

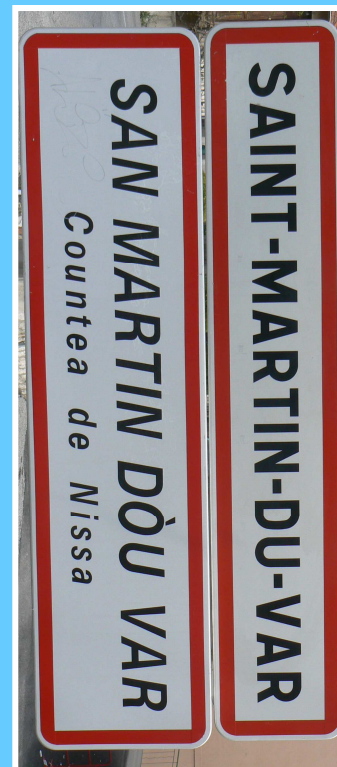


POLYTECH[®]
TOURS
Département Aménagement

DIPLOME UNIVERSITAIRE

INGENIEUR 1^{ère} ANNEE

Aménagement des quartiers de La Lauzière et de Rasclaou à Saint-Martin-du-Var (06)



ANNEE 2009/2010

Lieu d'édition : TOURS

BONDIL Benjamin

Ce stage a été réalisé dans le cadre de la formation enseignée par l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours attestant du titre d'ingénieur dans la spécialité *Génie de l'Aménagement*

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours (EPU – Polytech'Tours)

Département Aménagement

35, allée Ferdinand Lesseps

37200 TOURS



sous la tutelle du Directeur du Département Aménagement, M^f CARRIERE Jean-Paul

en vue de la réalisation d'un projet pour la commune de Saint-Martin-du-Var représentée par son Directeur Général des Services, M^f LENORMAND Arnaud

Mairie de la commune de Saint-Martin-du-Var

Place Alexis Maiffredi

06670 SAINT-MARTIN-DU-VAR



et avec l'appui logistique du bureau d'étude, le Groupe SEREC, basé sur Nice, responsable du projet initial et spécialisé dans l'aménagement du territoire

GROUPE SEREC

4, chemin du château Saint Pierre

06359 NICE cedex 4



Remerciements

Je tiens à remercier vivement toutes les personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce projet pour leur disponibilité et pour avoir répondu à mes interrogations :

- M. CARRIERE Jean-Paul, tuteur du projet et Directeur du Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours
- M. PAUL Hervé, Maire de la commune de Saint-Martin-du-Var
- M. LENORMAND Arnaud, Directeur Général des Services de la commune de Saint-Martin-du-Var
- Le personnel municipal de la commune de Saint-Martin-du-Var
- L'ensemble des salariés du Groupe SEREC
- Et tous les Saint-Martinois qui m'ont accordé de leur temps.

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 6 |
| I. SAINT-MARTIN-DU-VAR, UNE COMMUNE ATTRACTIVE | 7 |
| A. PRESENTATION DE LA COMMUNE | 7 |
| 1. Localisation géographique..... | 7 |
| 2. La Plaine du Var, un territoire stratégique..... | 9 |
| B. LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES | 10 |
| 1. Evolution démographique | 10 |
| 2. Répartition de l'activité économique..... | 12 |
| 3. Une commune vivante | 14 |
| C. LES QUARTIERS DE LA LAUZIERE ET DE RASCLAOU | 16 |
| 1. Localisation géographique..... | 16 |
| 2. Caractéristiques | 17 |
| II. UNE ABSENCE DE RECONNAISSANCE VIS-A-VIS DE CES QUARTIERS :..... | 20 |
| A. LE PARC DE LOGEMENT | 20 |
| B. DES QUARTIERS ISOLEES DU RESTE DE LA COMMUNE | 23 |
| 1. Enclavement physique | 23 |
| 2. Un quartier inaccessible..... | 23 |
| C. MISE EN ROUTE D'UN PROJET DE VOIE DE DESENCLAVEMENT..... | 24 |
| 1. Une insécurité permanente..... | 24 |
| 2. Les différents objectifs..... | 27 |
| III. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT : REVALORISATION DU QUARTIER..... | 30 |
| A. ORIENTATION D'UNE POLITIQUE DE LOGEMENT A LONG TERME | 30 |
| 1. Utiliser les logements vacants..... | 30 |
| 2. Etre attentif à l'évolution parcellaire..... | 30 |
| 3. Développement du parc de logement diversifié..... | 31 |
| B. DYNAMISER LA VIE DU QUARTIER..... | 33 |
| 1. Maintien de l'activité agricole | 33 |
| 2. Création d'une aire de jeux..... | 34 |
| 3. Garder un capital foncier pour les politiques d'aménagement futures..... | 35 |
| 4. Bilan des propositions d'aménagement à l'échelle du quartier..... | 37 |
| C. RENDRE ACCESSIBLE LE CENTRE-VILLE AUX MODES DE DEPLACEMENTS DOUX | 37 |
| 1. La bande latérale multifonctionnelle (BLM)..... | 38 |
| 2. La zone de rencontre | 45 |
| CONCLUSION | 50 |
| BIBLIOGRAPHIE | 51 |
| TABLE DES ILLUSTRATIONS | 53 |

Introduction

Située dans les Alpes-Maritimes, la commune étudiée est née en 1867 de la séparation des deux villages constituant la commune de la Roquette-Saint Martin, donnant lieu à la création des communes distinctes de Saint-Martin-du-Var, en bordure du fleuve éponyme, et de La Roquette sur Var, village perché à 380 m d'altitude.

La commune s'étend ainsi aujourd'hui sur les collines de l'ancien terroir de la Roquette-Saint Martin. Les travaux d'endiguement en rive gauche du Var à la moitié du XIX^{ème} siècle a permis le développement de la partie haute de la vallée du Var du fait de la disponibilité accrue en bonnes terres agricoles et une augmentation de la surface à urbaniser.

Néanmoins et comme dans l'ensemble des communes rurales françaises, cette urbanisation ne s'est faite qu'au niveau du centre ancien où était déjà concentré l'habitat, laissant les terrains alentours au développement de l'activité agricole. L'abandon massif de ces pratiques ainsi qu'une pression foncière accrue sur les espaces disponibles expliquent une demande résidentielle largement supérieure à l'offre sur le département (attractivité liée à un climat d'exception, une mosaïque de milieux naturels remarquables, un patrimoine culturel rare, mais un territoire fortement contraint par ses reliefs). Ajouté à la politique du tout automobile, on a assisté à l'apparition d'un mitage important le long du littoral et notamment autour des grandes villes (de 1970 à 2000, la population n'a cru que d'un tiers alors même que la tache urbaine a plus que doublée).

Aujourd'hui, cette pression foncière s'est étendue aux communes avoisinantes qui doivent répondre à la demande résidentielle des actifs présents initialement dans les villes côtières. De fait, d'une commune initialement plutôt rurale, Saint-Martin-du-Var est devenue une commune suburbaine du fait de sa proximité géographique avec la ville de Nice, ce qui en fait ces dernières années un village en pleine extension.

Pour répondre à ces nouveaux enjeux, des politiques de planification d'aménagement et d'urbanisme ont été mises en place aux échelles du territoire, puis de la commune dans le cadre de la décentralisation. La portée de mon projet se trouve à une échelle spatiale encore plus petite en se concentrant sur deux quartiers voisins de Saint-Martin-du-Var qui n'ont pas connus le même développement que leur commune. L'approche par quartier n'est pas seulement pertinente du fait qu'il présente une échelle d'intervention efficace, il correspond aussi à un territoire vécu et quotidiennement fréquenté.

L'objet de mon étude est donc de proposer une politique d'aménagement pour ces quartiers après avoir préalablement souligné les contextes territoriaux et communaux et en extraire les potentialités ainsi leurs besoins respectifs présents et futurs.

I. SAINT-MARTIN-DU-VAR, UNE COMMUNE ATTRACTIVE

A. PRESENTATION DE LA COMMUNE

1. Localisation géographique

La commune de Saint-Martin-du-Var, localisée dans le département des Alpes-Maritimes (région Provence-Alpes-Côte d'Azur), est située sur la rive gauche du Var à 18 km de l'embouchure, au niveau du confluent du Var et d'une rivière, l'Estéron. La commune regroupe en 2006 une population de 2463 habitants en 2006 répartie sur un territoire communal de 559 hectares et caractérisé par un relief assez marqué (altitude variant de 88 m à 403 m). Du fait des limites naturelles (le Var à l'Ouest et la colline où est perché le village de La Roquette-sur-Var à l'Est), le développement du village s'est fait selon un axe Nord-Sud le long du fleuve.

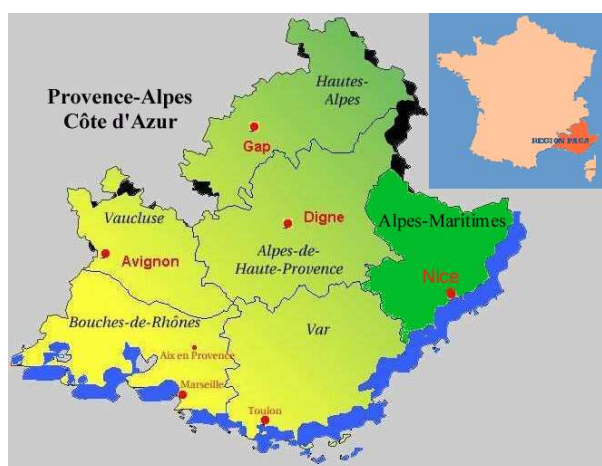


Figure 1 : Cartes de situation du département des Alpes-Martimes

Sources : <http://www.web-provence.com/>, <http://environnement.ecoles.free.fr/>

On y accède principalement par la route départementale, RD 6202 qui longe le Var sur la même rive, route très fréquemment utilisée car reliant la Côte d'Azur aux Haut et Moyen-Pays et notamment les stations de sports d'hiver des Alpes du Sud.

La mise en place d'une seconde route départementale, la RD 6202 bis, en rive droite du Var a permis de délester la RD 6202 d'une partie du trafic avec en particulier le passage des populations du littoral venant travailler dans la zone industrielle de Carros.

De plus, la commune est desservie par une voie ferrée connue sous le nom des Chemins de fer de Provence (CP) reliant la ville de Nice à celle de Digne-les-Bains localisée dans le département voisin des Alpes-de-Haute-Provence (04). Cette ligne dessert à raison de 13 fois par jour la commune de Saint-Martin-du-Var au départ de Nice.



Figure 2 : Carte de localisation de la commune de Saint-Martin-du-Var avec représentation du tissu de transport

Sources : Géoportail.

Réalisation BONDIL Benjamin

Enfin, une seule desserte en bus existe sur la commune avec la ligne 59 du réseau de transports “Lignes d’Azur“ entre Nice et Plan du Var, commune située en limite nord de la Plaine du Var.

Saint-Martin-du-Var est associée à la Communauté Urbaine de Nice Côte d’Azur (NCA), remplaçant la communauté d’agglomération de Nice-Côte d’Azur en décembre 2008. NCA regroupe 27 communes et s’étend sur plus de 35 000 hectares avec une population de 535 543 habitants en 2010, ce qui en fait la septième de France par rapport au nombre d’habitants.

→ Une commune appartenant à l’agglomération niçoise et desservie par un réseau de transport diversifié et important

2. La Plaine du Var, un territoire stratégique

La partie aval de la Plaine du Var a fait l'objet d'une Opération d'Intérêt National (OIN) qui a pour but de favoriser le développement économique de cette zone dans le cadre d'une politique de développement durable, d'où son nom d'«Eco-Vallée» de la Côte d'Azur. En effet, l'essor du tourisme international ainsi qu'une croissance démographique remarquable provenant du seul solde migratoire (sa population a doublé en un demi-siècle, atteignant près de 1 million d'habitant en 1999) a eu pour conséquence le développement fulgurant du département. Ce développement s'est traduit par une urbanisation anarchique sur son territoire, se manifestant principalement au niveau des grandes villes du littoral (Nice, Cannes, Menton et Antibes). Néanmoins, après une saturation sur ces zones géographiques ainsi que des contraintes physiques (avec surtout un relief contrasté caractéristique des Alpes-Maritimes où, après avoir franchi les zones côtières, le relief commence à s'accroître atteignant les 1 000 mètres en limite nord de la Plaine du Var), l'urbanisation s'est tournée vers le Moyen-Pays (où est classé Saint-Martin-du-Var) puis le Haut-Pays.

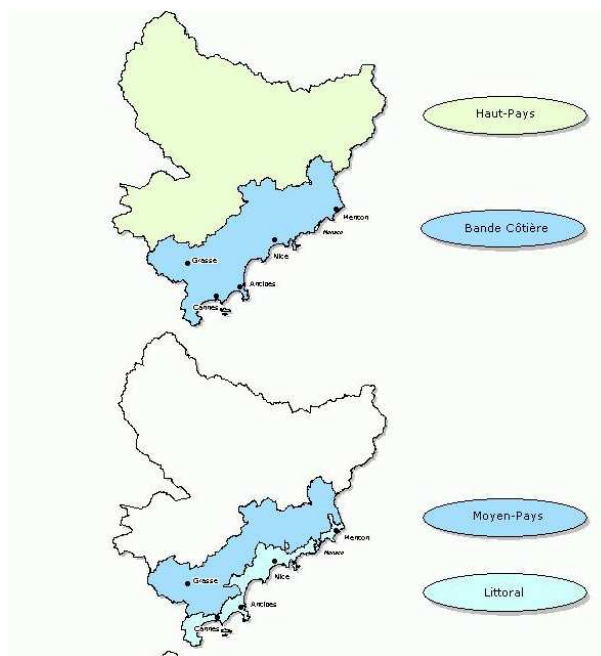


Figure 3 : Carte de présentation des territoires définis par la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes

Source : DTA des Alpes-Maritimes

Son périmètre englobe la majeure partie du territoire de quinze communes ainsi qu'une fraction de la ville de Nice. Ainsi, la Plaine du Var s'étend sur près de 10 000 hectares concentre 116 370 habitants, soit environ 11% de la population des Alpes-Maritimes.

Au niveau de l'embouchure du Var, on retrouve le noyau des réseaux de transports majeurs des Alpes-Maritimes avec les deux voies ferrées (SNCF et CP), l'aéroport de Nice (le deuxième de France en nombre de voyageurs), l'autoroute A8 ainsi que les routes longeant le littoral.

Différents centres administratifs sont aussi présents comme la Préfecture de Nice ou encore le Conseil Général des Alpes-Maritimes au niveau du Centre Administratif Des Alpes-Maritimes.

Cette zone se caractérise par un fort taux d'activité lié à une présence importante d'emplois : 10 120 établissements y sont implantés employant un peu moins de 60 000 salariés en 2006, représentant 17% des salariés du département.

Ainsi, après que la Plaine du Var fut identifiée par la DTA des Alpes-Maritimes comme un secteur stratégique, le gouvernement français pris la décision de créer une Opération d'Intérêt National (OIN) le long de la Plaine du Var. Le projet qui s'en est suivi a pour objectifs principaux :

- l'émergence d'un nouveau socle d'emplois (notamment orientés vers les problématiques du développement durable) avec la création d'un quartier central d'affaires à proximité de l'aéroport ainsi qu'un pôle d'enseignement et de recherche ;
- le renforcement du rayonnement international de Nice Côte d'Azur avec un centre de congrès et d'exposition international afin de devenir un espace de référence en matière d'intégration des problématiques environnementales dans les projets d'aménagement et de construction, avec celui plus précisément du grand stade qui peut être qualifié d'équipement sportif multifonctionnel avec la présence de commerces dans ses locaux ou encore l'accueil de toutes manifestations culturelles (spectacles, concerts, ...). Des logements sont aussi prévus avec notamment la création d'un éco quartier, Nice Méridia, s'étalant sur 22 hectares et situé à seulement 500 m de l'aéroport où vont coexister de l'habitat et des activités économiques.

De plus, une nouvelle ligne de tramway est prévue, partant la ville de Nice et desservant l'ensemble de la Plaine du Var jusqu'à Saint-Martin-du-Var où sera créé un pôle multimodal (automobiles, bus, voies ferrées et tramway).

→ Un territoire vouée à se transformer et à accueillir une nouvelle vague de population

B. LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES

1. Evolution démographique

Malgré l'exode rural qu'a connu Saint-Martin-du-Var comme l'ensemble des communes rurales de France, sa population est néanmoins passée de 431 habitants en 1872 à 796 à la veille de la Grande Guerre. Cette évolution à contre courant résulte de l'industrialisation du secteur Saint-Martin/Baou Roux (commune voisine au Nord). En effet, des calcaires du Jurassique moyen et supérieur étaient exploités dans le but de fabriquer du ciment et de la chaux hydraulique.

Depuis 1968, la population de la commune est en constante augmentation. Cet accroissement est autant plus fort quand on compare les variations annuelles moyennes de sa population avec celle de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Bien que leurs deux valeurs soient positives, elle est de 1,7% pour Saint-Martin-du-Var de 1999 à 2006 contre 0,9% pour la région lors d'une période plus longue (1999/2009). Cette différence s'explique par un solde naturel (0,5% contre 0,2%) ainsi qu'un solde migratoire (1,2% contre 0,7%) supérieurs dans les deux cas pour Saint-Martin-du-Var.

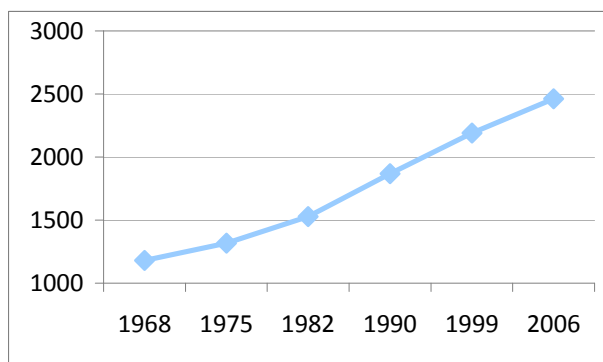


Figure 4 : Graphique de l'évolution de la population

Source : INSEE, 2009 (données de 2006).

Réalisation BONDIL Benjamin

La population est répartie assez harmonieusement comme le montrent les effectifs quasiment identiques entre les populations âgées entre 0 et 14 ans, 30 et 44 ans, ainsi que celle comprise entre 45 et 59 ans. Néanmoins, les personnes âgées de plus de 60 ans restent sous-représentées.

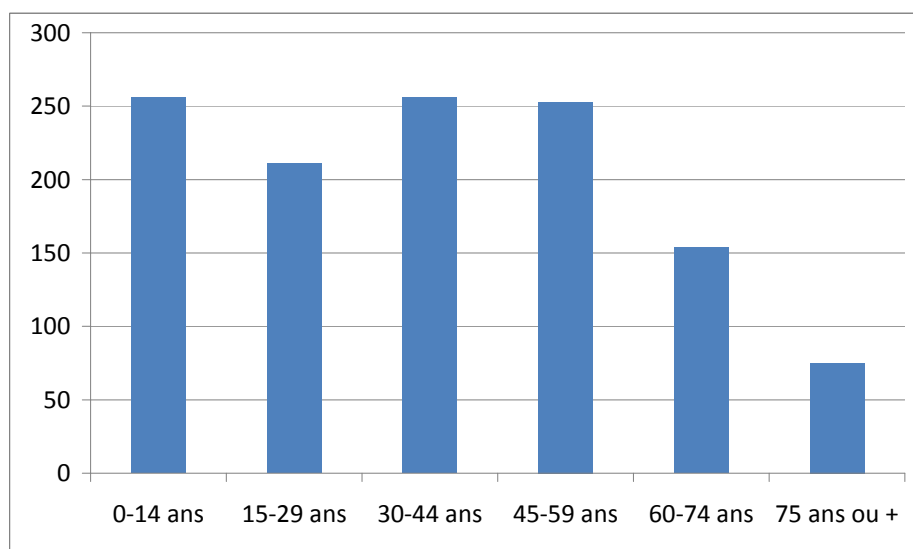


Figure 5 : Graphique de la répartition de la population

Source : INSEE, 2009 (données de 2006).

Réalisation BONDIL Benjamin

Cette observation est corrélée par la présence très faible de retraités sur la commune et la part majoritaire d'actifs ayant un emploi. De 1999 à 2006, celle-ci a augmenté passant de 64,7% à 73,8%. Les personnes qui viennent s'installer sont donc principalement des actifs qui pensent trouver un emploi dans cette zone ou bien qui souhaitent se rapprocher de leur lieu de travail. Il faut aussi noter que le nombre de chômeurs est faible : le taux de chômage s'établit à 5,6% contre 13,3% pour la région PACA en 2006.

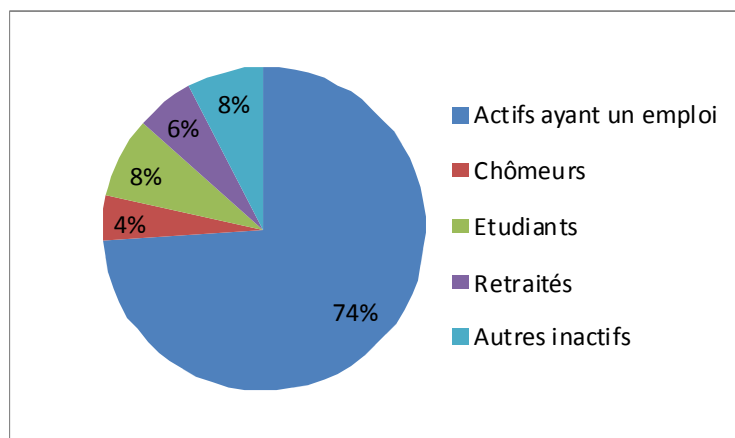


Figure 6 : Graphique de la répartition de la population de 15 à 64 ans par type d'activité

Source : INSEE, 2009 (données de 2006).

Réalisation BONDIL Benjamin

→ **Attractivité de la commune, notamment vis-à-vis d'une population de jeunes actifs, se traduisant par une démographie sans cesse croissante**

2. Répartition de l'activité économique

L'agriculture a longtemps été l'activité principale de Saint-Martin-du-Var jusqu'à ce que l'urbanisation s'étale peu à peu, recouvrant de nombreuses terres agricoles et faisant quasiment disparaître la profession sur son territoire (seulement 16 agriculteurs exploitants étaient encore présents en 2006). L'étalement urbain est aujourd'hui stoppé par la présence au sud de la commune d'une immense pépinière qui a permis de rendre plus hétérogène le paysage.

De plus, au fil du temps, des petits commerces se sont développés, notamment au niveau du centre du village, dynamisant ainsi l'ensemble du tissu économique. Des entreprises de plus grande taille se sont implantées, ce qui a permis de créer des emplois (comme un magasin COSTAMAGNA ou encore un supermarché SPAR). La majorité des commerces est localisé historiquement dans le centre, ou encore en bordure de la RD 6202 du fait du trafic dense qui lui est lié ainsi qu'une offre en stationnement importante afin de ne pas engorger l'intérieur de Saint-Martin-du-Var.

Sinon, le reste des activités présentes est dispersé sur le territoire communal où l'on retrouve surtout des petites entreprises appartenant au domaine de la construction (terrassement, travaux publics, bâtiments, ...) sur les hauteurs de Saint-Martin-du-Var.

Néanmoins, il convient de préciser que seulement 20% des habitants de Saint-Martin-du-Var qui sont actifs de 15 ans ou plus travaillent sur leur commune de résidence en 2006 du fait de la présence aux alentours, de grandes entreprises proposant de l'emploi diversifié et en nombre conséquent. C'est notamment le cas de la zone industrielle de Carros voisine, la fin de la zone industrielle se trouvant en face, en rive droite, de la limite communale de Saint-Martin-du-Var, au niveau de l'embouchure de l'Estéron. On trouve ainsi dans la population active une part importante d'ouvriers et d'employés bénéficiant de cette proximité géographique.

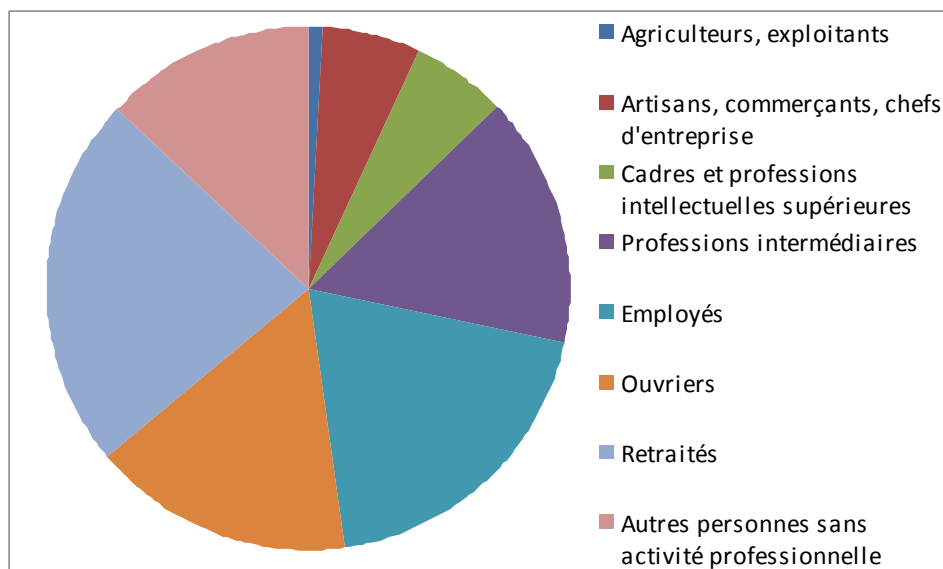


Figure 7 : Graphique de la répartition des catégories socioprofessionnelles

Source : INSEE, 2009 (données de 2006). Réalisation BONDIL Benjamin

On retrouve aussi sur la commune de nombreux services comparés à la taille de la commune avec notamment une poste, ainsi que plusieurs spécialistes dans le domaine de la santé (pharmacie, docteur, radiologue, ...). Cette offre diversifiée bénéficie aux populations avoisinantes qui en sont dépourvues sur leur territoire, conférant à Saint-Martin-du-Var le statut de “ carrefour des vallées “ avec les communes de la partie haute de la vallée du Var (Baou-Roux, La Roquette-sur-Var, Saint-Blaise,...), la vallée de l’Estéron, la vallée de la Vésubie et le val de Banquière.



Figure 8 : Carte de distribution des commerces et des services de Saint-Martin-du-Var

Source : Géoportail. Réalisation BONDIL Benjamin

→ Offre en services et en commerces diversifiée et importante, et une proportion importante d'actifs sur le territoire communal dont la plupart travaillent sur une autre commune

3. Une commune vivante

La commune de Saint-Martin-du-Var vit en partie au rythme des périodes scolaires. En effet, elle dispose d'un important complexe scolaire avec la présence sur son territoire d'une école primaire (le groupe scolaire Eugénie Erhard), mais aussi d'un collège (le collège Louis Bréa) accueillant un demi-millier d'élèves qui devrait bientôt bénéficier d'un complexe sportif avec entre autres un gymnase, un mur et une salle d'escalade, des salles de danse et de musculation.

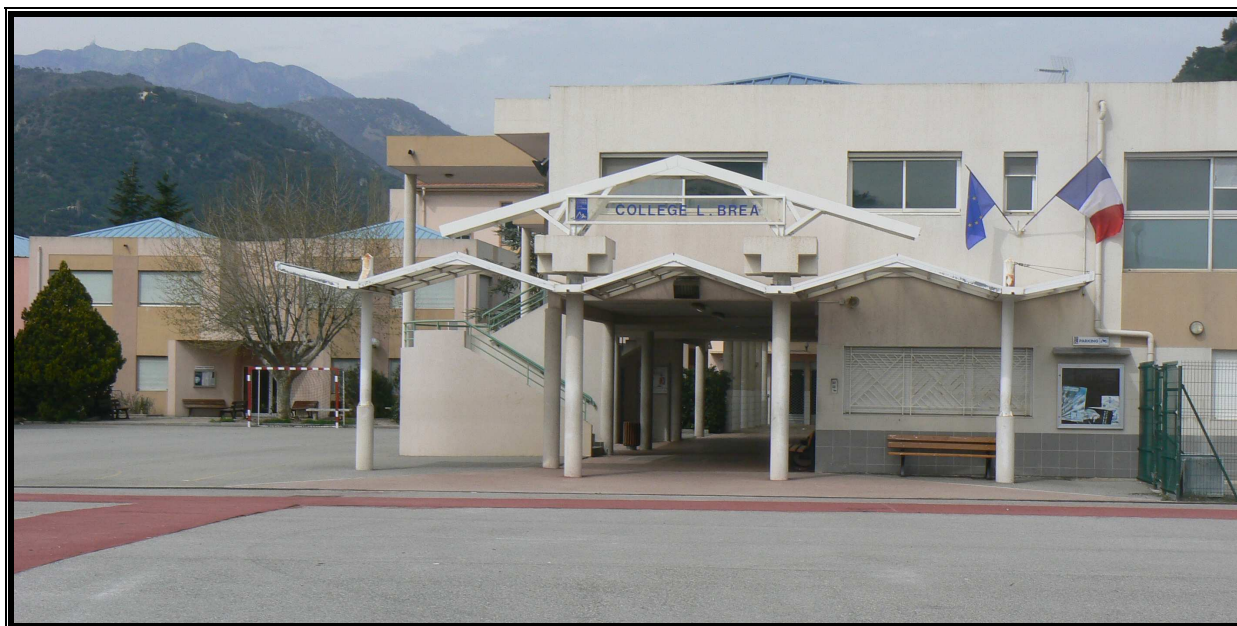


Photo 1 : Le collège Louis Bréa

Réalisation BONDIL Benjamin

La commune est pourvue aussi d'une crèche qui en plus d'être destinée aux enfants de Saint-Martin-du-Var, accueille ceux des communes proches que sont la Roquette-sur-Var et Plan-du-Var, ainsi qu'une école maternelle (le complexe François Zucca) pour les enfants de plus de 3 ans.

Comme la plupart des villages du sud-est de la France, le centre ancien constitue le lieu de vie, notamment par la présence de la mairie mais aussi du clocher de l'Eglise Saint-Roch datant du XVIII^{ème} siècle, ainsi que la place du village où se retrouvent les jeunes pour jouer au football aux côtés des personnes âgées qui jouent aux boules.



Photo 2 : La place Alexis Maiffredi

Réalisation BONDIL Benjamin

De nombreuses associations existent sur la commune notamment l'Association Sportive de Saint-Martin (ASSM) permettant la pratique de différentes activités sportives comme le judo, la randonnée en montagne ou encore le football sur le stade communal.

Des sports de pleine nature (canyoning, escalade, raquette, ...) sont aussi proposés par l'association ESCALE, ou encore l'association FFKA qui enseigne les arts martiaux.

Des associations ayant un but social existent en nombre à Saint-Martin-du-Var avec une antenne du Secours Populaire, la présence de l'association "Les Moissons de l'Espoir" qui élabore puis réalise des projets humanitaires et culturels (Téléthon, actions, pour la Mucoviscidose, ...). De plus, une association religieuse subsiste, l'Association Paroissiale, qui organise des sorties pour les enfants ou des kermesses, ainsi que des collectes. Un club inter-âges prévoit des après-midi récréatives, des sorties et des voyages pour cette tranche de la population de Saint-Martin-du-Var.

Enfin, une association organise l'ensemble des manifestations festives saint-martinoises conjointement avec l'aide de la municipalité, le Comité des fêtes de SMV, comme une foire artisanale ou encore la fête des Châtaignes.

→ Implantation massive de bâtiments scolaires et une présence associative forte, de même que la préservation d'une ambiance conviviale caractéristique du Haut et Moyen-Pays

C. LES QUARTIERS DE LA LAUZIÈRE ET DE RASCLAOU

1. Localisation géographique

Saint-Martin-du-Var est administrativement découpé en vingt quatre quartiers. Les deux quartiers étudiés, le quartier de La Lauzière et celui de Rasclaou, se situent au Nord-Ouest du territoire communal, au lieu-dit de La Lauzière, représentant une emprise d'environ 9 ha. Elle est bordée à l'Ouest par la RD 6202, au Nord par la limite communale de la Roquette-sur-Var et au Sud par la route départementale RD 20 permettant l'accès à ce même village de la Roquette-sur-Var.



Figure 9 : Carte de localisation des quartiers de La Lauzière et de Rasclaou

Source : PLU de Saint-Martin-du-Var. Réalisation BONDIL Benjamin

La zone d'étude se situe au carrefour des vallées du Var et de l'Estéron, dessinant ainsi une plaine alluviale et présentant des déclivités importantes du fait d'un relief escarpé. La RD 6202 est localisée sur la digue protégeant les habitations d'une subite montée des eaux. Les quartiers d'études se situent ainsi à environ 2 m sous la route, et avec le relief abrupt qui les délimite à l'Est, forment un fond de vallée.

→ Une zone d'étude naturellement enclavée, mais son isolement est accentué par la présence de la RD 6202

2. Caractéristiques

Le terrain sur le secteur d'étude est principalement de nature anthropique. On retrouve ainsi des cultures maraîchères sous la forme d'arbres fruitiers (cerisiers, pruniers, figuiers, néfliers, poiriers, ...) ainsi que des cultures de légumes (pommes de terre, blettes, ...), parfois sous serres. Des cultures de type méditerranéen sont aussi pratiquées comme celles d'oliviers et de vignes. Une végétation à buts paysager et récréatif est aussi présente sous la forme de haies, de cyprès ou encore des jardins privés. Enfin, quelques terrains sont encore en friche. Des pinèdes se sont néanmoins développées le long des versants à l'Est du site d'étude, recouvrant les coteaux.



Photo 3 : Végétation présente sur la zone d'étude

Réalisation BONDIL Benjamin

Dans la plaine de La Lauzière, bien que l'urbanisation ne soit pas totalement structurée, l'habitat s'est cependant implanté majoritairement le long de l'axe de la RD 6202, avec parfois des bâtiments seulement séparés de la route par un ruisseau. Du fait de l'existence en grand nombre de parcelles longilignes et perpendiculaires à la route et allant jusqu'au versant de la colline, une partie de la population a décidé d'implanter leurs habitations au milieu de leur terrain. On recense une trentaine de maisons individuelles dans le secteur étudié, avec un niveau de bâti allant de R à R+1.



Photo 4 : Répartition de l'habitat dans la zone d'étude

Réalisation BONDIL Benjamin

Au Nord du site, le tissu urbain est plus dense composé notamment de petits pavillons regroupés, tranchant ainsi avec les plus anciennes propriétés agricoles présentes dans la partie sud. Une voie de desserte se trouve en limite Nord de la commune et se termine au niveau des champs, ne bénéficiant ainsi seulement qu'aux habitations pavillonnaires.



Photo 5 : Voie de La Lauzière donnant accès aux pavillons

Réalisation BONDIL Benjamin

Deux entreprises sont présentes au Nord de la zone d'étude (une spécialisée dans la vente de matériaux de construction et l'autre tournée vers la literie et le meuble) car elles bénéficient à cet endroit de la voie de desserte facilitant leur accessibilité et d'une vaste superficie permettant le stockage. En effet, la voie de La Lauzière est assez large au niveau de son débouché sur la route départementale, avant que la chaussée ne se rétrécisse au niveau des habitations réparties de part et d'autre.



Photo 6 : Une des deux entreprises présentes sur site

Réalisation BONDIL Benjamin

→ Une zone d'étude séparée en deux secteurs très différents du point de vue paysager et fonctionnel

II. UNE ABSENCE DE RECONNAISSANCE VIS-A-VIS DE CES QUARTIERS :

A. LE PARC DE LOGEMENT

Dans un premier temps, il est utile de montrer que le parc immobilier en 2006 dépasse le millier d'habitation, et qu'il est constitué en très grande majorité (à 92%) de résidences principales. Les résidences secondaires représentent un nombre infime (3%), mais surtout la part de logements vacants reste faible (de l'ordre de 5%).

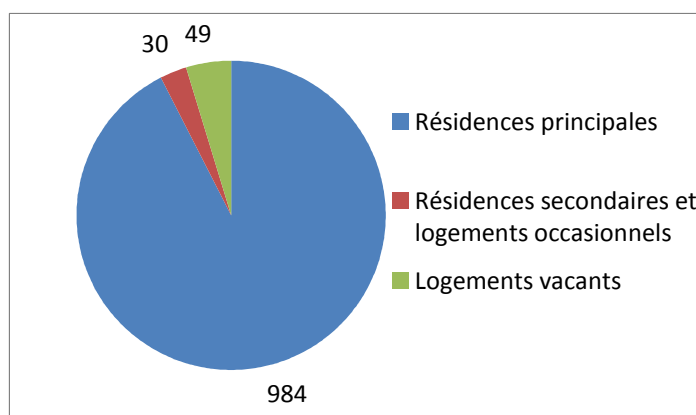


Figure 10 : Graphique de la répartition des catégories de logement

Source : INSEE, 2009 (données de 2006).

Réalisation BONDIL Benjamin

Ensuite, il convient de séparer la zone d'étude en deux : la partie Nord desservie par la voie de La Lauzière, exceptés les deux entreprises présentes, peut être définie comme une zone résidentielle où la densité du bâti est importante et disposant d'un petit jardin privé, comparée aux grandes propriétés familiales de la partie Sud avec le plus souvent un terrain de taille conséquente. Dans les deux cas, ce sont donc des maisons individuelles de niveaux R à R+1. Cette prédominance de la proportion de maisons vis-à-vis des appartements se retrouve dans la politique de la commune où le nombre de maisons, minoritaire en 1999, a bondi de près de 40% en l'espace de 7 ans alors même que celui des appartements a diminué.

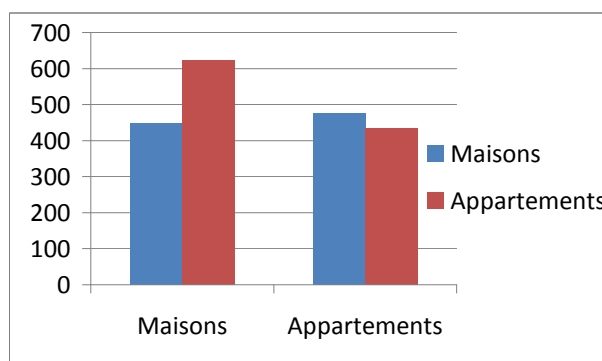


Figure 11 : Graphique de la répartition des types de logement

Source : INSEE, 2009 (données de 2006).

Réalisation BONDIL Benjamin

Une part des habitants du secteur Nord sont locataires alors que presque tous sont propriétaires de leur terrain au Sud. Cette observation du quartier se différencie avec celle de l'analyse à l'échelle communale du fait que plus du tiers des résidences principales sont destinées à la location.

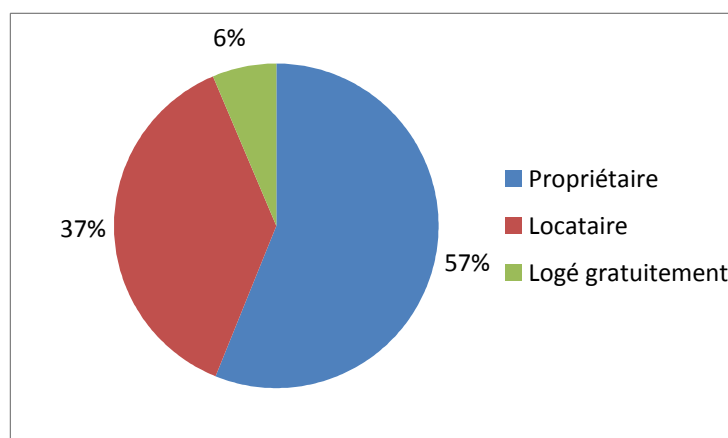


Figure 12 : Graphique de la répartition des résidences principales selon leur statut d'occupation

Source : INSEE, 2009 (données de 2006). Réalisation BONDIL Benjamin

Aussi, la plupart des habitants de la partie Sud ont hérité de leur demeure qui s'avèrent être anciennes, la plupart construite au début du XX^{ème} siècle. Cette caractéristique tranche avec l'âge plus récent de la majorité du bâti de la commune de Saint-Martin-du-Var, même si un quart des résidences principales ont été construites avant 1949.

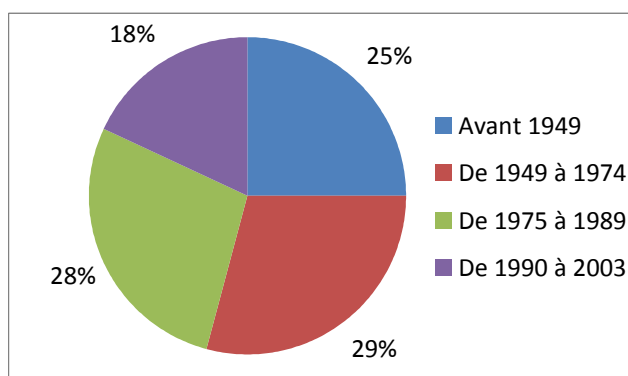


Figure 13 : Graphique de l'ancienneté de l'habitat (résidences principales construites avant 2004)

Source : INSEE, 2009 (données de 2006). Réalisation BONDIL Benjamin

Au Nord de la zone, les pavillons ont principalement attiré des familles en offrant un jardin pour les enfants, une entrée sécurisée et la possibilité de garer la voiture à l'intérieur de la propriété grâce à la voie de desserte. La partie Sud abrite une population beaucoup plus âgée avec la présence de nombreux retraités qui ont pour la plupart des cultures sur leur terrain. Bien qu'une partie soit toujours en couple, certains de ces retraités vivent seules dans de vastes maisons, constitués souvent de nombreuses pièces.

Cette diversité de la structure familiale ainsi que la prédominance d'un bâti avec un nombre élevé de pièces (85% des propriétés principales possèdent au moins 3 pièces) se retrouvent à l'échelle communale.

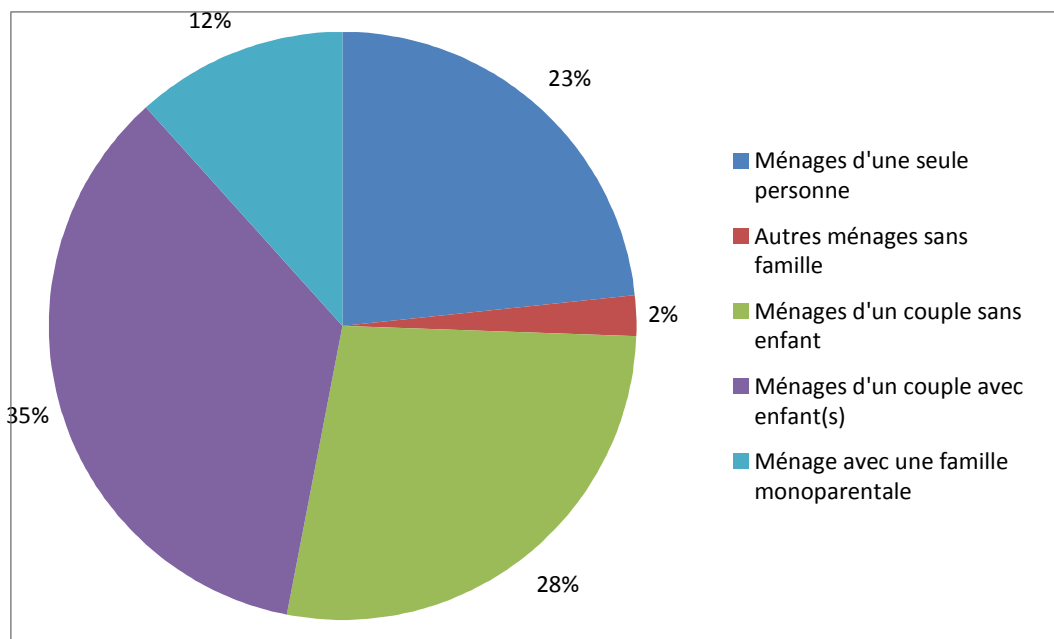


Figure 14 : Graphique de la répartition des ménages selon la structure familiale

Source : INSEE, 2009 (données de 2006).

Réalisation BONDIL Benjamin

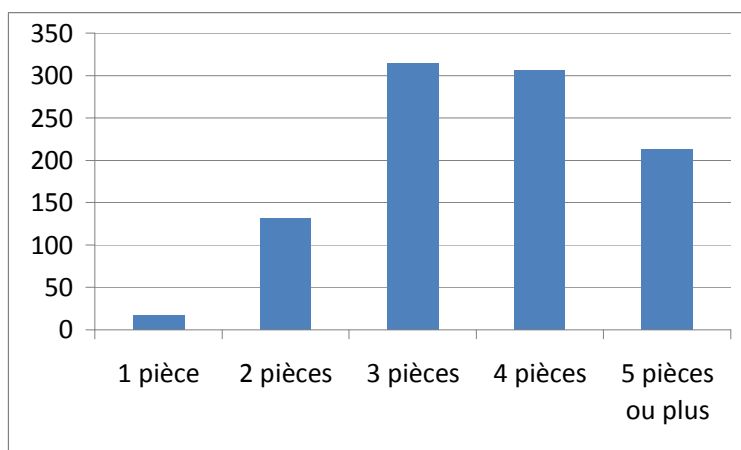


Figure 15 : Graphique de la répartition du nombre de pièces dans les résidences principales

Source : INSEE, 2009 (données de 2006).

Réalisation BONDIL Benjamin

→ Deux parcs de logements de natures différentes : une zone pavillonnaire plutôt récente sur la pointe nord, et un bâti ancien, diffus et de grande superficie appartenant pour la plupart à une population âgée sur la majorité du site d'étude

B. DES QUARTIERS ISOLES DU RESTE DE LA COMMUNE

1. Enclavement physique

Le secteur d'étude se trouve tout d'abord bordée à l'Est par la route départementale. A cette barrière anthropique s'ajoute à celle naturelle du Var qui la joute. C'est une différence de nivellement avec cette route qui lui confère avant tout une forme de cuvette. Au Nord, il est délimité par le début de la voie de desserte qui le sépare d'un entrepôt appartenant à l'une des deux entreprises, avant que l'on trouve une zone pavillonnaire avec un habitat très dense sur la commune de la Roquette-sur-Var. Au Sud puis à l'Est, la zone d'étude est délimitée par une colline où la RD 6020, ainsi que le versant, s'initient à sa limite Sud afin de desservir la le village de la Roquette-sur-Var perché à 380 m d'altitude. Ce relief isole parfaitement la zone d'étude qui n'a ainsi aucun lien naturel, ni visuel avec le reste de la commune.

→ Isolement naturel des quartiers d'étude accentué par la présence anthropique de la RD 6202

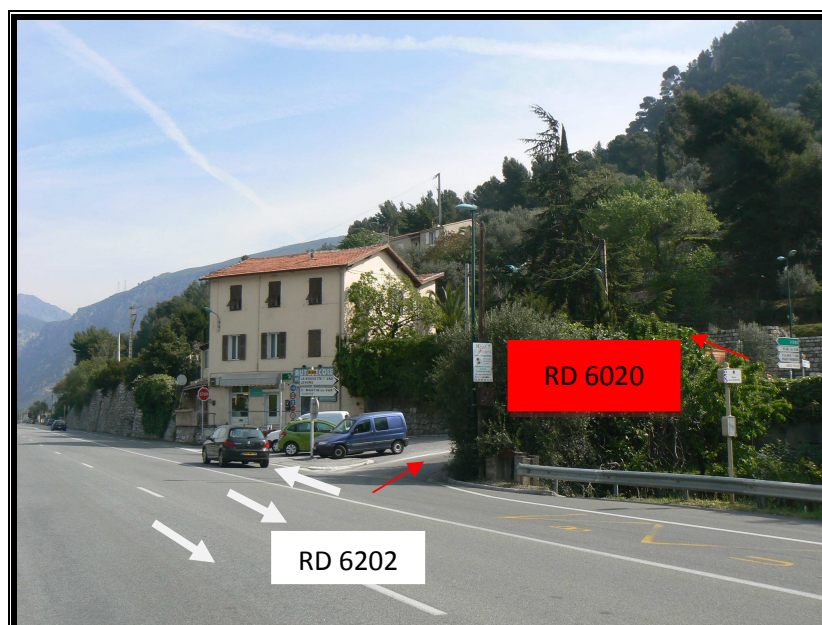


Photo 7 : La route départementale RD 6020

Réalisation BONDIL Benjamin

2. Un quartier inaccessible

La quasi totalité des personnes rencontrées sur le terrain sont des habitants, la proportion de personnes étrangères au quartier étant presque nulle. Cette observation s'explique par sa fonction résidentielle ainsi que par l'absence d'infrastructures permettant le développement économique de ce territoire. En effet, à l'exception des deux entreprises implantées à la limite nord de la zone d'étude, aucune autre activité commerciale n'est présente ainsi qu'aucun service particulier.

Pour accéder à l'offre en commerces et en services que l'on trouve surtout près du centre de la commune, il n'existe pas d'autre moyen que de prendre sa voiture pour s'y rendre, bien que les quartiers ne soient pas trop éloignés du centre du village (à environ un kilomètre).

En effet, aucune ligne de bus ne s'arrête au niveau de la zone d'étude, les deux arrêts les plus proches se trouvent dans le centre de Saint-Martin-du-Var et sur la commune voisine de La Roquette-sur-Var, le long de la route départementale. Pour y aller, les résidents doivent emprunter à pied l'accotement, posant ainsi de gros problèmes de sécurité.

Aussi, les personnes âgées sont les plus vulnérables à cet isolement car leur dépendance à être aidées par un tiers (membres de la famille ou encore sociétés de livraison à domicile) s'accroît et l'accessibilité au reste de la commune devient presque nulle.

Enfin, il n'existe pas dans le secteur d'aménagements pour la pratique sécurisée du vélo, la surface aérienne de la digue étant utilisée par les voies de la RD 6202 et la ligne de CP.

Il convient aussi de préciser que cet éloignement du centre et le passage très faible de visiteurs sur le site lui confère une certaine quiétude (qu'il faut néanmoins nuancer vis-à-vis du bruit occasionné par le trafic incessant de la RD 6202) appréciée par la population.

→ Isolement aussi social des quartiers d'étude due à l'absence d'activité économique et d'une offre en transports en commun, qui s'ajoutent à des modes de déplacements doux non sécurisés

C. MISE EN ROUTE D'UN PROJET DE VOIE DE DESENCLAVEMENT

1. Une insécurité permanente

La RD 6202 est un axe de grande circulation où les vitesses de circulation sont importantes. La limitation est fixée à 90 km/h au niveau de la zone d'étude dans les deux sens de circulation. Cette voie à double sens est constituée à cet endroit de deux voies montantes, dans le sens Nice-Digne, et d'une voie descendante, dans le sens Digne-Nice. Cependant, au niveau du carrefour situé au niveau de l'actuelle voie de desserte de La Lauzière, la route départementale se restreint à une voie montante et une voie descendante.



Photo 8 : Circulation de la route départementale RD 6202

Plusieurs voies privées, au nombre de quatorze, sont recensées sur le site étudié, permettant un accès direct aux habitations depuis la RD 6202. Compte tenu de la vitesse importante de circulation des véhicules empruntant cet axe, les sorties ainsi que les entrées dans leurs propriétés restent dangereuses pour les riverains. En effet, notamment pour en sortir, ces derniers doivent emprunter cette voie en pente du fait de la forme en cuvette de la zone d'étude et la surélévation de la route, ce qui leur confère une visibilité quasi nulle. Obligés de s'avancer sur la voie pour sortir, ils doivent en plus s'imposer au trafic dense (tout près de la zone et d'après une étude la Direction Départementale de l'Équipement DDE en 2001, il était estimé à 13 000 véhicules par jour), mais aussi à la vitesse importante des automobilistes empruntant cette route. A ce titre et sur les portions de route les séparant, les carrefours avec la RD 6202 sont considérés des points noirs en termes d'accidentologie (entre 1999 et 2003 et sur une portion d'une dizaine de kilomètres entre le Pont de la Manda à Carros et le pont Charles Albert situé au niveau de la limite Nord de la commune de Saint-Martin-du-Var, 149 accidents ont été recensés, faisant 11 morts).



Photo 9 : Voie privée empruntée par les habitants

Réalisation BONDIL Benjamin

L'ensemble des professionnels empruntent aussi ces voies d'accès pour se rendre chez les particuliers : les services de secours (ambulances, pompiers) mais aussi ceux offrant un service quotidien (La Poste) ou encore les véhicules de livraison. En effet, ces professionnels doivent selon les cas soit s'arrêter momentanément, voire même stationner devant les habitations pour mener à bien leurs missions. Dans les deux cas et du fait de l'étroitesse de l'accotement, une partie de ces véhicules empiètent sur la route et sont ainsi sujets à des accidents. De plus, les véhicules empruntant la voie d'accès ne peuvent pas dans la plupart des cas faire demi-tour et doivent donc s'insérer dans la circulation en marche arrière.



Photo 10 : Arrêt d'un professionnel le long de la RD 6202

Réalisation BONDIL Benjamin

Enfin, une partie des résidents de la zone se rend au village à pied ou à vélo en longeant de la route. Ces derniers côtoient ainsi sur près d'un kilomètre le flux automobile, le tout en empruntant un accotement large le long des habitations d'une cinquantaine de centimètres seulement. Dans le cas où un véhicule stationne sur le bas côté, ces personnes doivent dans la plupart des cas le contourner par la route du fait de la pente de l'autre côté créée par la digue sur laquelle repose la route.



Photo 11 : Coexistence entre les piétons et les véhicules motorisés
au niveau de la RD 6202

Réalisation BONDIL Benjamin

→ La zone d'étude apparaît ainsi comme particulièrement dangereuse pour l'ensemble de ses usagers (habitants/professionnels, piétons/automobilistes)

2. Les différents objectifs

Le but principal de ce projet est de sécuriser le secteur, et notamment l'accès des habitants à la voirie publique. Les résidents ont demandé la mise en place d'un éclairage le long de la route départementale afin de les rendre plus visibles lors de leurs déplacements en voiture mais aussi à pied, ainsi que la diminution de la vitesse sur la portion en question à 70 km/h pour faciliter leur insertion sur la RD 6202.

Néanmoins, bien que la communauté urbaine de Nice-Côte d'Azur ait l'intention de sécuriser l'ensemble des accès privés, elle considère que ces derniers ne devaient pas être à terme aménagés mais supprimés grâce à la mise en place d'autres infrastructures permettant la liaison avec la route départementale. Cette idée est reprise depuis de nombreuses années par la municipalité de Saint-Martin-du-Var qui a inscrit un emplacement réservé dans son Plan d'Occupation des Sols (POS), puis dans son Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec déjà le tracé projeté d'une voie de désenclavement et de desserte sur La Lauzière avec une emprise au sol de 8 m qui s'initierait au Nord par le tracé de l'actuelle voie de La Lauzière.

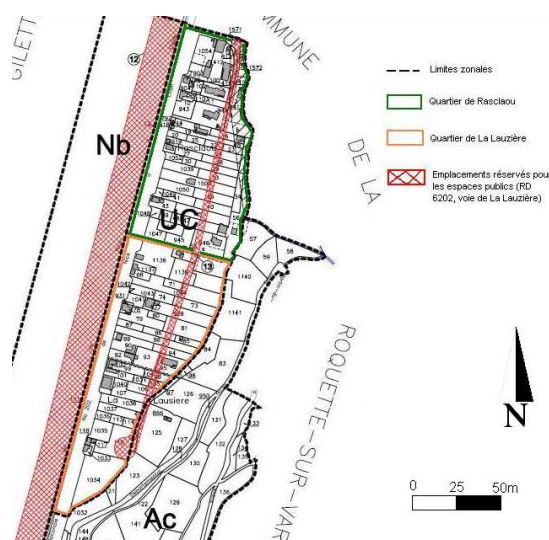


Figure 16 : Représentation graphique de l'emplacement réservé à la voie de désenclavement et de desserte de La Lauzière inscrite dans le PLU

Source : PLU de Saint-Martin-du-Var, 2007.

Réalisation BONDIL Benjamin

Ainsi, la municipalité a mandaté un bureau d'étude (le groupe SEREC) afin de lui proposer plusieurs scénarii de voie de désenclavement, se traduisant par des emprises de largeurs différentes :

- une voie à 12 m qui permettra d'assurer un double sens de circulation, un espace partagé piétonnier et cyclable, un trottoir ainsi qu'un stationnement unilatéral ;

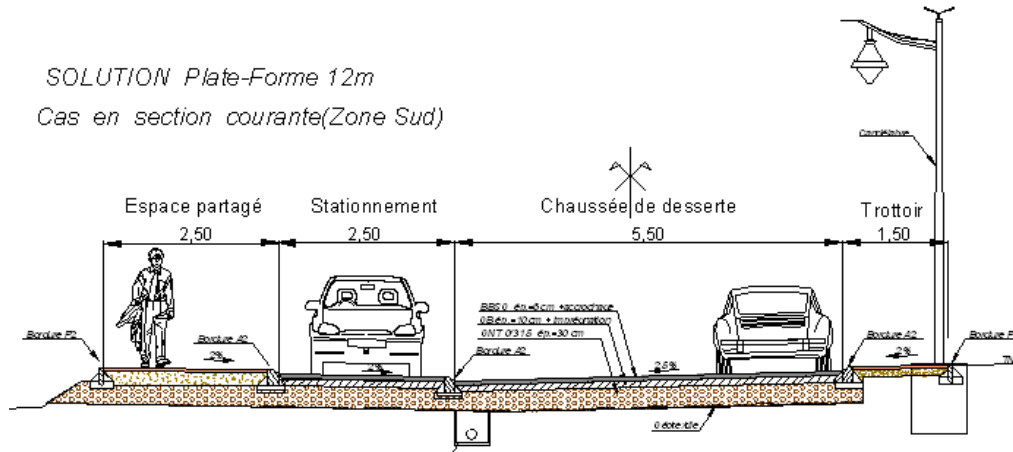


Figure 17 : Représentation graphique du détail de la plate-forme à 12 mètres

Source : Groupe SEREC

- une voie à 10 m qui assure aussi un double sens de circulation, un espace partagé et un stationnement unilatéral,
- une voie à 8 m qui prend la forme d'un sens unique assorti lui aussi d'un espace partagé et d'un stationnement unilatéral.

Le scénario à 8 m correspond à celui parmi les trois qui a convaincu la majorité des riverains, tout en reconnaissant qu'une partie d'entre eux rejette tout projet du fait que l'enclavement présent du quartier leur paraît garant de leur sérénité.

Les habitants voient dans le projet à 8 m une solution raisonnable car elle permettra un accès sécurisé aux propriétés riveraines (et notamment lors de l'intervention des secours aujourd'hui compromise) et nécessitant une emprise sur leurs propriétés amoindries comparées aux deux autres scénarii.

Dans l'ensemble des cas, cette voie sera sous la forme exclusive d'une voie de desserte car elle sera placée en zone 30 km/h et équipée de plateaux traversants et de chicanes afin de ralentir les véhicules et ne pas constituer une route secondaire en cas d'encombres sur la RD 6202. De plus, ces aménagements routiers vont s'accompagner d'une amélioration notable de la qualité de vie du quartier par la mise en place d'un traitement paysager, la création d'un réseau d'eaux fluviales, l'installation d'un réseau d'éclairage public, mais surtout la rénovation des réseaux publics d'eaux usées et d'eau potable qui, au fil de l'augmentation de la population dans la Vallée du Var, sont devenus saturés.

De plus, le fait de rendre les habitations accessibles tout en ne créant pas de voies privées supplémentaires comme l'a demandé la communauté d'agglomération, permettra également de rendre constructibles certaines propriétés qui étaient privées de ce droit.



Figure 18 : Représentation graphique du projet routier

Source : Groupe SEREC.

Réalisation BONDIL Benjamin

→ Le projet routier engagé permettra de rompre l'isolement du secteur d'étude et de le sécuriser

III. Propositions d'aménagement : revalorisation du quartier

A. Orientation d'une politique de logement à long terme

1. Utiliser les logements vacants

Aujourd'hui, la commune de Saint-Martin-du-Var ne possède que très peu de logements vacants, estimés à 45 pour un parc de plus de 1 000 logements en 2006. L'observation attestant la saturation du parc immobilier se retrouve aussi dans les communes avoisinantes (47 logements vacants pour un parc de 452 dans la commune de La Roquette-sur-Var, 127 pour 2 098 logements sur la commune de Levens ou encore 168 logements vacants pour un total de 4 504 dans la commune de Carros). Cette proposition à court terme en reste donc que peu pertinente.

Néanmoins, dans la zone d'étude, et notamment sa partie sud, se trouvent de nombreuses personnes âgées qui, souvent seules, logent dans des maisons de types T4-T5. Cette constatation est relativement importante à prendre en compte sur le long terme. En effet, dans les dix-quinze prochaines années, on peut prévoir une libération massive de logements comparée à leur nombre sur la zone d'étude. Ainsi, une partie de ces logements seront mis sur le marché, présentant un attrait certain pour les futurs acheteurs ou locataires, notamment des familles au vu de la taille des logements. Cette solution aura aussi pour intérêt de satisfaire une partie de la demande et ralentir l'étalement urbain.

→ Disponibilité accrue de logements à l'intérieur du périmètre étudié dans les années à venir

2. Etre attentif à l'évolution parcellaire

La réalisation de la route va conduire à une profonde modification du paysage, mais aussi des habitudes prises par les résidents du quartier. Pour chacun d'entre eux, ce changement aura différentes ampleurs et suscitera beaucoup de problématiques.

La responsabilité première de la commune est d'abord de veiller à la mise en conformité des terrains habités concernés par le projet et notamment à leur desserte directe sur la voie projetée. En effet, les parcelles du quartier d'étude sont disposées en longueur et de manière transversale au tracé. Mais, sur une même longueur, on peut retrouver un morcellement de la parcelle allant jusqu'à quatre terrains appartenant à autant de propriétaires différents. Le problème survient lorsque sur l'un de ces terrains se trouve une habitation qui n'a ainsi aucun accès direct sur la voie.

Du fait qu'aucune propriété ne doit être enclavée, il convient donc au maître d'ouvrage, ici NCA, de veiller à la présence sur les deux terrains concernés d'une voie d'accès jusqu'à la propriété. Cette opération est rendue possible, mais aussi obligatoire pour NCA, du fait qu'une servitude de passage découlera de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de la route. Le propriétaire se verra obligé d'accepter que le deuxième propriétaire bénéficie d'un droit de passage sur son terrain afin de pouvoir rejoindre la voie de désenclavement. Dans certains cas, ces voies peuvent emprunter le tracé des voies d'accès existantes afin de maintenir disponible du foncier, des raccordements directs à des propriétés voisines à partir de ces voies pourront être réalisés.

En plus du désenclavement, la réalisation du projet enlève le rôle de desserte à la voirie existante du fait que les riverains ne doivent plus accéder à la RD 6202 à partir de celles-ci dans des soucis de sécurité. NCA, ainsi que la commune de Saint-Martin-du-Var doit veiller à la suppression de ce rôle de desserte et de tout aménagement l'attestant, comme par exemple les portails qui devront être progressivement remplacés par des clôtures, ou encore des portillons dans le cas où l'accotement le long du quartier est maintenu piéton. Dans le cas où ces voies d'accès ne desservent pas certaines propriétés, une nouvelle voie sera créée entièrement afin de désenclaver l'ensemble des habitants.

La création de cette voie de désenclavement va permettre de rendre constructible l'ensemble de la zone, notamment les terrains qui ne bénéficiaient pas d'accès à la voirie et qui, à ce titre, étaient inconstructibles. Cette modification va entraîner une augmentation fulgurante du prix du terrain qui pourrait inciter une partie des propriétaires à vendre leurs parcelles. Cette vente de particulier à particulier entraînera l'arrivée dans le quartier de nouveaux résidents et la construction d'un parc de logements neufs.

De plus, du fait du découpage occasionné par le tracé, une partie des propriétaires terriens pourrait décider d'un échange à l'amiable de parcelles afin de maintenir une continuité de leur propriété terrienne. Ils pourraient ainsi décider de construire sur cette superficie continue et desservie, ou encore réaliser des opérations d'agrandissement dans le cas où le bâti est déjà présent.

Enfin, si une parcelle a été morcelée par le tracé du projet et si une partie a atteint une superficie peu importante, le propriétaire a la possibilité de faire jouer le droit de délaissement, obligeant ainsi la commune à acheter le terrain concerné.

→ Veiller à la mise en conformité du quartier suite à la réalisation du projet de la voie de désenclavement et étudier l'extension induite du bâti dans cette zone

3. Développement du parc de logement diversifié

La vente de particulier à particulier va permettre de développer l'accession à la propriété, accentuant de fait le déséquilibre entre la part de locataires et celle de propriétaires dans le quartier.

Il convient donc à la commune de Saint-Martin-du-Var de se procurer des terrains dans le quartier afin de diversifier l'offre en habitat suivant leur statut d'occupation. La municipalité a déjà initié une politique d'acquisition foncière en se procurant treize parcelles au Nord de la zone, en limite de la voie de La Lauzière existante.

Afin d'avoir un territoire communal homogène, il faudrait racheter les cinq parcelles centrales disposées de la manière suivante :

- quatre parcelles sont des petits potagers disposés en ligne l'un derrière l'autre et séparés par des clôtures ;
- la dernière parcelle s'étale quasiment du versant jusqu'à la RD 6202, sous la forme d'un champ où on retrouve quelques plantations et un cabanon.



Photo 12 : Parcelles intéressantes à acquérir

Réalisation BONDIL Benjamin

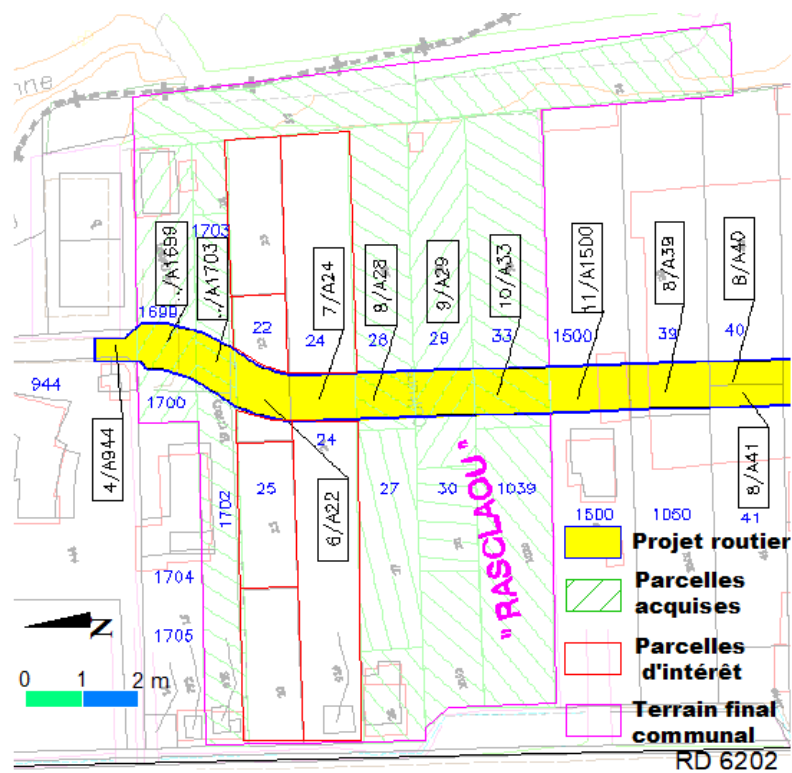


Figure 19 : Représentation graphique des parcelles à acquérir pour des projets à court terme

Source : Groupe SEREC.

Réalisation BONDIL Benjamin

On obtiendrait dans ce cas un terrain de 0,7 h qu'il conviendrait de valoriser. La commune de Saint-Martin-du-Var pourrait déléguer le développement de cet îlot à un aménageur privé qui proposerait un recoupage étudié des parcelles. Cette découpe aurait intérêt à être mixte, donnant ainsi une répartition hétérogène de l'habitat afin de maximiser l'utilisation de l'espace et d'obtenir un paysage urbain diversifié. Ainsi, on ne verrait pas apparaître l'image d'une rangée de pavillons construits tout le long de la voie de désenclavement.

Avec un objectif principal de mixité sociale, la municipalité a la possibilité d'imposer un cahier des charges visant à diversifier l'offre en logement tout en étant conforme au règlement du PLU pour les zones urbaines de type Uc :

- Imposer tout d'abord une part de locatif dans les logements construits pour tenter de réduire l'écart avec la proportion importante de propriétaires ;
- Faire varier la catégorie des logements avec la création de pavillons individuels mais aussi de maisons à étages, tout en ne dépassant pas les hauteurs maximales (11,5 m jusqu'au niveau du faîtage) ;
- L'aspect extérieur du bâti, que ce soit d'un point de vue architectural que décoratif, devra être varié et conforme aux indications du PLU ;
- La position du patrimoine foncier sur le terrain qu'il occupe ainsi que la superficie du plancher bâti tenteront d'être variées, tout en en prenant en compte le Coefficient d'Occupation du Sol (COS) établi à 0,4.

→ Assurer une offre en logements diversifiée (taille, qualité, loyer, ...) dans une problématique de mixité sociale (âge, revenus, taille de la population)

B. Dynamiser la vie du quartier

1. Maintien de l'activité agricole

L'agriculture est une activité caractéristique dans la Plaine du Var du fait qu'elle bénéficie d'un sol riche et fertile par l'apport ancestral d'alluvions. Cette présence est surtout maintenue sur le site d'étude sur sa limite sud. On y retrouve des cultures très diverses sur des terrains appartenant à de gros propriétaires qui en louent une partie à des agriculteurs.

Ces terres ne vont pas être morcelées par l'emprise du tracé de la voie de désenclavement du fait que celui-ci passe en pied de versant.

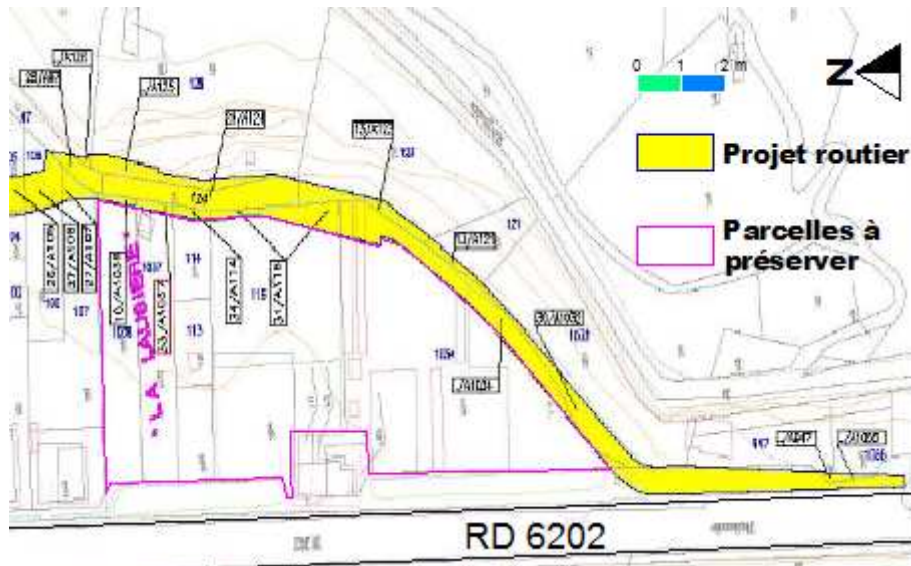


Figure 20 : Représentation graphique des parcelles agricoles à préserver

Source : Groupe SEREC.

Réalisation BONDIL Benjamin

Le maintien de ces terres permettrait de pérenniser la profession d'agriculteur sur le territoire communal. Cette nécessité est d'autant plus importante que l'étalement urbain se fait principalement dans la Plaine du Var au détriment des terres cultivées. A l'entrée du quartier, cette présence améliorera son image du fait qu'elle est garante de l'identité locale et d'un paysage préservé.

De plus, avec l'arrivée d'une nouvelle population, et notamment des familles, on pourrait assister la naissance de forts liens intergénérationnels entre les agriculteurs souhaitant faire partager leur passion et les enfants curieux de tout ce qui les entoure.

→ Pérenniser les terres agricoles présentes dans le quartier, barrières à l'étalement urbain.

2. Création d'une aire de jeux

Le développement du bâti sur le quartier va conduire à l'installation d'une nouvelle population, et en particulier des familles qui recherchent des logements de grandes tailles.

Il apparaît nécessaire que le quartier dispose d'un espace où les enfants puissent s'amuser d'une part, mais aussi d'un lieu de rencontre pour l'ensemble des habitants. On disposerait ainsi d'un mobilier destiné au jeu, et d'un autre plus conventionnel comme des bancs ou des tables. Dans ce souci d'échanges intergénérationnels, l'espace de jeux ne se veut donc pas discriminatoire au niveau de l'âge des utilisateurs. Il convient donc de prévoir des aménagements dédiés à toutes les tranches d'âge de la population. Cette nécessité de disposer d'une aire de loisir apparaît aussi en prenant la problématique de la sécurité en n'obligeant pas les plus jeunes à se rendre par leurs propres moyens dans le centre du village et côtoyer le trafic automobile de la RD 6202.



Photo 13 : Exemples d'aires de jeux pour enfants

- Sources : <http://fabregues.blogs.midilibre.com/>
- <http://www.mandelieu.fr/>
- <http://img.archiexpo.fr/>

Le choix du site d'implantation peut varier suivant la portée que l'on souhaite donner à cet aménagement. En effet, on peut réfléchir à la création conjointe avec l'aire de jeux d'un city stade permettant la pratique possible de plusieurs sports (football, basketball, handball, athlétisme). Ce choix permettrait d'une part de créer des liens avec le reste du village, et d'autre part donner un espace dédié aux jeunes. On pourrait aussi voire apparaître dans le secteur une nouvelle maison des jeunes qui ferait suite à celle en ruine située près de la place. Dans le cas où seule une aire de jeux pour enfants serait retenue et nécessiterait donc une superficie moindre, il convient de repérer un espace vide, aussi appelée « dent creuse », après que le bâti ait évolué.

→ Offrir un espace de jeux et de convivialité pour l'ensemble de la population du quartier

3. Garder un capital foncier pour les politiques d'aménagement futures

Avec la création de cette voie de désenclavement, le quartier va connaître une profonde mutation. Afin d'anticiper les nouveaux besoins qui pourraient apparaître par la suite, la commune de Saint-Martin-du-Var peut maintenir sa politique d'acquisition foncière afin de posséder un patrimoine important et contrôler cette transformation.

Le terrain qui pourrait être intéressant de se procurer se trouve en bordure des parcelles acquises par la commune, du côté Est de la voie de la Lauzière. Composé de quatre parcelles différentes, le terrain a une superficie d'environ 2 500 m².

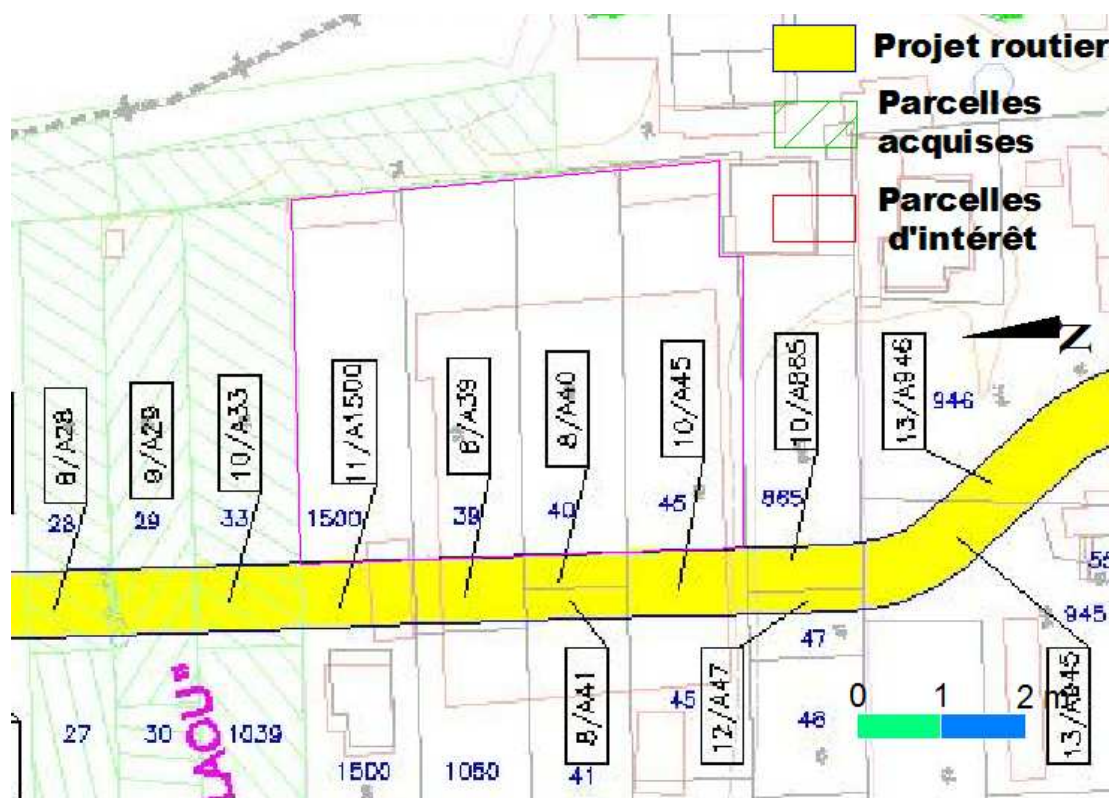


Figure 21 : Représentation graphique des parcelles à acquérir pour des projets à moyen ou long terme

Source : Groupe SEREC.

Réalisation BONDIL Benjamin

Ainsi, sur ce terrain, pourraient naître, suivant les problématiques rencontrées, divers projets :

- installation de la maison des jeunes pour les raisons vues précédemment ;
- lancement d'une politique de logement répondant à une demande insatisfaite au niveau de la commune de Saint-Martin-du-Var et du territoire de la Plaine du Var ;
- mise en place d'un hôtel-restaurant assurant une cuisine traditionnelle ainsi que la possibilité de dormir dans le Moyen-Pays avec l'ensemble des avantages que ce dernier représente (cadre agréable, endroit calme). Cette décision peut faire suite à l'augmentation du tourisme d'affaire dans la Plaine du Var après que l'ensemble des projets liés à l'OIN soient lancés, etc...

→ Acquérir un terrain dans le quartier qu'il conviendra de laisser vierge pour les années futures

4. Bilan des propositions d'aménagement à l'échelle du quartier

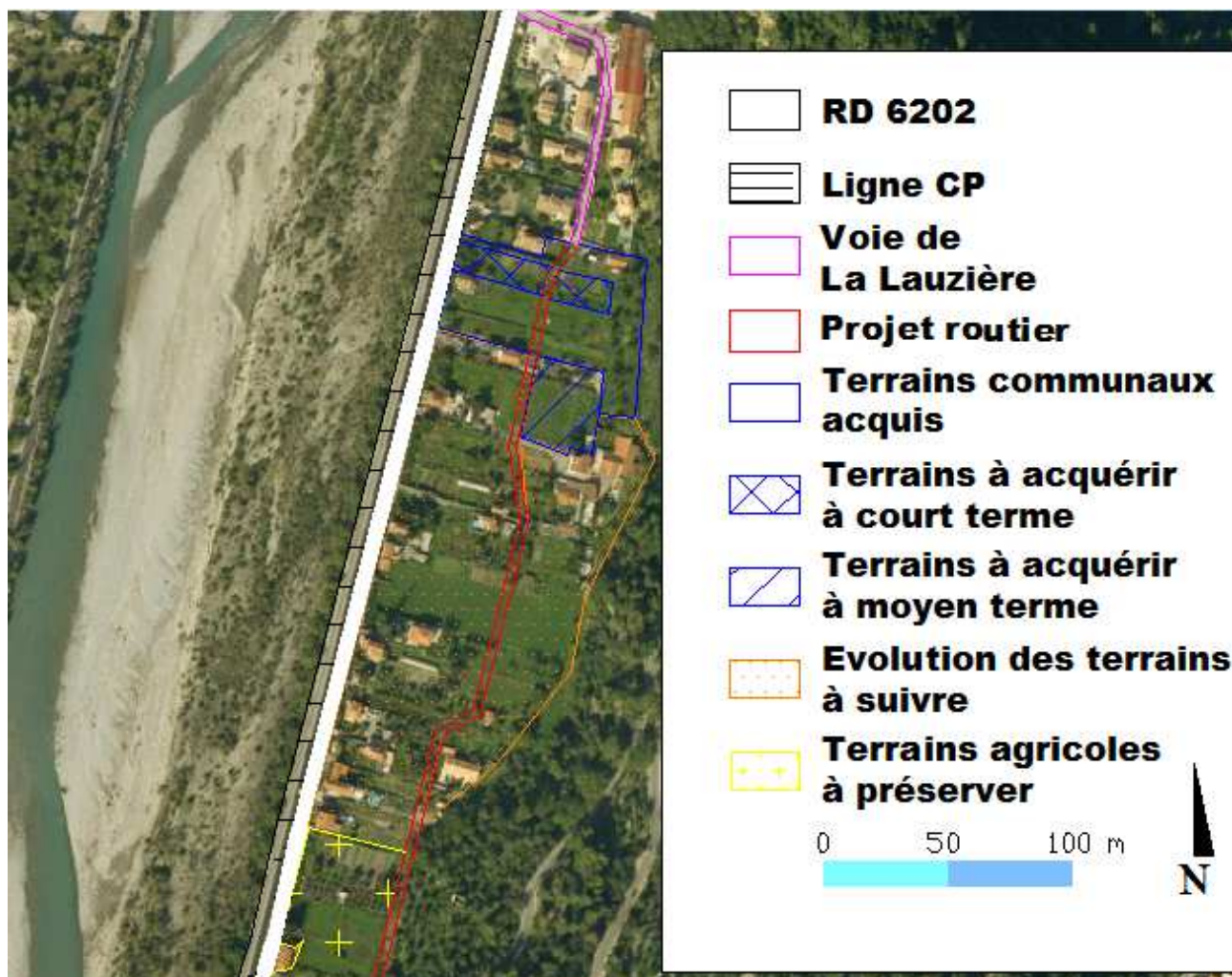


Figure 22 : Représentation graphique des différentes propositions d'aménagement

Source : Google Earth Pro. Réalisation BONDIL Benjamin

C. *Rendre accessible le centre-ville aux modes de déplacements doux*

Les modes de déplacements concernés par cette définition sont aussi bien la marche à pied que l'utilisation du vélo. Pour compléter cette approche, il convient de mettre en place, suite à la création de la voie de desserte, un nouvel arrêt de bus à l'intérieur même du quartier afin qu'il puisse être desservi de façon directe.

Pour favoriser l'emploi du vélo ainsi que celle de la marche à pied, tout en garantissant leur sécurité, il faut bien séparer en deux le parcours entre le quartier d'étude et le centre du village, du fait de particularités très différentes :

- du début de la voie de desserte jusqu'à l'embranchement avec la RD 6020, correspondant à une partie de l'accotement de la RD 6202 ;
- puis, de cet embranchement au centre-ville (caractérisé par la Place Alexis Maiffredi) prenant la forme d'une rue située en agglomération (rue des Moulins).

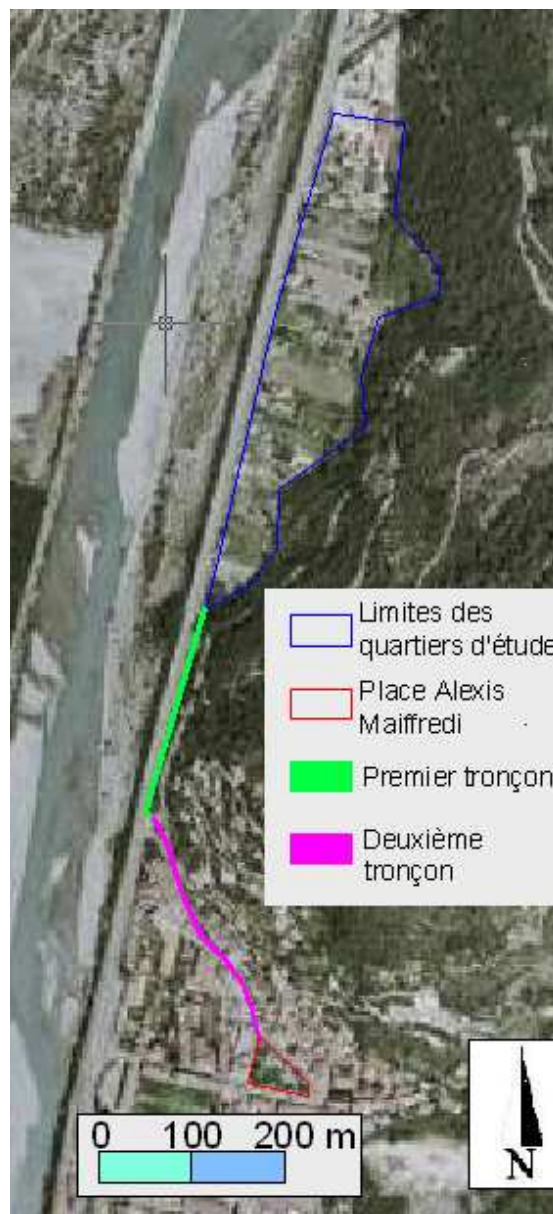


Figure 23 : Représentation graphique du tracé envisagé pour l'emploi du vélo et de la marche à pied

Source : Géoportail.

Réalisation BONDIL Benjamin

1. La bande latérale multifonctionnelle (BLM)

La création d'une voie pour encourager l'utilisation du vélo a pour finalité les déplacements au quotidien des habitants de Saint-Martin-du-Var, et ne vise donc pas les cyclistes sportifs ou itinérants grâce à un tracé d'une longueur 300 m seulement. Ces derniers, s'ils empruntent la voie d'étude, se retrouveront après comme aujourd'hui sur l'accotement de la RD 6202 à côté d'un trafic automobile important.

Dans un premier temps, il convient de s'assurer si un aménagement piétonnier et cyclable est autorisé sur ce site par le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Inondations (PPRI) de la Basse Vallée du Var. Notre zone d'étude se trouve classée en zone R3 correspondant à une bande de recul derrière les digues et les berges, ici égale à 50 m. Le règlement pour cette zone stipule que « les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, ainsi que les voiries de desserte et les accès » sont autorisés avec prescriptions. Ceux-ci doivent en effet « s'implanter au-dessus de la cote d'implantation ». La cote d'implantation est définie « comme la cote de référence surélevée de 0,5 m ». Cependant, les cotes de référence ne sont représentées que sur la commune de Nice, dans le secteur CADAM-Aréna-Aéroport-Promenade. On doit ainsi prendre une valeur de cote d'implantation égale « à la cote du terrain naturel augmentée de 1,5 m ».

Concernant notre site d'étude, le terrain naturel correspond à la plaine alluviale où s'est développée l'urbanisation. Du fait que la RD 6202, à côté de laquelle va se retrouver implanté mon tracé, est déjà surélevée de plus de 1,5 m, mon projet se trouve en conformité avec le règlement du PPRI.

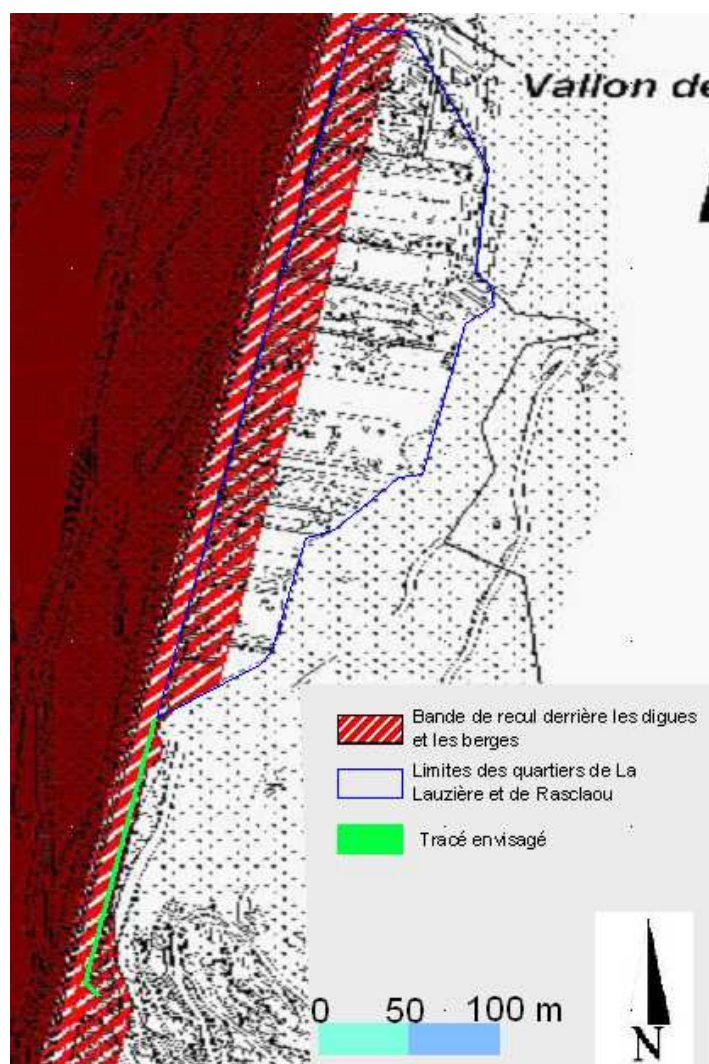


Figure 24 : Localisation du tracé envisagé dans le zonage du PPRI de la Basse Vallée du Var

Source : PPRI de la Basse Vallée du Var.

Réalisation BONDIL Benjamin

L'aménagement envisagé ne doit pas, tout d'abord, nuire à la RD 6202 qui constitue aujourd'hui un axe routier majeur pour le département. En effet, elle le traverse entièrement avec un axe Nord-Sud, desservant aussi bien les régions montagneuses des Alpes que le littoral méditerranéen. Il convient ainsi d'avoir un aménagement cyclable complémentaire à la RD 6202, mais qu'il lui en soit physiquement séparé pour sécuriser les cyclistes et les piétons. Pour des sections d'itinéraires cyclables empruntant des routes à fort trafic comme la RD 6202, cette cohabitation séparée peut prendre la forme d'une bande latérale multifonctionnelle (BLM), aussi appelée accotement revêtu. En effet, les pistes et les bandes cyclables autorisent seulement l'emploi du vélo et non pas celle de la marche à pied. Celle-ci va ensuite rejoindre le tracé prévu dans le projet de la voie de desserte de La Lauzière prévoyant dès l'entrée un trottoir partagé entre les piétons et les cyclistes. Néanmoins, ce projet prévoit de tracer au sol des couloirs différents pour ces deux types d'utilisateurs.

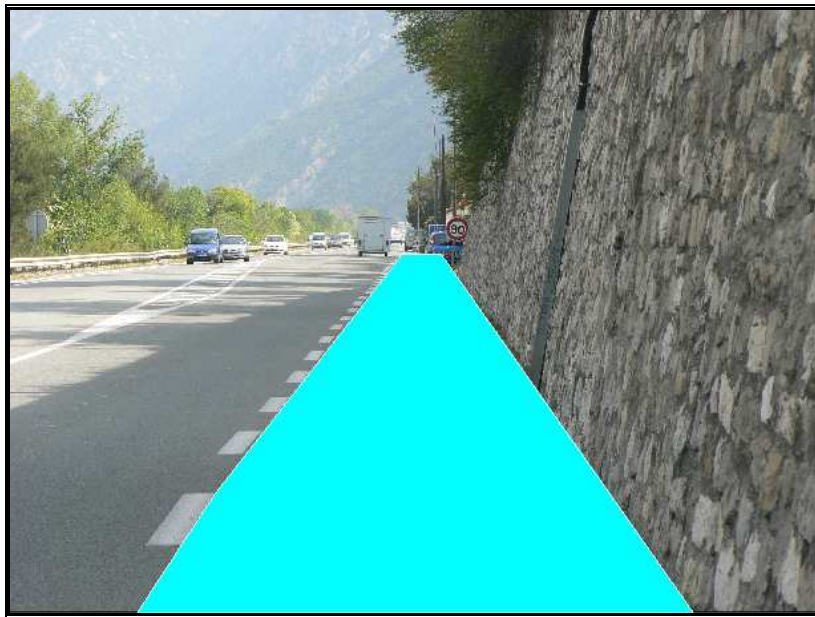


Photo 14 : Photomontage de l'emplacement futur
de la bande latérale multifonctionnelle

Réalisation BONDIL Benjamin

Cet espace peut aussi constituer un refuge pour les véhicules motorisés en difficulté, mais ne peut être en aucun cas emprunté par ces derniers. Il ne nécessite pas de signalisation de police du fait de son emploi mixte piétons/cyclistes, au contraire par exemple des pistes et bandes cyclables au début et à la fin de leur tracé car il leur est réservé. Cependant, la bande latérale multifonctionnelle doit être séparée de la chaussée par une ligne de rive discontinue de type T2 de largeur 3u, c'est-à-dire de 3 cm.

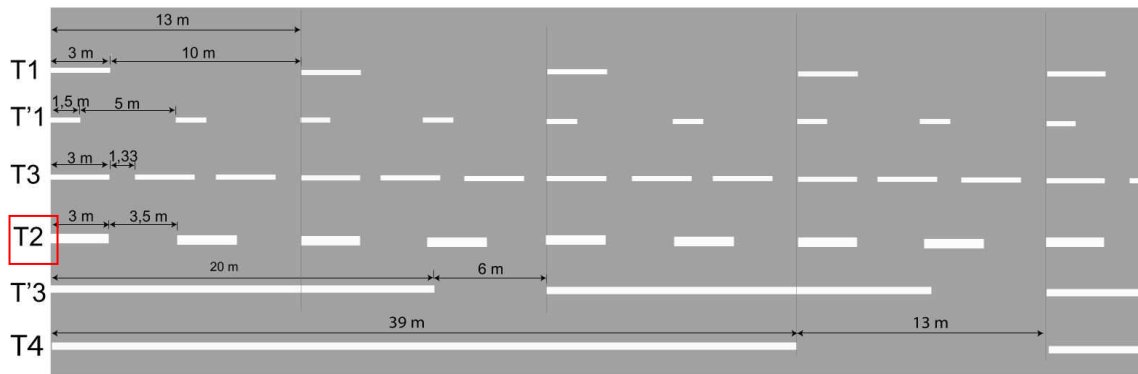


Figure 25 : Représentation graphique des différents types de lignes discontinues longitudinales sur chaussées existantes en France

Source : <http://coderoute-fr.com/>

Réalisation BONDIL Benjamin

La largeur minimale admise pour les bandes latérales multifonctionnelles unilatérales est égale à 1,25 m, ce qui est inférieur à celle des pistes et bandes cyclables (1,5 mètre). Cette donnée reste limite dans l'aménagement pressenti du fait que la largeur tout le long de l'accotement est de 2,5 m entre la ligne discontinue et le muret. De plus, il convient de séparer physiquement la bande latérale multifonctionnelle du reste de la chaussée afin de sécuriser l'ensemble de ses utilisateurs. La mise en place de bordures chasse-roues protégerait les véhicules lorsqu'ils heurtent la bordure tout en empêchant leur franchissement, ainsi que les cyclistes en limitant le risque de chute et en évitant les blessures graves grâce à leurs bords supérieurs arrondis.



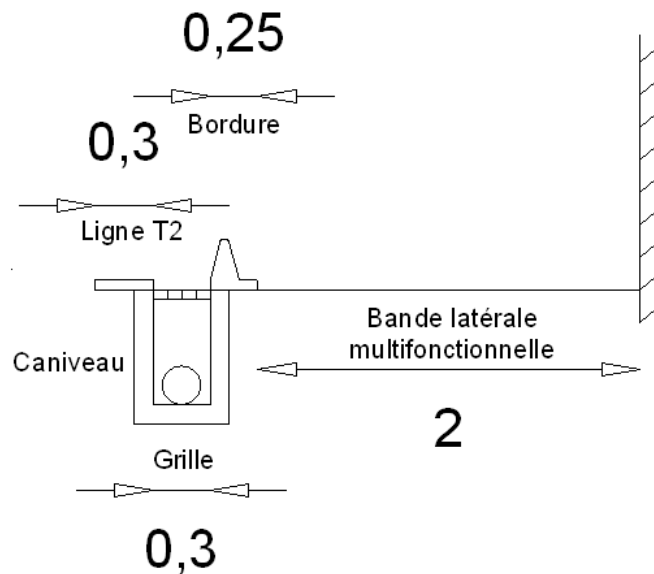
Photo 15 : Exemple de bordures chasse-roues

Source : www.quartzo-design.com/

Afin de rendre de façon encore plus visible cet aménagement auprès des automobilistes, et ainsi réduire le nombre d'accidents, il est possible de rehausser la bande latérale d'une dizaine de centimètres (entre 10 et 20 cm), et/ou d'y disposer une couleur particulière (la plus utilisée restant l'ocre) pour la différencier de la chaussée. Le rehaussement de la bande latérale aura aussi pour intérêt de rendre facultative la mise en place de bordure, et ainsi de disposer d'une largeur plus grande pour la bande, ce qui améliorera le confort d'utilisation.

Cependant, la localisation géographique du lieu d'étude nécessite la prise en compte de la problématique de l'eau. En effet, en cas de crue, ou bien même dans le cas plus courant d'importantes précipitations, il est indispensable de penser ces différents aménagements :

- mettre en pente la bande latérale multifonctionnelle afin de permettre l'écoulement de l'eau pour qu'elle ne s'accumule pas dans un même endroit, ce qui rendrait périlleux la pratique du vélo. Cette pente doit être de quelques degrés (de l'ordre de 2°), perpendiculaire au sens de circulation et orientée vers la bordure ;
- les bordures doivent être séparées et non pas être disposées de façon continue afin que l'espace interstitiel soit emprunté par les excès d'eau ;
- mise en place au sol de grilles entre la ligne discontinue et la bande latérale afin de récupérer les eaux de surface, avant de passer dans un caniveau, créé en sous-sol.



**Figure 26 : Représentation en coupe de la bande latérale multifonctionnelle
(longueur en mètres)**

Réalisation BONDIL Benjamin

Néanmoins, afin de renforcer la sécurité des cyclistes et des piétons, il convient de mettre toute la longueur de la portion de la RD 6202 concernée par le projet à 70 km/h, alors même qu'aujourd'hui une partie est à 90 km/h. Cette modification peut faire aussi suite à la création de la voie de desserte, afin de faciliter l'accès aux riverains des quartiers d'étude en baissant la vitesse de 20 km/h. Ainsi, le panneau de limitation de vitesse à 90 km/h devra être reculé d'une trentaine de mètres afin de se retrouver après le début de la voie de desserte.



Photo 16 : Photomontage de l'emplacement futur
du panneau de limitation de vitesse à 90 km/h

Réalisation BONDIL Benjamin

L'embranchement entre les deux tronçons projetés correspond à un carrefour à trois côtés entre les deux routes départementales, la RD 6202 et la RD 6020, ainsi que la rue des Moulins. L'ensemble de ces voies est à double sens et de tailles importantes (de 7 à 8 m pour les deux voies d'intérêt, celles de la RD 6202 et de la rue des Moulins).

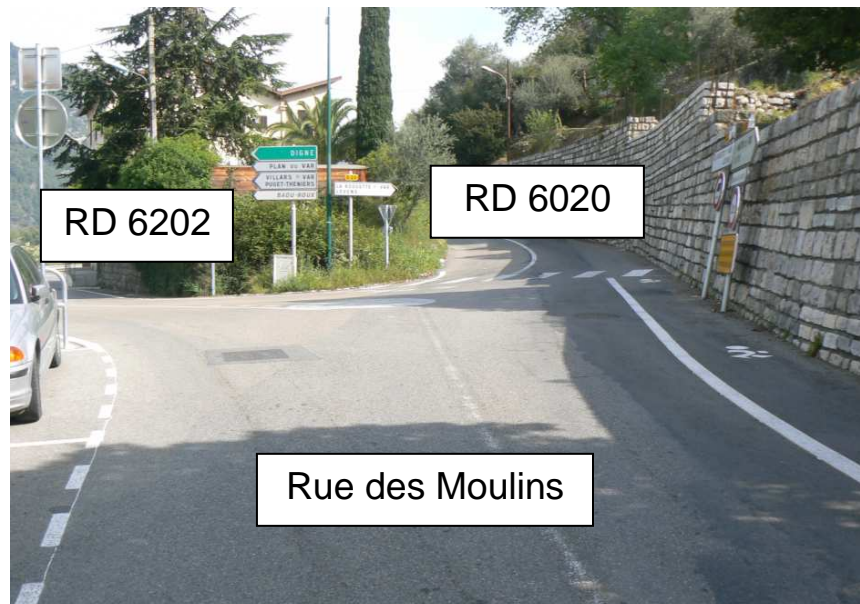


Photo 17 : Rond-point séparant les deux tronçons étudiés

Réalisation BONDIL Benjamin

En continuité avec celui présent le long de la rue des Moulins, un espace protégé destiné aux piétons est présent sur une largeur d'environ 1,2 m, traversant la RD 6020 puis longeant le muret en contrebas avant de s'arrêter au niveau de la RD 6202.

On pourrait ainsi utiliser le tracé préexistant de ce cheminement piéton pour le projet. Cette utilisation conduira à une augmentation de sa largeur (de l'ordre de 80 cm pour atteindre un tracé de 2 m). Cette modification engage une légère réorganisation du rond-point du fait de l'emprise du projet au niveau de la RD 6202, ainsi que de la route en contrebas, car le projet passera le long du muret pour rejoindre le tracé antérieur. Ainsi, le rond-point se décalera vers la rue des Moulins afin de retrouver sa position centrale.



Photo 18 : Photomontage des aménagements prévus au niveau du rond-point

Réalisation BONDIL Benjamin

De plus, le terre-plein central sera réaménagé de sorte que la signalisation soit décalée vers la voie d'entrée dans le carrefour. Ce décalage se fera suivant une distance égale à la largeur que l'on souhaite ajoutée au cheminement piéton, soit 80 cm. La voie descendante gardera donc sa largeur (environ 3 m), la voie ascendante sera ainsi réduite de 80 cm, mais celle-ci est initialement de taille importante (près de 4 m). Un déplacement latéral de la signalétique du stop ainsi qu'une réduction du terre-plein central sera nécessaire, luttant ainsi contre le stationnement abusif pratiqué du fait de la présence à une dizaine de mètres de places de stationnement.

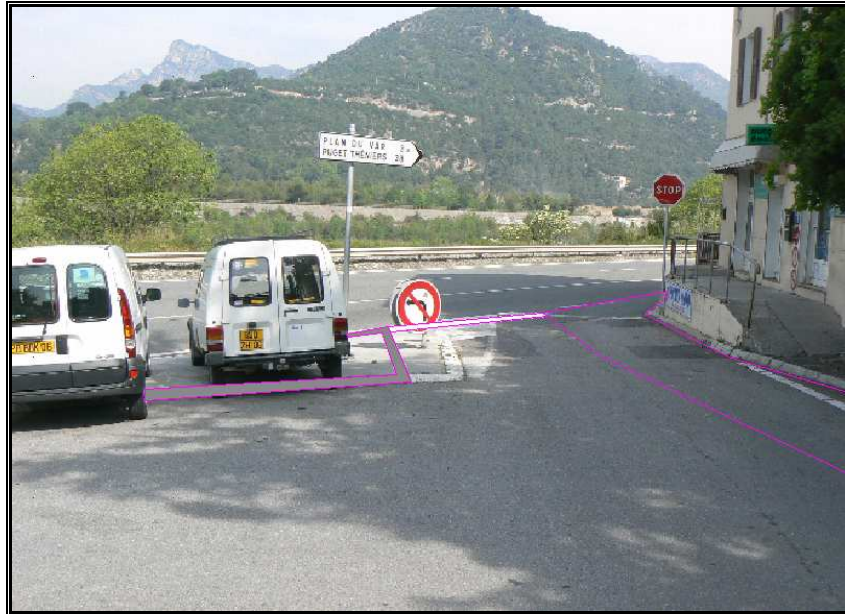


Photo 19 : Photomontage des aménagements prévus
au niveau de l'entrée sur la RD 6202

Réalisation BONDIL Benjamin

→ **Création d'une bande latérale multifonctionnelle destinée aux piétons et aux cyclistes au bord de la RD 6202**

2. La zone de rencontre

La rue des Moulins relie donc le centre du village aux routes départementales qui passent à proximité de Saint-Martin-du-Var, la RD 6202 et la RD 6020. Cette rue permet aussi de rejoindre une voie d'accès à des immeubles résidentiels ainsi que la route de l'Adrech desservant les hauteurs de la commune. C'est un axe à double-sens où la signalisation centrale n'est pas toujours présente. On note néanmoins la présence continue d'un cheminement piéton le long de cette rue faisant environ 1m 20.

Cette rue est caractérisée par une largeur de chaussée faible et variable. En effet, si on ajoute les largeurs des deux voies dédiées aux automobilistes, la valeur varie du simple au double avec un maximal de 5 m au début (du côté de la place Alexis Maiffredi) et un minimal avant d'arriver au rond-point (juste après l'intersection avec la route des Adrech) d'environ 3 m. Ces observations s'expliquent respectivement par le fait que la rue des Moulins a d'abord une chaussée large afin d'accueillir le trafic automobile venant de la rue Antonucci bordant la place centrale (il convenait donc de ne pas créer un goulot d'étranglement pour rendre fluide le trafic), mais que celle-ci se resserre ensuite du fait de la présence d'un stationnement latéral discontinu (place disponible). Ainsi, on retrouve sur une portion de la rue un rétrécissement à une voie avec toujours un double sens de circulation, mais avec la présence d'une priorité.

Un supermarché SPAR est implanté du côté de la place, influant de façon importante sur le trafic de la rue des Moulins. Un parking a été aménagé sur sa façade, néanmoins une partie des véhicules qui y stationnent empiète sur le cheminement piéton du fait que la longueur des places est insuffisante.

Aménagement des quartiers de La Lauzière et de Rasclau à Saint-Martin-du-Var (06)



Photo 20 : Photomontage détaillé de la rue des Moulins

Source : Google Earth Pro.

Réalisation BONDIL Benjamin

L'aménagement projeté sur la rue des Moulins, de son commencement au niveau du supermarché SPAR jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération situé au carrefour, concerne la création d'une zone de rencontre. Elle favorise la cohabitation entre l'ensemble des usagers de la route, cyclistes et motorisés, ainsi que les piétons. Ces derniers sont autorisés à emprunter la chaussée tout en étant prioritaires sur tous les véhicules (exception faite aux modes guidés de façon permanente de transport public). Pour cela, les trottoirs sont supprimés de la chaussée.

Afin de sécuriser cette zone, la vitesse est limitée à 20 km/h pour l'ensemble des types de véhicules (c'est-à-dire les vélos, les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules de livraisons, les bus...). Le conducteur du véhicule a ainsi un champ de vision élargi qui lui permet d'entrer en contact avec les autres usagers.

L'introduction de cette nouvelle zone de circulation apaisée intermédiaire entre aire piétonne et zone 30 km/h vise à une meilleure lisibilité pour l'ensemble des usagers de l'espace public. L'objectif est la création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante, tout en instaurant une vitesse qui permet la convivialité, la civilité et la courtoisie. Elle vise aussi à responsabiliser l'ensemble des utilisateurs de la voie afin de diminuer le risque d'accident. En effet, le terme «rencontre» souligne le fait que les conflits qui peuvent naître doivent se gérer, non pas par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des utilisateurs les plus vulnérables.

La mise en place d'une zone de rencontre peut faire suite comme dans notre cas d'étude à un manque de place disponible en milieu urbain nécessaire à la création d'un espace dédié uniquement aux piétons et/ou aux cyclistes, conduisant dans ce cas à une cohabitation séparée avec les automobilistes. Cette zone va ainsi pouvoir desservir de manière sécurisée pour les piétons et les cyclistes les commerces et les services publics (Mairie, La Poste) présents dans le centre du village, mais aussi la place Alexis Maiffredi (véritable lieu de vie où se concentre la population) et l'arrêt de bus.

En créant cette zone de rencontre, on permet notamment le développement des modes de déplacements doux à l'intérieur de l'agglomération saint-martinoise, et tout particulièrement le vélo. Un décret de 2008 prévoit que dans les zones de rencontre, l'ensemble des « *chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police* ». Ainsi, il convient de rendre à sens unique pour les véhicules motorisés cette rue afin de garantir un espace nécessaire à l'utilisation sécurisée du vélo.

Le sens de circulation qui sera maintenue dans cette rue sera celui du carrefour vers le centre du village. Cette décision s'explique par le flux automobile des habitants des communes de la Roquette-sur-Var et de Levens qui doivent emprunter la RD 6020 puis respectivement les rues des Moulins, René Antonucci et enfin l'avenue Pasteur pour pouvoir emprunter la RD 6202 dans le sens descendant (vers Nice). L'analyse du trafic journalier sur cet axe atteste qu'il est près de deux fois plus important dans ce sens comparé au sens centre/périphérie (étude réalisée par la société Sterela en 2009). De plus, si on interdit l'accès à la rue des Moulins à cette population, elle devra obligatoirement accéder à la RD 6202 au niveau du carrefour et la remontée sur près de 1 km pour atteindre le rond-point situé en limite Nord du quartier de la Lauzière pour partir dans le sens contraire.

L'entrée dans l'agglomération par les automobilistes, que ce soient des visiteurs mais surtout les habitants des quartiers résidentiels de ce secteur ainsi que ceux empruntant ensuite la route des Adrech, se fera donc au niveau du carrefour au Nord et non plus par l'Avenue Pasteur, ce qui correspond à la prochaine entrée dans l'agglomération séparée de seulement 300 m.

Le stationnement dans cette zone sera maintenu, avec notamment un élargissement de celui-ci au niveau du supermarché grâce à la grande taille de la chaussée, afin que les véhicules n'empiètent pas sur cette dernière. Néanmoins, le stationnement devra s'effectuer uniquement dans les emplacements prévus à cet effet, l'arrêt et stationnement étant interdits sur la chaussée.

Enfin, l'étude quantitative du flux automobile dans cette zone confirme ce choix d'aménagement : le trafic journalier a été évalué à environ 1 830 véh./jour dans les deux sens, abaissé à 1 170 véh./jour de moyenne dans le cas de la mise en place du sens unique. Cette dernière valeur reste proche du seuil en Hollande et au Danemark (1 000 véh./jour), mais très inférieure à celle en Allemagne (5 000 véh./jour).

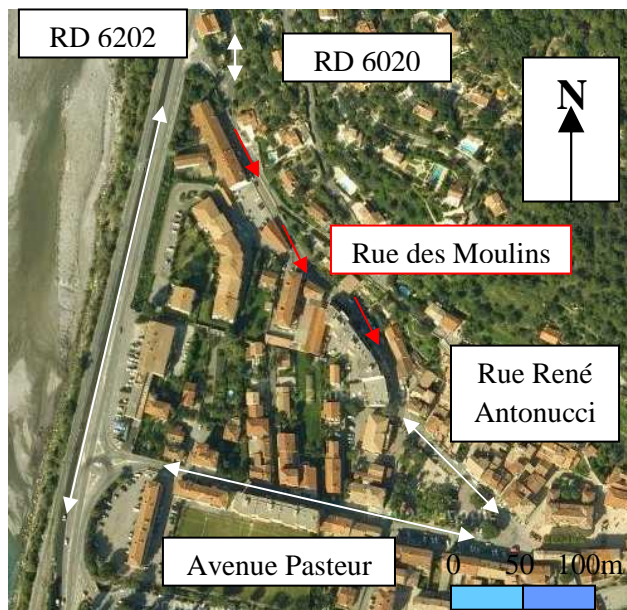


Photo 21 : Photomontage détaillé du sens de circulation

Source : Google Maps.

Réalisation BONDIL Benjamin

Bien que nécessitant aucune signalisation de police ni de marquage au sol spécifique, une signalisation est à prévoir afin de rendre visible la zone de rencontre auprès de la population :

- un panneau de type B52 est à positionner à l'entrée de cette zone. En montrant explicitement en premier plan un piéton, puis au second plan un cycliste et un conducteur dans sa voiture qui les laisse passer, ce panneau indique clairement la priorité piétonne dans l'idée de partage de la voirie à vitesse réduite. La présence du 20 km/h précise cette nécessité de vitesse faible pour les véhicules ;



Figure 27 : Panneau B52 pouvant être mis à l'entrée de la zone de rencontre

Source : www.certu.fr/

- à sa sortie, deux différents panneaux peuvent annoncer la fin de la zone de rencontre étudiée, le panneau B53 (fin de zone de rencontre) et EB20 (sortie d'agglomération, le panneau d'entrée étant déjà situé au niveau du rond-point), car on n'entre pas ensuite dans une zone à 30 (panneau B30) ou piétonne (panneau B54).



Figure 28 : Panneaux B53 et EB20 pouvant être mis à la sortie de la zone de rencontre

Source : www.certu.fr/

Complétant la signalisation obligatoire, les entrées de zone de rencontre peuvent être marquées par des aménagements appropriés pour avoir un ensemble cohérent. Le but est toujours d'inciter les utilisateurs à ralentir et à laisser la priorité aux piétons. Une des idées qui peut être retenue reste la mise en place à l'entrée d'un rampant qui peut contribuer à la prise de conscience de la nécessité d'aborder cette zone avec une vitesse réduite. On peut renforcer cette démarche en matérialisant ce nouvel espace afin que les usagers motorisés ne le distinguent plus comme une chaussée destinée à l'écoulement du trafic, mais comme un espace qu'il convient de partager avec les autres usagers. On peut par exemple changer les matériaux de la chaussée afin de créer un contraste visuel pour les utilisateurs. Ainsi, ces aménagements pourraient avoir aussi une portée qualitative mettant en valeur cette voie afin d'encourager les piétons et les cyclistes de l'emprunter.

→ **Création d'une zone de rencontre au niveau de la rue des Moulins**

Conclusion

Présentant un grand nombre de points attractifs (offre en services et en commerces diversifiée, cadre de vie agréable, ambiance villageoise), la commune de Saint-Martin-du-Var voit sa démographie en constante augmentation. Ce phénomène va encore perdurer pendant les prochaines années, comme l'atteste la mise en route dans sa partie projet l'OIN de la Vallée du Var. Les estimations tablent ainsi sur l'arrivée sur le territoire de 50 000 nouveaux actifs du fait la création massive d'emplois.

Ainsi, la problématique du logement à l'échelle de la Communauté Urbaine de Nice devient primordiale, caractérisée par une raréfaction du foncier disponible. Cette observation étant d'autant plus forte à l'échelle de la commune niçoise, les objectifs de création de logements sont fixés par l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) chargé de l'OIN, se déplacent sur les communes voisines, dont Saint-Martin-du-Var avec une volonté de réaliser 20 logements par an. Néanmoins, la volonté de la commune reste de ne pas devenir un « quartier résidentiel de Nice ».

Il convient donc à ces communes de réfléchir à un zonage détaillé de leur territoire pour répondre à la demande future tout en contrôlant l'étalement urbain. Pour Saint-Martin-Var, une des politiques menées est la création d'une voie de désenclavement qui va traverser en leurs centres les quartiers de La Lauzière et de Rasclaou. Ce tracé, en plus de sécuriser l'accès à une route accueillant un trafic important (la RD 6202), va permettre de rendre constructible l'ensemble de la zone (9 ha) abritant une densité du bâti faible. Son incidence sur la partie Nord du secteur d'étude n'en sera que très faible du fait de la présence de l'élaboration récente d'un parc pavillonnaire.

Ce rapport a pour objectif de continuer les efforts entrepris lors de la mise en œuvre du projet de la voie de desserte. En effet, en définissant des zones d'acquisition foncière, le but est que la commune contrôle en partie les profondes modifications amorcées sur le site d'étude. Ainsi, elle pourrait garantir une certaine mixité sociale chez les habitants, mais aussi mettre en place des aménagements dédiés au sportif et/ou à l'associatif pour le dynamiser et qu'il ne devienne pas au fil des années un « quartier dortoir » de Saint-Martin-du-Var. En détail, le choix de ces zones s'explique par le fait la commune aurait la possibilité de contenir l'urbanisation en limite Nord du projet routier afin de créer une continuité urbaine, préservant de fait les terres agricoles situées au Sud du quartier. Cette démarche maintient néanmoins une certaine liberté d'action pour les résidents actuels du quartier qui pourront décider d'eux même le devenir de leurs terrains sur la majorité de la superficie en lien avec le projet routier.

Le deuxième point en conformité avec les attentes formulées par la création de la voie de desserte reste le souci de désenclaver le quartier. La réalisation de deux aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes (la Bande Latérale Multifonctionnelle et la zone de rencontre) en continuité avec le tracé du projet routier comprenant un trottoir lui-aussi mixte, va permettre de créer un « corridor sécurisé » permettant d'accéder directement au centre du village.

Néanmoins, il convient de préciser que même si une partie de ces propositions sont élaborées pour le court terme (l'après projet routier), il convient de dire que les autres vont être soumises aux fluctuations, voire même aux bouleversements dans les problématiques d'aménagement liés à cette zone, la Plaine du Var, qui est vouée à être en pleine mutation. De plus, cette réflexion à l'échelle d'un quartier doit s'accompagner d'une mise en commun des potentialités de chaque quartier après la réalisation d'études afin de définir un projet communal pertinent et détaillé.

Bibliographie

Rapports consultés :

- BESSON (Amélie).- *Projet de lotissements dans une optique de mixité et de développement durable à Plougastel-Daoulas (29)*. – 66 f.
Projet Individuel : Aménagement.- Université de Tours : EPU-DA, année 2007-2008
- CERTU (organisme) – *Les schémas cyclables* – 10 f.
Fiche informative : mobilité (aménagement cyclables) : 2009
- Egis Mobilité (société) – *Programme d'aménagement d'itinéraire cyclable en Vistrenque* – 41 f.
Rapport : mobilité :. 2009
- LE NY (Anne-Laure).- *Mise en valeur du quartier La Sépulcre à Plérin-sur-Mer (22)*. – 44 f.
Projet Individuel : Aménagement.- Université de Tours : EPU-DA, année 2008-2009
- Les Départements Cyclables (association) – *Organisation et conception d'aménagements cyclables* – 105 f.
Fiche technique : mobilité (aménagement cyclables).
- LEVORATO (Eline).- *Création de logements dans une politique d'expansion de l'habitat à Pogny (51)*. – 44 f.
Projet Individuel : Aménagement.- Université de Tours : EPU-DA, année 2006-2007
- POULAIN (Arnaud).- *Aménagement d'un immeuble social écologique dans la commune de Saint-Cyr-sur-Loire (37)*. – 58 f.
Projet Individuel : Aménagement.- Université de Tours : EPU-DA, année 2008-2009

Sites Internet consultés :

Commune de Saint Martin du Var : <http://www.saintmartindubar.fr/>

Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques :
<http://www.certu.fr/>

Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) : <http://www.alpes-maritimes.equipement.gouv.fr/>

Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) de la Provence-Alpes-Côte d'Azur: <http://www.paca.drire.gouv.fr/>

INSEE : <http://www.insee.fr/>

Nice Côte d'Azur (NCA) : <http://www.nicecotedazur.org/>

Wikipédia : <http://fr.wikipedia.org/>

Documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Martin-du-Var (2007)

Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes (2003)

Plan de Prévention des risques naturels d'Inondation (PPRI) de la Basse Vallée du Var (porté à connaissance)

Table des illustrations

Figures

| | |
|--|----|
| Figure 1 : Cartes de situation du département des Alpes-Martimes | 7 |
| Figure 2 : Carte de localisation de la commune de Saint-Martin-du-Var avec représentation du tissu de transport | 8 |
| Figure 3 : Carte de présentation des territoires définis par la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes | 9 |
| Figure 4 : Graphique de l'évolution de la population | 11 |
| Figure 5 : Graphique de la répartition de la population | 11 |
| Figure 6 : Graphique de la répartition de la population de 15 à 64 ans par type d'activité | 12 |
| Figure 7 : Graphique de la répartition des catégories socioprofessionnelles | 13 |
| Figure 8 : Carte de distribution des commerces et des services de Saint-Martin-du-Var | 13 |
| Figure 9 : Carte de localisation des quartiers de La Lauzière et de Rasclaou | 16 |
| Figure 10 : Graphique de la répartition des catégories de logement | 20 |
| Figure 11 : Graphique de la répartition des types de logement | 20 |
| Figure 12 : Graphique de la répartition des résidences principales selon leur statut d'occupation | 21 |
| Figure 13 : Graphique de l'ancienneté de l'habitat (résidences principales construites avant 2004) | 21 |
| Figure 14 : Graphique de la répartition des ménages selon la structure familiale | 22 |
| Figure 15 : Graphique de la répartition du nombre de pièces dans les résidences principales | 22 |
| Figure 16 : Représentation graphique de l'emplacement réservé à la voie de désenclavement et de desserte de La Lauzière inscrite dans le PLU | 27 |
| Figure 17 : Représentation graphique du détail de la plate-forme à 12 mètres | 28 |
| Figure 18 : Représentation graphique du projet routier | 29 |
| Figure 19 : Représentation graphique des parcelles à acquérir pour des projets à court terme | 32 |
| Figure 20 : Représentation graphique des parcelles agricoles à préserver | 34 |
| Figure 21 : Représentation graphique des parcelles à acquérir pour des projets à moyen ou long terme | 36 |
| Figure 22 : Représentation graphique des différentes propositions d'aménagement | 37 |
| Figure 23 : Représentation graphique du tracé envisagé pour l'emploi du vélo et de la marche à pied | 38 |
| Figure 24 : Localisation du tracé envisagé dans le zonage du PPRI de la Basse Vallée du Var | 39 |
| Figure 25 : Représentation graphique des différents types de lignes discontinues longitudinales sur chaussées existants en France | 41 |
| Figure 26 : Représentation en coupe de la bande latérale multifonctionnelle (longueur en mètres) | 42 |
| Figure 27 : Panneau B52 pouvant être mis à l'entrée de la zone de rencontre | 49 |
| Figure 28 : Panneaux B53 et EB20 pouvant être mis à la sortie de la zone de rencontre | 49 |

Photographies

| | |
|---|-----------|
| <i>Photo 1 : Le collègue Louis Bréa.....</i> | <i>14</i> |
| <i>Photo 2 : La place Alexis Maiffredi</i> | <i>15</i> |
| <i>Photo 3 : Végétation présente sur la zone d'étude.....</i> | <i>17</i> |
| <i>Photo 4 : Répartition de l'habitat dans la zone d'étude.....</i> | <i>18</i> |
| <i>Photo 5 : Voie de La Lauzière donnant accès aux pavillons.....</i> | <i>18</i> |
| <i>Photo 6 : Une des deux entreprises présentes sur site</i> | <i>19</i> |
| <i>Photo 7 : La route départementale RD 6020</i> | <i>23</i> |
| <i>Photo 8 : Circulation de la route départementale RD 6202</i> | <i>24</i> |
| <i>Photo 9 : Voie privée empruntée par les habitants</i> | <i>25</i> |
| <i>Photo 10 : Arrêt d'un professionnel le long de la RD 6202.....</i> | <i>26</i> |
| <i>Photo 11 : Coexistence entre les piétons et les véhicules motorisés</i> | <i>26</i> |
| <i>au niveau de la RD 6202</i> | <i>26</i> |
| <i>Photo 12 : Parcelles intéressantes à acquérir</i> | <i>32</i> |
| <i>Photo 13 : Exemples d'aires de jeux pour enfants</i> | <i>35</i> |
| <i>Photo 14 : Photomontage de l'emplacement futur.....</i> | <i>40</i> |
| <i>de la bande latérale multifonctionnelle</i> | <i>40</i> |
| <i>Photo 15 : Exemple de bordures chasse-roues</i> | <i>41</i> |
| <i>Photo 16 : Photomontage de l'emplacement futur.....</i> | <i>43</i> |
| <i>du panneau de limitation de vitesse à 90 km/h.....</i> | <i>43</i> |
| <i>Photo 17 : Rond-point séparant les deux tronçons étudiés.....</i> | <i>43</i> |
| <i>Photo 18 : Photomontage des aménagements prévus au niveau du rond-point.....</i> | <i>44</i> |
| <i>Photo 19 : Photomontage des aménagements prévus</i> | <i>45</i> |
| <i>au niveau de l'entrée sur la RD 6202.....</i> | <i>45</i> |
| <i>Photo 21 : Photomontage détaillé du sens de circulation.....</i> | <i>48</i> |

Liste des abréviations

COS : Coefficient d'Occupation des Sols

Utilisé dans le cadre du zonage, le COS détermine la quantité de construction admise sur une propriété foncière en fonction de sa superficie.

CP : Chemin de fer de Provence

Nom restant attaché à la ligne Nice–Digne alors même qu'il correspondait à la société gestionnaire aujourd'hui disparue. Ses infrastructures appartiennent aujourd'hui à la Région et s'accompagnent d'une profonde modernisation de la ligne avec l'achat notamment de nouvelles rames pour devenir à terme une ligne régionale (TER) ou même une nouvelle ligne de tramway.

DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

En France, élaborée sous la responsabilité de l'Etat en association avec les collectivités territoriales et les groupements de communes concernées, la DTA permet à une collectivité, sur un territoire donné, de formuler des obligations ou un cadre particulier concernant les domaines de l'environnement ou de l'aménagement du territoire.

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

Obtenu suite à une enquête publique, une DUP est une procédure administrative en droit français qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en permettant leurs expropriations.

OIN : Opération d'Intérêt National

En France, du fait de son intérêt majeur, une OIN est une opération d'urbanisme où l'Etat conserve la maîtrise de la politique d'urbanisme, notamment les autorisations d'occupation des sols.

PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur

Région administrative du Sud-Est de la France regroupant six départements, elle est limitrophe de l'Italie et située au bord de la Méditerranée. Sa préfecture se trouve à Marseille et Nice est la deuxième ville la plus importante. Une consultation auprès de la population a été lancée fin 2009 à l'initiative du président de la région, Michel Vauzelle, pour préserver ou non le nom de PACA à la région. 1 personne sur 7 souhaitait le garder mais la proposition arrivant en tête avec plus d'un quart des réponses obtenues était le changement en « Provence ».

PLU : Plan Local d'Urbanisme

Utilisé dans le zonage, le COS détermine la quantité de construction admise sur une propriété foncière en fonction de sa superficie.

POS : Plan d'Occupation des Sols

Créés en France par la Loi d'Orientation Foncière (LOF) de 1967, les POS sont des documents d'urbanisme locaux (à l'échelle de la commune) et établis pour le moyen terme (10-15 ans). Ils définissent ainsi des zones au sein desquelles un certain nombre de prescriptions peuvent être imposées, en fonction des objectifs d'aménagements associés.

PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondations

Depuis 1995, les PPRI remplacent les Plans de Prévention des Risques naturels (PPR). Il ont pour objectif de réduire les risques d'inondation par une meilleure maîtrise de l'urbanisation, notamment en fixant des règles relatives à l'occupation des sols et à la construction de futurs biens.

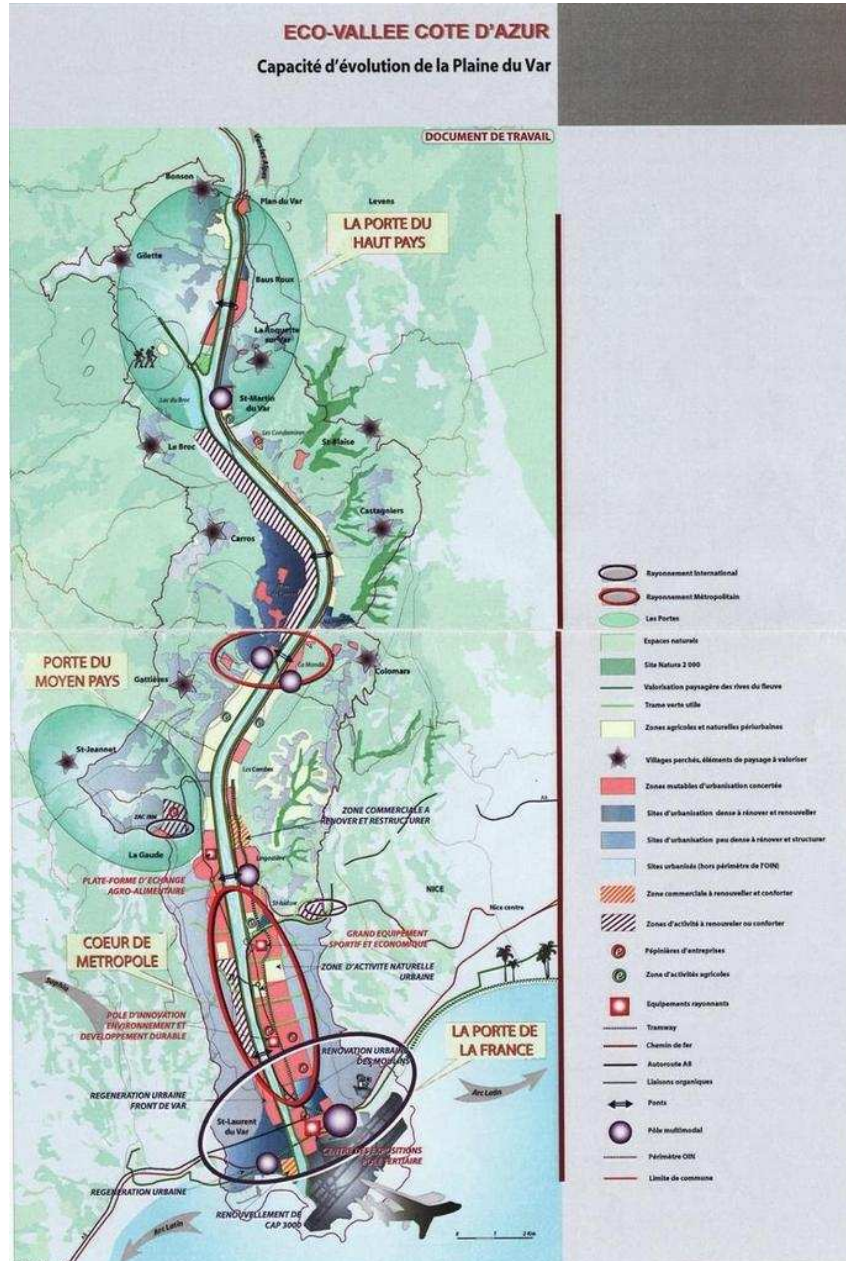
RD : Routes Départementales

Routes gérées par les départements, faisant suite pour certaines (comme la RD 6202 étudiée) à une politique de décentralisation aboutissant au transfert d'une partie du réseau routier national.

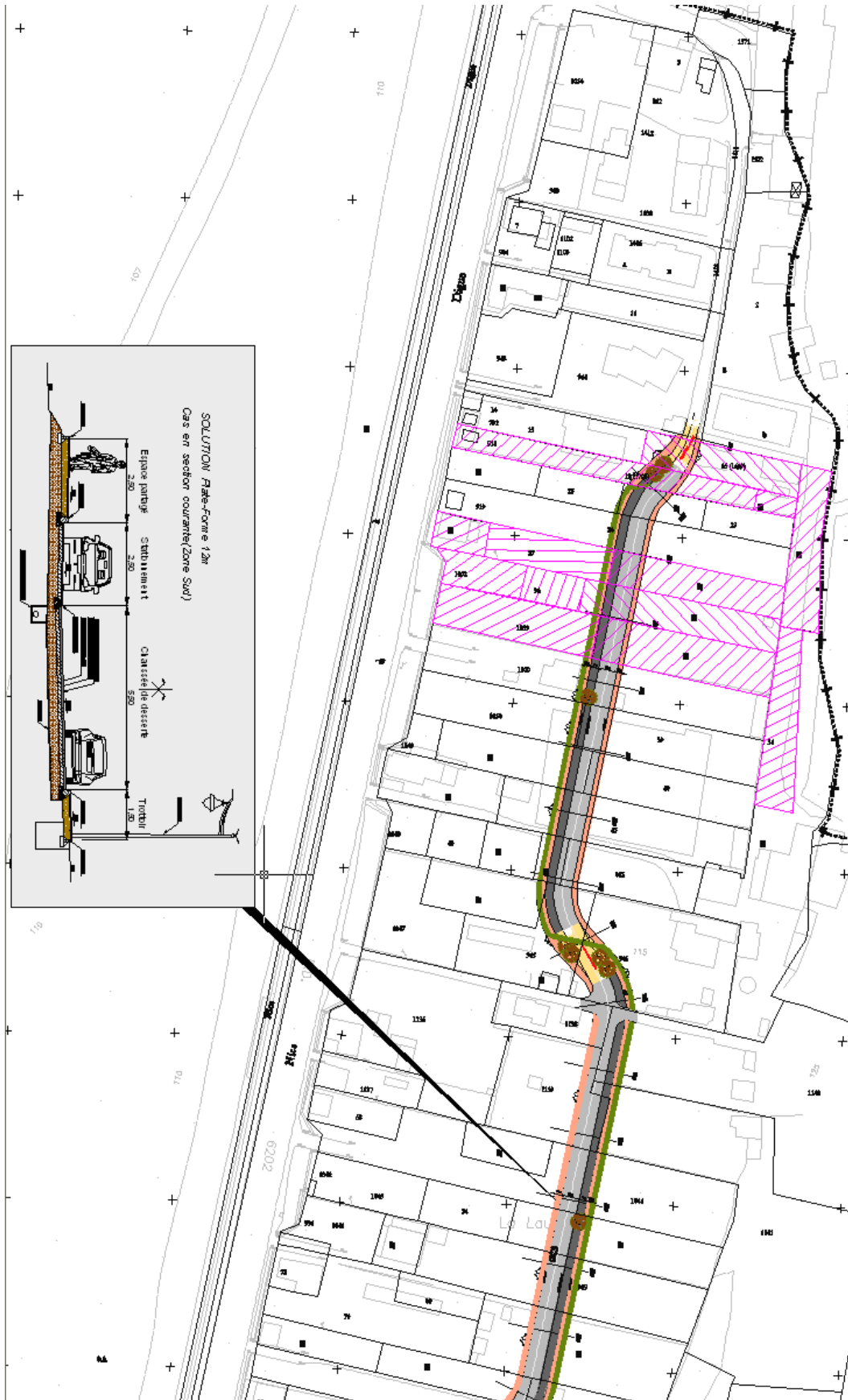
LISTE DES ANNEXES

| | |
|--|------------|
| ANNEXE 1 : PROJET DE L'ECO-VALLEE DANS LA PLAINE DU VAR | II |
| ANNEXE 2 : PROJET ROUTIER | III |
| ANNEXE 3 : REGLEMENT DU PPRI (ZONE R3) | V |
| ANNEXE 4 : REGLEMENT DU PLU (ZONE UC) | VII |

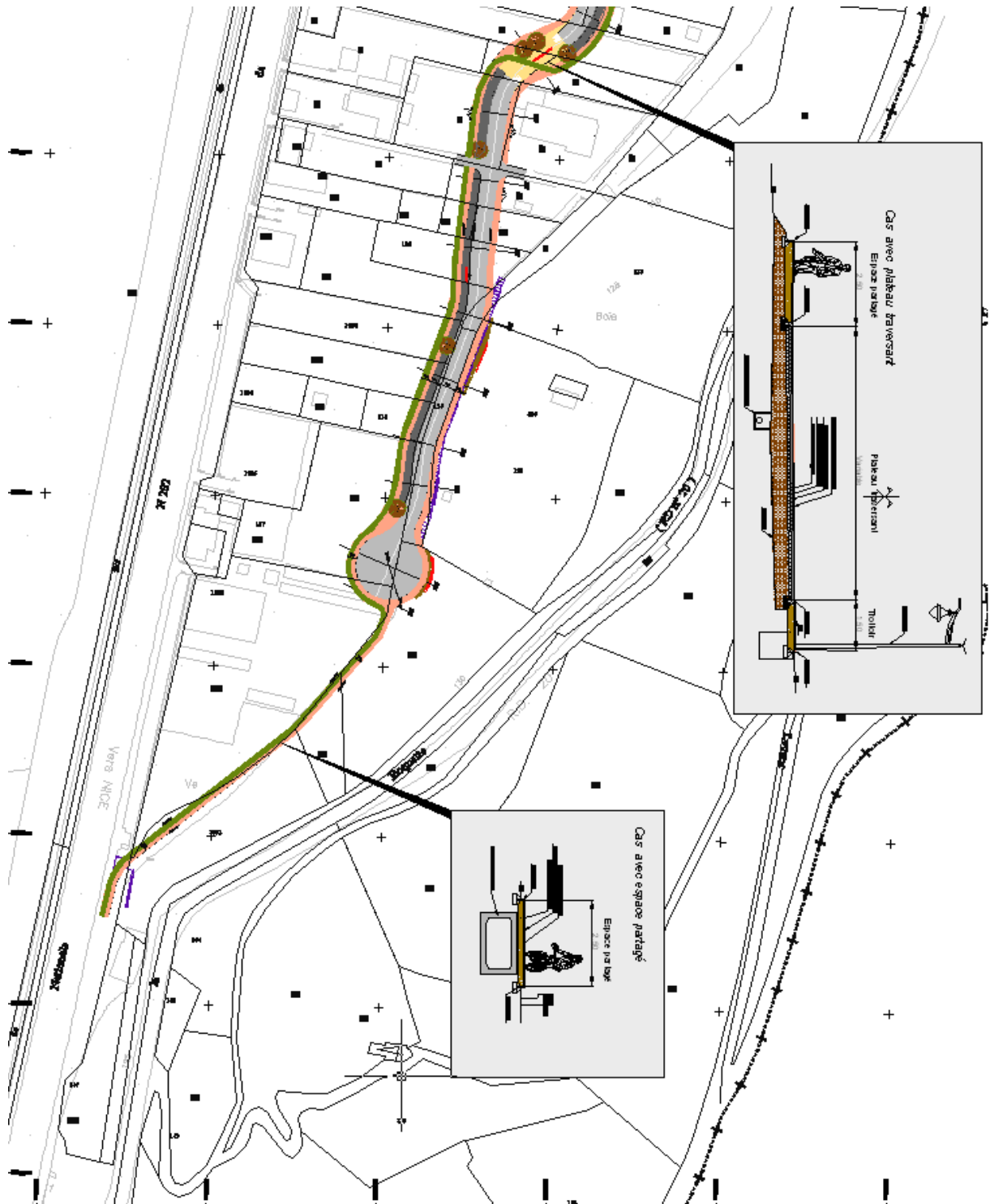
Annexe 1 : Projet de l'Eco-Vallée dans la Plaine du Var



Annexe 2 : Projet routier



Aménagement des quartiers de La Lauzière et de Rasclaou à Saint-Martin-du-Var (06)



Annexe 3 : Règlement du PPRI (zone R3)

SECTION 4 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES EN ZONE R3

ARTICLE 1. LES PROJETS NOUVEAUX

1.1. CONDITIONS DE RÉALISATION

1.1.1. RÈGLES D'URBANISME

A. SONT INTERDITS

A l'exception de ceux mentionnés au 1.1.1.B du présent article, tous travaux, ouvrages,

exhaussements de sols, aires de stationnement, aménagements ou constructions de quelque nature qu'ils soient, y compris :

- les déblais et remblais de tout volume non liés à un projet dûment autorisé,
- la reconstruction après destruction par une crue.

B. SONT AUTORISÉS AVEC PRESCRIPTIONS

À condition de ne pas aggraver les risques ou en créer de nouveaux :

- les travaux et installations destinés à réduire les conséquences du risque,
- les clôtures sans mur-bahut,
- les piscines et les bassins,
- les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, ainsi que les voiries de desserte et les accès,
- les équipements et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics lorsque cette implantation répond à une nécessité technique impérative ou environnementale,
- les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, chauffage, télécommunications, oléoducs, ...) et leurs équipements,
- les citernes et cuves,
- le mobilier urbain,
- en cas de démolition suite à un sinistre dû à un aléa autre que l'inondation, la reconstruction d'un bâtiment existant qui ne relève pas des classes 1 et 2 sous réserve de réduire sa vulnérabilité, de rester à emprise au sol équivalente et que le premier niveau aménageable soit implanté au niveau de la cote d'implantation,
- les aires de plein air, de sport, de loisirs ou d'espaces verts, ainsi que les locaux sanitaires ou techniques strictement nécessaires à leur fonctionnement,
- les serres agricoles sans exhaussement de sol, à condition que leur emprise au sol ainsi que la superficie des constructions, installations et exhaussements de sol n'excèdent pas 60% de la superficie de la partie de l'unité foncière située en zone inondable.

1.1.2. RÈGLES DE CONSTRUCTION

Les projets devront respecter la cote de d'implantation définie pour les zones les concernant à l'exception de ceux mentionnés dans le 1.1.2.A du présent article.

A. PRESCRIPTIONS

La cote d'implantation

- Lorsque la cote de référence est indiquée sur le zonage réglementaire, la cote d'implantation est définie comme étant la cote de référence surélevée de 0,5 mètre.
- Lorsque la cote de référence n'est pas indiquée, la cote d'implantation est égale à la cote du terrain naturel augmentée de 1,5 mètre.

Infrastructures publiques de transports

Les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, ainsi que les voiries de desserte et les accès devront s'implanter au-dessus de la cote d'implantation. Toutefois leur implantation pourra être admise sous

la cote d'implantation lorsque celle-ci répond à une nécessité technique ou environnementale. Ces ouvrages ne devront pas faire obstacle à l'écoulement des crues (des transparences suffisantes devront être prévues).

Les remblais d'infrastructures devront être adaptés aux aléas inondations (hauteur, vitesse et durée de sollicitation de la crue) les concernant et devront s'affranchir des éventuels effets d'une crue (des remontées capillaires, de l'érosion et des glissements des talus ou de la détérioration de la chaussée).

Les serres agricoles

Leur axe principal sera orienté dans le sens du flux du plus grand écoulement (parallèle au lit mineur ou dans le sens des écoulements principaux). Par ailleurs, elles devront être arrimées et équipées de dispositifs permettant le libre passage des crues (extrémités amovibles).

Clôture sans mur bahut

Elles devront assurer le libre écoulement des eaux.

Les piscines et les bassins

Ils seront équipés d'une signalétique permettant leur localisation en cas de crue et seront réalisés sans exhaussement de sol.

Les équipements et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics

Ils seront autorisés à condition d'assurer la mise hors d'eau des équipements sensibles et d'implanter les bâtiments au-dessus de la cote d'implantation.

Les réseaux techniques et leurs équipements

- ils devront être mis hors d'eau ou étanchéifiés et protégés contre les affouillements,
- les réseaux d'assainissement seront étanches, équipés de clapets anti-retour et protégés contre les affouillements.

Les cuves et citernes

Elles seront arrimées et étanchéifiées.

Le mobilier urbain

Il sera arrimé ou scellé.

Les aires de plein air (à vocation sportive ou de loisirs ou d'espaces verts)

Les projets devront inclure une aire de refuge qui devra s'implanter au-dessus de la cote d'implantation définie dans le 1.1.2.A du présent article.

Annexe 4 : Règlement du PLU (zone Uc)

TITRE II - CHAPITRE III - ZONE UC

Extrait du rapport de présentation : Rappel

Zone résidentielle d'habitat de densité moyenne. Elle est destinée principalement à recevoir de l'habitat, sans pour autant exclure les équipements collectifs, les commerces, les services et les bureaux.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UC1 - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

1. Les établissements classés pour la protection de l'environnement soumis à autorisation ou à déclaration, à l'exception de ceux visés à l'article UC2.
2. Les installations et dépôts visés dans l'annexe n° 1 du présent règlement.
3. Les ouvertures de carrières ainsi que l'extraction de terre végétale.
4. L'aménagement des terrains en vue de camping ou du stationnement des caravanes.
5. L'implantation d'habitations légères de loisirs.
6. Le stationnement isolé de caravanes.
7. Les constructions à usage exclusif d'entrepôts.
8. Les dépôts en plein air.
9. D'une manière générale, les activités qui, du fait des nuisances qu'elles engendrent, ne sont pas compatibles avec la fonction résidentielle.

ARTICLE UC2 - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL SOUMIS A CONDITIONS SPECIALES

1. Les dépôts d'hydrocarbures, s'ils sont liés :
 - à une utilisation de chauffage ou de climatisation ;
 - aux besoins techniques impératifs d'une activité autorisée.
2. Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou à autorisation, à l'ensemble des conditions suivantes :
 - qu'elles constituent l'annexe d'une activité autorisée sur le même fond de propriété et qu'elles soient indispensables au fonctionnement de l'établissement ;
 - que leur implantation ne présente pas de risque pour la sécurité des personnes et des biens environnants ;
 - qu'elles n'entraînent pas pour leur voisinage de nuisances inacceptables, soit en raison de leur caractère peu nuisant, soit du fait de mesures prises pour l'élimination de ces nuisances ;
 - que leur volume et leur aspect soient traités en cohérence avec la construction principale, ou qu'elles soient intégrées à cette dernière.
3. Les piscines non couvertes et leurs annexes à condition d'être limitées à une implantation par terrain constructible et d'être implantées à moins de 20 mètres de la construction d'habitation. Les annexes devront être à proximité immédiate de la piscine, et d'une superficie n'excédant pas 20 m² hors oeuvre.
4. Les abris de jardin à condition d'être limités à une implantation par terrain constructible, de ne pas excéder une hauteur de 2,5 mètres à l'égout de la toiture et une superficie de 12 m² hors oeuvre, et d'être implantés à moins de 20 mètres de la construction d'habitation.
5. Sont autorisées les constructions à usage d'activités commerciales ou artisanales à condition de ne pas excéder une surface de plancher hors oeuvre nette de 300 m² :

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UC3 - ACCES ET VOIRIE

1. Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques, telles qu'elles se présentent au moment de l'exécution du projet, soient conformes à leur destination.
2. Les accès sur voies publiques doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale.
3. Pour chaque terrain constructible il ne peut être autorisé, à partir de la voie publique :
 - soit qu'un seul accès à double sens,
 - soit deux accès à sens unique.

Aménagement des quartiers de La Lauzière et de Rasclaou à Saint-Martin-du-Var (06)

4. Les voies en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour sur une aire de manœuvre de caractéristiques satisfaisantes.

1. Eau :

Les constructions nouvelles doivent être raccordées au réseau public de distribution d'eau potable.

Les branchements et les canalisations devront être de caractéristiques suffisantes et constituées de matériaux non susceptibles d'altérer de quelque manière que ce soit les qualités de l'eau distribuée.

2. Assainissement :

2.1. Eaux pluviales :

Les eaux pluviales des toitures et plus généralement les eaux qui proviennent du ruissellement sur les voies, cours et espaces libres, seront convenablement recueillies et canalisées vers des ouvrages susceptibles de les recevoir : caniveau, égout pluvial public, ..., tant du point de vue qualitatif que quantitatif.

L'évacuation des eaux pluviales dans le réseau public d'assainissement des eaux usées est interdite.

Les aménagements réalisés sur tout terrain constructible ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales. Toute utilisation du sol ou toute modification de son utilisation induisant un changement du régime des eaux de surface peut faire l'objet de prescriptions spéciales de la part des services techniques de la Commune, visant à limiter les quantités d'eau de ruissellement et à augmenter le temps de concentration de ces eaux vers les ouvrages collecteurs.

2.2. Eaux usées

2.2.1 Le raccordement à l'égout public des eaux usées, y compris les eaux ménagères, est obligatoire.

2.2.2 L'évacuation des eaux usées et des eaux vannes dans les réseaux pluviaux, ainsi que dans les ruisseaux, fossés et caniveaux, est interdite.

2.3. Rejets industriels

Les rejets industriels font l'objet d'une autorisation de la commune pour un déversement dans les réseaux sanitaires.

Les eaux de refroidissement pourront être déversées dans les réseaux pluviaux dans des conditions de température acceptables pour le milieu naturel récepteur.

3. Electricité et téléphone :

Les branchements aux lignes de transport d'énergie électrique ainsi qu'aux câbles de télécommunication sont installés en souterrain, sur le domaine public comme sur terrain privé ; en cas d'impossibilité, voire de difficultés techniques immédiates de mise en oeuvre, dûment justifiées, d'autres dispositions, si possible équivalentes du point de vue de l'aspect, peuvent toutefois être autorisées.

Les constructions nouvelles sont équipées de façon à limiter au maximum le nombre d'installations extérieures de réception, en particulier les antennes des télécommunications.

ARTICLE UC5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementées.

ARTICLE UC6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Les constructions à édifier sont implantées hors des emprises prévues pour les voies, ainsi que des marges de reculement, lorsqu'elles sont indiquées aux documents graphiques.

2. A défaut desdites indications, les constructions à édifier sont distantes d'au moins 10 mètres de l'axe et 5 mètres des limites d'emprise des voies existantes, à modifier ou à créer, ouvertes à la circulation automobile.

3. Toutefois les distances prévues à l'alinéa précédent peuvent être réduites :

- pour les voies internes à une opération d'ensemble (lotissement, permis groupé,...), sans cependant que la distance à l'axe de la voie ne puisse être inférieure à 5 mètres ;

- lorsque la configuration des lieux (topographie, végétation existante,...) et/ou les constructions existantes imposent de construire à l'alignement pour des motifs d'intégration au site naturel ou urbain.

ARTICLE UC7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. Les constructions à édifier sont implantées à une distance d'au moins 4 mètres des limites séparatives.

2. Toutefois, dans les cas énoncés ci-après, les constructions peuvent être édifiées en dehors des délimitations ci-dessus définies à condition que leur implantation par rapport aux constructions existantes sur les fonds mitoyens respecte les mêmes conditions que celles prescrites en UC8 et que l'aménagement des espaces non construits ne puisse s'en trouver compromis :

2.1. lorsque le règlement d'un lotissement existant prévoit une distance inférieure par rapport aux limites séparatives des lots ;

2.2. lorsqu'il s'agit de s'adosser à une construction existant sur la limite séparative, en s'inscrivant dans le gabarit de ladite construction.

ARTICLE UC8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les constructions devront être implantées de telle manière que les baies éclairant les pièces principales affectées à l'habitat ne soient masquées par aucun écran ou partie d'une autre construction qui en tout point de l'appui de ces baies serait vu sous un angle de plus de 45° au dessus du plan horizontal et ne le soit pas dans au moins un champ de 90° pris dans l'axe des baies.

Toutefois, pour la façade la moins ensoleillée, cet angle peut être porté à 60°, à condition que la moitié au plus des pièces habitables prenne jour sur cette façade.

ARTICLE UC9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementée.

ARTICLE UC10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Les hauteurs absolues **H** et **h** sont définies et mesurées comme il est indiqué à l'annexe 10 du présent règlement.

1. La hauteur **H** est fixée à un maximum de 9 mètres.

2. La hauteur **h** ne peut excéder 2,5 mètres.

Toutefois, une tolérance de 0,50 mètre maximum au delà de cette hauteur peut être admise pour les superstructures et édifices techniques dans le cas de contraintes techniques dûment justifiées.

ARTICLE UC11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

1 - Dispositions générales :

1.1. Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives urbaine.

1.2. Les modifications de façades et de couvertures des constructions existantes, ou leur remise en état, respectent l'intégrité architecturale, les matériaux et les éléments décoratifs maçonnés de l'immeuble ; chaque fois que cela est possible, elles sont l'occasion de la remise en état ou du rétablissement des éléments intéressants.

2 - Dispositions particulières :

2.1. Espaces non bâtis contigus à l'espace public :

Les parties de propriétés concernées sont traitées en harmonie avec les espaces publics contigus.

2.2. Les façades

Les façades seront de forme simple. Les retraits supérieurs sur voie ou espace public ne sont autorisés que pour le dernier niveau d'une construction. Leur profondeur par rapport à la façade d'un bâtiment devra être comprise entre 2,00 mètres et 4,00 mètres.

Quel que soit l'aménagement du dernier niveau, le traitement de la toiture doit toujours être conforme aux prescriptions du paragraphe UC11.2.7

Les canalisations d'évacuation des eaux pluviales devront être soit dissimulées, soit placées verticalement.

2.3. Murs pignons et retours de façade

Les murs pignons et retours de façade sont traités en harmonie avec les autres façades.

2.4. Les ouvertures

Leur surface sera largement inférieure à celle des pleins. Les baies devront être obturées de préférence par des persiennes développantes. Elles seront à lames rases pour la partie d'habitation, pleines sans barre ni écharpe pour les annexes.

En cas d'impossibilité dûment démontrée d'installation de persiennes développantes, les volets roulants doivent :

- soit être intégrés au linteau intérieur dans le respect des proportions et de la composition d'origine de la menuiserie,

- soit être dissimulés dans le tableau extérieur ou derrière un lambrequin de composition de la menuiserie.

2.5. Les locaux commerciaux

Les devantures de commerces ne doivent pas dépasser le niveau du plancher du premier étage, ou de l'entresol, ou du bandeau établi au-dessus du rez-de-chaussée. Les devantures ne doivent pas englober de fenêtre d'appartement ou de porte d'immeuble.

Lorsque la fermeture de la devanture est réalisée sous forme d'un rideau, celui-ci est de type ajouré.

2.6. Les saillies

Aménagement des quartiers de La Lauzière et de Rasclauou à Saint-Martin-du-Var (06)

Toute saillie est interdite à l'exclusion de la saillie des toitures (mur gouttereau uniquement) et de celle des balcons sur la voie publique qui pourra être exceptionnellement admise à partir du 1^{er} étage (2^{ème} niveau) et sur une profondeur maximale de 1,20 m. Les balcons filants sont interdits.

2.7. Les toitures

2.7.1 Les toitures sont simples, généralement à deux pentes opposées, et recouvertes de tuiles.

2.7.2 Les toitures terrasses sont autorisées :

- lorsqu'elles forment un prolongement de l'habitat accessible en permanence ; elles ne pourront avoir alors une superficie supérieure à 30 % de la surface d'un étage courant ;
- ou lorsqu'elles sont traitées en protection lourde et qu'elles peuvent s'accompagner de possibilités de végétalisation.

2.8. Superstructures et édifices techniques

A l'exception d'une tolérance de 0,50 mètre maximum admise dans le cas de contraintes techniques dûment justifiées, ces constructions seront totalement comprises dans la hauteur **h** définie à l'article UC10 et :

- soit être intégrées dans le volume des toitures à pente ;
- soit, dans le cas de toitures en terrasse être placées en retrait minimum de 2,5 mètres par rapport aux façades sur espace public ou collectif et être traitées en harmonie avec l'architecture du bâtiment.

2.9. Matériaux - Coloration

Les enduits extérieurs seront teintés dans la masse par l'utilisation de sables naturels locaux ou recevront un badigeon de couleur, le blanc étant interdit en grande surface.

Les coloris « bois » en façade sont interdits.

Les menuiseries extérieures, les éléments métalliques seront peints en harmonie avec le ton des enduits.

L'emploi du vernis est interdit sauf pour les portes d'entrée des habitations.

Sont interdits toutes imitations de matériaux tels que faux moellons, fausses pierres, fausses briques, etc., ainsi que l'emploi à nu en parement extérieur de matériaux destinés à être recouverts tels que carreaux de plâtre, briques creuses, agglomérés, etc.

2.10. Eléments techniques

Afin de préserver le caractère architectural des sites urbains :

- les panneaux solaires sont intégrés dans la composition architecturale ;
- les climatiseurs et paraboles en façade sont interdits.

2.11. Clôtures et portails

Ils sont aussi discrets que possible. Les clôtures sur espace public doivent être constituées par un mur bahut dont la hauteur ne pourra excéder 0,70 m, surmonté par un grillage, des éléments à claire voie ou des grilles métalliques, doublé ou non par des haies vives coté parcelle privative. Les haies vives doivent être constituées d'essences locales. Les panneaux en béton moulé dits « décoratifs » sont interdits. La hauteur totale des clôtures est limitée à 2,00 m.

2.12. Dépôts de matériaux

Tout dépôt de matériaux, équipements, fournitures ou marchandises devra être situé dans des bâtiments couverts qui devront être composés en harmonie avec la construction principale tant au plan du volume que du traitement extérieur.

ARTICLE UC12 - STATIONNEMENT DES VEHICULES

1. Dispositions générales :

1.1. Le stationnement des véhicules correspondant aux fonctions des constructions est assuré hors des voies publiques, tant pour les besoins directs de l'habitat, que pour ceux des activités économiques (personnel, véhicules de livraison ou de service). Lorsqu'un terrain donne sur plusieurs voies, la localisation des accès au parc de stationnement (entrées et sorties) pourra être imposé en fonction de sa nature et de son importance, des caractéristiques techniques et urbaines des voies ainsi que de leur mode d'exploitation.

1.2. Lorsque le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées ci-avant en matière de réalisation d'aires de stationnement, il sera fait application des dispositions prévues à l'article L. 421-3 du Code de l'Urbanisme.

1.3. Pour tous types de construction, à l'exception des équipements publics, 2/3 des places de stationnement seront aménagées en sous sol ou incorporées à la construction.

2. Normes de stationnement :

Calcul des normes :

Lorsque le calcul du nombre de places de stationnement comporte une décimale, on arrondit systématiquement au chiffre supérieur.

2.1. Constructions à usage d'habitat :

2.1.1 Logements non aidés : 1 place par tranche entamée de 80 m² de surface hors œuvre nette avec un minimum de 1,5 place par logement.

Aménagement des quartiers de La Lauzière et de Rasclou à Saint-Martin-du-Var (06)

2.1.2 Pour les logements locatifs faisant l'objet d'un concours financier de l'Etat, et afin d'en faciliter la réalisation dans l'esprit de la loi n° 91-862 du 13 juillet 1991, dite Loi d'Orientation pour la Ville, la norme est fixée à une place de stationnement par logement. Cette règle s'applique également aux logements réhabilités.

2.2. Constructions à usage d'activités :

2.2.1 Constructions à vocation d'activités hôtelières et para-hôtelières et de santé : 1 place pour 5 chambres ; concernant les autocars, 1 aire de dépose pour 50 à 150 chambres et 1 place de stationnement par tranche de 50 chambres au-delà de 150 chambres.

2.2.2 Construction à usage de restaurant : 1 place de stationnement par 25 m² de surface hors oeuvre nette.

2.2.3 Construction à usage de commerces et de services : une surface équivalente à 30% de la surface de plancher hors oeuvre nette de l'établissement (vente ou accueil + réserves).

2.2.4 Construction à usage d'activités tertiaires (bureaux, locaux d'enseignement ou de formation) : une surface équivalente à 60% de la surface de plancher hors oeuvre des locaux.

2.2.5 Constructions à usage d'activités économiques autres que celles précédemment évoquées, y compris les surfaces de bureau qui leur sont directement liées : 1 place par tranche entamée de 150 m² de surface de plancher hors oeuvre nette.

ARTICLE UC13 - ESPACES BOISES EXISTANTS - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

1. Les espaces libres de toutes constructions doivent être traités et plantés.

2. Lors de toute demande de permis de construire, la plantation d'un arbre d'essence adaptée à la nature du sol, dont la taille ne peut être inférieure à deux mètres, est exigée par tranche entière de 200 m² de terrain libre sur le terrain constructible.

3. Les espaces verts collectifs doivent couvrir au moins 10% de la superficie du terrain pour toute opération de construction à usage :

- de logements, lorsque l'opération est supérieure à 10 logements ;
- d'activité hôtelière ou para-hôtelière ;

4. Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé par la plantation d'arbres d'essences adaptées à la nature du sol.

5. Les parcs de stationnement d'une superficie égale ou supérieure à 500 m² doivent être plantés à raison d'un arbre au minimum pour 4 emplacements de stationnement.

SECTION III - POSSIBILITES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UC14 - POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DES SOLS

1. Le coefficient d'occupation des sols est fixé à 0,40.

2. Le coefficient d'occupation des sols n'est pas réglementé pour les constructions à usage d'équipement public.

Ecole Polytechnique de l'Université de TOURS

EPU – Polytech'Tours

Département Aménagement

35, allée Ferdinand Lesseps

37200 TOURS

Tuteur : **M. CARRIERE Jean-Paul**

BONDIL Benjamin

1^{ère} année d'ingénieur

Projet Individuel

Année 2009/2010

Rapport de 56 pages

11 pages d'annexes

Aménagement des quartiers de La Lauzière et de Rasclaou à Saint-Martin-du-Var (06)

Résumé

Saint-Martin-du-Var est une commune de près de 2 500 habitants et appartenant à la communauté urbaine de Nice-Côte d'Azur (NCA). Elle est de plus située dans un territoire voué à se transformer du fait de la mise en place en 2006 d'une Opération d'Intérêt National (OIN), la Plaine du Var. Un nouveau socle d'emplois va ainsi se créer dans les prochaines années, couplé à l'arrivée d'une nouvelle population d'actifs qui conviendra de loger à proximité. Du fait d'une saturation du foncier disponible sur la commune de Nice et de celles disposées sur le littoral, il convient aux autres communes de NCA, dont Saint-Martin-du-Var de répondre à cette demande future.

Les quartiers d'étude, dits de La Lauzière et de Rasclaou, sont localisés en limite Nord de Saint-Martin-du-Var, séparés naturellement du reste du village par une falaise. Cet isolement est aussi d'ordre social et économique avec un retard de développement à l'intérieur de cette zone. Un projet de voie de desserte a été lancé par la municipalité, visant de plus à sécuriser l'accès des riverains du site d'étude à une route départementale limitrophe à fort trafic, la RN 6202.

La portée de mon projet est de continuer les efforts entrepris de désenclavement et de sécurisation du quartier avec la mise en place d'une bande latérale multifonctionnelle et d'une zone de rencontre, mais aussi d'apporter un zonage permettant de définir une politique de logement promulguant la mixité sociale.

Mots Clefs

Saint-Martin-du-Var (06), Plaine du Var, quartier, désenclavement, sécurité, logement, mixité, bande latérale multifonctionnelle, zone de rencontre