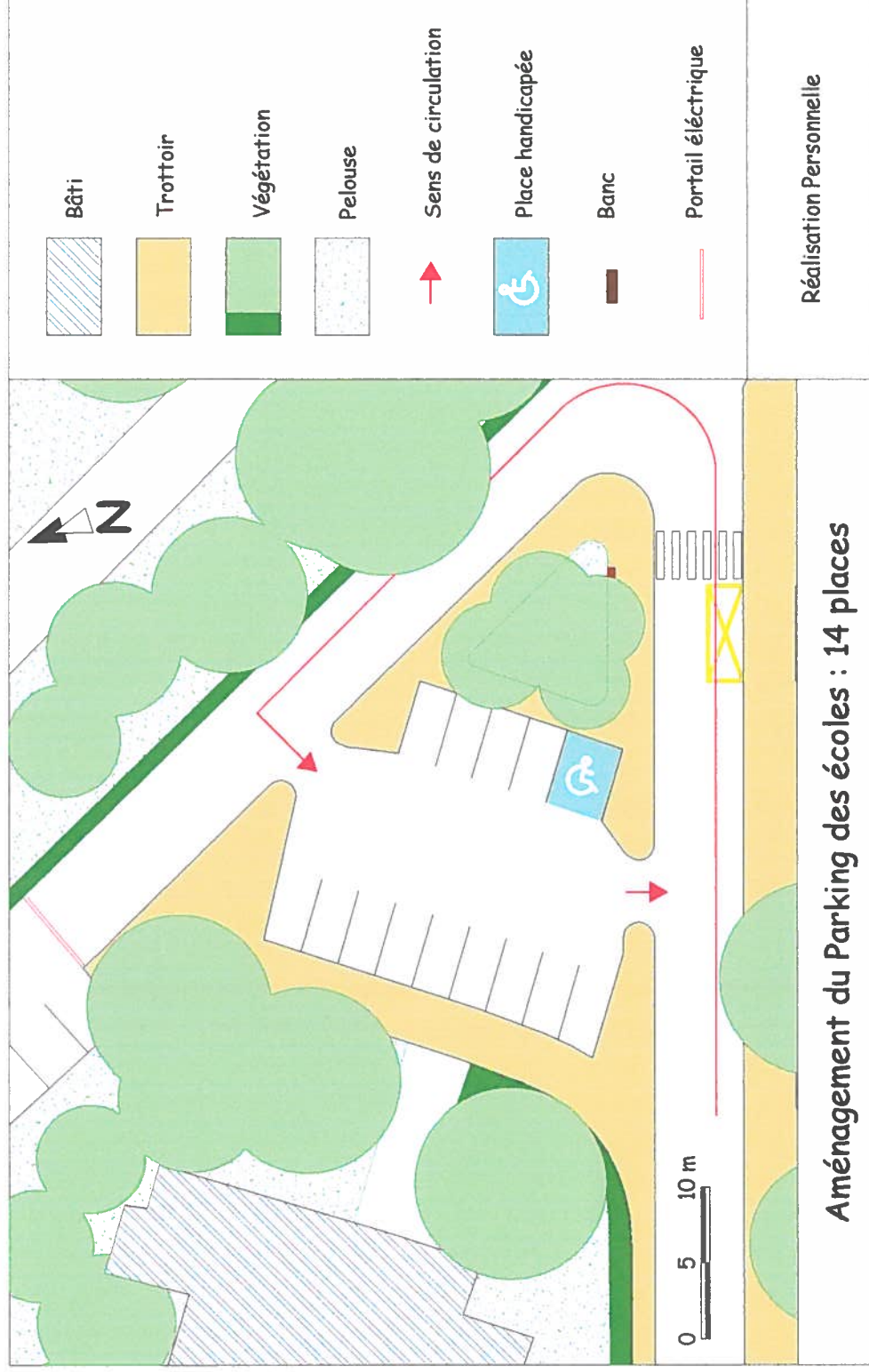


Illustration 8 : Symbole Handicapé blanc
Source : www.watco.fr



Illustration 9 : Marquage au sol écologique
Source : www.virages.com

Illustration 10



2) Réaménagement du parking du plateau sportif La Martelle

- Le parking situé le long du talus de l'Avenue de la Récambale sera déplacé de l'autre côté de la rue Viollet-Le-Duc afin que les enfants n'aient plus besoin de traverser la rue lorsqu'ils sortiront des voitures pour se rendre à l'une ou l'autre des deux écoles. Ainsi les enfants seront directement du bon côté de la route, en sécurité.
- Il comprendra 16 places standard de dimension 5 x 2,5 m. Le parking sera planté de 3 pins à ses extrémités. La largeur du trottoir, même agrandie, ne permettra pas de planter plus d'arbres.
- Tout comme le parking des écoles, on utilisera, pour les 15 bandes de marquage au sol, la peinture à l'eau NF2.

Illustration 11



➡ Création de 15 nouvelles places de stationnement dans la Rue Viollet-Le-Duc

II - Sécurisation des espaces piétonniers

A - De nouveaux dispositifs de sécurité

1) Création d'un nouveau passage piéton

- La création du nouveau parking des écoles nécessitera la mise en place d'un passage piéton supplémentaire. Il sera placé juste après l'entrée du plateau de sport La Martelle et la sortie du Parking des Ecoles, afin de ne pas gêner son accès.
- Pour les bandes blanches du passage piéton, on utilisera de la peinture antidérapante de couleur blanche sur de larges bandes de dimension 3 x 0,5 m, espacées de 50 centimètres. Le marquage devra répondre aux normes en vigueur définies par l'article 5 de la 1^{ère} partie du livre 1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. En particulier, ses qualités de surface concernant son adhérence, sa visibilité de jour comme de nuit par temps sec et sa durée de vie, devront être conformes aux normes. Les produits utilisés devront être certifiés ou faire l'objet d'une autorisation préalable délivrée par le ministère chargé des Transports.
- Le passage sera signalé par 2 panneaux de signal de position de passage piéton de type C20a fixé à un poteau rond d'une hauteur de 3 mètres. Il le sera aussi par des bandes podotactiles pour les non-voyants, ce dispositif équipera d'ailleurs tous les passages piétons de la rue.

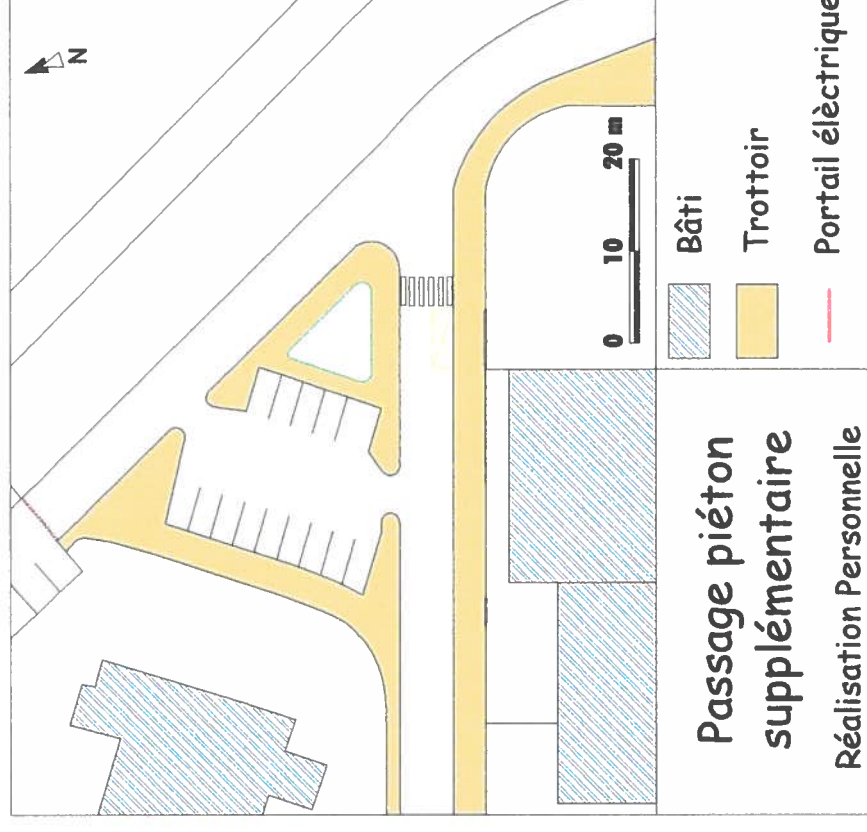


Illustration 12

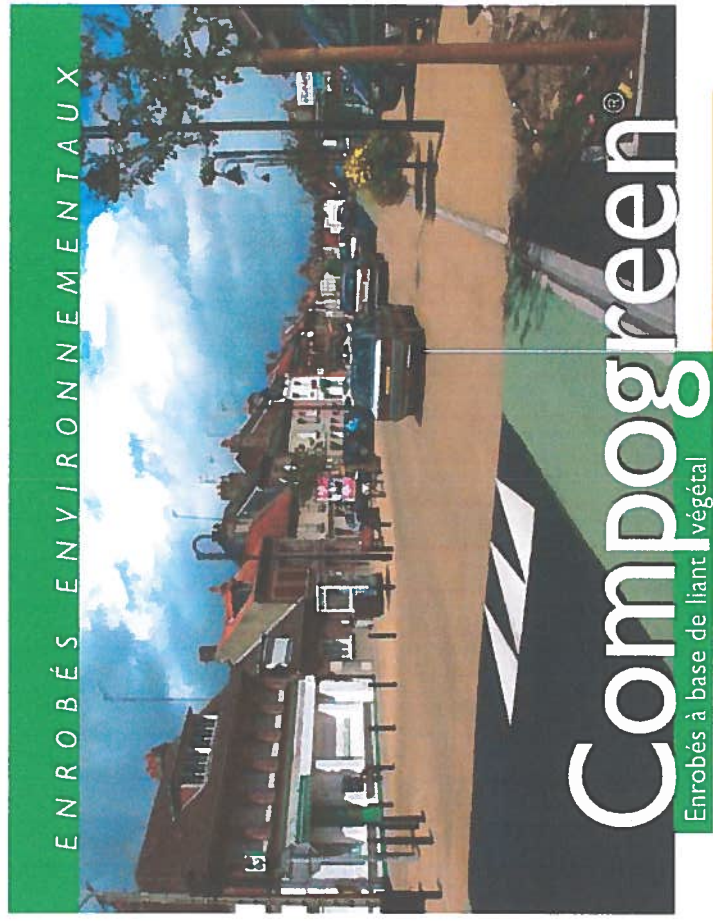


2) Elargissement des trottoirs

- A partir du transformateur EDF jusqu'au niveau du virage du terrain de sport, la largeur du trottoir sera augmenté en moyenne de 2 mètres aux endroits où il ne mesurait que 1,5 m. La largeur devant les écoles sera alors égale 3,5 m.
- Les trottoirs seront aussi élargis au niveau du parking du plateau sportif La Martelle, à une largeur de 3 m. A ses extrémités, il atteindra 8 m, afin que l'on puisse y planter des arbres méditerranéens de hautes tiges comme des chênes ou des pins.
- Le trottoir sera donc entièrement refait, étant donné le très mauvais état des tronçons mesurant déjà 3,5 m de largeur. Les bateaux des 2 côtés de la rue, devant l'entrée des écoles, seront supprimés, puisque le passage piéton sera surélevé par un plateau trapézoïdal. En revanche, les 3 bateaux, au niveau des logements des instituteurs et du terrain de sport seront eux conservés. Enfin, un nouveau bateau sera créé pour le nouveau passage piéton.
- Le temps de remise en circulation après la pose du nouvel enrobé est plutôt long. C'est pour cette raison que ces travaux devront être réalisés pendant les périodes des vacances scolaires pour ne pas provoquer de gênes à la circulation des piétons et surtout celle des enfants.

Afin que ce projet soit totalement respectueux de l'environnement, on utilisera un enrobé écologique de couleur claire pour améliorer l'esthétique et la sécurité des voiries et des aménagements urbains. On pourra choisir entre 2 types d'enrobé différents : le Compogreen et le Colormac. Ces deux revêtements environnementaux ont été développés par la SCREG afin d'améliorer le cadre de vie dans le respect de l'environnement.

- Le Compogreen est un enrobé fabriqué à partir d'un liant de nouvelle génération. Il n'utilise pas de liant fossile, mais un liant fabriqué à partir de matières premières renouvelables issues d'agro ressources. Le liant utilisé est translucide, ce qui valorise les couleurs naturelles des granulats.
- De plus, la température abaissée de fabrication des enrobés Compogreen favorise les économies d'énergies tout en diminuant l'émission de gaz à effet de serre.
- La remise en circulation se fera dans un délai pouvant aller d'une à deux semaines.



*Illustration 13 : Brochure commerciale du Compogreen
Source : www.screg.fr*

- Le Colormac, lui est un enrobé à émulsion de liant clair. Il s'agit d'un mélange de granulats choisis pour leur teinte et un liant de synthèse clair pigmentable. Les enrobés Colormac laissent ressortir les couleurs naturelles des granulats.
- Le Colormac est économe en énergie. Il est appliqué à froid, ce qui limite l'émission de gaz à effet de serre et de composés organiques volatils pour un meilleur respect de l'environnement.
- Sa mise en oeuvre peut être manuelle ou automatisée. La remise à la circulation est d'environ une semaine.

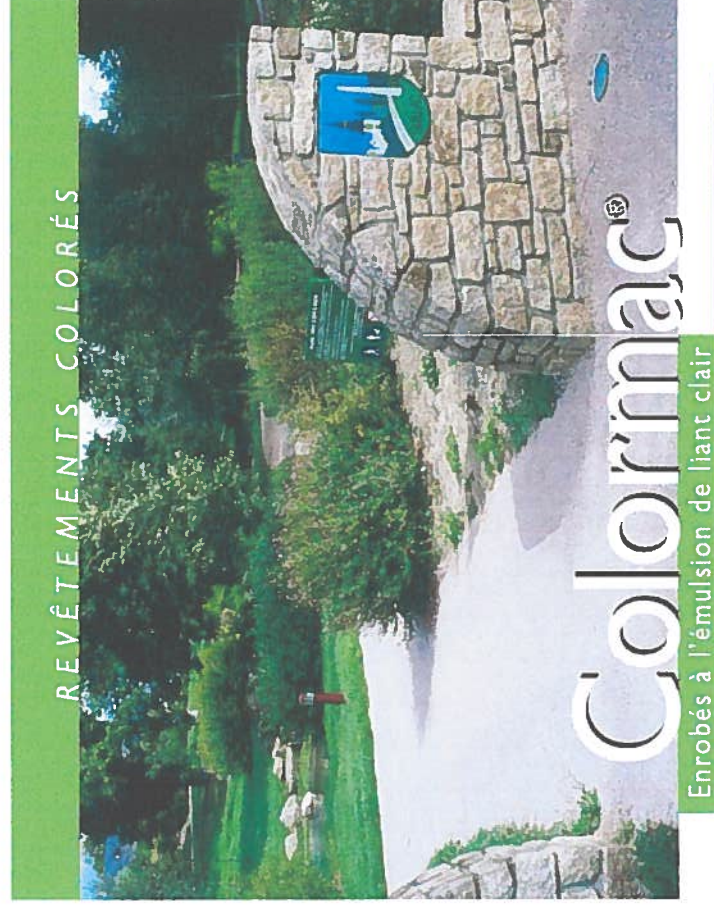


Illustration 14 : Brochure commerciale du Colormac
Source : www.screg.fr

- ◆ Ces nouveaux trottoirs plus larges permettront de faciliter l'accès aux écoles et le croisement des piétons, tout en étant plus respectueux de l'environnement



Illustration 15



B - Diminution de la vitesse des automobilistes

1) Limitation de la vitesse à 30km/h

- La vitesse doit être diminuée dans la rue Viollet-Le-Duc. La limitation actuelle de 50 km/h est beaucoup trop importante. Elle est même dangereuse dans les endroits où circule un grand nombre de jeunes enfants, comme devant les écoles et la maison pour tous André Chamson.
- Une limitation à 30 km/h de la rue Viollet-Le-Duc serait plus appropriée du fait de la présence des écoles. La vitesse devra être diminuée à partir du croisement de la rue Gustave Eiffel et de la rue Viollet-Le-Duc à cause du passage de nombreux enfants aux heures de rentrées et de sorties des classes, entre le parking de la maison pour tous André Chamson et les écoles. Dans l'autre sens de circulation, la limitation de vitesse commencera à l'angle du plateau sportif La Martelle.
- La limitation de vitesse sera rappelée dans la rue Viollet-Le-Duc au niveau du transformateur, dans un sens, et à la sortie du parking des écoles, dans l'autre sens de circulation.
- La limitation de vitesses sera signalée par 5 panneaux B14 et la fin de limitation sera elle indiquée par un panneau B33. Ces derniers panneaux seront moins nombreux car selon le code de la route, la présence de l'intersection entre la rue Viollet-Le-Duc et la rue Gustave Eiffel annule toutes les limitations de vitesses inférieures à 50 km/h. Ces panneaux seront fixés à des poteaux ronds d'une hauteur de 2 m.



Illustration 16 : Panneaux de début et de fin de limitation de vitesse B14 et B33

Source : <http://securiteroutiere.gouv.fr>

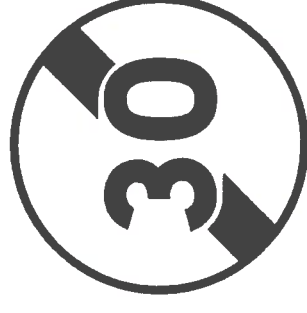
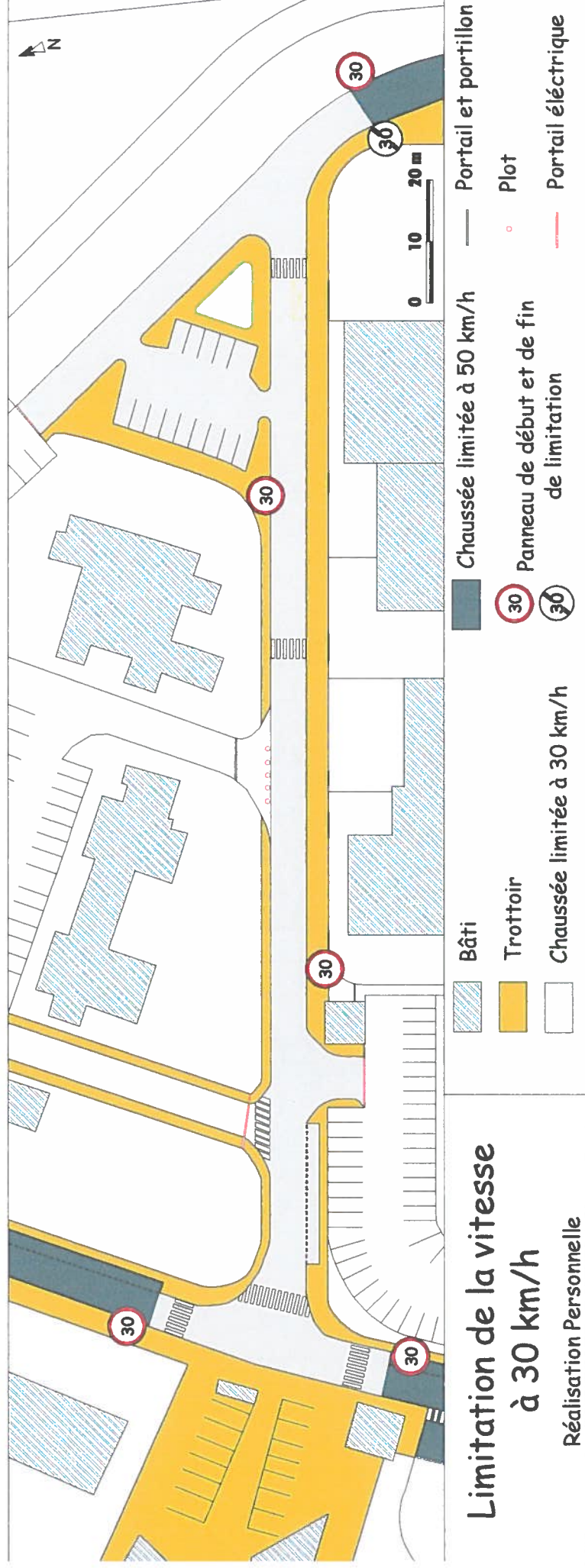


Illustration 17



2) Mise en place de ralentisseurs

Afin d'obliger les automobilistes à réduire leur vitesse, on utilisera des coussins berlinois, un ralentisseur de type trapézoïdal et un plateau surélevé. Les coussins berlinois seront placés dans les deux sens de circulation à 30 mètres du passage piétons qui se trouve directement devant l'école élémentaire B. Spinoza. Ce même passage piéton sera surélevé par un plateau trapézoïdal. Enfin, au niveau de l'intersection entre la rue Gustave Eiffel et la rue Viollet-Le-Duc, toute la chaussée sera surélevée par un plateau.

Les coussins berlinois

- Le coussin berlinois est un ralentisseur sélectif qui se fixe aisément à la chaussée. Il est plus facile à mettre en place et moins onéreux que tous les autres ralentisseurs. Ils sont implantés en agglomération sur des voies à vitesse limitée localement à 30km/h ou dans des zones 30, lorsque le trafic est inférieur à 6000 véhicules par jour, ce qui est le cas.
- Sélectif, il ne gêne ni la circulation des cyclistes et des autres deux roues, ni l'écoulement des eaux pluviales. De plus, il oblige les automobilistes à réduire leur vitesse tout en laissant passer les véhicules dont l'empattement est plus large comme les bus, même si dans notre cas, aucune ligne de bus ne passe par là.
- Les coussins berlinois sont des surélévations partielles de chaussée, C'est pour cela qu'ils seront signalés par des panneaux d'indication de surélévation de chaussée C27.

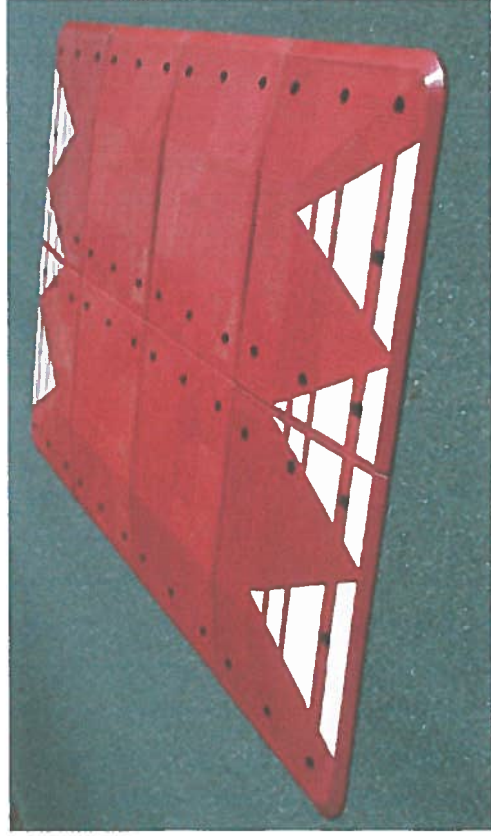


Illustration 18 : Coussin berlinois en caoutchouc recyclé
Source : www.seton.be

- Grâce à sa couleur rouge qui tranche avec celle de la chaussée et à ses dents de requin blanches rétro réfléchissantes, il sera visible de loin.
- On choisira des coussins berlinois en caoutchouc recyclés pour que ce projet puisse s'inscrire dans une démarche de développement durable.
- Le ralentisseur trapézoïdal
- Devant l'entrée de l'école Baruch Spinoza, le passage piéton sera surélevé grâce un ralentisseur de type trapézoïdal. Il permettra à la fois de ralentir la vitesse des automobilistes et une meilleure visibilité des piétons.
- Ce ralentisseur est composé d'un plateau surélevé et deux parties en pente, appelés rampants comme on peut le voir sur l'illustration ci-dessous. Il prendra toute la largeur de la chaussée et mesurera 5,3 m.

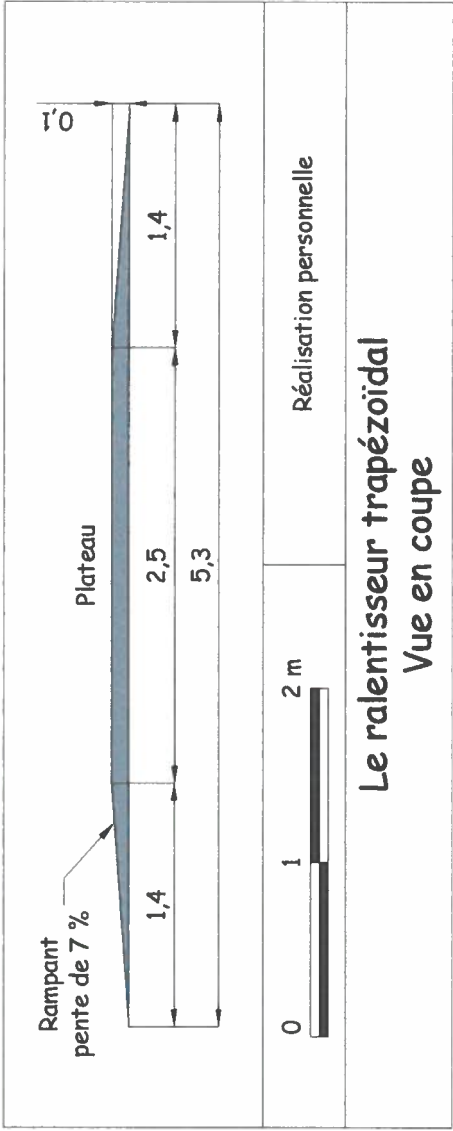


Illustration 19

- Le marquage au sol sera constitué uniquement de bandes blanches sur le plateau supérieur, elles débordront de 50 cm sur le rampant de chaque côté. Sur ce type de ralentisseur, il n'est pas nécessaire de prévoir un marquage de triangle blanc. En effet, étant donné que ces ralentisseurs supportent obligatoirement un passage pour piétons, aucun motif différent des bandes blanches ne peut être admis.
- Le ralentisseur trapézoïdal est une surélévation partielle de chaussée, C'est pour cela qu'il sera signalé par des panneaux d'indication de surélévation de chaussée C27.

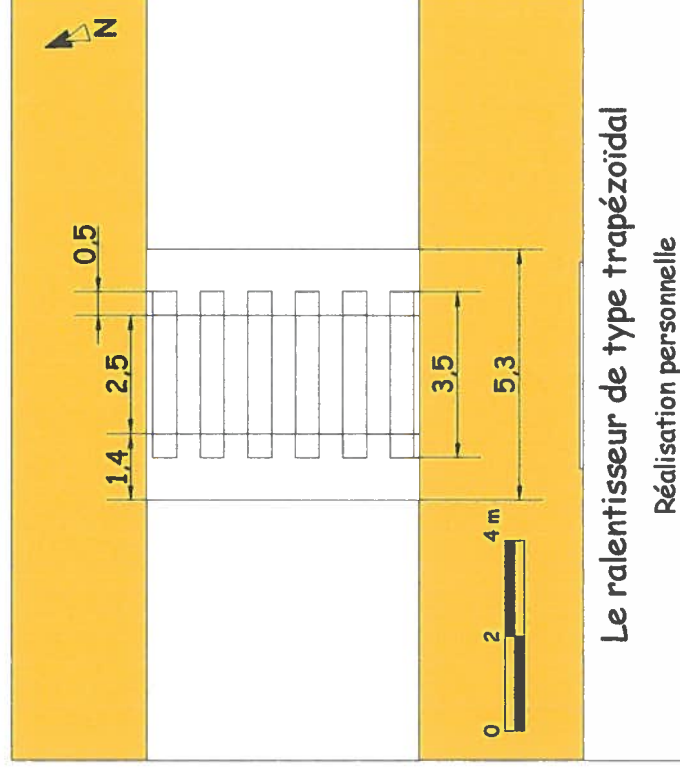


Illustration 20

Le plateau de l'intersection entre la Rue Gustave Eiffel et la Rue Viollet-Le-Duc

■ Un plateau est une surélévation de la chaussée qui s'étend sur une certaine longueur et occupe toute la largeur de la chaussée. Il a de nombreux buts. Il permettra de faciliter la traversée des piétons, notamment ceux à mobilité réduite. Il dissuadera le stationnement aux abords de l'intersection, et incitera les automobilistes à réduire leur vitesse.

■ Ils sont utilisables sur des voies où le trafic est moyen. Ils peuvent être aménagés sur des voies à 50 km/h avec limitation ponctuelle à 30 km/h ou dans des zones 30. De plus, ils peuvent être utilisés sur des voies empruntées par les transports en commun et les poids lourds.

■ Il aura une hauteur de 10 cm. Ses rampants auront une pente de 7 % adapté aux voies à faible trafic et aux zones 30. L'ensemble du plateau sera réalisé dans un matériau différent de celui de la chaussée, comme par exemple le Colormac et le Compogreen.

■ Il sera annoncé par une signalisation verticale avancée à la fois par le panneau de limitation de vitesse à 30 km/h, c'est dire un panneau B14 et un panneau A2b, annonçant une surélévation de chaussée. On ajoutera aussi un panneau de position C20a sous lequel on placera un panneau M9d qui préviendra aussi de la présence des passages piétons sur le plateau. Cette signalisation sera complétée par des triangles blancs sur les rampants.

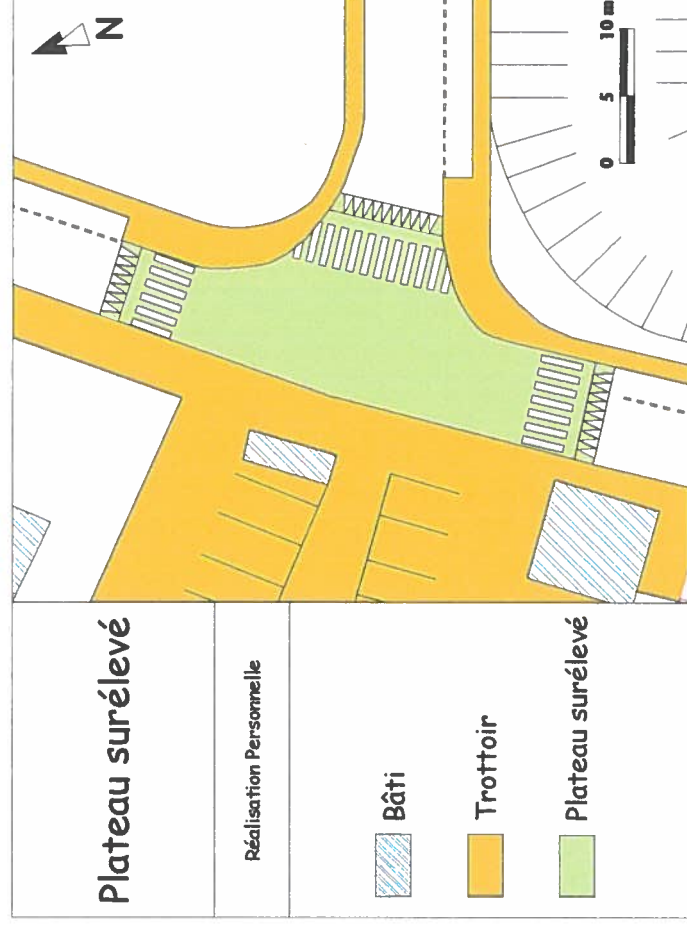
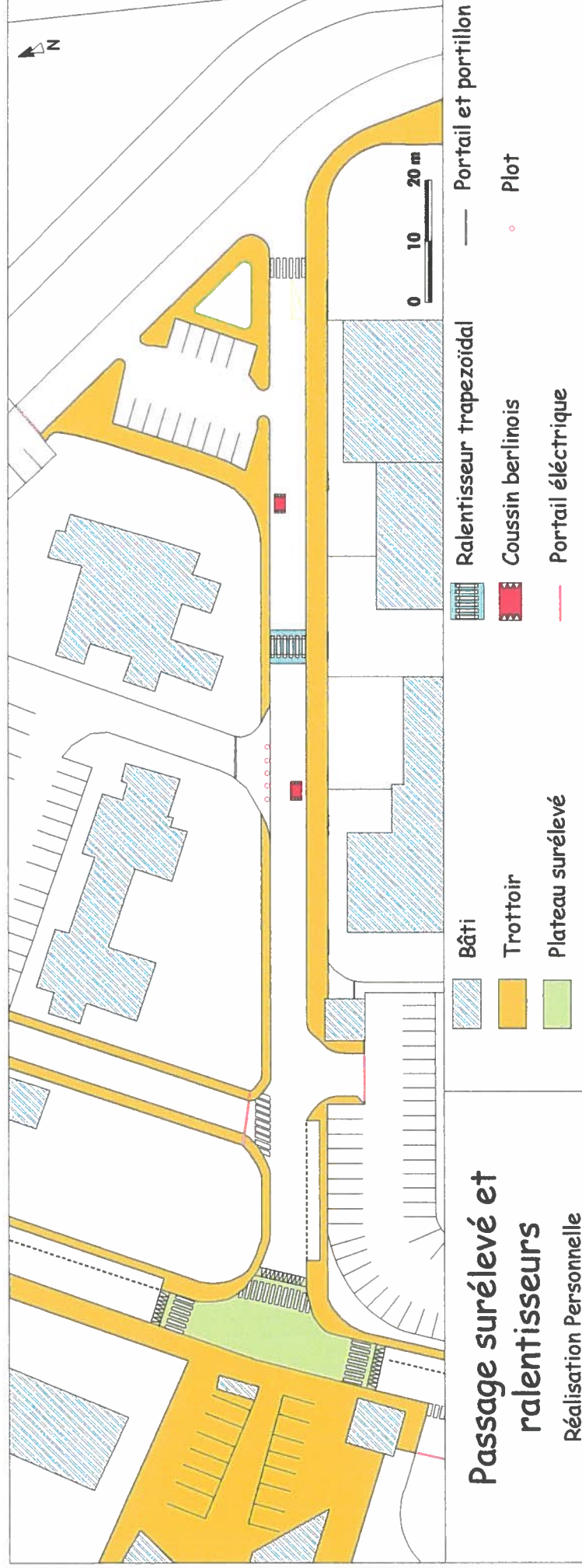


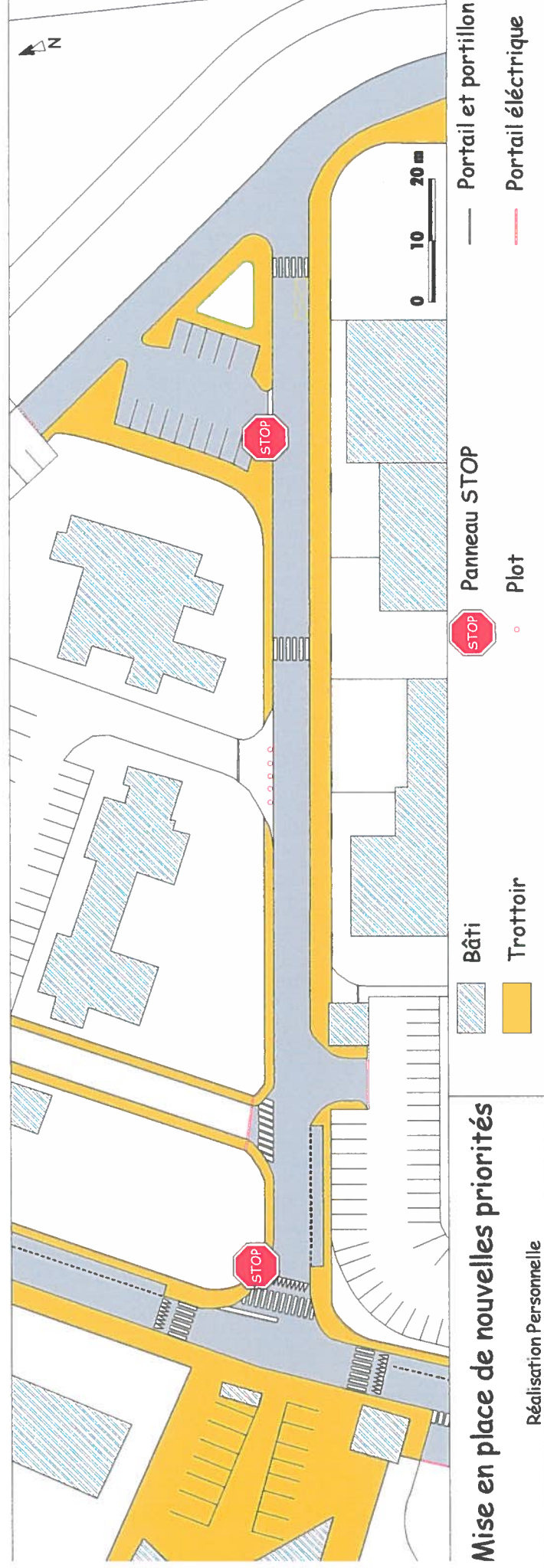
Illustration 21

Illustration 22



C - Une requalification des priorités

- Ces dernières années, les refus de priorité à droite au niveau de l'intersection de la rue Gustave Eiffel et de la rue Viollet-Le-Duc ont été à l'origine d'un certain nombre d'accrochages. Afin de régler ce problème, on mettra en place un STOP pour les usagers venant de la rue Viollet-Le-Duc.
- Un second STOP sera mis en place à la sortie du parking, afin que les usagers sortant ne gênent pas la circulation des autres automobilistes.



D - Une signalisation renforcée

Voici toutes les signalisations qu'imposeront les propositions d'aménagements vus ci-dessus.

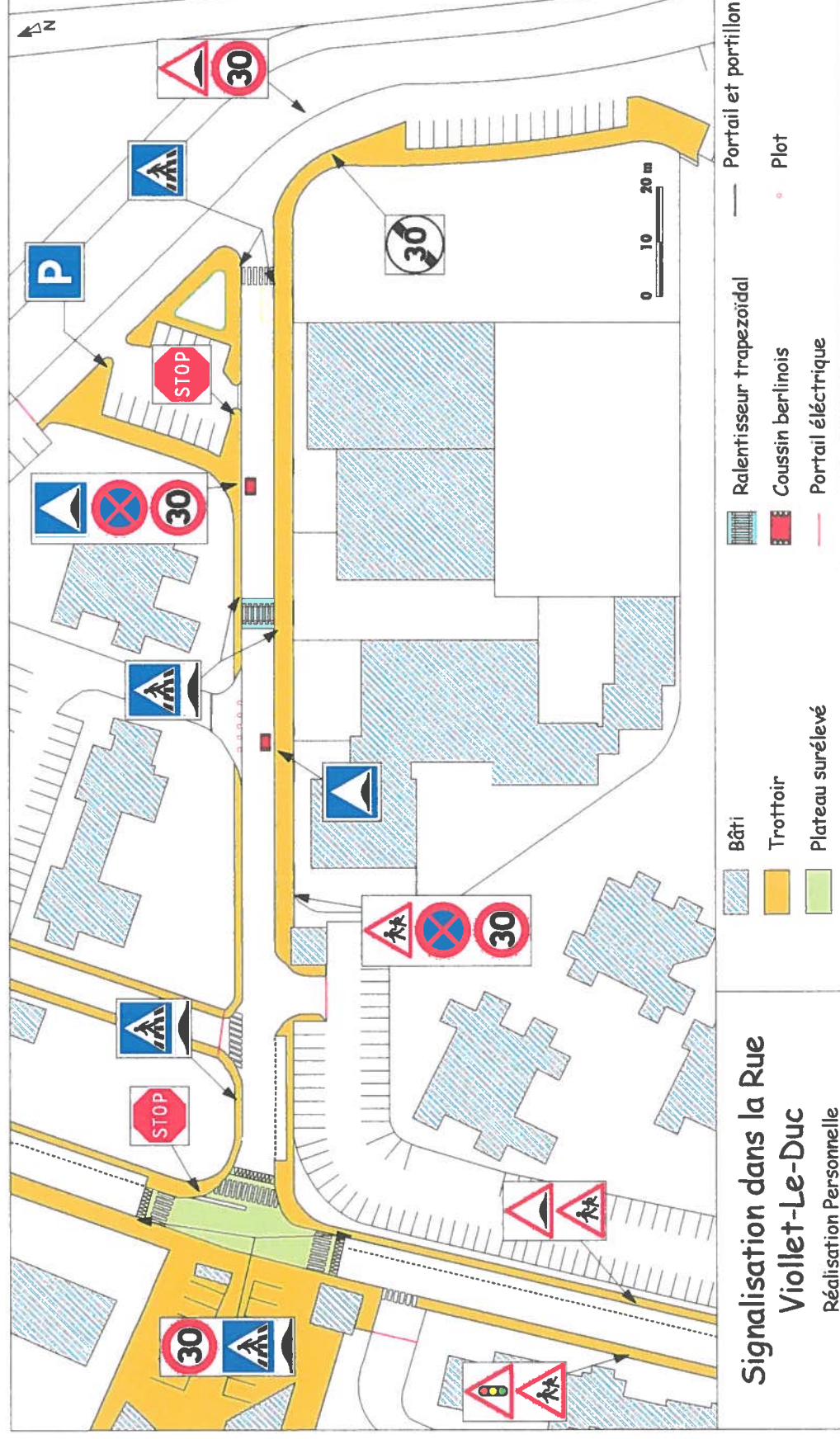


Illustration 24

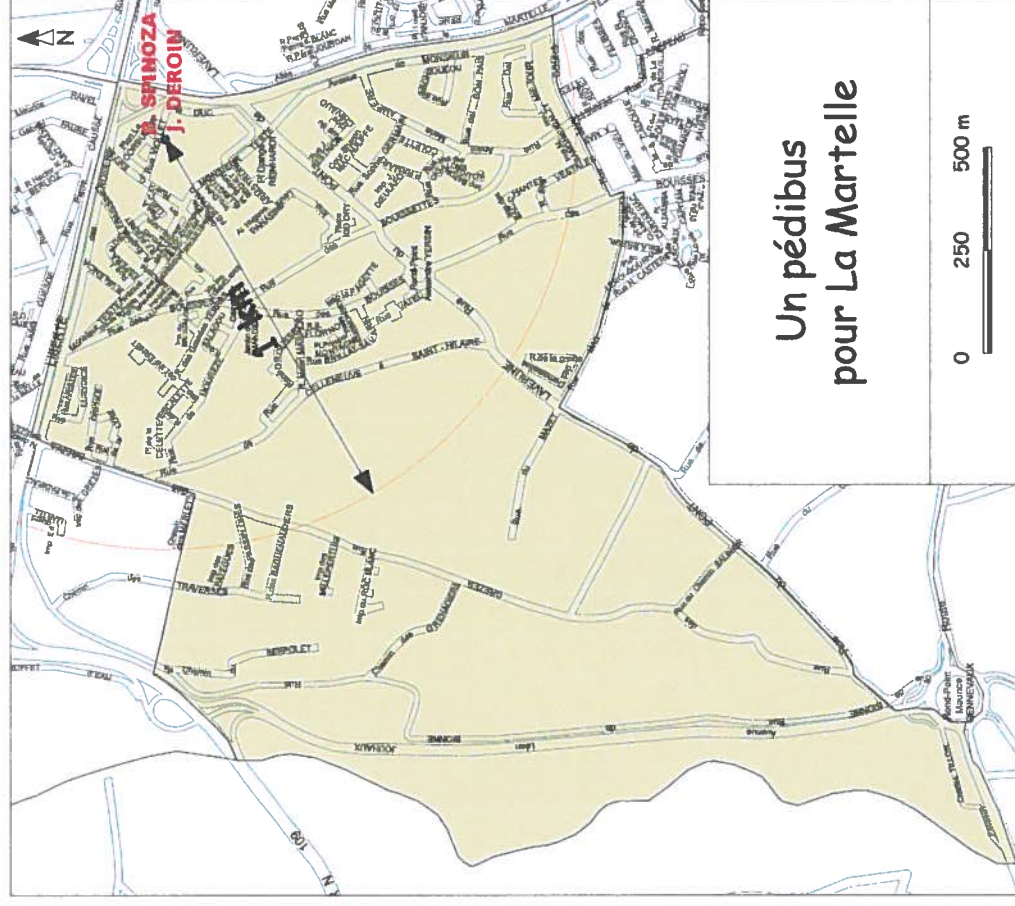
III - De nouveaux moyens de transports

Afin de limiter les encombrements dus aux automobiles devant les écoles, une démarche d'éco-mobilité scolaire sera mise en place.

- Le pédibus aussi appelé autobus pédestre, est un mode de ramassage scolaire basé sur le volontariat. Ce concept, marque déposée depuis 2001, existe dans de nombreux pays comme le Royaume-Uni, le Canada, la France et la Suisse où il a été inventé. En France, les lignes mesurent en moyenne un kilomètre, soit environ 15 minutes de marche.
- Des groupes d'enfants seront formés à des endroits et à des horaires précis. Puis, sous l'encadrement de parents équipés de gilets de sécurité, ils seront ensuite convoyés quotidiennement à pied sur leur trajet domicile école et vice versa. On pourra, si cela est nécessaire, créer plusieurs lignes différentes.

- La création du pédibus résultera de la réalisation d'un Plan de Déplacements d'Etablissements Scolaires, élaboré en concertation entre la ville, les écoles et les parents. Celui-ci consiste à faire un diagnostic qui permettra d'établir les conditions de sécurité et les responsabilités. Enfin, les itinéraires seront validés.

- En 2006, une enquête lancée sur les écoles Spinoza et Deroin a révélé que 32 % des parents se disaient disponibles mais on sait aujourd'hui que, si le projet a été écarté, c'est par le manque de motivation des parents.



Un pédibus
pour La Martelle

*Illustration 25 Réalisation personnelle
Fond de carte : Carte scolaire*

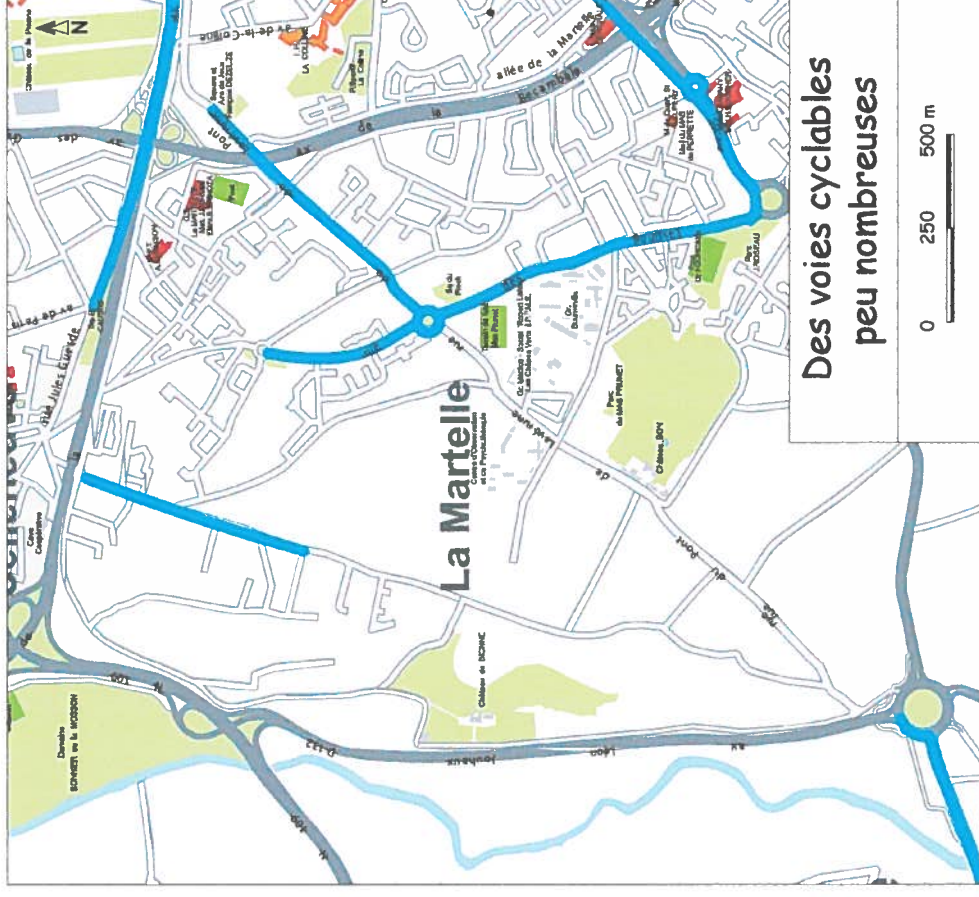
- On pourra aussi proposer des autobus cyclistes ou vélobus sur le même principe, pour des trajets sur de plus grandes distances qui permettraient de couvrir l'ensemble des enfants habitant dans le périmètre de la carte scolaire.

- Cependant, comme on peut le voir sur l'illustration 27, le quartier dispose d'un nombre très limité de voies et de pistes cyclables, ici en bleu.

- La mise en place de ce projet nécessitera la création de nouvelles infrastructures cyclables, repartis de façon équilibrée dans le périmètre des écoles.

- Il faudra aussi éduquer les enfants au vélo, pour qu'ils gagnent en assurance et qu'ils se sentent plus à l'aise au milieu du trafic urbain. On donnera des cours d'apprentissage de conduite à vélo et de sécurité routière afin que les enfants prennent conscience de ce qu'ils seront amenés à faire dans une circulation en ville.

- Les enseignants pourraient jouer un rôle important dans cette formation. Leur connaissance des élèves les place au premier plan, pour leur offrir un entraînement adapté.



*Illustration 26 Réalisation personnelle
Fond de carte : www.montpellier-agglo.com*

➡ Relance du projet de Pédibus auprès des parents en insistant sur ses nombreux avantages et proposition d'un vélobus en concertation avec la mairie, les écoles et les parents.

IV - Création d'un espace agréable et sécurisé

Cet espace permettra aux parents d'attendre leurs enfants au plus près de l'école tout en profitant de l'environnement dans un espace plus agréable que leurs voitures garées sur la voie de circulation.

A - Un nouveau mobilier urbain durable

1) Pour une sécurité renforcée

Des rambardes et des bornes anti-stationnement, de couleur noire, seront mises en place le long des trottoirs de la rue Viollet-Le-Duc. Elles auront 2 buts principaux. Premièrement, elles sécuriseront les espaces piétonniers. Deuxièmement, ils empêcheront les stationnements sauvages aux abords des écoles. Les rambardes auront une forme de losange, suffisamment étroite pour qu'un enfant ne puisse pas y passer au travers et suffisamment large pour qu'il ne puisse pas y rester coincé.

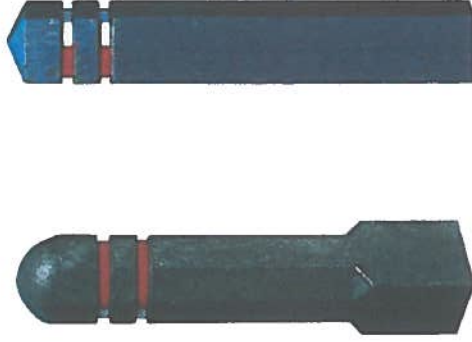
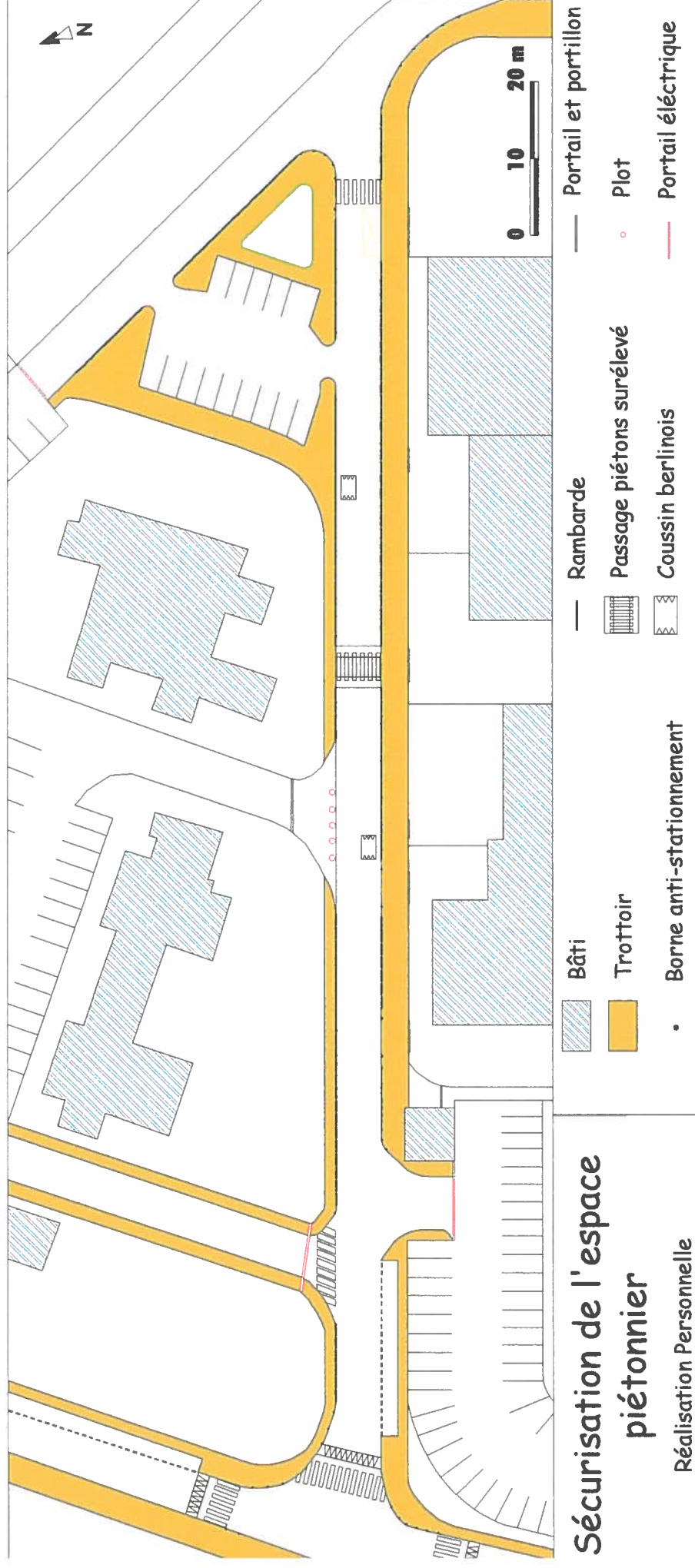


Illustration 28 : Rambardes Losange
Source : www.cbsdirect.fr



Illustration 27 : Bornes anti-stationnement en plastique recyclé
Source : www.cbsdirect.fr

Illustration 29



2) Pour un espace agréable

- Pour que l'espace de passage actuel devienne un lieu où l'on aimera à se retrouver et attendre ses enfants, on installera des banquettes en plastique 100% recyclé tout le long du trottoir devant les écoles et au niveau du parking des écoles. On pourra, par exemple, les choisir du même type que celle qu'on peut voir page suivante Illustration 32.
- Afin de régler les problèmes dus à la présence des encombrants sur les trottoirs, des caches conteneurs seront mis en place au niveau du transformateur en accord avec la résidence Les terrasses du Peyrou. Ces caches seront eux aussi en plastique 100% recyclé. De plus, ils seront traités contre les graffitis et ne craindront pas les UV.



*Illustration 30 : Cache conteneurs devant le transformateur
Réalisation personnelle*

- Même si le nombre de piste cyclable du quartier reste très limité, des stationnements pour les vélos seront installés au nord du parking des écoles afin de promouvoir ce moyen de transport complètement écologique et durable.



*Illustration 31 : Cache conteneurs en plastique recyclé
Source : www.cbsdirect.fr*

- Des lampadaires solaires sont positionnés devant les écoles et sur les parkings. Leurs mats pourront aller de 6 à 8 mètres, en acier galvanisé. Ils éclaireront sur un rayon d'environ 25 m avec une lumière très proche de la lumière du jour.



Illustration 32 : Banquette en plastique recyclé

Source : www.cbsdirect.fr



Illustration 33 : Candélabre solaire

Source : www.mctsolaire.com

B - Végétalisation de l'espace

1) Végétalisation du trottoir devant les écoles

- Entre les bancs, on disposera, en alternance, des arbres et des jardinières en béton de grandes tailles.
- Le trottoir du côté des écoles sera planté de 5 pruniers ornementaux, comme les *Prunus pissardii*. On les rencontre souvent dans les alignements des villes. Leurs feuillages sont de couleur pourpre et brillant, créant une harmonie avec leurs écorces brunes. Cet arbre a l'avantage de pouvoir être mis en valeur, isolé, en massif, en alignement ou associé avec d'autres arbres. À leurs tailles adulte, ils atteindront 3 à 7 mètres et le diamètre de leurs frondaisons pourra aller de 2 à 5 mètres.

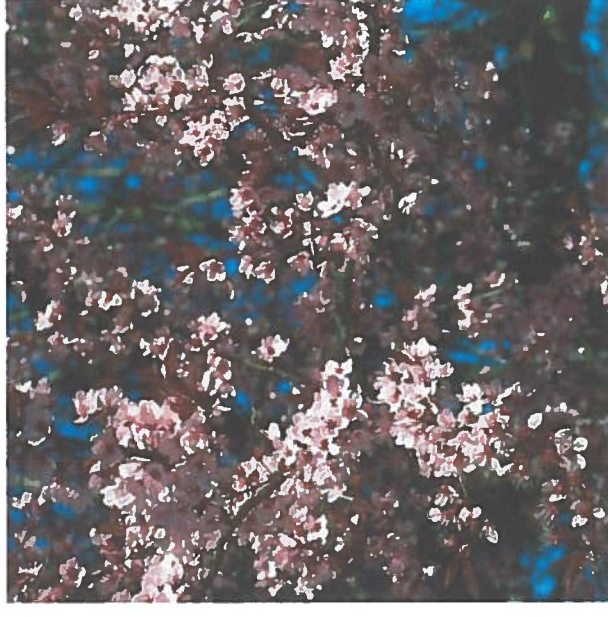


Illustration 34 : Prunier ornemental en fleur
Source : www.plantes-et-jardins.com

- Pour les jardinières, une végétation méditerranéenne sera privilégiée car plus adaptée au climat de Montpellier, comme cela avait été proposé dans le règlement de l'ancienne ZAC La Martelle. Il faudra veiller à ce que les plants ne soient ni allergènes, ni toxiques pour les enfants. On évitera aussi que les plants soient trop fleuris pour qu'ils n'attirent pas trop d'insectes. De plus, ils ne devront pas non plus produire de petits fruits et de graines qui pourraient être ingérés par les enfants. On pourra, par exemple, proposer des *Azalea pacifica*, des *Azalea*, des *Coréopsis* ou encore des *Crocodymia lucifer*.

2)

Illustration 35 : exemple de jardinière en béton
Source : www.camif-collectivites.fr



Illustration 36

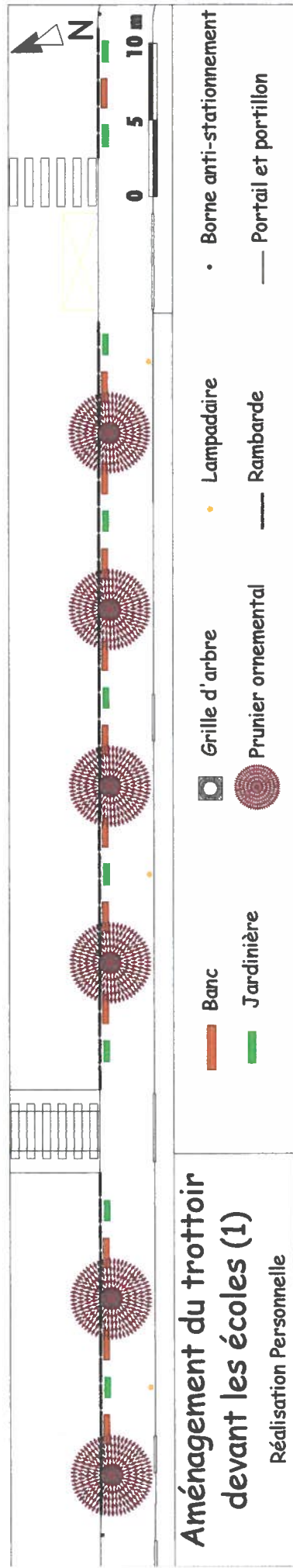
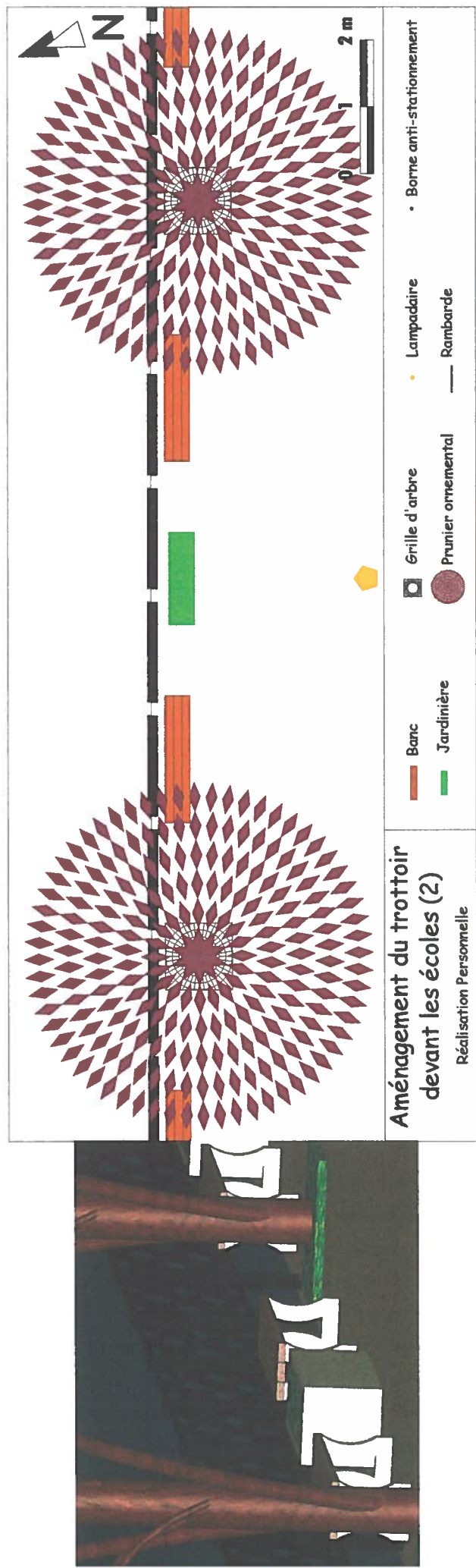


Illustration 37



2) Végétalisation des parkings

es cinq pins de l'îlot végétal d'origine seront déplacés. Trois d'entre eux seront replantés sur le trottoir aux extrémités du parking du plateau sportif La Martelle. Le parking des écoles sera lui aussi végétalisé. On plantera deux nouveaux pins et on replantera les deux anciens pins restants. Un petit coin paysager sera aménagé avec des rochers, sur et autour desquels on trouvera des plantes méditerranéennes comme de la lavande et du romarin. On y trouvera aussi deux bancs qui permettront une détente des passants à l'ombre des pins.

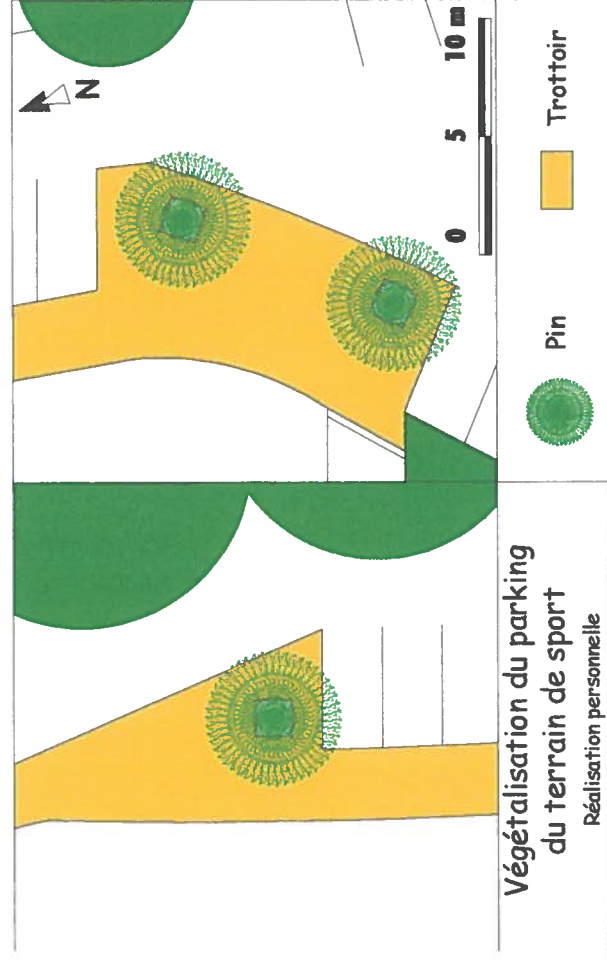


Illustration 38

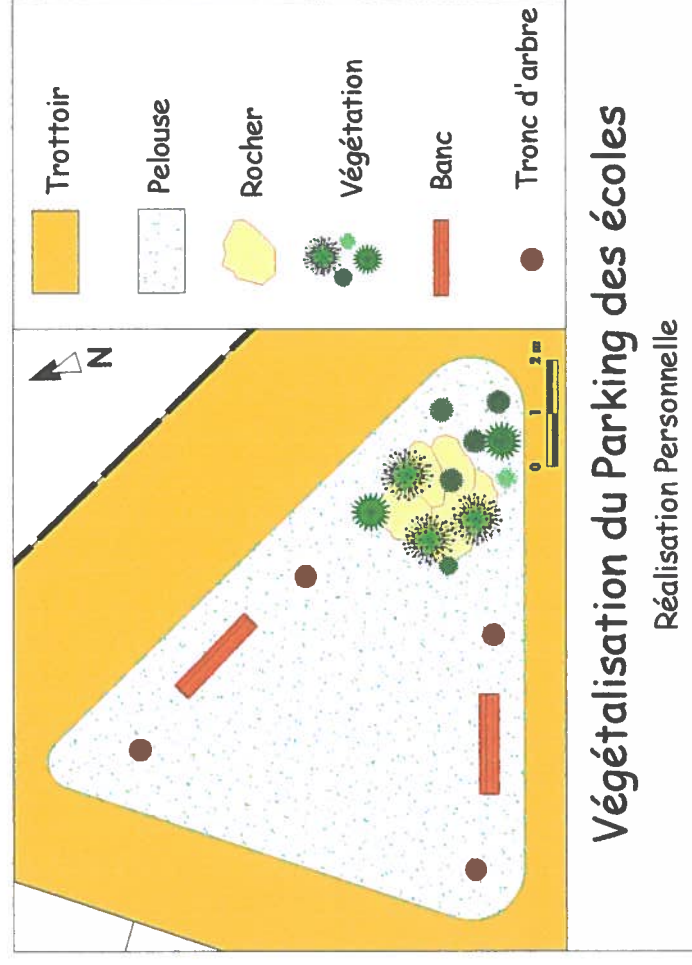


Illustration 39

V - Coût estimé du projet

Voyons à présent le détail du chiffrage de l'opération.

Installation et repliement du chantier		10 000,00 €
--	--	-------------

Revetements				
	Unité	Prix Unitaire HT	Nombre	Prix Total HT
Rabotage des trottoirs	m ²	15,00 €	2110	31 650,00 €
Scarification de la chaussée	m ²	6,00 €	2110	12 660,00 €
Couche d'accrochage	m ²	0,70 €	2110	1 477,00 €
Enrobé écologique	m ²	35,00 €	2110	73 850,00 €
Bordure T2 en béton	ml	20,00 €	380	7 600,00 €
Total				127 237,00 €

Ralentisseurs				
	Unité	Prix Unitaire HT	Nombre	Prix Total HT
Coussins berlinois	u	1 890,00 €	2	3 780,00 €
Ralentisseur trapézoïdal	m ²	15,00 €	30	450,00 €
Passage Surélevé	m ²	15,00 €	340	5 100,00 €
Total				9 330,00 €

Marquage au sol				
	Unité	Prix Unitaire HT	Nombre	Prix Total HT
Symbole handicapé blanc	u	28,50 €	1	28,50 €
Peinture bleue pour place handicapée	u	136,50 €	1	136,50 €
Peinture écologique blanche	u	83,33 €	7	583,31 €
Total				748,31 €

Panneaux de signalisation				
	Unité	Prix Unitaire HT	Nombre	Prix Total HT
Debut et fin de limitation à 30km/h	u	117,30 €	6	703,80 €
STOP	u	99,50 €	2	199,00 €
Interdiction de stationnement	u	117,60 €	2	235,20 €
Entrée de parking	u	176,60 €	1	176,60 €
Danger surélévation de chaussée	u	194,20 €	1	194,20 €
Pannoneau	u	77,00 €	5	385,00 €
Indication de passage piéton	u	176,60 €	5	883,00 €
Poteau 3 m	u	69,20 €	10	692,00 €
Poteau 1,50 m	u	33,80 €	2	67,60 €
Bride	u	6,50 €	25	162,50 €
Bride pour candélabre	u	19,40 €	1	19,40 €
Total				3 718,30 €

Mobilier Urbain				
	Unité	Prix Unitaire HT	Nombre	Prix Total HT
Barrière Losange Noir 1,50 m	u	167,60 €	130	21 788,00 €
Lot de 10 potelets recyclés noirs H 140 cm	u	730,00 €	2	1 460,00 €
Jardinière en béton 150 x 50 x 50 cm	u	347,00 €	9	3 123,00 €
Banquette recyclée 190 x 37 x 45 cm	u	473,00 €	12	5 676,00 €
Cache conteneur recyclé	u	271,00 €	2	542,00 €
Bande podotactile	u	42,00 €	14	588,00 €
Support cycles 6 places	u	421,00 €	1	421,00 €
Lampadaire éolien	u	3 346,00 €	7	23 422,00 €
Grille d'arbre	u	629,00 €	5	3 145,00 €
Total				57 020,00 €

Végétalisation				
	Unité	Prix Unitaire HT	Nombre	Prix Total HT
Prunus pissardii	u	34,00 €	5	170,00 €
Ajania Pacifica	u	8,00 €	9	72,00 €
Aubriètes en coloris variés	u	6,60 €	9	59,40 €
Coréopsis	u	6,60 €	9	59,40 €
Crocsmia Lucifer	u	6,50 €	9	58,50 €
Total				419,30 €

Coût total du projet	
Installation et repliement du chantier	10 000,00 €
Ralentisseurs	9 330,00 €
Panneaux de signalisation	3 718,30 €
Mobilier Urbain	57 020,00 €
Marquage au sol	748,31 €
Revêtements	127 237,00 €
Végétalisation	419,30 €
Total	208 472,91 €

Ce budget est approximatif car il ne tient ni compte des coûts de main d'oeuvre du projet, ni des imprévus qui pourraient survenir.

Dans ce chiffrage, les subventions qui pourraient allouées par les collectivités territoriales, l'Etat et l'Europe, concernant les équipements respectant l'environnement et en conformité avec les principes du développement durable, ne sont pas prises en considération.



Conclusion

La rue Viollet-Le-Duc n'avait pas été aménagée pour qu'un groupe scolaire s'y installe, même si sa présence avait bien été prévue dans la ZAC de la Martelle, il y a quelques années. La rue ressemble davantage à un simple lieu de passage peu attrayant. Le manque de stationnement et les stationnements sauvages qu'il provoque, à la rentrée et la sortie des classes, pose de nombreux problèmes portant atteinte à la sécurité des passants.

Les aménagements proposés lors de ce projet, ont pris en considération les nombreux dysfonctionnements de la rue et ont tenu compte du statut privé d'une partie de la rue Viollet-Le-Duc. Les propositions ont été faites dans le but de réduire les problèmes de circulation et de stationnements, et d'augmenter l'attrait de la rue tout en respectant l'environnement.

L'analyse du quartier La Martelle, a été très enrichissante à de nombreux points de vue. Elle m'a permis de rencontrer les acteurs du quartier, résidents, responsables des écoles, associations et agents municipaux. Ils ont tous marqué un intérêt et une motivation forte pour cette étude. De nombreuses informations ont aussi été collectées par des recherches bibliographiques sur l'aspect historique et sur le cadre législatif du quartier.

A la demande de l'association des parents d'élèves des écoles Baruch Spinoza et Jeanne Deroin, ce projet leur sera remis dès la fin du mois de mai, afin de servir de base à de nouvelles propositions qui seront faites à la mairie.

Bibliographie

Site Internet

- <http://www.montpellier.fr>
- <http://www.ot-montpellier.fr>
- <http://ecole.spinoza.free.fr>
- <http://www.montpellier-agglo.com>
- <http://millepattes34.free.fr>
- <http://maps.google.fr>
- <http://securiteroutiere.gouv.fr>
- <http://direct-signalitique.com>
- <http://lespaysagistes.com>
- <http://www.amevia.com>
- <http://www.doublet.fr>
- <http://www.watco.fr>
- <http://reseau.territorial.fr>
- <http://www.screg.fr>
- <http://www.cbsdirect.fr>
- <http://www.techni-cites.fr>
- <http://fr.wikipedia.org>
- <http://www.provelo.org>
- <http://www.virages.com>
- <http://www.laciotat.com>
- <http://www.pepiniererefleursdusud.com>

- <http://www.camif-collectivites.fr>
- <http://www.enerzine.com>
- <http://www.planetecologie.org>
- <http://www.mctsolaire.com>

Rapports et publications

- Bernard Maud - *Aménagement et sécurisation autour de l'école primaire de Marsais*, Pind 2007
- EDISER - *Code de la route*, Ed Sécurité Routière, Février 2006
- Pragout Elisa - *Aménagement des accès à l'école primaire et maternelle de la commune de Saint Xandre*, Pind 2007
- **MONTPELLIER** *vosre quartier Les Cévennes*, n° 268, Avril 2003
- Montpellier Agglomération - *HARMONIE*, n° 228, Avril 2006
- Ville de Montpellier - *Présentation de la serre tropicale, dossier de presse*, 30 mars 2005
- Ville de Montpellier - *Extension du restaurant scolaire de l'école maternelle Jeanne Deroin*, dossier de presse, 6 novembre 1990

Documents administratifs

- Atelier Architecture Aménagement - *Esquisse de la Maison pour Tous André Chamson*, Novembre 1991
- Correspondances entre la mairie et l'association de parents d'élèves de l'école B. Spinoza concernant les problèmes de bruit dus à l'Avenue de la Récamble, Juillet 1993
- Comité de quartier - *Créer un « centre » à la Martelle*, Décembre 1994
- Cartes Scolaires, 2007
- Directeur de l'enseignement, de l'enfance et des sports - *Travaux réalisés depuis 1989 à l'école Jeanne Deroin*, 14 décembre 1992
- Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Montpellier lors de la séance publique du 17/12/1973
- Inspection académique de l'Hérault - *Liste des mesures de la carte scolaire 1^{er} degré public après CDPD et CDEN* du 16 février 2007
- Ville de Montpellier Direction de l'urbanisme opérationnel - *Procédure d'achèvement de la ZAC de la Martelle*, 12 octobre 1994
- Ville de Montpellier Direction Aménagement et programmation - *PLU de Montpellier*, Ed Juillet 2007
- Languedoc Logis SOFAP ZAC de la Martelle - *VRD secondaires Avant-projet*, 1973
- Languedoc Logis SOFAP ZAC de la Martelle - *Règlement de la ZAC de la Martelle*, 1973
- Plans de situation, Languedoc Logis SOFAP ZAC de la Martelle, 14 novembre 1973
- Plans Cadastraux de : 1973, 1993 et 2008
- Schéma de COhérence Territorial de l'Agglomération montpelliéraine
- *Arrêté préfectoral du 30 mars 1973*
- *Dossier de Mise en conformité de la maison pour tous André Chamson*, Janvier 1993
- *Permis de construire 77072, 72948, 72949 et 85135*, 29 avril 1974
- *Plans de situation, ZAC de la Martelle, pièce N°4*, 14/11/73
- *Rapport de synthèse « Pôle de vie La Martelle »*, Décembre 1994
- *Sous dossier administratif, ZAC de la Martelle, pièce N°3*, 14/11/73

Index des illustrations

Illustration 1 : Campagne touristique 2006.....	5
Illustration 2 : Localisation du quartier La Martelle par rapport à la ville de Montpellier	6
Illustration 3 : Le réseau routier du quartier.....	8
Illustration 4 : Plan d'ensemble de la ZAC de la Martelle	9
Illustration 5 : Les 7 places de stationnement du plateau sportif la Martelle.....	13
Illustration 6 : Suppression de places de stationnement de la rue Viollet le Duc	14
Illustration 7 : Panneau d'entrée de parking de type C1a	15
Illustration 8 : Symbole handicapé blanc.....	16
Illustration 9 : Marquage au sol écologique.....	16
Illustration 10 : aménagement du Parking des écoles 14 places	17
Illustration 11 : Réaménagement du Parking du terrain de sport	18
Illustration 12 : Passage piéton supplémentaire.....	19
Illustration 13 : Brochure commerciale du Compogreen.....	21
Illustration 14 : Brochure commerciale du Colormac	22
Illustration 15 : Elargissement des trottoirs.....	23
Illustration 16 : Panneaux de début et de fin de limitation de vitesse B14 et B33.....	24
Illustration 17 : Limitation de vitesse à 30 km/h.....	25
Illustration 18 : Coussin berlinois en caoutchouc recyclé.....	26
Illustration 19 : Le ralentisseur trapézoïdal vu en coupe	27
Illustration 20 : Le ralentisseur de type trapézoïdal.....	28
Illustration 21 : Plateau surélevé.....	29
Illustration 22 : Passage surélevé et ralentisseurs	30
Illustration 23 : Mise en place de nouvelles priorités	31
Illustration 24 : Signalisation dans la rue Viollet le Duc.....	32
Illustration 25 : Un pédibus pour la Martelle.....	33
Illustration 26 : Des voies cyclables peu nombreuses	34
Illustration 27 : Bornes anti-stationnement de type en plastique recyclé.....	35
Illustration 28 : Rambardes Losange	35
Illustration 29 : Sécurisation de l'espace piétonnier	36

Illustration 30 : Cache-conteneurs devant le transformateur	37
Illustration 31 : Cache-conteneur en plastique recyclé.....	37
Illustration 32 : Banquette en plastique recyclé	38
Illustration 33 : Candélabre solaire	38
Illustration 34 : Prunier ornemental en fleur.....	39
Illustration 35 : Exemple de jardinière en béton.....	39
Illustration 36 : Aménagement du trottoir devant les écoles (1).....	40
Illustration 37 : Aménagement du trottoir devant les écoles (2)	40
Illustration 38 : Végétalisation du Parking du terrain de sport	41
Illustration 39 : Végétalisation du Parking des écoles	41

Annexe

SOMMAIRE DE L'ANNEXE

ANALYSE ET DIAGNOSTIC DU QUARTIER LA MARTELLE.....	3
MOYENS DE TRANSPORT DES ENFANTS DE L'ECOLE ELEMENTAIRE BARUCH SPINOZA	33
MOYENS DE TRANSPORT DES ENFANTS DE L'ECOLE MATERNELLE JEANNE DEROIN.....	34
PROJETS DES ECOLES BARUCH SPINOZA ET JEANNE DEROIN.....	35
PROJET SCOLAIRE 2007 ÉCOLE MATERNELLE JEANNE DEROIN	36
PROJET SCOLAIRE 2007 ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE BARUCH SPINOZA.....	37
PROGRAMME D'AVRIL 2008 DE LA MAISON POUR TOUS ANDRE CHAMSON	38
LA ZONE 2U1	39
LE PLAN DES TELECOMMUNICATIONS.....	42
LE PLAN DES MONUMENTS NATURELS ET SITES	45
LE PLAN DES SERVITUDES D'UTILITES PUBLIQUES - PLU DE MONTPELLIER.....	47
LE PLAN DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES	48
LE DEPLIANT DU SERVICE DE RAMASSAGE DES ENCOMBRANTS	49
LE DECRET 94-447 ET SON ANNEXE	50



Analyse et diagnostic du quartier La Martelle

Sommaire

I – LA MARTELLE : UN QUARTIER MULTIFONCTIONNEL	5
A – <i>Un quartier d'équipements publics</i>	5
1) Au rythme des scolaires	5
L'école élémentaire Baruch Spinoza	5
L'école maternelle Jeanne Deroin	6
2) Un pôle de vie	7
B – <i>Un quartier résidentiel</i>	8
1) Le logement collectif	8
Les Terrasses du Peyrou	8
La Martelle Haute	10
2) Entre individuel et collectif	12
Les Vergers du Peyrou	12
3) Le logement individuel	14
II – UN RESEAU ROUTIER INADAPTE	17
A – <i>Des stationnements insuffisants</i>	17
B – <i>Un réseau routier très fréquenté</i>	21
C – <i>Manque de signalisation et code de la route</i>	22
D – <i>Des trottoirs inadaptés</i>	24
1) Trop étroits	24
2) Mal entretenus	25
III – UN ESPACE PUBLIC PEU ACCUEILLANT	26
A – <i>Un lieu de passage sans attrait</i>	26
B – <i>Le ramassage des encombrants</i>	28
IV – DES PROJETS REFUSES OU ABANDONNES	30
CONCLUSION	31
INDEX DES ILLUSTRATIONS DU DIAGNOSTIC DU QUARTIER	32

- La Martelle : un quartier multifonctionnel

A - Un quartier d'équipements publics

Le quartier dispose d'un certain nombre d'équipements publics. D'un côté nous avons 2 écoles de quartier et de l'autre le Maison pour tous André Chamson.

1) Au rythme des scolaires

L'école élémentaire Baruch Spinoza

- L'école élémentaire Baruch SPINOZA a été construite en 1976. Aujourd'hui, elle accueille 260 élèves répartis dans 11 classes du CP au CM2. Il s'agit d'un bâtiment unique à un étage, devant une cour spacieuse. Elle héberge un hall d'accueil, un grand préau, une BCD, un local informatique, une salle d'arts plastiques, une salle polyvalente, une infirmerie et une cantine. De plus, elle est accolée à un terrain de sport de 2000 m².

- Elle dispose aussi d'une étude gratuite encadrée par des enseignants ou du personnel municipal, le soir de 16h45 à 17h45. De plus, à partir du matin 7h30 jusqu'à 19h00, les enfants bénéficient d'un service de garderie, encadré par du personnel municipal. Ce service est payant. Les activités extra scolaires y sont nombreuses et variées : piscine, voile, Médiathèque, rencontres d'athlétisme, patinoire, Ecolothèque, échecs, informatique et bibliothèque...

- Selon le dernier rapport du rectorat, l'année prochaine, l'école sera sous le coup d'une fermeture conditionnelle d'une de ses classes. Cette fermeture ne sera effective que lorsque le rectorat aura eu toutes les demandes d'inscriptions de l'année prochaine. L'école sert aussi de centre aéré pendant les vacances scolaires.



Illustration 1 : La cour de l'école Baruch Spinoza



Illustration 2 : Terrain de sport accolé à l'école

L'école maternelle Jeanne Deroin

L'école maternelle Jeanne DEROIN est un établissement public construit en 1976 dans le cadre de la ZAC de la Martelle, tout comme l'école élémentaire Baruch SPINOZA. Plus petite que l'école élémentaire, l'école maternelle dispose tout de même de 6 classes totalisant 167 élèves, de la petite à la grande section. En 1990, a lieu une première extension avec la construction de 2 classes supplémentaires. Le 16 Novembre de cette même année a été inauguré son restaurant scolaire. L'extension de l'école a été construite à l'intérieur des limites séparatives. Il a donc été nécessaire d'avoir l'accord de la résidence des terrasses du Peyrou pour cette réalisation.



Illustration 3 : Une des 2 entrées de l'école maternelle J. Deroin

2) Un pôle de vie

■ La maison pour tous André Chamson et son parking de 15 places ont été dessinés par 2 architectes-urbanistes Gilles Chrétien et Jean-Luc Martineau dont l'activité se concentre essentiellement sur la région de Montpellier à travers divers programmes d'équipements publics, de logements et d'aménagements urbains. Ils ont notamment conçu le Cap Gamma et le Cap Delta, l'hôtel d'entreprises de la ville de Montpellier et récemment collaboré à la construction de la serre tropicale. Les premières esquisses apparaissent en Novembre 1991. C'est en mars 1993 qu'elle est inaugurée. Elle devient alors la seizième Maison pour tous de Montpellier.



Illustration 4 : La Maison pour tous André Chamson

- Entourée par les avenues de la Liberté et de Rocambale, elle offre aux habitants de quartier, un lieu de vie au cœur de la Martelle. "Tout a été conçu pour faciliter le fonctionnement et les échanges, dans des espaces clairs et magnifiquement agencés" expliquait à l'époque son directeur.
- C'est aussi la mémoire d'André Chamson qui est honorée dans ces lieux. Cet écrivain cévenol, membre de l'Académie Française, fut aussi un grand résistant. La fréquentation augmente d'année en année. Au 1^{er} mars 2003, elle comptait 815 adhérents.
- Quarante-deux activités hebdomadaires sont proposées comme les ateliers de créations manuelles, de calligraphie, de mosaïques ou encore de slam et 35 associations y exercent une activité régulière. Elle propose aussi un accompagnement scolaire, une salle d'exposition et de concert. La Maison pour tous abrite également un centre de loisirs maternel et primaire et un espace jeux pour les adolescents. A proximité, se trouve la halte-garderie André-Chamson.

B- Un quartier résidentiel

La ZAC de La Martelle fut édifée à partir de 1973 afin de construire 667 logements collectifs ou individuels, en HLM locatives ou en accession à la propriété.

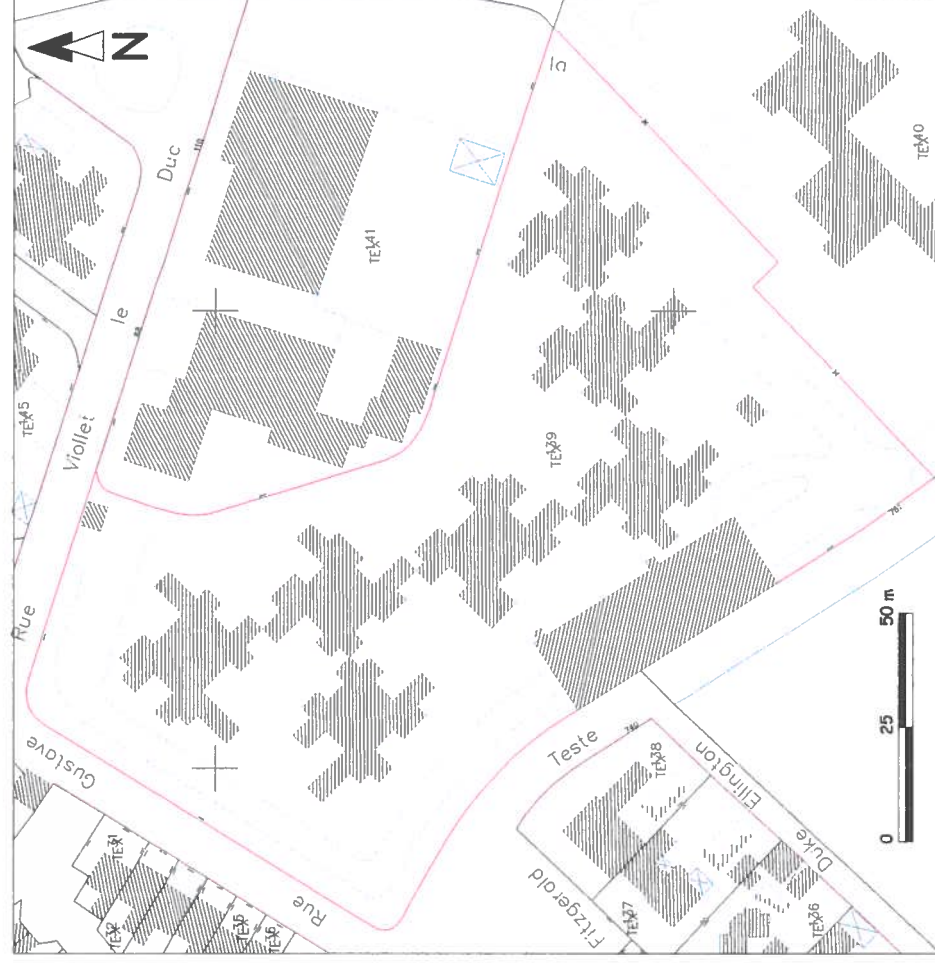
1) Le logement collectif

Les Terrasses du Peyrou

- Le permis de construire des Terrasses du Peyrou date 1974. Cette résidence fut construite dans le cadre de la ZAC pour l'accession à la propriété. Elle se compose de 7 immeubles de hauteur importante et regroupant 233 familles, réparties comme suit :

Bâtiment	Hauteur	Nombre de familles
1	R + 7	30
2	R + 6	26
3	R + 10	40
4	R + 10	41
5	R + 5	22
6	R + 10	40
7	R + 8	34

- Les résidents disposent d'un grand parking de 207 places ainsi que d'un parking souterrain de 80 places.



Carte 1: Les Terrasses du Peyrou
Réalisation personnelle, Fond de carte : Cadastre de Montpellier

■ Les abords de la résidence ont été aménagés afin de la rendre plus agréable à ses résidents. On y trouve de petits chemins, et une végétation importante résistante aux chaleurs estivales, composée principalement d'oliviers et de pins.

■ Le « ras-le-bol » des résidents à ne pas trouver de places de parking libres dans leur propre résidence lorsqu'ils rentraient le soir chez eux, mais aussi le besoin de se prémunir des vols et du vandalisme à l'époque importants a conduit en 1998 à l'idée d'une résidence fermée. La fermeture a été décidée à la suite de l'assemblée générale extraordinaire du 11 octobre 2002. La fermeture fut effective en 2003 et, depuis celle-ci, le nombre de vols de voitures a nettement diminué. Elle fut un soulagement pour ses résidents mais vu le grand nombre de places de stationnement qui fut retiré aux non résidents, les parents d'élèves qui autrefois stationnaient là, se mirent à se garer directement sur la voie de circulation.



La Martelle Haute

- La résidence La Martelle Haute fut construite en 1974. Elle fait partie d'une résidence plus grande La Résidence La Martelle de 328 logements H.L.M. locatifs, qui se trouve coupée en deux par la rue du pont de Laverune et l'Avenue de Récambale.
- La Martelle est composée de 10 immeubles, dont 4, les bâtiments G, H, I et J qui appartiennent à La Martelle Haute. La résidence possède un parking de 172 places et une partie de la rue Viollet-Le-Duc, ce qui a posé quelques problèmes lorsque la mairie a voulu réaménager la rue.
- Tout comme Les Terrasses de Peyrou, les immeubles ont une hauteur variable. Les bâtiments J et I sont tous deux des R + 5, le bâtiment H est un R + 6 et le bâtiment G quant à lui est un R + 9. Ils regroupent à eux quatre pas moins de 116 familles.
- Ces immeubles sont un peu le centre de la vie de quartier, on y trouve des commerces de proximité. On a notamment un tabac presse et la Pharmacie La Martelle au bâtiment G. Il y a aussi une nouvelle boulangerie au bâtiment J, ouverte l'année dernière et venue remplacer celle qui avait fermé quelques années plus tôt.

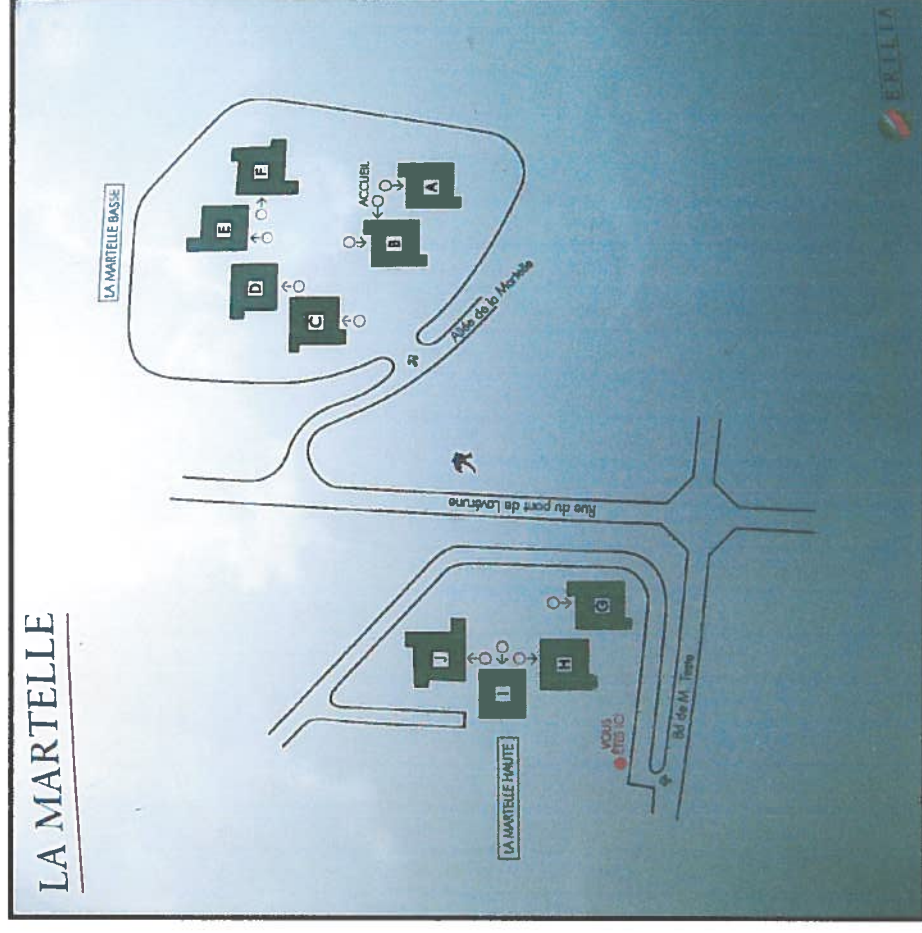


Illustration 5 : Panneau d'entrée de la Résidence La Martelle



Illustration 7 : La Résidence La Martelle Haute

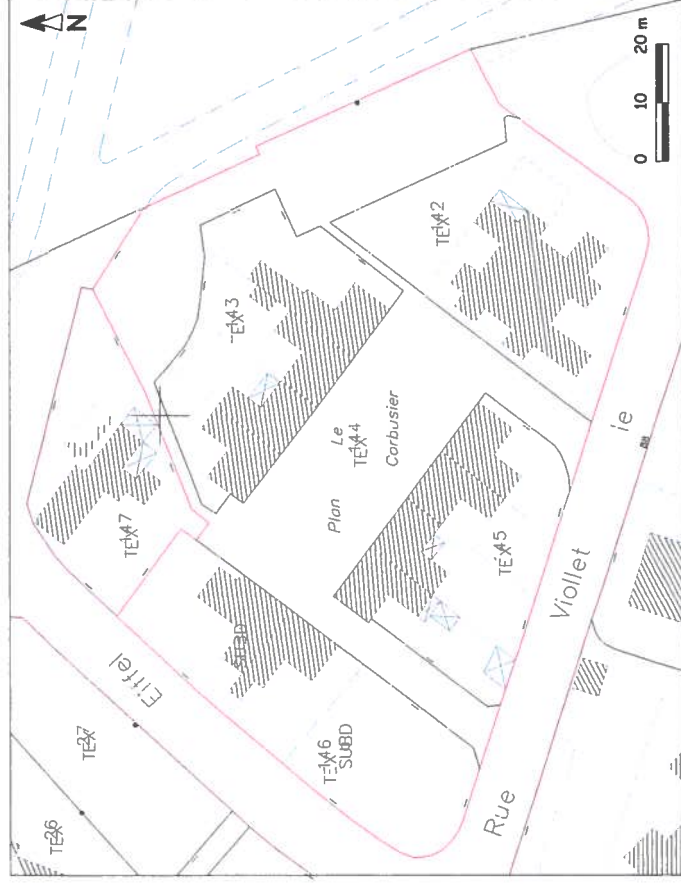


*Illustration 6 : Les commerces de proximité
La pharmacie et le tabac presse*

2) Entre individuel et collectif

Les Vergers du Peyrou

La résidence a été construite en 1974 dans le cadre de la ZAC de la Martelle pour l'accession à la propriété. Elle compte 5 bâtiments R + 2 comportant chacun 4 logements individuels et un immeuble R + 4 de 19 logements collectifs, tous regroupés autour du plan Le Corbusier. Elle possède un terrain de jeux privé relativement important planté de nombreux pins, et 2 parkings totalisant 54 places de stationnement. Fin 2007, la résidence a décidé, elle aussi, d'installer un portail électrique à l'entrée de sa rue privée et de son parking afin de ne plus les voir envahis par les parents d'élèves aux entrées et aux sorties des classes.



Carte 2 : Plan de la résidence Les Vergers du Peyrou
Réalisation Personnelle, Fond de carte : Cadastre de Montpellier



Illustration 8 : Panneaux d'entrée de la résidence



Illustration 9 : Les Vergers du Peyrou



Illustration 10 : Terrain de jeux

3) Le logement individuel

Tous les logements individuels du quartier ont été bâtis après la construction de la ZAC de la Martelle.

En effet, le quartier s'est progressivement construit autour de la ZAC. Ainsi on peut y trouver des résidences avec des maisons individuelles regroupées en bandes comme par exemple la résidence Les Mas de la Martelle et des maisons particulières avec de grands jardins.



Carte 3 : Plan de la résidence Les Mas de La Martelle
Réalisation Personnelle Fond de carte : Cadastre de Montpellier



Illustration 11 : Les Mas de La Martelle



Illustration 12 : Entrée de la Rue Privée Plan André Lurcat



Le principal atout de ce quartier calme et résidentiel est qu'il est entier. C'est un véritable lieu de vie, riche de la diversité de gens qui s'y côtoient. Entre les jours des écoles, les commerces de proximité les centres aérés et les nombreuses soirées organisées par la maison pour tous André Chanson toute l'année, le quartier est toujours animé.

Mais le lieu est-il suffisamment adapté à une telle vitalité ?

II - Un réseau routier inadapté

A - Des stationnements insuffisants

- Le plus gros problème de la rue Viollet-Le-Duc est le nombre de places de stationnement qui ne tient absolument pas compte du nombre de véhicules dus à la présence de l'école Maternelle et de l'école Viollet-Le-Duc ne compte que 15 places, on peut y rajouter les 27 places de la Rue Gustave Eiffel.
- Ces stationnements pourraient être parfaitement suffisants pour un quartier résidentiel ordinaire mais, ici, ce n'est pas le cas quel que soit le jour de la semaine. Dès la rentrée ou la sortie des classes, la rue devient impraticable.
- Devant le manque de place, les parents d'élèves préfèrent un stationnement sur la voie de circulation, ne laissant ainsi qu'une seule voie de circulation. Étant donné les flux importants d'automobilistes dans les deux sens de circulation à ces heures, la restriction à une seule voie provoque des faces à faces entre automobilistes, où personne n'a l'intention de céder, ce qui crée des blocages supplémentaires.



- On peut aussi voir des stationnements sur le trottoir qui posent eux aussi un sérieux problème. En effet, les enfants sont obligés de descendre du trottoir pour marcher sur la voie de circulation. Ceci expose tous ces jeunes enfants à un danger inutile. Pourtant, il existe des stationnements parfaitement autorisés, quelques mètres plus loin. Ils sont le plus souvent libres et boudés des conducteurs car vraisemblablement considérés comme trop éloignés des entrées des écoles.



Illustration 13 : La rue Viollet-Le-Duc en temps normal



Illustration 14 : La rue Viollet-Le-Duc à la sortie des classes

Hors période scolaire ou pendant les heures de cours



Aux rentrées ou aux sorties des classes



B - Un réseau routier très fréquenté

Le quartier est borné au nord et à l'ouest par deux axes majeurs très fréquentés de Montpellier, l'avenue de la Liberté et l'avenue de la Récambale. Celles-ci constituent une source de pollution sonore importante pour le quartier. Les axes qui traversent le quartier en lui-même sont eux beaucoup moins pratiqués, mais la circulation y demeure tout de même relativement importante sur la rue du Pont de Laverune. Les rues Gustave Eiffel et Viollet-Le-Duc, ainsi que l'avenue de Monsieur Teste, avec moins de 3000 véhicules par jour, sont considérées comme des axes de faible circulation. Pourtant il y a une différence notable entre ces rues. La rue Viollet-Le-Duc est une rue à moitié privée qui passe à l'intérieur du parking d'une résidence privée. Le nombre de véhicules par jour est en apparence faible, mais il est très élevé pour un parking privé.

Tableau 1 : Comptages routiers des axes routiers du quartier La Martelle

Nom de la rue	Nombre de véhicules par jour	Sens de circulation	Date de la mesure
Rue Gustave Eiffel	2 200	dans les 2 sens	Mars 2008
Rue Viollet le Duc	600	dans les 2 sens	Mars 2007
Rue du Pont de Laverune	7 500	dans les 2 sens	Mai 2006
Avenue de la Liberté	11 000	dans les 2 sens	Mars 2008
Avenue de la Récambale	26 000	dans les 2 sens	Mars 2008
Avenue de M. Teste	2 400	dans les 2 sens	Mars 2008

Source : Service de la voirie de la mairie de Montpellier
Voir plan de situation des axes routiers page 8 du projet

C - Manque de signalisation et code de la route

- La vitesse dans tout le quartier est limitée à 50km/h, sauf sur certains tronçons de l'Avenue de la Récambale où la vitesse a été récemment relevée à 70 km/h. Cependant, la vitesse est rarement respectée sur les grands axes. Afin de forcer les automobilistes à limiter leur vitesse, un radar fixe a été installé sur l'Avenue de la Liberté au croisement de l'Avenue de la Récambale. De nombreux radars mobiles sont régulièrement présents. Sur l'Avenue de Monsieur Teste et sur la rue Gustave Eiffel, les excès de vitesse sont tout aussi fréquents mais ne sont pas réprimés, et aucune structure n'a été mise en place afin de réduire la vitesse.

- Le croisement de la rue Gustave Eiffel avec la rue Viollet-Le-Duc est une intersection avec priorité à droite mais les usagers de la Rue Gustave Eiffel qui l'utilisent pour rejoindre l'Avenue de la Liberté ne respectent pratiquement jamais cette priorité. Chaque année, des usagers sortant de la Rue Viollet-Le-Duc se font accrocher par des usagers arrivant de leur gauche à une allure excessive. Heureusement, aucun accident mortel n'est encore survenu. Seuls des chocs émotionnels et des dégâts matériels sont à déplorer. Le non classement de la rue Gustave Eiffel en voie prioritaire, malgré la dangerosité de l'intersection, provoque une incompréhension des habitants du quartier.

- Le non respect du code de la route par certains parents d'élèves se traduit par des stationnements sur les trottoirs ou sur la chaussée alors qu'il y a une interdiction de stationner, sous peine d'enlèvement de véhicules par la fourrière en vertu de l'article 37-1 du code de la route. Cette incivilité entraîne de nombreuses gênes à la circulation des piétons, des vélos et des automobilistes. De plus, la visibilité de l'intersection peut être masquée.



Illustration 15 : Flagrant délit de stationnement interdit



D - Des trottoirs inadaptés

1) Trop étroits

Certains trottoirs mesurent à peine 1 m par endroit comme on peut le voir sur les photos ci-dessous. De plus, malgré leur étroitesse, ceux-ci ne sont pas protégés, ni par des rambardes, ni par un quelconque dispositif de sécurité. On peut voir en face de l'école, des bornes anti-stationnement mais elles ne protègent pas les piétons, ce qui pourrait s'avérer être dangereux à proximité d'une école quelle soit élémentaire ou maternelle.



2) Mal entretenus



Chaque année, les trottoirs de Montpellier sont malmenés par les chaleurs estivales et les fortes pluies de septembre. Ils se déforment et se lézardent.

Il n'est pas rare que des bouts d'asphalte rouge se détachent des trottoirs. Malgré cela les trottoirs sont rarement refaits.



III - Un espace public peu accueillant

A - Un lieu de passage sans attrait

La rue Viollet-Le-Duc n'a pas été aménagée comme un espace agréable à vivre destiné à la détente des habitants du quartier et à l'attente pour des parents d'élèves. Il s'agit davantage d'un simple espace de passage pour ses usagers. On y trouve deux bancs placés à l'intérieur d'un îlot planté de cinq pins mais qui donnent l'impression d'avoir été placés là par hasard. La vue est loin d'être plaisante, puisqu'elle donne sur la rue et les bâtiments de l'école primaire. Juste à côté, sur le bord de la route on a aussi une dalle en béton de 3 x 3 mètres avec un banc ne donnant aucune envie, à quiconque qui aurait remarqué sa présence, de s'y reposer.



Illustration 17 : L'îlot aux 5 pins et aux 2 bancs



Illustration 16 : Banc au bord de la route sur la dalle de béton



Illustration 18 : Vue d'ensemble des 3 bancs du quartier

B - Le ramassage des encombrants

Montpellier Agglomération a mis en place un service de ramassage des encombrants dans les rues de Montpellier. Ceux-ci sont déposés sur le trottoir, le soir précédent la collecte, après 20 heures. Il est demandé de minimiser l'encombrement sur le trottoir et l'éviter les empilements successifs. Ces encombrants ne doivent pas présenter de danger lors de la manipulation ou durant leur présence sur le domaine public. Or, ils sont situés à proximité du trottoir où passent parents et enfants. Les jours de ramassage varient en fonction du secteur d'habitation. Pour le quartier qui nous concerne, le ramassage est effectué le lundi. Malheureusement, il n'a pas été prévu d'endroit spécifique pour le stockage des encombrants attendant d'être collectés.



Illustration 19 : Mardi, les encombrants attendent d'être ramassés dans la rue Viollet-Le-Duc



Malheureusement, le quartier ne possède pas un réseau routier adapté et son manque de stationnement récurrent provoque des engorgements, ainsi que de multiples gênes à la circulation de tous. Le manque de certains aménagements ne donne pas au quartier toute sa potentialité.



V - Des projets refusés ou abandonnés

L'association de parents d'élèves des deux écoles se mobilise régulièrement au sujet des problèmes d'engorgement de la rue Viollet-Le-Duc, lors des rentrées et des sorties des classes. Un projet de pédibus fut proposé afin de diminuer le nombre de voitures. Le projet fut abandonné par manque de motivation des parents pour l'accompagnement des enfants,

Des mots sur les voitures mal stationnées ont été mis pour alerter les parents mais cela ne changea pas les choses. L'association fit aussi appel aux services de police afin qu'elle intervienne 2 fois par semaine pour réguler le trafic et limiter les stationnements gênants et dangereux. Malheureusement, une fois les élections passées, la présence policière se fit plus rare et, aujourd'hui, elle est quasi-inexistante.

D'autres projets ont été proposés à la mairie comme le rehaussement des passages piétons pour les plus petits et ou encore l'installation de plots empêchant les stationnements à trop grande proximité de l'école. Mais tous ces projets ont été refusés par la mairie. Un sens unique avait aussi été proposé mais la présence de voie privée qui fait de la rue une impasse, empêche sa mise en place.

Lors d'une précédente proposition d'aménagement de la rue Viollet-Le-Duc visant à faire certaines modifications, la mairie a refusé d'aménager la rue en rappelant le fait qu'aménager la rue revenait à en faire sa maintenance, ce que la ville se refuse à faire en invoquant une augmentation des impôts locaux.

CONCLUSION

Le quartier La martelle est vivant, mais il ne dispose pas de tous les aménagements dont il aurait besoin pour qu'il puisse s'articuler au mieux. Même si plusieurs propositions ont déjà été faites, la situation a bien peu changé. Le quartier doit être réaménagé afin que l'on puisse assurer la sécurité de tous et diminuer les problèmes d'engorgement de la rue Viollet-Le-Duc, tout en le rendant plus agréable à ses usagers.

Index des illustrations du diagnostic du quartier

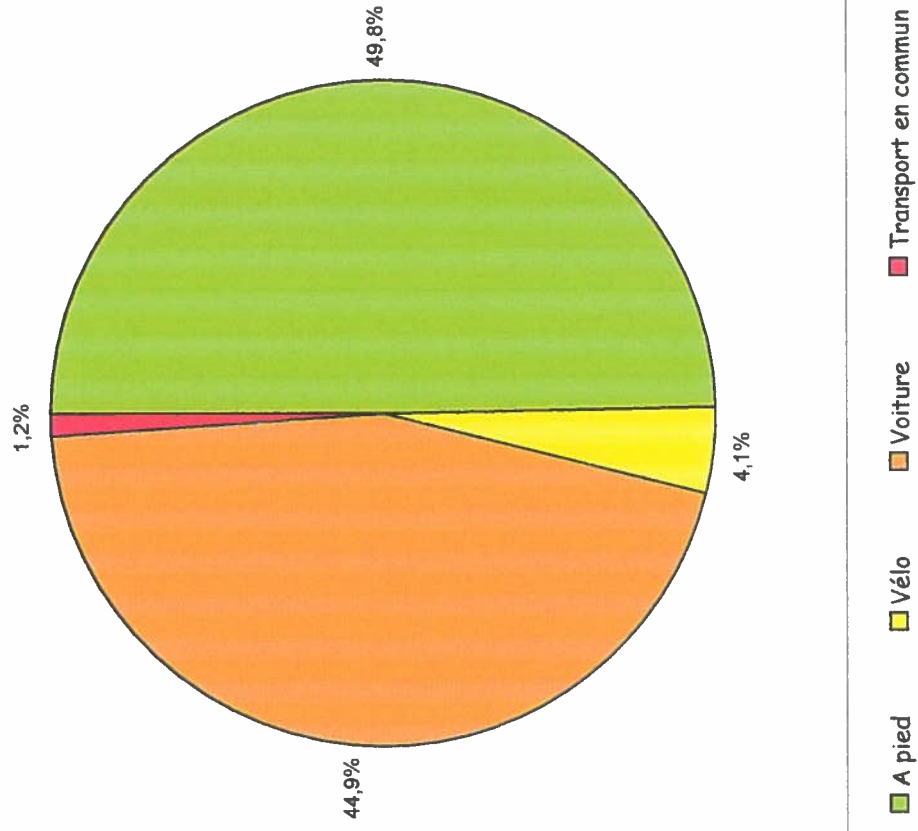
Illustration 1 : La cour de l'école Baruch Spinoza	5
Illustration 2 : Terrain de sport accolé à l'école.....	5
Illustration 3 : Une des 2 entrées de l'école maternelle J. Deroin.....	6
Illustration 4 : La Maison pour tous André Chamson.....	7
Illustration 5 : Panneau d'entrée de la Résidence La Martelle	10
Illustration 6 : Les commerces de proximité.....	11
Illustration 7 : La Résidence La Martelle Haute.....	11
Illustration 8 : Panneaux d'entrée de la résidence	12
Illustration 9 : Les Vergers du Peyrou	13
Illustration 10 : Terrain de jeux	13
Illustration 11 : Les Mas de La Martelle	15
Illustration 12 : Entrée de la Rue Privée Plan André Lurcat	15
Illustration 13 : La rue Viollet-Le-Duc en temps normal	18
Illustration 14 : La rue Viollet-Le-Duc à la sortie des classes.....	18
Illustration 15 : Flagrant délit de stationnement interdit.....	22
Illustration 16 : Banc au bord de la route sur la dalle de béton	26
Illustration 17 : L'îlot aux 5 pins et aux 2 bancs	26
Illustration 18 : Vue d'ensemble des 3 bancs du quartier	27
Illustration 19 : Mardi, les encombrants attendent d'être ramassés dans la rue Viollet-Le-Duc.....	28

Index des cartes

Carte 1 : Les Terrasses du Peyrou	9
Carte 2 : Plan de la résidence Les Vergers du Peyrou	13
Carte 3 : Plan de la résidence Les Mas de La Martelle	15

Moyens de transport des enfants de l'école élémentaire Baruch SPINOZA

Pourcentage des élèves de l'école B. Spinoza
en fonction de leurs moyens de transports



Ce sondage a été effectué le Lundi 7 Avril 2008 dans l'après-midi dans toutes les classes de l'école élémentaire Baruch Spinoza.

Tableau du nombre d'élèves de l'école B. Spinoza
en fonction de leurs moyens de transport

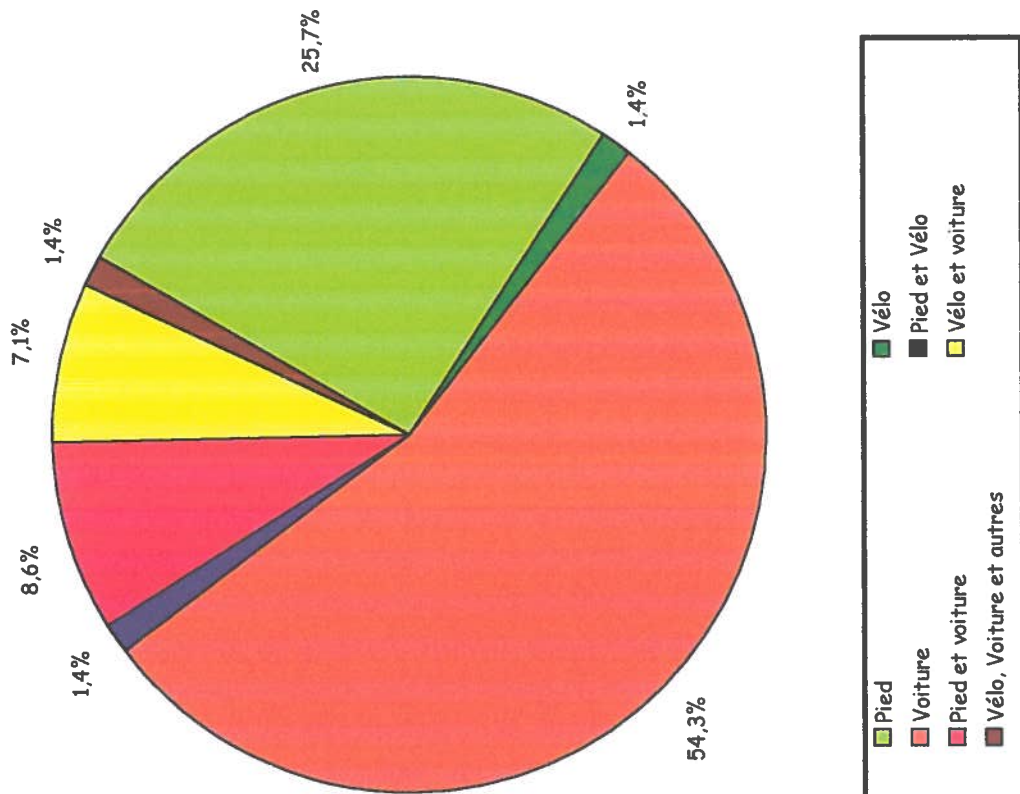
	Nombre d'élèves	Pourcentages
A pied	121	49,8%
Vélo	10	4,1%
Voiture	109	44,9%
Transport en commun	3	1,2%
Nombre total d'élèves	243	100,0%

- On peut remarquer que la plus grande majorité des enfants de l'école viennent à pied. La plus grande partie des enfants restants viennent en voiture à l'école, même si quelques uns d'entre eux viennent à vélo ou prennent les transports en commun,
- Sur les 243 enfants interrogés ce jour-là, 143 ont répondu avoir mangé à la cantine à midi, ce qui peut expliquer le moins grand nombre de voitures stationnées dans la rue entre midi et 2 heures.

Source : Sondage Personnel

Moyens de transport des enfants de l'école maternelle Jeanne DEROIN

Pourcentage des élèves de l'école maternelle J. Deroin
en fonction de leurs moyens de transports



Ce sondage a été effectué durant la journée du Jeudi 10 Avril 2008 sur la moitié des classes de la maternelle Jeanne Deroin

Tableau du nombre d'élèves de l'école J. Deroin
en fonction de leurs moyens de transport et de leur présence à la cantine

Pied	Vélo	Voiture	Autres	Effectifs	Cantine
12	0	0	0	18	12
1	0	0	0	1	0
38	0	0	0	38	28
1	0	0	0	1	1
6	0	0	0	6	5
5	0	0	0	5	5
1	0	0	0	1	1
Total				70	52

Ce sondage, même s'il ne représente pas la totalité des élèves de l'école, donne une idée de la proportion d'enfants qui viennent en voiture, à pied ou à vélo. On peut constater que plus de la moitié des enfants de l'école Jeanne Deroin viennent tout les jours en voiture et que plus de 10 % d'entre eux l'utilisent plusieurs fois dans la semaine. Ceci est principalement dû à la jeunesse des enfants qui ne marchent généralement pas très longtemps. Les enfants qui viennent à pied habitent le plus souvent dans les résidences voisines. De plus, les 3/4 des enfants mangent à la cantine, ce qui comme dans le cas précédant explique le moins grand nombre de voitures à cette heure.

Source : Sondage Personnel

Horaires des écoles Baruch SPINOZA et Jeanne DEROIN

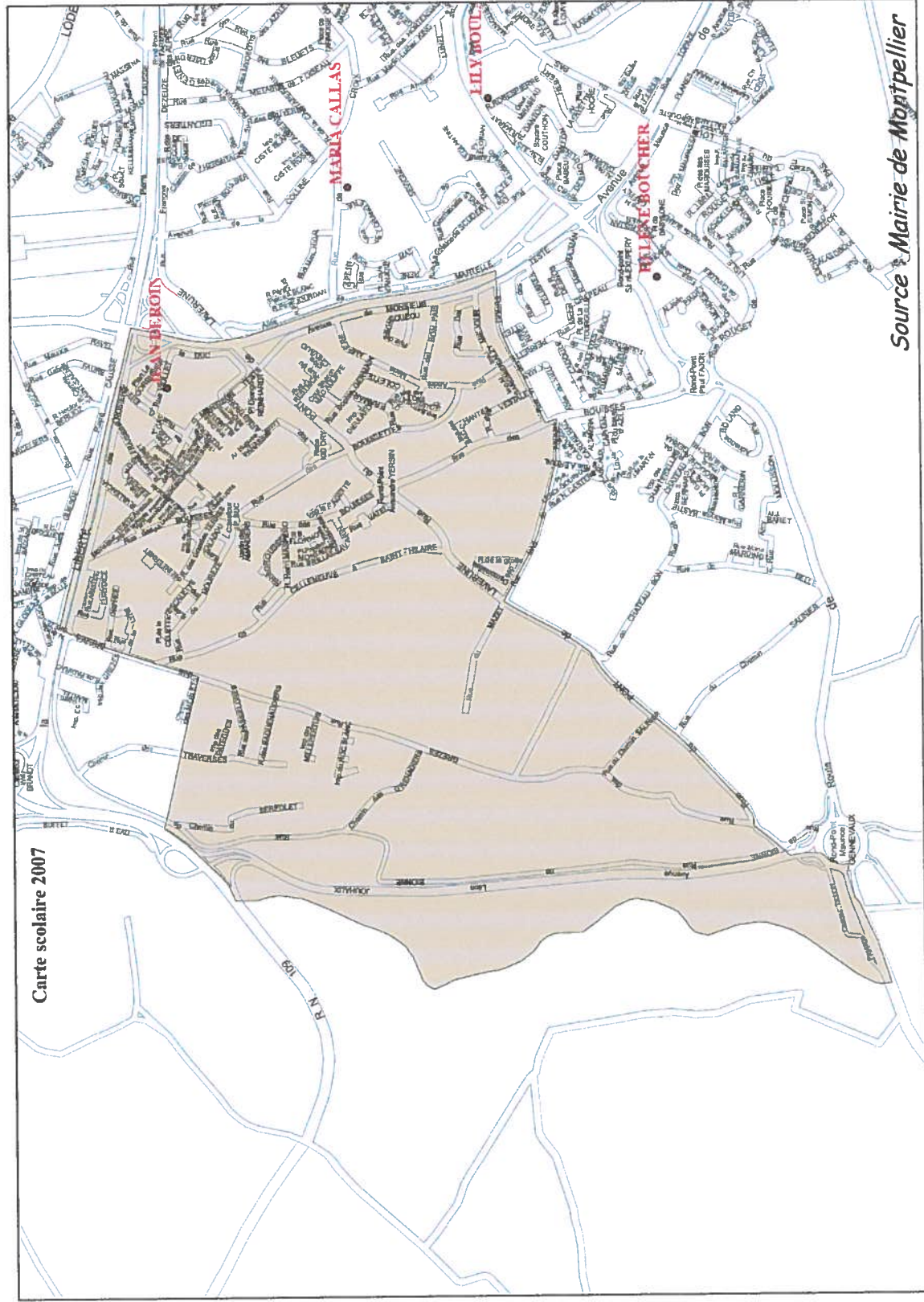
Horaires des classes de l'école élémentaire Baruch SPINOZA

	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi
8H30 – 11H30						
13H30 – 16H45						

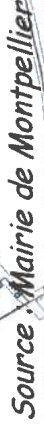
Horaires des classes de l'école maternelle Jeanne DEROIN

	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi
9H – 11H15						
13H30 – 16H45						

CARTE SCOLAIRE 2007 ÉCOLE MATERNELLE JEANNE DEROIN



 CARTES CCGI ATRE 2007 ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE D'ARLICH CBTNOZA



Programme d'Avril 2008 de la Maison pour tous André Chamson

agenda d'Avril

spectacle Divers Gens

ans le cadre du Festival des Différences

ardi 1 avril 2008 de 15h à 17h

ction menée dans le cadre de la lutte contre les
scriminations, initiée et portée par le CRJ (Conseil Régional
as Jeunes).

as mercredis surprises : la laine, les poussins pompon

ercredi 2 avril 2008 de 15h à 16h30

arif(s) : 1 € + abonnement aux Maisons pour tous 4 €

tage de création de mangas et de bandes dessinées

u lundi 21 au vendredi 25 avril 2008 de 14h à 16h

partir de 8 ans, pour débutants et confirmés.

arif(s) : 30 € + abonnement aux Maisons pour tous 4 €

a vie du commandant Couchtot

ercredi 23 avril 2008 à 15h

entres de loisirs, activités jeunesse et soutien scolaire

- Centres de loisirs maternel et primaire

Enfants 3-5 ans et 6-12 ans

Mercredis et vacances scolaires de 8h à 18h30

- Accueil de loisirs adolescents

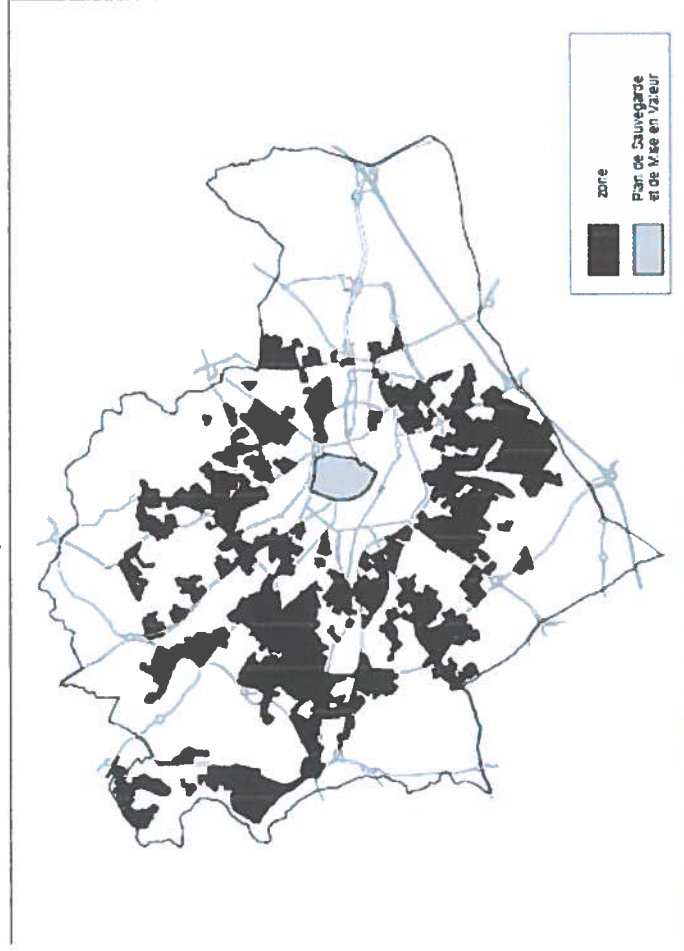
- À partir de 12 ans : mercredi de 14h à 18h
Vacances scolaires, journée ou demi-journée et séjours
 - Accompagnement scolaire
- Primaires : lundi et vendredi de 17h à 18h30
Collégiens : mardi et jeudi de 18h à 19h30

Les associations partenaires

- Association approches
 - Association caritative bô la
 - Association envie
 - Association des unions régionales des arts de la langue
(AURAL)
 - Association handicap'art
 - Association tutélaire de gestion antenne de Montpellier
 - Comité de quartier Récambale ouest
 - Enfance famille d'adoption
 - Centre hospitalier universitaire
 - Relais assistantes maternelles
- Activités avec les enfants une fois par mois

La zone 2U1

La zone 2U1 se compose de quartiers à dominante de logements collectifs, situés dans la deuxième couronne d'urbanisation de la ville. Son principal objectif est la mixité urbaine, notamment en permettant une densité suffisante pour les équipements publics afin de créer des centralités ou des centralités de quartiers.



Elle est caractérisée par l'admission de toutes constructions autres que les installations classées soumises à autorisation non utiles au fonctionnement urbain collectif et des COS et hauteurs importants permettant notamment les constructions à usage d'habitations collectives.

Elle se compose de 11 secteurs, le quartier La Martelle se situe dans le secteur 2U1-1. Il est le secteur de référence de la zone 2U1 et

regroupe la plupart des quartiers d'habitat collectif situés dans la deuxième couronne autour du centre historique.

Accès et voirie

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée soit directement, soit par l'intermédiaire d'une servitude de passage instituée sur fonds voisin par acte authentique ou par voie judiciaire.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter le moins de gêne possible à la circulation publique et doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, ordures ménagères. Les accès doivent présenter au débouché sur la rue et en retrait de l'alignement sur une distance d'au moins 5 mètres une pente n'excédant pas 5 %.

Les garages individuels et les parcs de stationnement privés doivent être disposés de telle façon que les espaces nécessaires aux manoeuvres des véhicules soient aménagés à l'intérieur des parcelles. En outre, ces garages et parcs ne doivent présenter qu'un seul accès sur la voie publique s'ils sont destinés à recevoir moins de 30 véhicules et ne peuvent présenter que deux accès au maximum sur une même voie pour 30 véhicules et au-delà.

Les voies privées existantes, ouvertes à la circulation publique devront dans tous les cas, satisfaire aux règles minimales de desserte et ne devront pas avoir une largeur inférieure à 4 mètres pour les voies à sens unique et à 6 mètres pour les voies à double sens de circulation.

Les voies privées nouvelles, ouvertes à la circulation publique, ne devront pas avoir une largeur inférieure à 6 mètres pour les voies à sens unique et à 9 mètres pour les voies à double sens de circulation. Les voies privées nouvelles, non ouvertes à la circulation publique, ne devront pas avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

esserte par les réseaux

Pour l'eau potable, toute construction nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution existant. Les branchements "électricité", devront être établis en souterrain.

Pour les eaux usées et les eaux pluviales, toute construction ou installation nouvelle devra être raccordée au réseau public assainissement existant par des canalisations souterraines, en respectant ses caractéristiques. Les eaux résiduaires urbaines doivent être traitées et éliminées dans des conditions satisfaisantes d'hygiène et de salubrité.

Pour les déchets ménagers, des locaux et aires de présentation nécessaires au stockage des conteneurs et à la collecte sélective des déchets ménagers devront être définis dans l'opération.

hauteur maximale des constructions

Il existe 2 types de normes, la norme spécifique des secteurs de zone (21 mètres dans notre secteur 2U1), et la norme générale de hauteur en fonction des indices affectant la zone (dans notre périmètre "indice "f" elle est de 21 mètres). La hauteur maximale admise correspond à la plus restrictive des deux.

Pour les pylônes support d'éclairage public, la hauteur n'est pas églementée.

Stationnement des véhicules

La demande de permis de construire devra montrer que le nombre de places de stationnement y compris le stationnement lié aux livraisons de marchandises répond aux besoins engendrés par la nature, la fonction et la localisation des constructions, travaux et ouvrages réalisés.

Les dimensions à prendre en compte dans le cas de garages ou aires de stationnement sont au minimum de 5 mètres pour la longueur et de 2,50 mètres pour la largeur. Cette dernière dimension sera portée à 3,30 mètres pour un parking "handicapé", et à 2 mètres s'il s'agit d'une place de stationnement longitudinal.

Le calcul des places de stationnement nécessaires à l'opération sera arrondi à l'unité inférieure en dessous de 0,5 et à l'unité supérieure pour 0,5 et au-dessus. Pour les établissements d'enseignement public ou privé du 1er et 2ème degré. 1,5 places par classe, 1 aire pour le stationnement des 2 roues de 60 m² pour 100 élèves, uniquement pour les établissements du 2ème degré.

Dans le secteur 2U1-1, pour les constructions destinées à l'habitation collective, 1 place pour 50 m² de S.H.O.N. plus 1 place par tranche de 5 logements, non affectée et en surface pour permettre l'accueil des visiteurs (cette norme minimale imposée est plafonnée à 2 places par logement). Un ou des locaux directement accessibles et aménagés aux fins exclusives d'un stationnement sécurisé des deux roues doivent être prévus. La surface cumulée de ces locaux résulte d'une norme minimale fixée à 0,8 m² pour 50 m² de SHON, chaque local devant avoir une superficie minimale de 6 m².

Pour les constructions destinées à l'habitation individuelle groupée
non, 1 place pour 50 m² de S.H.O.N (cette norme minimale est
afournée à 2 places par logement).

Nonobstant les règles définies ci-dessus, la norme minimale de
ationnement est plafonnée à 1 place par logement lors de la
instruction de logements sociaux aidés par l'Etat.

Nonobstant les règles définies, il ne peut être exigé la réalisation
; plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction
; logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

En cas de contraintes techniques empêchant la réalisation
atérielle des places réglementaires, le pétitionnaire pourra s'affranchir
; ses obligations par trois moyens :

L'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de
ationnement existant ou en cours de réalisation ;

L'acquisition de places dans un parking privé de stationnement existant
; en cours de réalisation ;

• Et à défaut, par le paiement de la participation.

Espaces libres et plantations

Ces espaces comprennent les espaces verts et les espaces
piétonniers s'ils sont traités en matériaux perméables y compris
lorsqu'ils sont accessibles aux véhicules de sécurité. On exclut tous les
espaces accessibles aux autres véhicules.

Les aires de stationnement en surface seront obligatoirement
plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 2 places de stationnement
minimum. Dans le secteur 2U1-1, les espaces libres devront être plantés
et représenter 30 % de la surface de la parcelle.

Coefficient d'occupation du sol (COS)

Le coefficient d'occupation du sol maximal applicable au secteur
2U1 est de 1 quelles que soient les destinations des immeubles.

PT 2 Les télécommunications

Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat.

Procédure d'institution

Servitudes instituées par un décret particulier à chaque centre, soumis au contreseing du ministre dont les services exploitent le centre du secrétaire d'Etat chargé de l'environnement. Ce décret auquel est joint le plan des servitudes intervient, après consultation des administrations concernées, enquête publique dans les communes intéressées et transmission de l'ensemble du dossier d'enquête au comité de coordination des télécommunications. L'accord préalable du ministre chargé de l'industrie et du ministre chargé de l'agriculture est requis dans tous les cas. Si l'accord entre les ministres n'intervient pas, il est statué par décret en Conseil d'Etat (art. 25 du code des postes et des télécommunications).

Les servitudes instituées par décret sont modifiées selon la procédure déterminée ci-dessus lorsque la modification projetée entraîne un changement d'assiette de la servitude ou son aggravation. Elles sont induites ou supprimées par décret sans qu'il y ait lieu de procéder à enquête (art. R. 25 du code des postes et des télécommunications). Le plan des servitudes détermine autour des centres d'émission et de réception dont les limites sont définies conformément au deuxième alinéa de l'article R. 22 du code des postes et télécommunications ou entre des centres assurant une liaison radioélectrique sur ondes de fréquence supérieure à 30 MHz, différentes zones possibles de servitudes.

1) Autour des centres émetteurs et récepteurs et autour des stations de radiorépérage et de radionavigation, d'émission et de réception (Art. R. 21 et R. 22 du code des postes et des télécommunications)

Zone primaire de dégagement

A une distance maximale de 200 mètres, les différents centres à l'exclusion des installations radiogoniométriques ou de sécurité aéronautique pour lesquelles la distance maximale peut être portée à 400 mètres.

Zone secondaire de dégagement

La distance maximale à partir des limites du centre peut être de 2 000 mètres.

Secteur de dégagement

D'une couverture de quelques degrés à 360° autour des stations de radiorépérage et de radionavigation et sur une distance maximale de 5 000 mètres entre les limites du centre et le périmètre du secteur.

2) Entre deux centres assurant une liaison radioélectrique par ondes de fréquence supérieure à 30 MHz (Art. R. 23 du code des postes et des télécommunications)

Zone spéciale de dégagement

D'une largeur approximative de 500 mètres compte tenu de la largeur du faisceau hertzien proprement dit estimée dans la plupart des

is à 400 mètres et de deux zones latérales de 50 mètres.

Indemnisation et Publicité

Possible, si le rétablissement des liaisons cause aux propriétés et aux ouvrages un dommage direct matériel et actuel. La demande d'indemnité doit être faite dans le délai d'un an du jour de la notification des mesures imposées. A défaut d'accord amiable, les contestations relatives à cette indemnité sont de la compétence du tribunal administratif (art. L. 56 du code des postes et des télécommunications)

Publication des décrets au Journal Officiel de la République Française. Publication au fichier du ministère des postes, télécommunications et de l'espace qui alimente le fichier mis à la disposition des préfets, des directeurs départementaux de l'équipement, des directeurs interdépartementaux de l'industrie. Notification par les maires aux intéressés des mesures qui leur sont imposées.

Les effets de la servitude

A - Les prérogatives de la puissance publique

Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Droit pour l'administration de procéder à l'expropriation des immeubles par nature pour lesquels aucun accord amiable n'est intervenu avant à leur modification ou à leur suppression, et ce dans toutes les zones et le secteur de dégagement.

Obligations de faire imposées aux propriétaires

Au cours de l'enquête publique

Les propriétaires sont tenus, dans les communes désignées par arrêté du préfet, de laisser pénétrer les agents de l'administration chargés de la préparation du dossier d'enquête dans les propriétés non closes de murs ou de clôtures équivalentes.

Dans les zones et dans le secteur de dégagement

Obligation pour les propriétaires, dans toutes les zones et dans le secteur de dégagement, de procéder si nécessaire à la modification ou à la suppression des bâtiments constituant des immeubles par nature, aux termes des articles 518 et 519 du code civil.

Obligation pour les propriétaires, dans la zone primaire de dégagement, de procéder si nécessaire à la suppression des excavations artificielles, des ouvrages métalliques fixes ou mobiles, des étendues d'eau ou de liquide de toute nature.

B - Limitations au droit d'utiliser le sol

1) Obligations passives

Interdiction, dans la zone primaire, de créer des excavations, de créer tout ouvrage métallique fixe ou mobile, des étendues d'eau ou de liquide de toute nature ayant pour résultat de perturber le fonctionnement du centre.

Limitation, dans les zones primaires et secondaires et dans les secteurs de dégagement, de la hauteur des obstacles. En général le décret propre à chaque centre renvoie aux cotes, fixées par le plan qui lui est annexé.

Interdiction, dans la zone spéciale de dégagement, de créer des constructions ou des obstacles au-dessus d'une ligne droite située à 10 mètres au-dessous de celle joignant les aériens d'émission ou de réception sans, cependant, que la limitation de hauteur imposée puisse être inférieure à 25 mètres (art. R. 23 du code des postes et des télécommunications).

1 Droits résiduels du propriétaire

Droit pour les propriétaires de créer, dans toutes les zones de servitudes et dans les secteurs de dégagement, des obstacles fixes ou

mobiles dépassant la cote fixée par le décret des servitudes, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du ministre qui exploite ou contrôle le centre.

Droit pour les propriétaires dont les immeubles soumis à l'obligation de modification des installations préexistantes ont été expropriés à défaut d'accord amiable de faire état d'un droit de préemption, si l'administration procède à la revente de ces immeubles aménagés (art. L. 55 du code des postes et des télécommunications).

PT 1 et PT 2 SERVITUDES RADIO-ELECTRIQUES ARMEES

Dénomination	N° servitude	Localisation	Texte de référence	Gestionnaire	observations
FH - La Boissière à Montpellier	PT 2 340 035 02	MONTPELLIER LA BOISSIERE	Décret du 12/11/1992	EG-MONTPELLIER	Protection contre les obstacles. Zone de dégagement d'une largeur de 100m sur le parcours du faisceau hertzien.

AC 2 Les monuments naturels et sites

Servitudes de protection des sites et monuments naturels. Ces traits concernent uniquement les sites inscrits à l'inventaire dont fait objet une partie du quartier.

Procédure d'institution

Sont susceptibles d'être portés à cet inventaire les monuments naturels et les sites qui ne présentent pas un intérêt de premier ordre, mais dont l'évolution doit être rigoureusement suivie sur le plan paysager, notamment du point de vue de la qualité de l'architecture, mais également des nombreux autres composants du paysage. Cette procédure peut ouvrir la voie à un classement ultérieur.

L'inscription est prononcée par arrêté du ministre chargé des sites sur proposition ou après avis de la commission départementale des sites. Le consentement du propriétaire n'est pas demandé, mais l'avis de (ou des) commune(s) intéressée(s) est requis avant consultation de la commission départementale des sites, perspectives et paysages.

Indemnisation et Publicité

Aucune indemnité n'est prévue compte tenu qu'il s'agit de servitudes peu gênantes pour les propriétaires. Insertion de l'arrêté annonçant l'inscription dans deux journaux dont au moins un quotidien. La distribution est assurée dans les communes intéressées. Notification aux propriétaires intéressés. Une publicité collective peut être substituée à la notification individuelle.

Effets de la servitude

A - Les prérogatives de la puissance publique

1) Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Si le propriétaire a procédé à des travaux autres que l'exploitation courante ou l'entretien normal sans en avoir avisé le maire quatre mois à l'avance, l'arrêt des travaux peut être ordonné sur réquisition du ministère public, soit, d'office par le juge d'instruction, soit par le tribunal correctionnel ou par le maire. Le maire peut être chargé de l'exécution de la décision judiciaire ; il assure alors le respect de son arrêté en procédant notamment à la saisie des matériaux et du matériel de chantier (art. 21-2 nouveau, loi du 28 décembre 1967).

2) Obligations de faire imposées au propriétaire (art. 4 de la loi du 2 mai 1930)

Obligation pour le propriétaire d'aviser le préfet quatre mois à l'avance de son intention d'entreprendre des travaux autres que ceux d'exploitation courante ou d'entretien normal. A l'expiration de ce délai, le silence de l'administration équivaut à une acceptation. Mais en tout état de cause, le propriétaire doit se conformer aux dispositions du permis de construire concernant la hauteur, le volume, les matériaux utilisés, l'aspect de l'immeuble. L'administration ne peut s'opposer aux travaux qu'en ouvrant une instance de classement.

B - Limitation au droit d'utiliser le sol

1) Obligations passives

Interdiction de toute publicité par affichage dans les sites inscrits figurant sur une liste publiée au Journal officiel.

Interdiction de toute publicité et de toute pré-enseigne à l'intérieur des agglomérations dans les sites inscrits à l'inventaire et les zones de protection délimitées autour de ceux-ci. Dérogation que par institution d'une zone de publicité restreinte ou élargie. L'installation d'enseigne est soumise à autorisation dans les sites inscrits à l'inventaire et leurs zones de protection.

Interdiction d'établir des campings sauf autorisation préfectorale, ou de créer des terrains aménagés en vue du stationnement des caravanes.

Obligation pour le maire de faire connaître ces réglementations par affiches et panneaux.

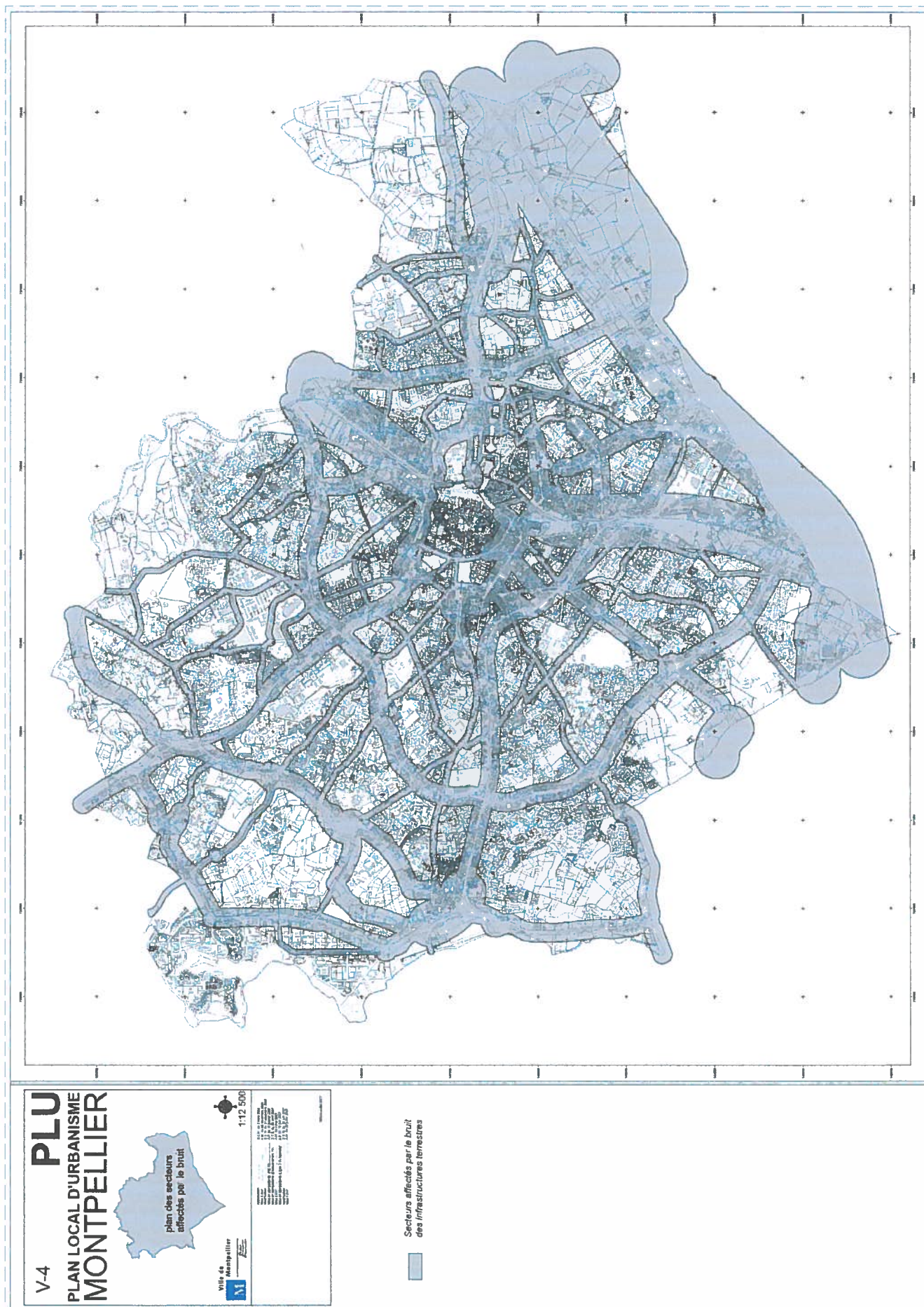
2) Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour le propriétaire de procéder à des travaux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux et d'entretien normal pour les édifices.

Site relatif au quartier La Martelle

Désignation	Nature	Date de l'acte	Description
Domaine de la Piscine	Site Classé	11/07/1942	Abords du château
	Site Inscrit à l'inventaire	24/08/1948	

Source : PLU - Edition juillet 2007



Dépliant du service de ramassage des encombrants

Carte du quartier "Cévennes" mentionnant les différentes zones de collecte du tri sélectif

Vous résidez dans la zone bleue

La collecte du tri sélectif a lieu tous les lundis.

Vous résidez dans la zone verte

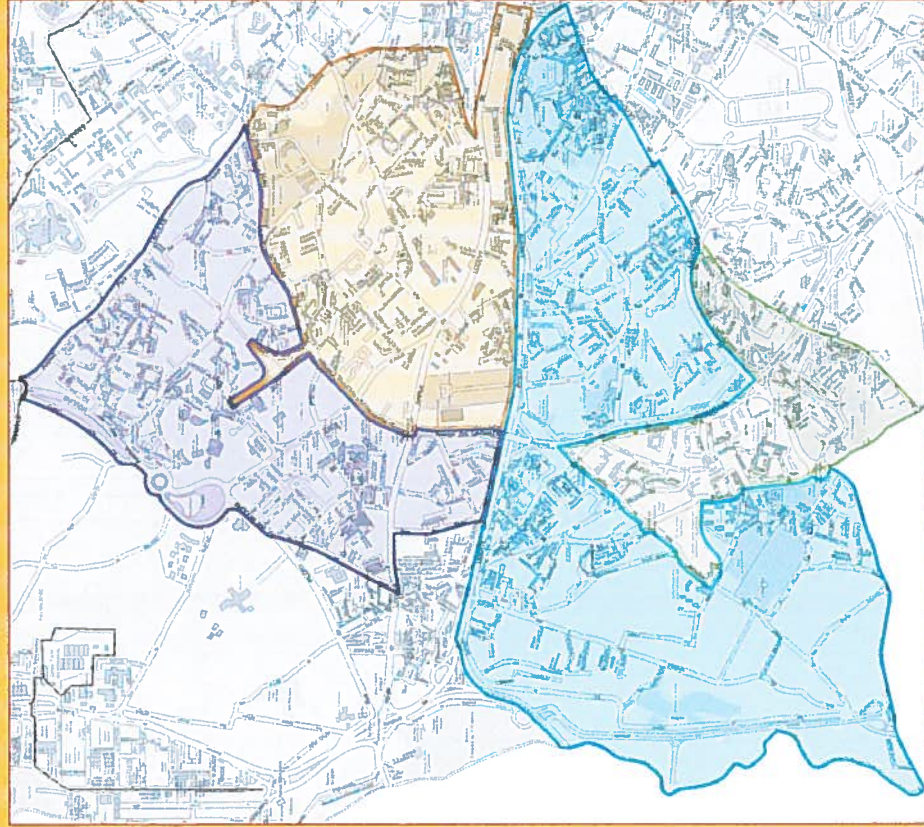
La collecte du tri sélectif a lieu tous les mardis.

Vous résidez dans la zone orange

La collecte du tri sélectif a lieu tous les mercredis.

Vous résidez dans la zone violette

La collecte du tri sélectif a lieu tous les samedis (sauf le 1^{er} janvier 2009).



COMMUNE DE Montpellier
Quartier "Cévennes"

A compter du 1^{er} janvier 2009
Pour un service mieux adapté à vos besoins

Le service de ramassage des
encombrants est modifié,
il ne faut plus téléphoner au préalable, un service de collecte systématique,
à raison d'un jour par semaine (selon votre secteur d'habitation),
est mis en place par Montpellier Agglomération.

Les jours de collecte du
tri sélectif changent selon
votre secteur d'habitation.

Pour la collecte de vos
ordures ménagères
la fréquence ne change pas,
mais les jours de collecte
peuvent être modifiés.
Des autocollants vous informant des nouveaux jours de ramassage
seront prochainement apposés sur vos poubelles.



DECRET 94-447 et son annexe

Décret no 94-447 du 27 mai 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal

- Art. 1er.** - Les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal sont conformes aux normes en vigueur. Les modalités techniques d'implantation et de signalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal doivent être conformes aux règles dictées en annexe du présent décret.
- Art. 2.** - À compter d'un délai de cinq ans à partir de la date de publication du présent décret, tous les ralentisseurs devront être conformes aux règles fixées ci-dessus.
- Outefois, ce délai est ramené à un an pour les ralentisseurs soit dont la hauteur est supérieure à treize centimètres, soit dont la saillie d'attaque est supérieure à deux centimètres, soit dont le rapport de la hauteur sur la longueur du profil en long est supérieur à 1/30.
- Art. 3.** - Le ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, et le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

A N N E X E

Article 1^{er}

Les ralentisseurs visés au présent décret ne peuvent être isolés. Ils doivent être soit combinés entre eux, soit avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse. Ces aménagements doivent être distants entre eux de 150 mètres au maximum.

Article 2

L'implantation des ralentisseurs est limitée aux agglomérations telles que définies à l'article R. 1er du code de la route, aux aires de service ou de postes routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers.

L'intérieur des zones visées à l'alinéa ci-dessus, ils ne doivent être implantés que :

sur une section de voie localement limitée à 30 km/h;

dans une zone 30 telle que définie à l'article R. 225 du code de la route.

Article 3

L'implantation des ralentisseurs est interdite sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle. Elle est également interdite en agglomération au sens du code de la route:

sur les voies à grande circulation, sur les voies supportant un trafic poids lourds supérieur à 300 véhicules en moyenne journalière annuelle, sur les voies de desserte de transport public de personnes ainsi que sur celles desservant des centres de secours, sauf accord préalable des services concernés;

à moins d'une distance de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70 km/h;

sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4%;

dans les virages de rayon inférieur à 200 mètres et en sortie de ces derniers à une distance de moins de 40 mètres de ceux-ci;

sur ou dans un ouvrage d'art et à moins de 25 mètres de part et d'autre.

Article 4

L'implantation des ralentisseurs ne doit pas nuire à l'écoulement des eaux. A proximité des trottoirs ou accotements, les ralentisseurs doivent être conçus de telle sorte qu'ils ne présentent aucun danger tant pour les piétons que pour les véhicules à deux roues.

Article 5

Les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement des passages piétons. Il est interdit d'implanter des passages piétons sur les ralentisseurs de type dos d'âne.

Article 6

La signalisation de ces aménagements doit être conforme aux dispositions de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Article 7

Des essais de ralentisseurs non conformes aux dispositions prévues ci-dessus peuvent être conduits, avec l'accord et sous la responsabilité du ministre chargé des transports (direction de la sécurité et de la circulation routières), dans des conditions définies par décision spécifique.

Fait à Paris, le 27 mai 1994. EDOUARD BALLADUR

Par le Premier ministre: Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, BERNARD BOSSON

Le ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, CHARLES PASQUA

Un aménagement durable de la rue Viollet-Le-Duc Montpellier (34)

Résumé

Situé dans la deuxième couronne à l'ouest de Montpellier, le quartier La Martelle déborde de vitalité avec ses deux écoles, Baruch Spinoza et Jeanne Deroin, et sa maison pour tous André Chamson. Cependant, le réseau n'a pas été aménagé en conséquence. Les stationnements sauvages aux abords des écoles et les trottoirs mal aménagés, empêchent la circulation, en toute sécurité, des usagers et surtout des enfants. Il faut rajouter à cela la vitesse trop importante, et le non respect du code de la route de certains automobilistes qui cause chaque année des accrochages au niveau de l'intersection entre la rue Gustave Eiffel et la rue Viollet-Le-Duc.

Très problématique, cette rue a souvent été l'objet de projets de réaménagement, qui malheureusement, ont tous avorté à cause du statut privé d'une partie de la rue Viollet-Le-Duc. L'objectif principal de notre étude est de proposer des aménagements sécurisés et durables qui faciliteront l'accès aux écoles. Ils participeront à l'amélioration du cadre de vie du quartier. Tout en augmentant la proportion et la sécurisation des espaces piétonniers, de nouvelles places de stationnement seront aménagées. Une signalisation limitant la vitesse sera mise en place. Afin qu'elle soit respecter des ralentisseurs seront installés. Des moyens de transports plus respectueux de l'environnement seront encouragés.

Mots clés

Ecole primaire et maternelle, sécurisation, aménagement durable, stationnement, amélioration du cadre de vie, Montpellier, Hérault, Languedoc-Roussillon, 34

École Polytechnique de Tours
Département Aménagement
35 Allée Ferdinand de Lesseps
37 200 TOURS
Tel : 02 47 36 14 52

BASTIDE Julie
Stage DA 3
2007-2008

Tuteur : Mr Serge Thibault