Ateliers du Grenelle de l'Environnement

Saint-Maximin-la-Sainte-Baume
Une croissance explosive qui fait éclater la ville

Livret n°5 • 2009

A. DIAGNOSTIC

La commune de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume appartient à la Communauté de communes Sainte-Baume Mont-Aurélien. Celle-ci est en limite Ouest du département du Var. Cette proximité avec Aix-en-Provence (35 km) et Marseille (50 km) explique la tension immobilière de ce territoire.

Saint-Maximin étant traversée par l'autoroute A 8 et disposant d'un échangeur, le village de 3 000 habitants (années 60) s'est rapidement transformé en ville diffuse de 16 000 habitants. L'équilibre s'est complètement rompu, avec seulement un tiers de la population vivant en zone urbaine et un mitage sur 800 hectares de terres anciennement agricoles pour la plupart.

Cependant, le paysage Saint-Maximinois dispose de réels atouts et force. Il abrite une Basilique, reconnue pour être le troisième tombeau de la chrétienté, qui renferme les reliques de Sainte Marie-Madeleine. Le massif de la Sainte-Baume domine la ville.

Limite départementale
Limite du Pays de la Provence Verte
Limites intercommunales
Limites des territoires limitrophes
Limites communales

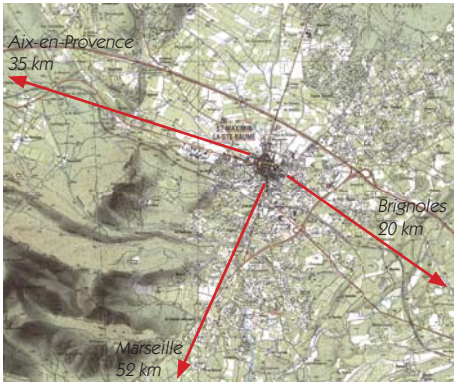
Une commune aux portes du Var

Localisation géographique

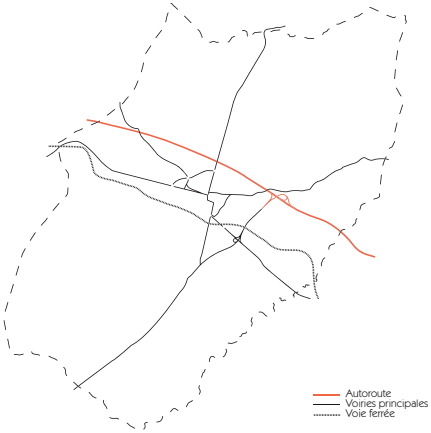
La ville de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume est située à 45 km de Marseille, 35 km d'Aix-en-Provence, 50 km de Toulon, 80 km de Fréjus et à environ 50 km du golfe de Saint-Tropez. Elle est traversée par l'autoroute A 8 et par les routes départementales RDN 7, D 560, D 3, D 64, D 423.

Elle s'est développée sur une plaine au pied de la Sainte-Baume. La limite Sud est donc vallonnée et pentue. L'extension de l'habitat a été stoppée par la pente au Sud-Ouest mais s'est poursuivie au Nord et au Sud-Est.

L'autoroute A 8 coupe en deux le territoire communal et trois ponts l'enjambent. Un petit tunnel offre aussi un franchissement.



Une bonne proximité des bassins d'emploi



Une commune traversée par les axes structurants de Provence Verte

Une histoire riche

Des traces d'installation de populations existent et se multiplient dès le Néolithique à Saint-Maximin. Avec le développement de l'artisanat et de l'agriculture, la plaine est occupée progressivement sur son ensemble. Par la suite, la romanisation de Saint-Maximin a créé les premiers échanges commerciaux avec la République de Marseille. Progressivement, les romains disposent tout autour de la plaine de luxueuses "villae" accompagnées de grands domaines agricoles. Les traces de leur présence sont encore bien visibles, la voie Aurélienne longeant au Sud de la ville les contreforts du Mont Aurélien, lieu de recherches archéologiques encore aujourd'hui.

© Gabrielle Voinot

En l'an mil, l'abbaye marseillaise de Saint Victor y élève l'église de Saint-Maximin qui sera démolie au cours de la construction de la Basilique. En 1279, plusieurs tombeaux ainsi que les Reliques de Sainte Marie-Madeleine sont découverts, la légende voulant qu'elle se soit retirée dans une grotte du massif de la Sainte-Baume avant de redescendre mourir dans le village. Le pape Boniface VIII décide d'y édifier une Basilique et un couvent.

© Robert Callier

Au XIVe siècle, les juifs de France persécutés viennent s'établir en Provence. Ils fondent une importante communauté à Saint-Maximin. Au XVIIe siècle, dans une Provence intégrée au royaume de France depuis 1481, Saint-Maximin devient une bourgade prospère partagée entre l'agriculture et les retombées du pèlerinage à la Sainte-Baume, qui fut l'un des plus importants d'Europe. Durant tout les XVIIe et XVIIIe siècle et profitant de l'aura de la Basilique, un certain nombre d'hôtels particuliers sont construits dans les rues principales.

Peu avant la révolution, Saint-Maximin va commencer à sortir de ses murs : un nouveau cimetière est ouvert hors de la ville en 1776, les industriels et les hôteliers construisent aux abords des grandes voies de circulation.
Ce n'est qu'au XIXe siècle que les remparts seront abattus, la fontaine centrale érigée. L'aspect du cœur médiéval n'évoluera plus beaucoup jusqu'aux années 1960 où le bourg comptera 3 500 habitants.

© Gabrielle Voinot

Une explosion démographique exponentielle

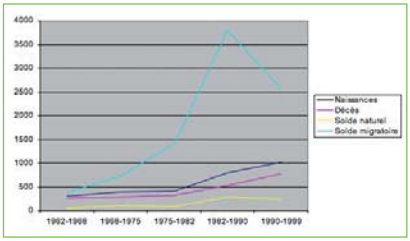
Situé dans une plaine, Saint-Maximin-la-Sainte-Baume est un des villages dominants de la Provence Verte avec Barjols et Brignoles. Encore village agricole et viticole avec 2 755 habitants en 1962, sa population a été multipliée par 8 en 40 ans, non sans conséquence pour son territoire.

Plusieurs facteurs ont concouru à cette augmentation de population :

- La déprise agricole et l'incitation à l'arrachage des vignes à partir des années 60.
- Des agriculteurs au Conseil Municipal souhaitant rendre constructibles leurs terrains.
- Un exode rural issu des communes périphériques.
- La non conscience des risques de l'ouverture des zones NB*.

On peut constater que l'accroissement de population est lié à un solde migratoire* positif et non pas à un accroissement naturel. Des populations de diverses origines se sont retrouvées à Saint-Maximin, mais n'ont pas forcément été intégrées au centre-ville.

En outre, de par son accessibilité, cette commune est devenue pour partie une commune dortoir*.



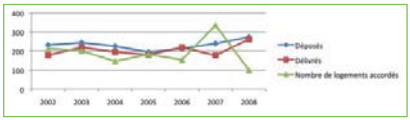
Evolution démographique de 1968 à 1999 (données INSEE 1999)

Construction d'un lotissement de 125 lots

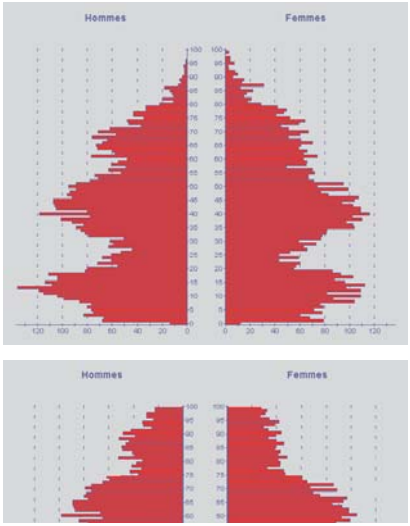
Un rythme de construction effréné

Pour répondre aux demandes et en parallèle de l'accroissement de la population, le rythme de construction de maisons individuelles a été soutenu. Depuis 30 ans dans le Var, 9 constructions sur 10 sont des maisons individuelles et Saint-Maximin entre dans ce schéma, voire le dépasse suivant les périodes.

Ces dernières années, la ville a favorisé la construction de petits collectifs de logements ou de lotissements. De ce fait, les zones NB n'offrent plus beaucoup d'emplacements disponibles.
En 2007, une opération de 125 lots à bâtir absorbe momentanément la demande.



Bilan des permis de construire de 2002 à 2008 (commune de Saint-Maximin)



Pyramides des âges de Saint-Maximin, projection dans 20 ans de l'évolution de la population
(données INSEE et Atelier du Grenelle)

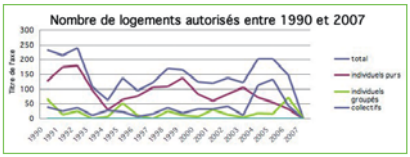
Des conséquences graves à prévenir

Bien que le nombre de constructions dans les zones NB diminue et que la part des logements collectifs augmente, de nombreux risques pèsent sur Saint-Maximin.
Les terrains disponibles se faisant de plus en plus rares, les demandes de logements "individuels libres" plongent. Fort heureusement, la commune ne veut plus ouvrir de nouvelles terres à l'urbanisation.
Cependant, le fait que les deux tiers de la population vivent dans les zones d'étalement urbain est inquiétant. Tout d'abord, ces espaces ne permettent pas à des transports en commun de fonctionner de façon optimale. De plus, les infrastructures routières ne sont pas adaptées : elles sont peu larges, non sécurisées, ne disposent pas de trottoirs ou autres éléments favorisant des déplacements doux. Les habitants sont donc dépendants de la voiture.
Ce phénomène est aussi amplifié par l'absence de services dans ces espaces qui impose d'utiliser la voiture dès qu'un besoin se fait sentir.
Par ailleurs, il est probable que des propriétaires souhaitent à terme diviser leur terrain, pour des raisons financières ou pour des raisons familiales.

Les conséquences seront une densification urbaine et un doublement de population sans maîtrise de la commune.

Enfin, il est important de prendre en compte le facteur temps.
En effet, quand on observe la pyramide des âges, on constate une part importante des 30-55 ans. D'ici 20 ans, cette partie de la population aura d'autres aspirations : les terrains de 5 000 m² seront trop grands à entretenir, des services de proximité et de soins seront demandés, la mobilité sera plus compliquée. Les habitants chercheront aussi à se rapprocher des centres-villes.

Il est essentiel de réfléchir à tous ces problèmes à venir, d'autant plus que l'intervention sur le foncier doit être anticipée et requiert toujours beaucoup de temps.



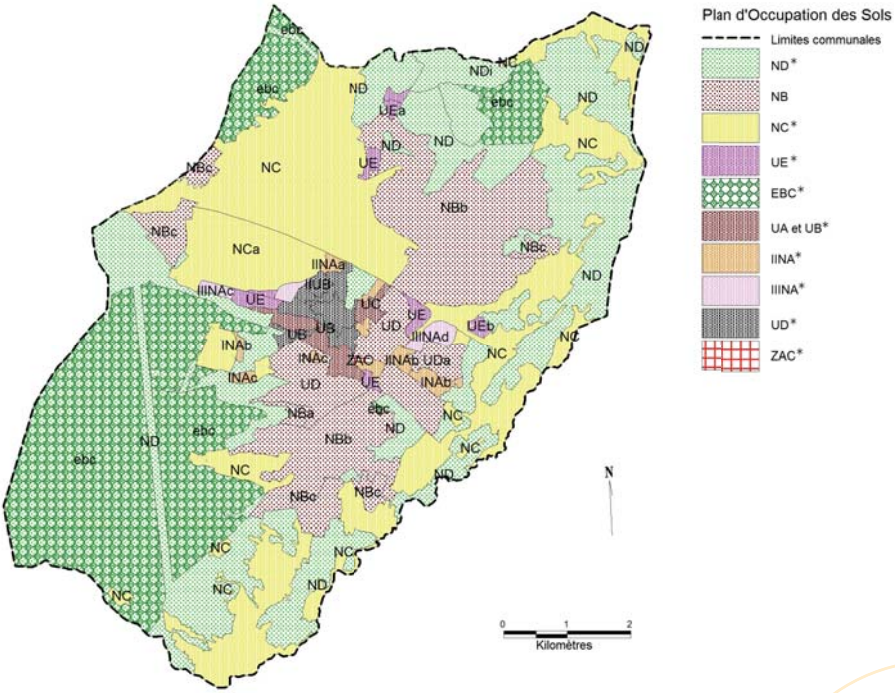
Nombre de logements autorisés entre 1990 et 2007 (commune de Saint-Maximin)

Un POS très permissif… amenant à une situation démesurée

Comme nous l'avons exposé précédemment, la population a été multipliée par 8 en 40 ans. Ceci a été permis mais non contrôlé par le Plan d'Occupation des Sols avec l'exploitation des zones NB. Ce n'est donc pas sans impact sur le territoire. Depuis que les POS existent, il y a eu dans le Var plus de constructions dans les zones NB que dans les zones U*.

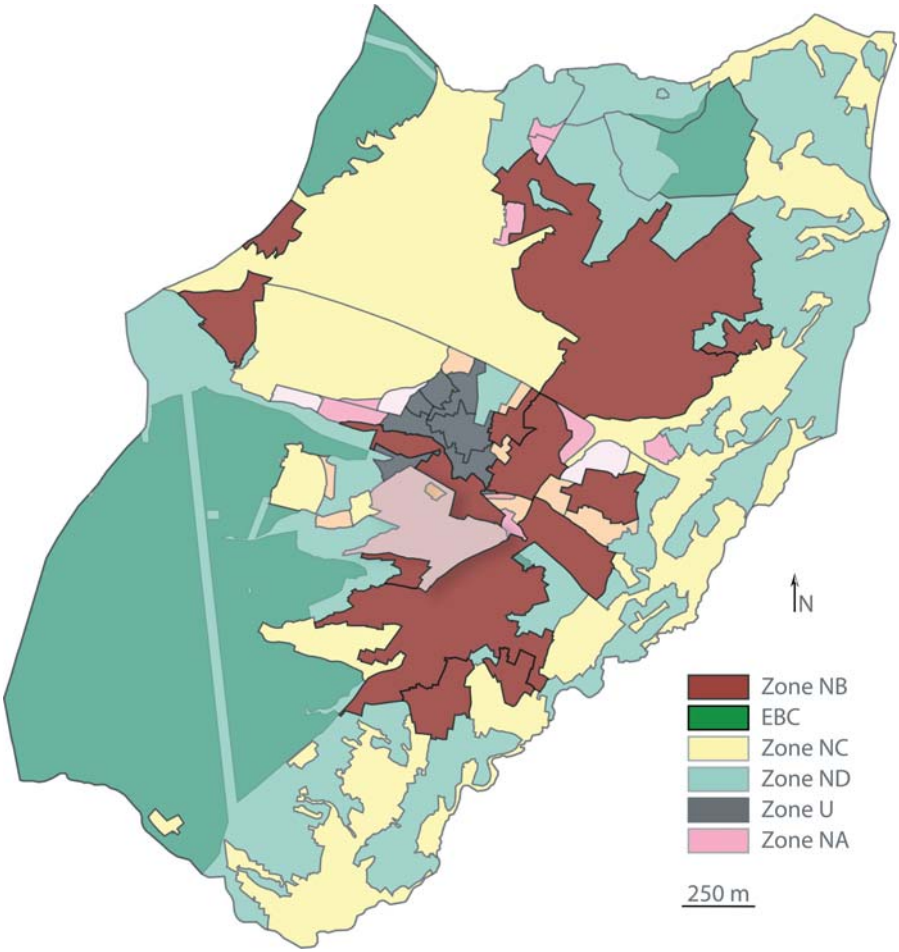
Les règlements n'autorisant la construction qu'avec des surfaces importantes (jusqu'à 10 000 m² à Saint-Maximin…) la consommation de terres arables a été excessive.

Saint-Maximin-la-Sainte-Baume dispose de **800 ha de zones NB pour 400 ha de zones U.**
Les habitants du centre urbain et historique ne représentent qu'un tiers de la population.



Le Plan d'Occupation des Sols (SIG VAR et Atelier du Grenelle)

Des surfaces agricoles attaquées

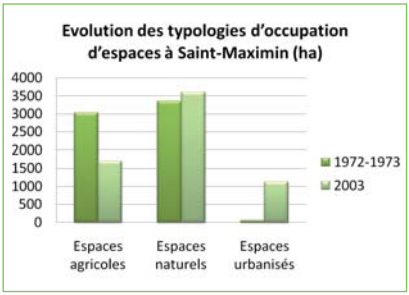


Des zones NB très importantes (POS)

Une des grandes spécificités de Saint-Maximin, ce qui en fait un cas d'étude remarquable pour l'Atelier territorial du Grenelle de l'Environnement, est l'ampleur de l'étalement urbain et la démesure de ses zones NB.

Les surfaces prévues par le POS sont les suivantes :

- Surfaces d'urbanisation :
34 923 284,2 m²
- Surfaces agricoles :
15 181 479,4 m²

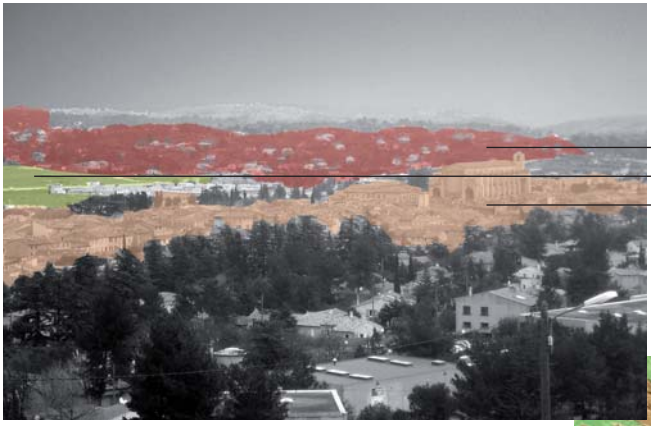


Une croissance exponentielle des surfaces artificialisées (CDA 83/SMPPV)

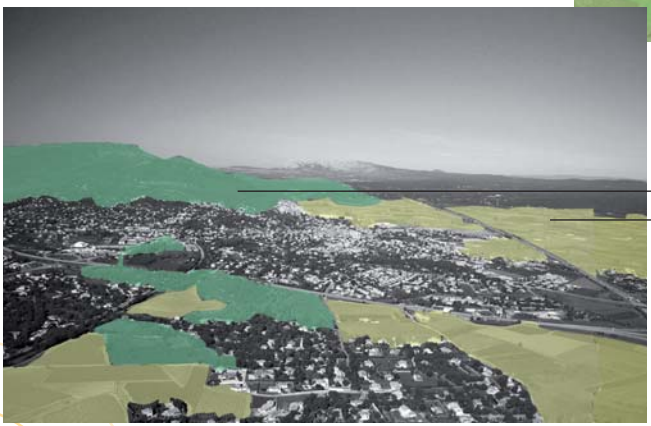
Le problème principal est que les espaces agricoles ont été progressivement investis par l'urbanisation diffuse. Leur surface a drastiquement réduit. Dans des perspectives de développement durable, de respect de l'environnement et de production alimentaire, la situation est très problématique.

Le paysage a été progressivement mité par une diffusion de l'habitat liée à la constitution d'une ville dortoir, sans aucune forme de mixités sociale et spaciale ni de connexions entre ses tissus urbains, avec l'omniprésence de la voiture particulière.

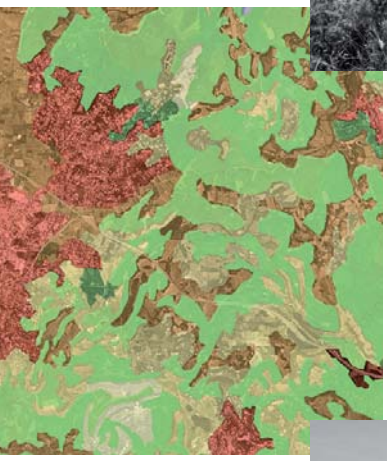
Occupation des sols



On retrouve dans la commune de Saint-Maximin différentes zones : le centre-ville, les zones de mitage et la chance d'avoir des terres agricoles qui persistent et qui viennent pénétrer dans la ville. Les terres non urbanisées apportent des vues dégagées sur le grand paysage.



Espace fermé



Diffusion de l'urbanisation au cœur des espaces naturels et agricoles

Ces espaces dialoguent avec des zones plus boisées qui offrent une ambiance ombragée, un cadrage des vues et des espaces plus confinés. Il est primordial de préserver les paysages et de mettre en valeur certains espaces boisés.

Espace ouvert

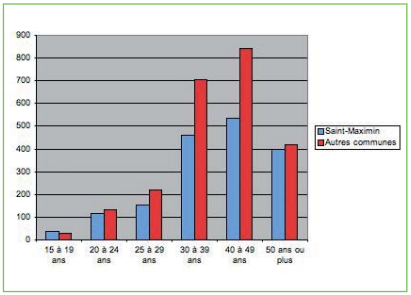
Des déplacements entièrement dépendants de la voiture individuelle

Nous avons vu que Saint-Maximin-la-Sainte-Baume est traversée par l'autoroute A 8 et dispose d'un échangeur. Cette infrastructure, conjuguée à la proximité d'Aix-Marseille et d'un foncier attractif en comparaison des deux métropoles, a conduit Saint-Maximin à accueillir des populations travaillant en ville et souhaitant devenir propriétaires.

C'est donc une population ne participant pas à la vie du village, compte tenu de son installation dans les zones NB, qui prédomine à Saint-Maximin. Les migrations pendulaires* engendrées sont très importantes et se font essentiellement en voiture particulière.

La part de la voiture individuelle dans les déplacements est écrasante. Ce bilan est le résultat de l'absence de transports en commun propres à Saint-Maximin et de leur rareté à l'échelle interurbaine. Seule 6 bus par jour permettent de rejoindre Brignoles ou Aix-en-Provence et la ligne de chemin de fer n'est plus en fonction mais entretenue par l'armée au titre de voie stratégique.

66,6% des habitants travaillant dans leur commune utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. **96%** des habitants de Saint-Maximin qui travaillent en dehors de leur commune prennent leur véhicule personnel.
Cette situation amène de nombreux désagréments, comme la congestion du centre-ville, des nuisances sonores sans parler de la pollution et du coût pour la société.



Déplacements journaliers domicile-travail par classe d'âge (données INSEE 1999)

Une évolution du territoire communal à partir des années 1960

Diverses raisons sont avancées pour expliquer l'évolution de Saint-Maximin dans de telles proportions. L'ouverture des terrains à la construction serait liée à trois facteurs.

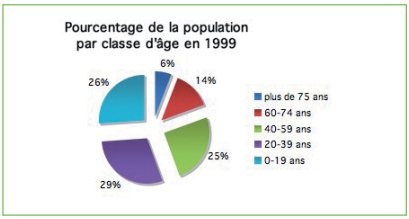
Tout d'abord, la création des POS en 1967 avec la Loi d'Orientation Foncière* (LOF) entraîne l'apparition des zones NB permettant de construire sur des surfaces importantes compte tenu d'un faible COS*. Dès 1953, des primes à l'arrachage sont accordées aux vignerons. Les indemnités sont accrues en cas d'abandon du droit de replantation et plus encore si la totalité de l'exploitation est arrachée. Les lois dites "d'orientation agricole" de 1960-1962, favorisant les exploitations d'au moins 10 hectares, les petits viticulteurs se retrouvent à devoir abandonner leurs cultures.
Cela laissera des terres à l'abandon et nombre de propriétaires fonciers seront tentés par une spéculation lors de la mutation de leurs terrains agricoles en terrains constructibles.
Entre le rapatriement des Pieds Noirs d'Algérie en 1962 et le baby-boom d'après Guerre, la demande en logements déjà insatisfaite l'est encore davantage.

Compte tenu des fortes demandes liées notamment à un prix du foncier plus accessible que dans les métropoles environnantes, le territoire évolue fortement en quelques décennies.

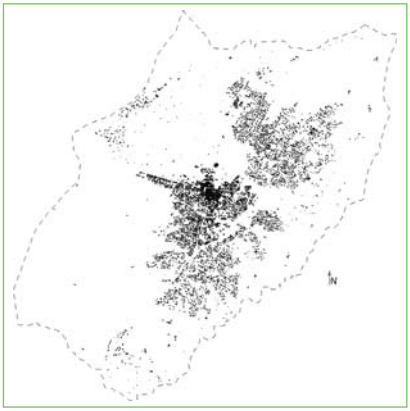
Les actifs des métropoles proches ont eux aussi progressivement investi dans les zones NB, ayant des capacités financières supérieures aux habitants d'origine. Ils y ont construit des maisons individuelles sur de grandes parcelles dont les droits à bâtir pouvaient atteindre 10 000 m². Dans la proche banlieue du village, les lotissements avec des terrains modestes se sont développés. Dans le pourcentage de la population par classe d'âge, la part 20-60 ans représente la proportion d'actifs la plus conséquente. Les 40-59 ans travaillant dans les métropoles proches disposent d'un pouvoir d'achat plus important leur permettant d'acquérir du foncier dans les zones NB.

Le centre médiéval a perdu une partie de sa population et s'est appauvri. Des opérations de renouvellement sont actuellement en cours (Résorption de l'Habitat Insalubre).

L'occupation des zones NB a donné à Saint-Maximin sa tâche urbaine particulièrement diffuse. Quelques opérations récentes, réalisées en centre-ville ou dans la première couronne urbaine* font coexister habitat individuel et bâti collectif. Le reste du territoire a été investi par la maison individuelle. Depuis peu, les zones commerciales se développent en périphérie, bordant la future déviation.



Plus d'un habitant sur deux a moins de 40 ans (données INSEE 1999)



Deux grandes zones d'urbanisation diffuse se dessinent nettement

De nombreux risques pèsent sur la commune

La commune est soumise à de nombreux risques. La forêt environnante et la plaine non constructible sont les principaux lieux à risques.

Des obligations de débroussaillage existent à Saint-Maximin pour prévenir le risque incendie. Comme une grande partie du Var, Saint-Maximin est également soumis à l'aléa du risque sismique.

La commune est traversée par l'autoroute et l'ex Nationale 7. Ces deux axes étant les principaux pour traverser le Var dans sa partie haute (au Nord et au centre, les massifs empêchent une circulation de véhicules lourds), les transports de matières dangereuses traversent tout le village de part en part.

Aléas séisme

Aléas risque industriel

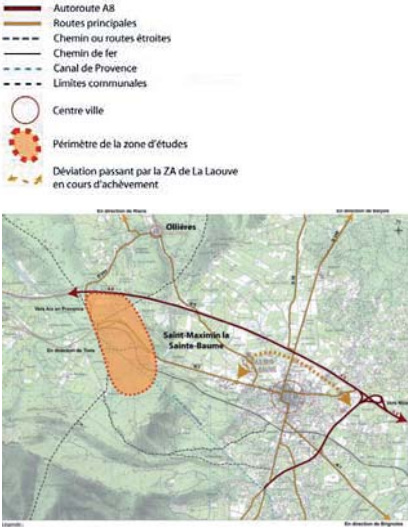
Aléas risque de transport de matières dangereuses

Aléas feu de forêt

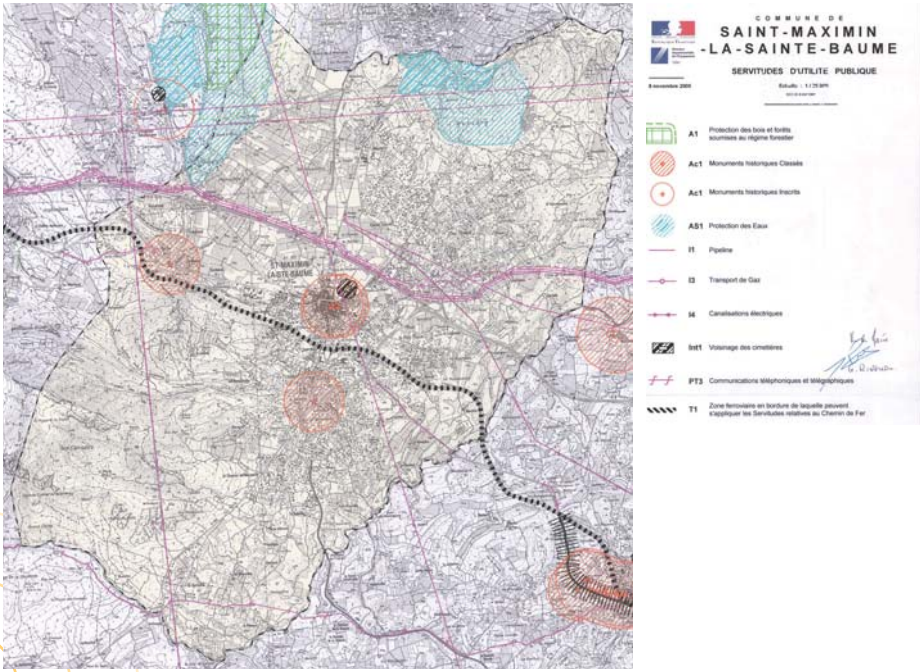
Aléas risque d'inondation

Aléas risque mouvement de terrain

La Basilique est classée Monument Historique et deux autres sites sont inscrits. Des sources sont protégées dans la partie Nord de la commune, en partie dans la zone NB. Le transport de produits dangereux passant en centre-ville est risqué en attendant la déviation. Quelques réseaux (pipeline, gaz, canalisations électriques) traversent la commune, à proximité et en parallèle de l'autoroute.
Dans le cas d'une réouverture de la voie de chemin de fer, de tels aménagements devraient anticiper les gênes.



Le projet d'une zone d'activité à l'entrée Ouest de la ville (CAUE)



Servitudes d'utilité publique (DDE)

Des actions ciblées sur le territoire déjà mises en place

La commune de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume travaille sur son territoire. Elle agit à plusieurs échelles avec différents outils.

Un projet urbain

Son échelle d'action est le centre ancien. Comme beaucoup de cœurs de villes, et dans ce cas médiéval, il souffre d'une perte de population, d'insalubrité et de paupérisation. Un programme de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI) a été mis en place.

Un passage en PLU*

La commune de Saint-Maximin a prescrit la révision de son POS et sa transformation en PLU par délibération en date du 22 octobre 2008. Elle a prescrit la révision simplifiée* du POS pour un projet communautaire de création d'une nouvelle zone d'activité le 22 avril 2009.
La loi n° 2006-450 du 18 avril 2006 (article 39, IV) interdit à partir du 1er janvier 2010 de procéder à une révision simplifiée. Cela signifie un passage en Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'où un audit du POS par la Mairie. Dans le cas d'une ville où les zones NB pèsent deux fois plus que le centre en termes de population mais sur une surface double les enjeux sont énormes.

L'ouverture de nouvelles zones d'activités

"Depuis 2008, la commune consacre une part importante de son budget d'investissement à l'acquisition de terrains agricoles au quartier de Bonneval en vue d'y aménager une nouvelle zone d'activité. L'objectif est de créer une zone de plus de 100 hectares à l'extrémité Ouest de Saint-Maximin. Le budget 2009 prévoit un montant de 250 000 € de travaux pour améliorer la zone du chemin d'Aix" (la Lettre de Saint-Maximin, budget primitif 2009, mai 2009).

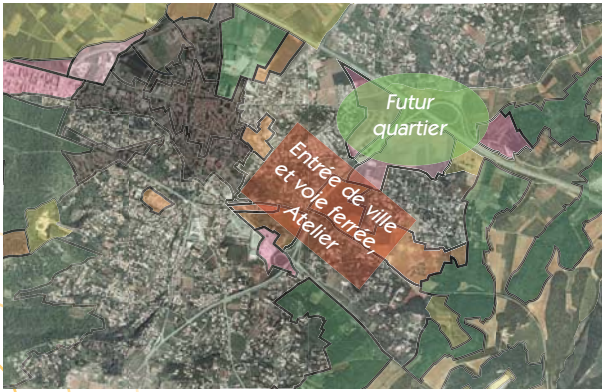
Par ailleurs, un autre projet de zone d'activité a été décidé avec la Communauté de communes à l'Ouest de la commune, entre Ollières et Saint-Maximin-la-Sainte-Baume.

La commande

La création de la déviation aura de multiples conséquences dont la réduction des temps de déplacement et la matérialisation physique d'un nouveau front urbain. Des terrains jusque-là inaccessibles pourront s'ouvrir à l'urbanisation. Ceci permettra l'aménagement du quartier de Bonneval, en bordure de la déviation à l'Est de la commune, en prolongement de la sortie d'autoroute. Au Sud de ce dernier, une entrée de ville est à prévoir. Tout ce secteur, en prolongement de la déviation jusqu'au terrain le long de l'entrée Est de la ville sera le support du projet de l'Atelier du Grenelle.

Par ailleurs, en partant de cet aménagement, la commune a laissé toute latitude à l'Atelier pour qu'il réfléchisse à un futur harmonieux. L'objectif global de l'Atelier du Grenelle dans la problématique de l'étalement urbain est de s'intéresser au tissu Saint-maximinois et de le recoudre.
A travers un projet d'aménagement, l'intention sera d'offrir des solutions pour lutter contre l'étalement urbain en offrant des aménités et des alternatives à la voiture tout en reconnectant les zones NB avec le centre.

Une des particularités du site d'étude est d'être traversé par une ancienne voie ferrée, reconnue dans le SCoT Provence Verte.
La prise en compte de la réouverture de cette infrastructure est un des points de départ de la réflexion qui accompagne le projet.



Le traitement d'une entrée de ville en lien avec la réouverture de la voie ferrée

La méthode de travail employée

Le potentiel du site d'étude nous est apparu dès la première sortie de terrain.

Notre projet est réalisé dans le prolongement d'une opération pour laquelle la Mairie s'investit beaucoup : un projet de quartier sur le site de Bonneval. Des travaux importants vont être réalisés, qu'il faut prendre en compte.
La topographie, composante essentielle du territoire d'étude possède un réel intérêt paysager, à préserver par une recherche de procédés techniques adaptés.

Notre projet s'appuie sur l'exploitation de la voie ferrée traversant la ville et le terrain d'étude. Dans une optique de Grenelle, de développement durable et de rationalisation de l'offre de transports en commun, la création d'une gare et la mise en service de cette voie sont impératives. Elle est d'ailleurs inscrite dans le PADD du SCoT comme alternative à l'usage de la voiture particulière. Rappelons que 96% des habitants de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume qui travaillent hors de leur commune utilisent une voiture particulière. Il est probable que les autres communes du Var mais aussi des Bouches-du-Rhône qui sont traversées ou proches de la voie ferrée ont une dynamique du même ordre.

La première question que l'Atelier s'est posée est de choisir l'emplacement de la nouvelle gare. Il faut pour cela veiller à son intégration et aux connexions vis-à-vis des habitants et des modes de déplacement. Ensuite, au niveau du projet, il faut délimiter le périmètre d'étude. Il faut aussi veiller à son intégration paysagère et fonctionnelle dans le tissu urbain. L'objectif, dans le cadre de la lutte contre l'étalement urbain, est de reconnecter les tissus, du centre aux zones NB.

Enfin, dans le cadre des orientations, des préconisations seront établies et des premiers éléments d'aménagement seront étudiés.

Un projet dans le prolongement d'équipements à venir

La création d'une déviation

Saint-Maximin-la-Sainte-Baume est traversée par la RDN 7. Le flux de véhicules empruntant cette voie est très important. De plus, la commune est un des principaux carrefours où il est possible de franchir l'autoroute.

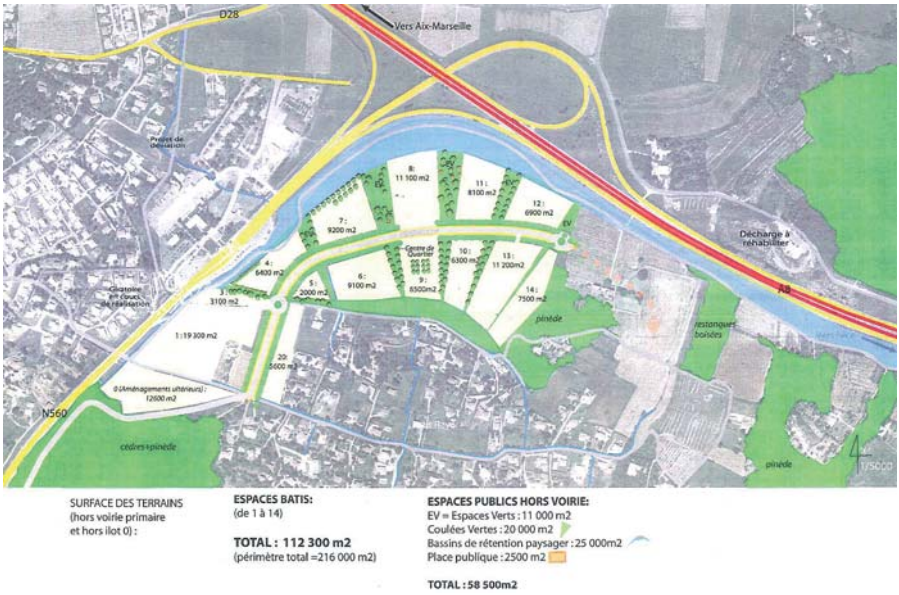
Par ailleurs, la RDN 7 est empruntée par de nombreux camions de chantier (proximité de carrières et travaux d'élargissement en 2x3 voies de l'autoroute A 8) sans compter les nombreux convois exceptionnels. Le trafic lourd représente près de 8% de la circulation soit 800 camions par jour.

Un projet de déviation mené par la commune pour désengorger le centre-ville

Le centre-ville médiéval étant longé par la nationale, les congestions sont nombreuses ainsi que les impacts/contraintes/conséquences/préjudices. En effet, la circulation est composée de personnes ne faisant que traverser la ville, sans s'y arrêter. Les risques pour les habitants sont nombreux, les abords de la rue sont peu pratiqués et les pollutions (sonores, visuelles, de l'air) sont notables.

Partant de ce constat, un projet de déviation a été mis en place. Un premier tiers a été réalisé, un second devrait être finalisé en 2012 et l'ensemble devrait être bouclé un peu plus tard.

Sans cet aménagement, la Mairie ne souhaitait pas ouvrir le quartier de Bonneval dans le prolongement duquel notre travail va porter.



Un projet de nouveau quartier à proximité de l'espace d'aménagement

La création du quartier de Bonneval

Le choix de la création d'une zone d'activité est lié au fait que les autres zones d'activités de Saint-Maximin ont atteint leurs limites d'espace disponible.
Le développement vers le Sud-Est est le seul encore possible sur le territoire communal.

Les critères pour sa sélection ont été :

- Une excellente situation, à la sortie de l'échangeur et en bordure de la déviation.

- Une zone d'urbanisation future NA inscrite au POS.

- La proximité des centres de vie.

Les contraintes existantes sont :

- Une zone actuellement inondable.

- La proximité des espaces urbains qui limite les occupations potentielles pour l'implantation d'industries lourdes.

- Pas de réelles possibilités d'extension future.

L'ambition du projet est d'associer zone d'activité et quartier de vie avec l'implantation d'habitations et un traitement de l'aménagement et des infrastructures favorisant cette mixité et s'éloignant du schéma classique de la zone strictement économique sans âme ni vie. Une coulée verte* est même prévue.

C'est dans le prolongement de ce projet que le travail de l'Atelier s'inscrit.

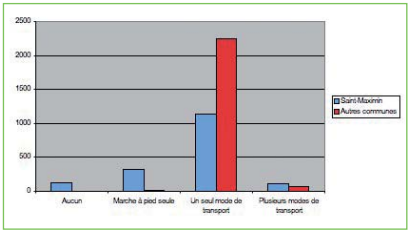
L'enjeu des déplacements

Saint-Maximin est un carrefour important en Provence Verte.
La RDN 7 est une infrastructure où de nombreux camions circulent : les comptages, effectués sur les routes départementales, gérées par le CG 83 (à partir de 1995 jusqu'à 2008, suivant les tronçons) indiquent qu'à 8 km à l'Ouest de Saint-Maximin (en provenance d'Aix-en-Provence), les camions représentent en moyenne 7,9% des 10 000 véhicules qui empruntent la route. De même, à l'Est de Saint-Maximin (en direction de Brignoles), les camions représentent 6,9 % des 12 000 véhicules par jour.

Une augmentation du trafic routier journalier sur une voirie de moins en moins adaptée (Direction des Routes, CG 83/SMPPV)

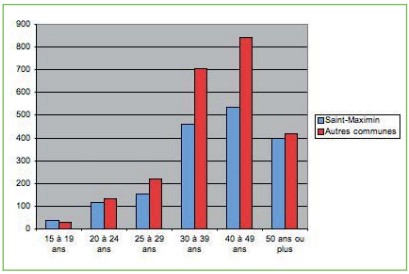
Près de 800 poids lourds traversent ainsi chaque jour Saint-Maximin par la RDN 7. Par ailleurs, un nombre non négligeable de ces transports concernent des convois exceptionnels quand il ne s'agit pas des transports de produits dangereux. En périphérie de Saint-Maximin, les comptages relèvent plus de 14 000 véhicules/jour, représentant le volume de véhicules qui traversent quotidiennement la ville.
Il ne faut pas non plus oublier que la commune de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume est coupée par l'autoroute A 8. En 2000, le trafic moyen journalier annuel sur cette autoroute était de 49 593 véhicules, un trafic en augmentation de 4,7% l'année suivante soit 51 945 véhicules en 2001.

Ces déplacements sont dus aux personnes qui traversent la ville mais aussi aux habitants. En effet, ils sont dépendants de la voiture particulière pour tous leurs trajets dès qu'ils n'habitent plus dans le centre ou s'ils veulent se rendre en périphérie, dans les zones commerciales notamment.
La dominance de la voiture s'explique par l'absence de transports en commun, hormis six bus qui traversent la Provence Verte pour rejoindre Aix-en-Provence.
De plus, le réseau n'est pas adapté aux déplacements doux. Les voies ne sont pas toutes équipées de trottoirs, surtout dans les zones NB (qui abritent les deux tiers de la population).



Migrations pendulaires domicile/travail des Saint-maximinois par modes de déplacement (données INSEE 1999)

Un autre phénomène se dégage : près de 58% des actifs de la commune travaillent en dehors de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume. Le village n'est pas un bassin d'emploi important.
Au regard du peu d'emplois endogènes disponibles, on comprend encore mieux pourquoi les Saint-maximinois dépendent de la voiture particulière.



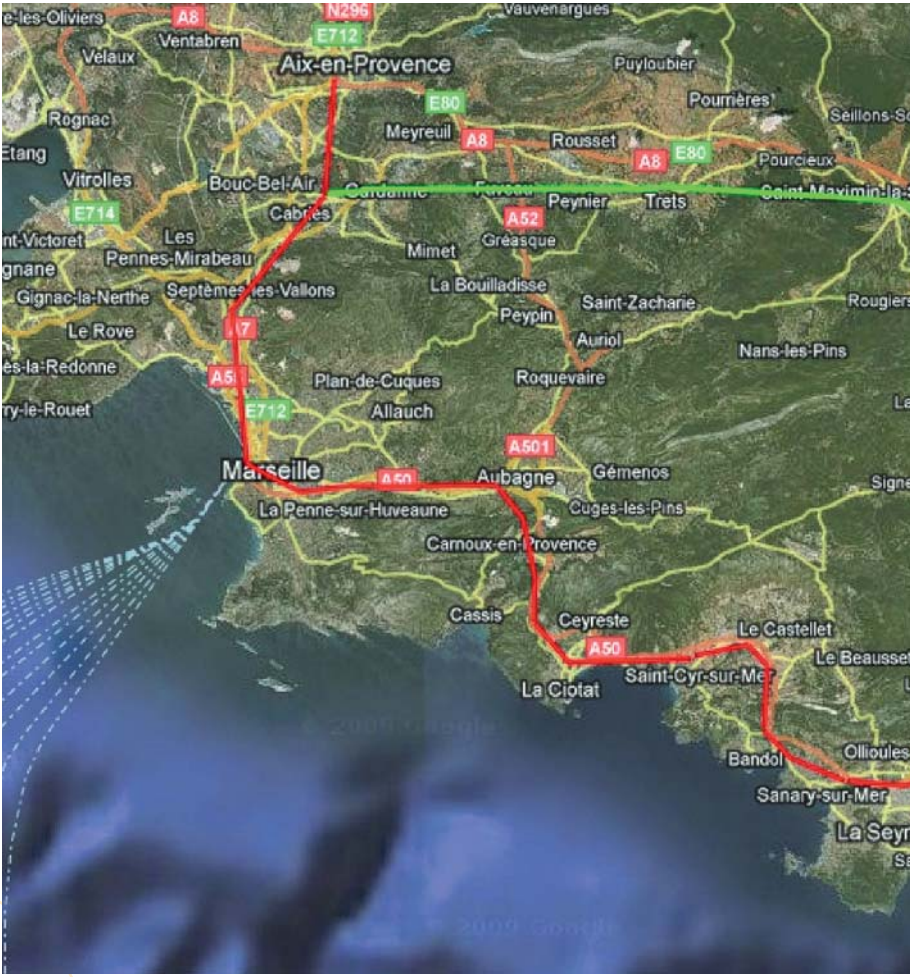
Destination de travail des actifs (données INSEE 1999)

Les tranches de population de 30 à 50 ans sont celles qui travaillent le plus hors de la ville. Ces tranches d'âge comprennent la plupart des actifs travaillant à l'extérieur de la Provence Verte. Ils bénéficient de revenus supérieurs à ceux des actifs de la Provence Verte. De fait, leur capacité d'investissement pour l'acquisition de terrains et la construction de maisons individuelles en zones NB est rendue plus aisée. Petit à petit, le prix du foncier en Provence Verte rattrape son écart avec celui des territoires périphériques.

Une des priorités de l'Atelier du Grenelle est de travailler sur un projet favorisant enfin les modes de déplacement doux et intégrant le premier transport en commun à venir pour une ville qui ambitionne les 20 000 habitants à l'horizon 2020 : le train.

La réouverture de la voie ferrée, la première pierre d'un nouveau Saint-Max

Servant à l'origine au transport de la bauxite extraite à Brignoles et transformée à Gardanne, la voie ferrée traversant encore aujourd'hui la Provence Verte permet de relier Toulon à Aix-Marseille. Actuellement, elle est entretenue par l'armée en tant que voie stratégique. Sa réouverture au public permettrait d'offrir une

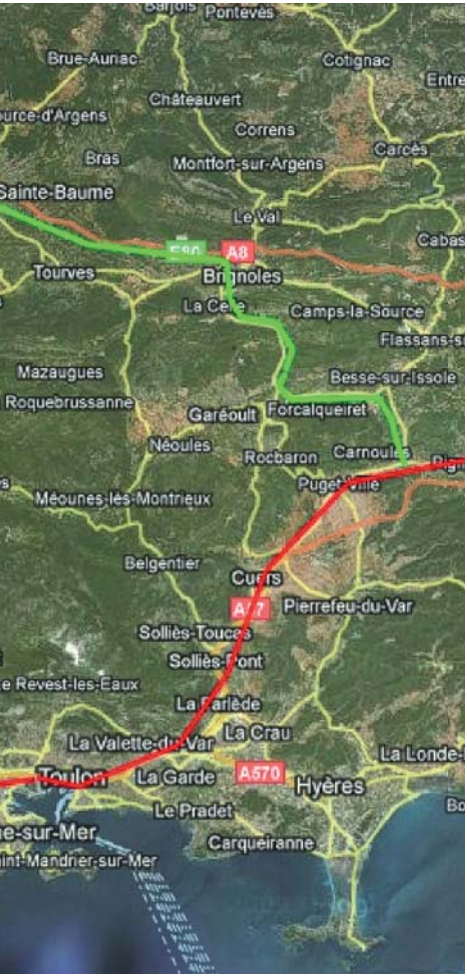


ximin-la-Sainte-Baume

sérieuse alternative à l' A 8, la RDN 7, la RD 43 et la RD 560 en les désengorgeant. Ces voies constituent actuellement des axes de communication d'entrée et de sortie du territoire vers les agglomérations d'Aix-Marseille, Aubagne, Toulon.

La loi Grenelle II du 5 août 2009, à l'article 11, "donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie d'abord sur sa régénération, puis sa modernisation. A cet effet, il sera établi, avant la fin de l'année 2009, une cartographie qui déterminera en outre les tronçons de lignes qui ne sont pas encore électrifiés".

Ceci est une opportunité pour la Provence Verte d'obtenir l'ouverture de la voie ferrée.



Un tracé de voie ferrée connectant Saint-Maximin à Brignoles, second bassin d'activité de la Provence Verte

La localisation de la gare à redéfinir

Comme nous l'avons déjà vu précédemment, l'espace dévolu à notre projet comprend l'ancienne gare. Celle-ci a été rachetée par le CG 83 qui l'a transformée afin d'accueillir une partie des services de la DABC et du CAUE*. Cependant, avec l'évolution de la ville, la question d'un nouvel emplacement se pose.

Bilan

Le site n°2, dans le périmètre du projet de l'Atelier est le plus opportun. Il présente le plus grand nombre d'aménités et les terrains permettent le développement d'une gare et d'un nouveau quartier où un travail sur la limitation des nuisances engendrées par les trains pourra anticiper la plupart des gênes.
En profitant des talus naturels, il peut être envisagé plusieurs aménagements dignes d'une plate-forme multimodale. Ainsi, il peut être procédé à la réalisation d'un parking sous-terrain tout autant qu'à des "dépose-minute" utilisables par des véhicules individuels ou des transports en commun.
Une réflexion sur une politique tarifaire est nécessaire pour inciter les usagers à ne pas utiliser leur véhicule, par exemple, offrir la gratuité du stationnement pour les actifs abonnés au transport ferroviaire.

Définition d'un emplacement pour la nouvelle gare de Saint-Maximin

Dans le cas d'une mise en service de la ligne Carnoules-Gardanne sur le mode "tram-train", le point n°1 (carte page 214) pourra s'envisager comme un arrêt.

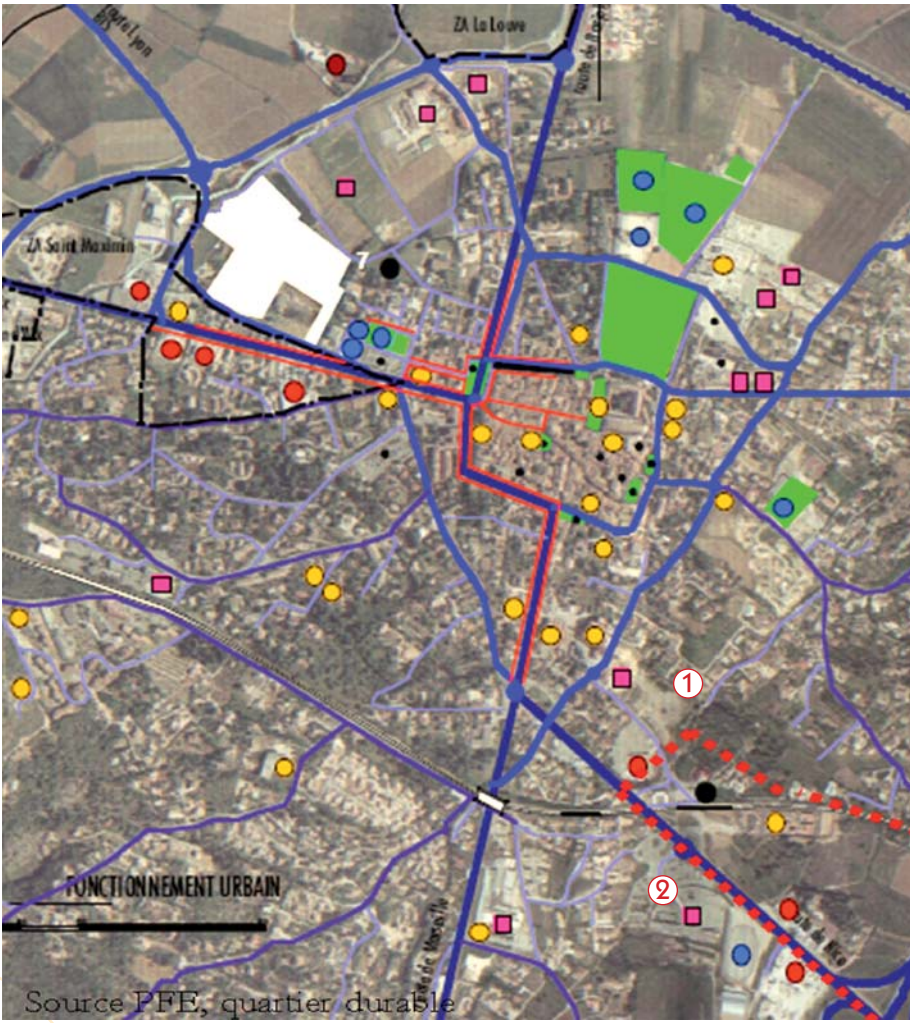
Il sera aussi nécessaire de prévoir un arrêt dans la future zone d'activité entre Ollières et Saint-Maximin, prévue en bordure de voie.

	N°1 : site proche du centre-ville	N°2 : site proche de l'ancienne gare
Avantages	• Absence de constructions • Proche du centre • Faible distance depuis le centre-ville	• Foncier disponible et presque libre de tout bâtiment • Lieu de l'ancienne gare prouvant son intérêt stratégique • Lieu avec une histoire renforçant la légitimité • Proche de tous les accès, accessible sans impliquer de trafic traversant la ville • Zonage POS/PLU permettant l'implantation d'équipements publics • Insertion paysagère • Un village se développant vers l'Est, nécessitant une connexion entre les anciens et nouveaux aménagements • A moins d'un kilomètre de la Basilique • Des possibilités de périmètre d'aménagement de ce site jusqu'au centre-ville pour prévoir des transports alternatifs depuis le centre et les périphéries
Inconvénients	• Accessibilité en voiture : fait revenir en ville les voitures… • Problèmes des pentes pour les piétons et cyclistes • Foncier privé et de taille modeste Problème pour élargir les voies compte tenu des maisons environnantes • Nuisances lors des freinages, démarrages et déchargements/chargements de personnes (sifflets, sonneries,…) pour les habitants • Intérêt faunistique et floristique	• Au Sud-Est de la ville, pouvant paraître aujourd'hui isolé du centre • Constructions existantes à proximité • Prises en compte technique et financière d'un ouvrage d'art (pont à l'Est du site)

Les services de proximité

La commune a investi dans les services de proximité.
La plupart d'entre eux se trouvent à proximité du centre médiéval.

Un grand pôle enfance (1) a été bâti, permettant de répondre aux attentes des parents d'enfants en bas âge.



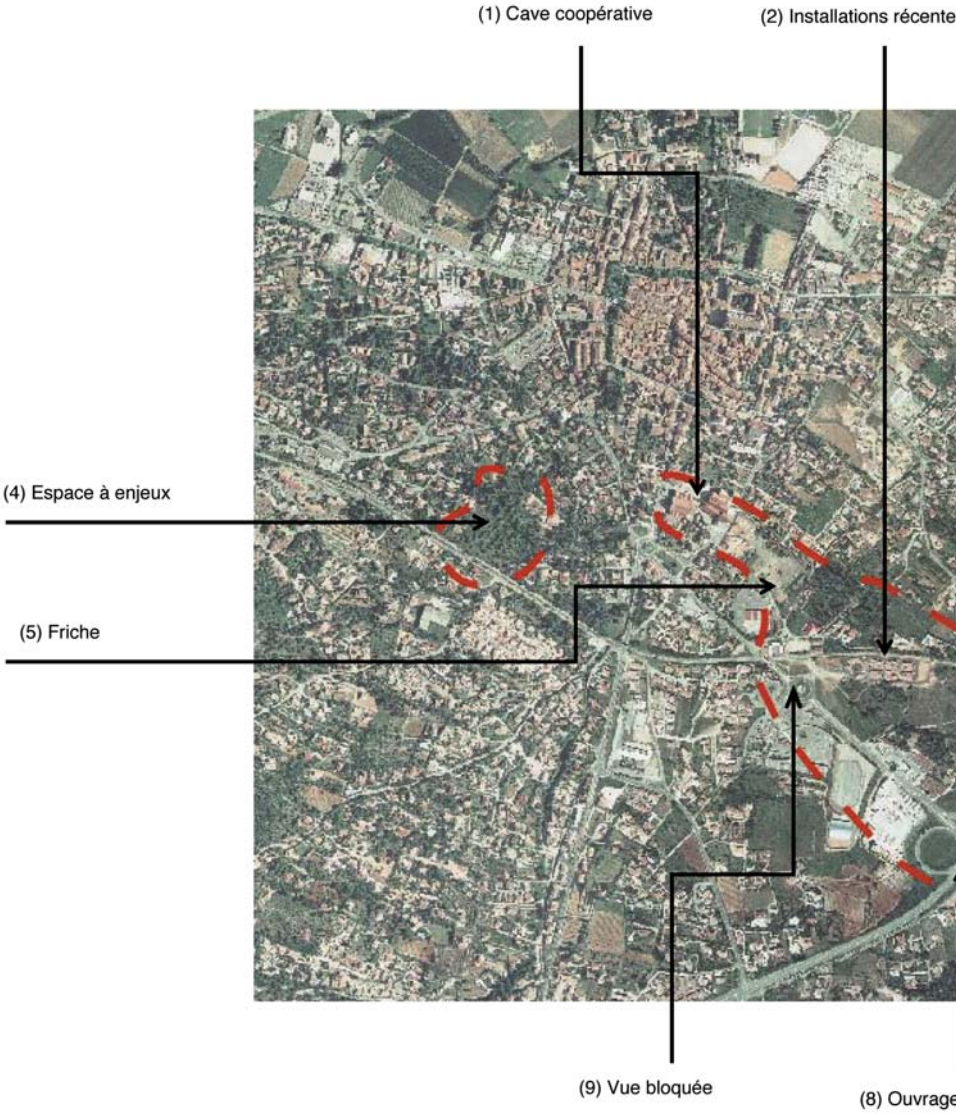
Source PFE, quartier durable

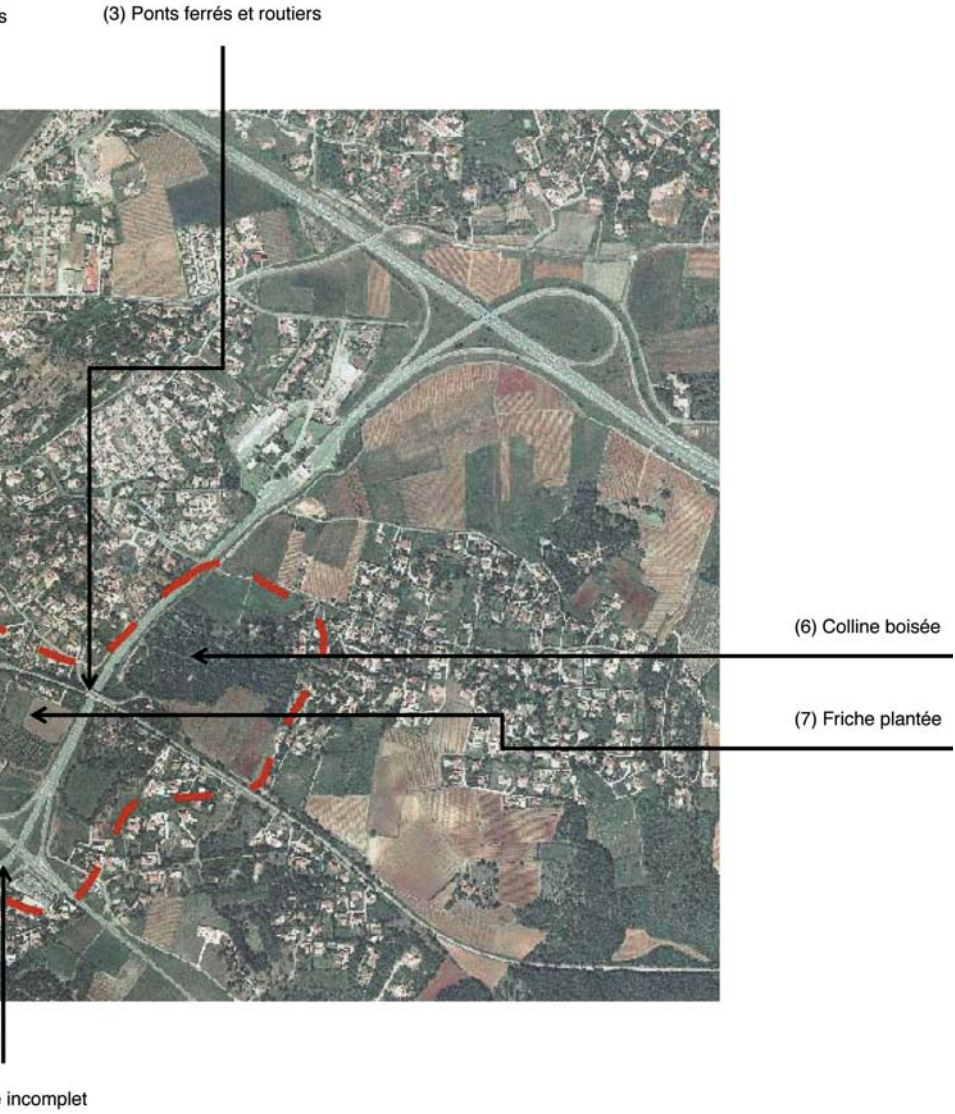
Un collège (2) est installé en entrée de ville, en limite du périmètre du territoire confié à l'Atelier.

- Voirie principale à l'échelle du territoire
- Voirie principale structurante du village
- Voirie secondaire inter-quartier
- Voirie de désserte
- Chemin de fer
- Stationnement public
- Axes commerciaux et de services de la ville
- Périmètre zones d'activités
- Education
- Loisir et récréation
- Services publics / mixtes
- Commerce
- Gare routière / train
- Industrie

Proximité d'équipements et de services de la zone d'étude

Etat des lieux




s
(3) Ponts ferrés et routiers
(6) Colline boisée
(7) Friche plantée
incomplet

(1) Une cave coopérative pouvant se déplacer

Il est possible d'envisager un déplacement de la cave coopérative, celle-ci étant susceptible de fusionner avec celles d'autres communes. L'emplacement disponible permet de disposer d'un terrain de belle envergure, jusqu'à la route principale traversant Saint-Maximin, à 150 m du centre médiéval.
En face de la cave, en direction du terrain attribué à l'Atelier, une école maternelle a été bâtie.

(2) La gendarmerie et l'antenne territoriale du Conseil Général, deux installations récentes

L'ancienne gare a été vendue au Conseil Général qui y a installé une partie de son personnel. La gendarmerie, accompagnée de son lotissement, a été établie de l'autre côté des voies. Cette implantation récente ne pourra pas être remplacée ou déplacée dans le projet.

(3) Deux ponts parallèles permettant une connexion entre le quartier du Rayol et la ville historique

L'axe qui prolonge la sortie de l'A 8 croise deux ouvrages d'art, l'un permet le franchissement de la voie ferrée, l'autre est d'une largeur ne permettant pas le croisement de deux véhicules.

(4) Un espace libre à proximité du cœur de village

Ce territoire, découvert dans la recherche d'un emplacement pour la gare, n'a que le défaut de son enclavement dans une zone d'habitat et dans une pente un peu prononcée. Cependant, à quelques minutes du centre médiéval, c'est un support de projet très intéressant. Profitant d'une végétation naturelle ayant déjà créé des ambiances remarquables, il est important de ne pas complètement l'urbaniser. La vue donne sur la Basilique, imposant de prendre garde à la qualité de l'aménagement. L'idéal serait de créer de l'habitat collectif du fait de la proximité du centre-ville. Ce site contient des essences arbustives de qualité pouvant être valorisées par le biais d'un parc public (ce dont il est déjà plus ou moins l'objet). La proximité avec la voie ferrée, en limite Nord, doit aussi être un des éléments de la réflexion pour limiter les nuisances.

(5) Une friche en transition entre la cave coopérative/école maternelle et le terrain initial de l'Atelier

Entre l'école maternelle et une des entrées de la ville, il existe un terrain en friche. En face d'un supermarché, il est en contrebas du rond point qui marque actuellement l'entrée de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume. Ce terrain offre une transition pouvant supporter un projet partant de la périphérie jusqu'aux portes de la vieille ville médiévale. Il faut veiller à ne pas urbaniser en hauteur pour ne pas masquer la vue sur la Basilique.

(6) Un relief boisé à préserver

Exposé à la vue depuis les zones NB au Nord et depuis l'autoroute, le relief présente une pente et une crête boisée à préserver. Cette nature sans mitage, rare dans la commune, cache aussi des anciennes terrasses, qu'il serait bon d'intégrer à la réflexion. C'est aussi l'espace de transition entre le futur quartier de Bonneval et l'entrée de ville dans le prolongement de la déviation.

(7) Une friche avec un potentiel écologique

Le cœur du territoire confié de prime abord à l'Atelier est constitué d'une friche où les plantes se font légion et où quelques parcelles cultivées subsistent. D'un intérêt environnemental certain, il faut veiller à préserver ce site lors de l'urbanisation. Une partie de cette friche comprend aussi les premières habitations diffuses à l'Est de la ville.

(8) Un embranchement incomplet et une cimenterie marquant l'entrée de ville

Actuellement, la route pour arriver à Saint-Maximin-la-Sainte-Baume depuis Brignoles passe en dessous d'un pont qui permet de rejoindre l'autoroute au Sud de la commune. Les automobilistes passent devant une cimenterie et un site de vente de matériaux peu valorisant visuellement pour une entrée de ville.

(9) La Basilique masquée par des constructions

Aujourd'hui, la vue sur la Basilique depuis cette entrée de ville est cachée par une légère butte de terre et un bâtiment d'activité commerciale. Il faut donc repenser ce passage et envisager de déplacer l'activité.

Les espaces disponibles étant continus, de la cave coopérative jusqu'au pont en entrée de ville, le projet de l'Atelier peut avoir une influence jusqu'au centre de la commune.

Un aménagement de proximité

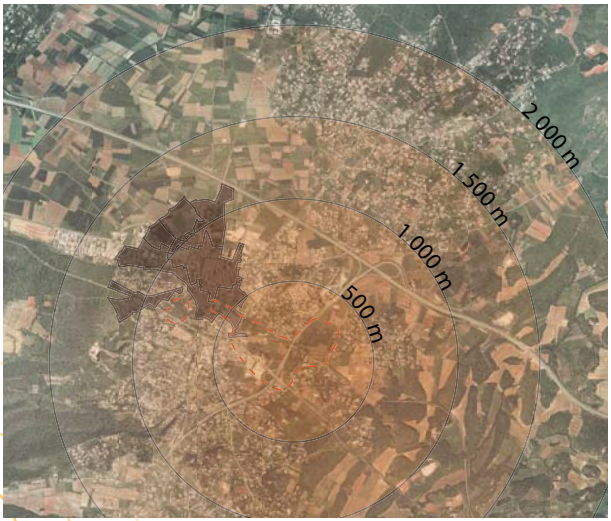
L'objectif de lutte contre l'étalement urbain passe par la reconnexion des tissus. Celle-ci est possible du fait de la localisation du projet mais aussi grâce aux distances plutôt modestes entre les différentes zones.

On s'aperçoit par exemple que la distance du site d'étude au cœur historique est inférieure à 800 m. Actuellement, il est désagréable voire impossible d'effectuer ce trajet en modes doux (piétons ou vélos) du fait de la petite taille des aménagements voire de leur complète absence.

Les cheminements doivent être réfléchis à l'échelle de la commune pour intégrer au tissu urbain actuel le nouvel aménagement et permettre des échanges sans recourir à la voiture particulière.

Etant donné l'étalement de la ville entre ses limites Nord et Sud et l'augmentation de population qui fait entrer Saint-Maximin-la-Sainte-Baume dans la catégorie des petites villes, le projet de quartier de la gare doit être un point d'appui au développement de transports en commun encore absents de la ville.

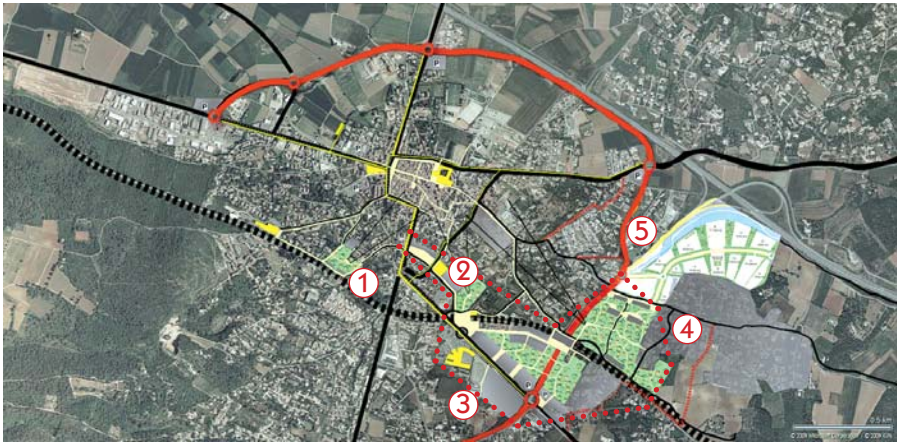
Par ailleurs, pour les personnes travaillant à Saint-Maximin ou souhaitant s'y arrêter, cet emplacement leur permet de stationner sans encombrer le centre-ville. Ils peuvent s'y rendre à pied ou en transports collectifs (s'ils existent).



La proximité des aménagements avec le centre-ville

B. PROJET

Définition d'un périmètre d'étude adapté



Un périmètre d'étude réfléchi à l'échelle communale

Après avoir réalisé des sorties sur le terrain, il nous est apparu que le périmètre affecté à notre aménagement était trop restrictif. L'impact d'un aménagement incluant la création d'une gare et la refonte du réseau routier affecte tout le territoire communal. Il a été nécessaire de prendre en compte un périmètre plus vaste tout en exploitant les "dents creuses" existantes.

1. Cet espace, un temps présenté comme une alternative pour le placement de la gare, offre un cadre paysager magnifique, avec de multiples ambiances. De plus, la vue sur la Basilique renforce la valeur du site. Il est donc nécessaire de réaliser un inventaire faunistique et floristique et selon les conclusions, de travailler à un arrêt en cas de tram-train, de créer des logement collectifs et un parc public. L'accessibilité de cette dent creuse à proximité du centre n'est pas forcement suffisante pour accueillir un service public.

2. La cave coopérative proche du site d'étude évoque la piste d'une association avec d'autres communes. Elle libèrerait un espace dans une des rues menant au centre. Certains bâtiments sont dégradés et ne présentent pas un aspect flatteur. Par ailleurs, derrière ces bâtiments, une école primaire a été construite, offrant un service proche pour le futur quartier de la gare. Enfin, entre l'école primaire et le quartier, une friche est libre pour réfléchir à un aménagement permettant de connecter le quartier de la gare jusqu'au cœur de ville avec une complète cohérence. La mise en place de transports en commun pourrait être facilitée.

3. La présence d'une entreprise de BTP n'est pas valorisante, sur le plan paysager, pour la qualité visuelle d'une entrée de ville. Elle devra donc être déplacée vers la nouvelle zone d'activité et profitera d'un accès plus aisé. Les deux bords de la route seront donc libres pour resserrer les voies et créer une rue. L'échangeur incomplet gagnerait en efficacité, praticité, sécurité s'il était remplacé par un rond-point.

4. A l'Est de la ville, le quartier du Rayol est dans un zonage U du POS. Il est desservi par le réseau d'assainissement collectif. Ce quartier est à densifier et ses dents creuses à combler. Le projet de l'Atelier doit créer une continuité pour rattacher cette zone diffuse au reste de la commune.

5. Le projet s'inscrit dans le prolongement du quartier de Bonneval, au départ de la pente.

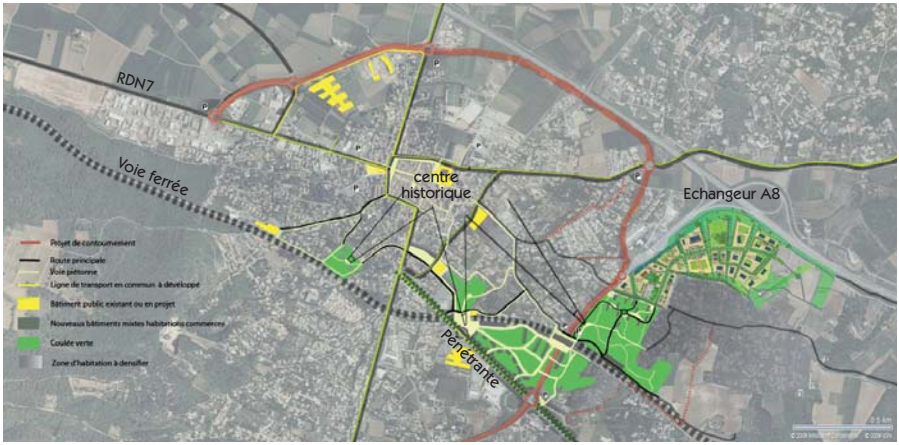
Le projet de l'Atelier doit permettre de créer une continuité Nord/Sud entre le nouveau quartier de la gare et celui de Bonneval. Ces transitions devront, bien entendu, valoriser les transports doux.

Finalement, la Mairie nous ayant laissé toute latitude, nous nous sommes permis de réfléchir à un projet pouvant avoir des répercussions jusqu'au centre-ville et sur les voies y menant.

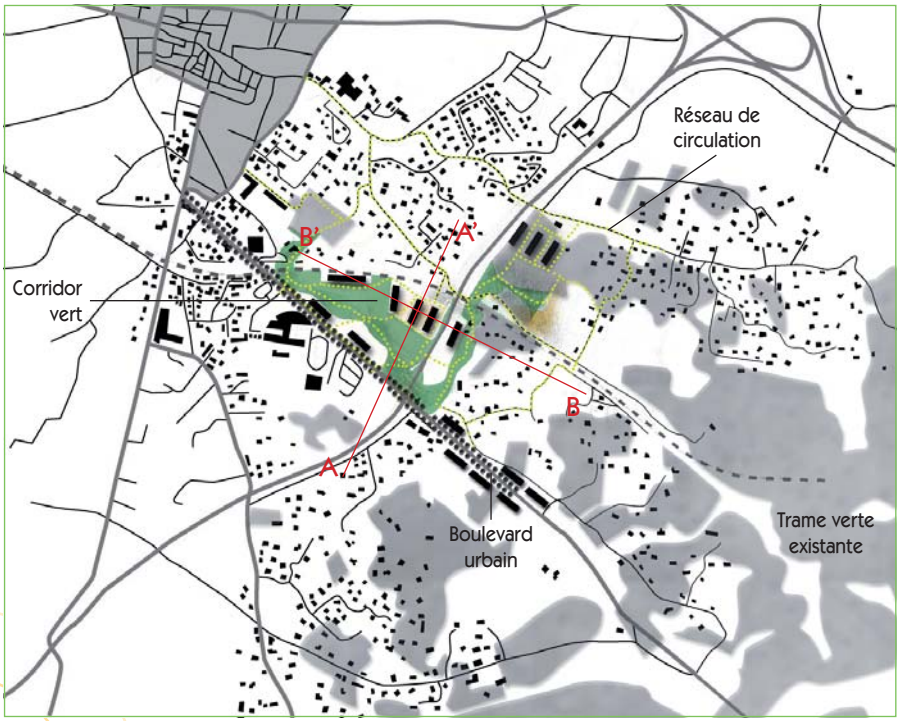
Les orientations du projet

Une pénétrante

Les secteurs clés et les orientations d'aménagement



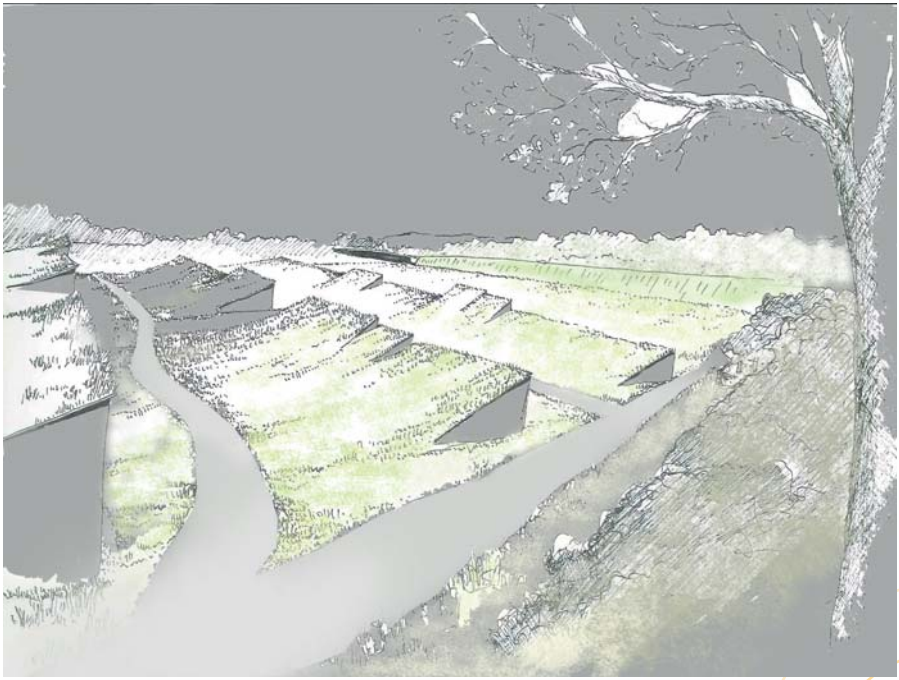
*Master plan**



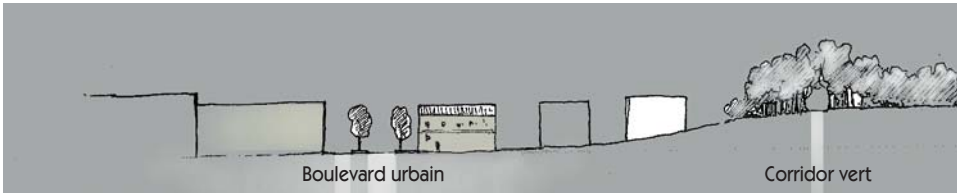
Végétalisation et fronts bâtis

Pour l'urbanisation des espaces ouverts, il est important de trouver une typologie d'habitat ne créant pas de barrière visuelle sur le grand paysage. Sur le terrain d'aménagement, on retrouve ces espaces ouverts accolés à la voie ferrée. La prise en compte des nuisances apportées par cette dernière est nécessaire dans le choix de préserver un espace libre entre la voie et les habitations. Ainsi, des parallèles se dessinent, pénétrant dans le centre-ville.

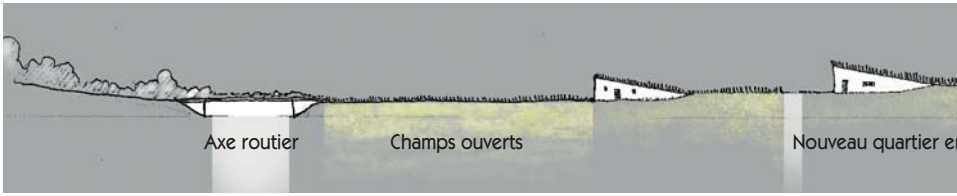
Grâce à ce type d'aménagement, toutes les personnes peuvent bénéficier de la vue, les habitants comme les personnes de passage (les collégiens, les Saint-maximinois et les touristes) qui pourront venir grâce au corridor vert qui relie les espaces extérieurs au centre-ville. Ils pourront se promener sur le chemin en sous-bois, continu grâce à la mise en place de passerelles plantées qui permettent de passer les axes routiers sans encombre.



Une architecture fondue dans le paysage



Coupe transversale AA' (Cf. carte page 228)

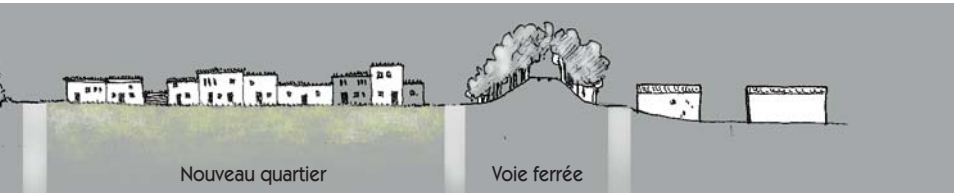


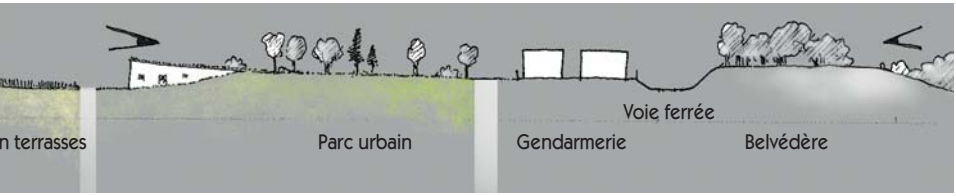
Coupe transversale BB'

Notre travail s'effectue sur la zone intermédiaire entre le centre-ville, dense, et les zones NB à l'urbanisation diffuse. L'aménagement des pénétrantes permet des reconnections et évite d'avoir des barrières entre les deux zones. La mise en valeur d'axes de déplacement pour les transports en commun comme la voie ferrée permet de reconnecter Saint-Maximin à son territoire et d'offrir aux personnes une alternative à la voiture.

Un réseau de cheminements et de voies douces est proposé aux habitants (reconnectant les zones d'habitations au centre). Le choix d'une densité urbaine intermédiaire offre des conditions de mixités sociale et spatiale. Il offre aussi des espaces publics de qualité créant des relations physiques et visuelles avec le grand paysage et les espaces extérieurs à la ville.

Insertion urbaine du quartier environnemental



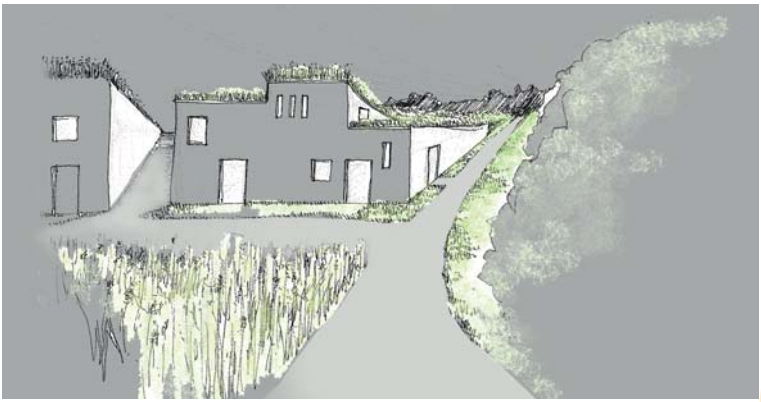


Une nouvelle typologie d'habitat

Il s'agit de créer une typologie d'habitat laissant libre le grand paysage, tout en dégageant l'espace à proximité de la voie ferrée. Nous proposons une zone d'habitations individuelles semi-dense avec des jardins individuels.

Un habitat bioclimatique

Un habitat semi enterré qui libère la vue sur le paysage offre des performances énergétiques importantes. Ils est très performant grâce à l'inertie thermique du sol. Des toitures végétalisées avec des puits de lumière sont indispensables.
L'orientation Sud-Est est judicieuse pour se protéger de la chaleur. On peut prévoir une chaudière bois et un réseau de chaleur partagés par l'ensemble du lotissement.
La cible est une mixité de logements en accession à la propriété ou en location.



Façade ouverte au Sud et bâti semi-enterré

Un travail sur un boulevard urbain

Le boulevard urbain qui marque l'entrée de ville est un espace qui donne la priorité aux piétons et aux modes de déplacement doux, avec des commerces de proximité en RDC et des habitations en R+1* et R+2 pour conserver les proportions de la ville actuelle

Création d'un boulevard urbain : aménagement d'une piste cyclable et végétalisation de la voirie

tout en ayant une architecture plus moderne. La partie de la RDN 7 qui passe en centre-ville est réorganisée en sens unique.

Par la création d'un corridor vert, les déplacements doux et automobiles peuvent cohabiter.

Une coulée verte

Place centrale

L'objectif est de travailler sur un aménagement qui laisse une place plus importante aux piétons et aux activités de détente à l'échelle de la commune. Il peut être envisagé d'installer des bornes vélo avec tarifs préférentiels pour les habitants.

La friche en bord de voie ferrée

Avant tout, il faudra faire attention à ne pas gâcher la vue sur la Basilique. En effet, si elle est visible depuis le terrain, la réciproque est aussi vraie.

Le territoire est déjà utilisé par des riverains pour des activités de loisirs, pour preuve, la présence de cheminements marqués au sol. De plus, il existe des ambiances végétales intéressantes à préserver. Il faudra avant tout réaliser un inventaire des essences et des milieux à travers une étude environnementale. La proximité avec le centre offre la possibilité de bâtir des petits collectifs accessibles pour partie en logements aidés.

Compte tenu de la surface importante, la préservation des espaces naturels sous forme de parc public offrira de nouvelles aménités accessibles à tous.

Il est important d'anticiper dans cet aménagement la réouverture de la voie ferrée et peut-être un emplacement pour un arrêt en cas de tram-train.

En ce cas, il s'agira de réfléchir à la possibilité d'installer une passerelle et une halte.

La colline face à l'autoroute

Lieu encore préservé du mitage, le versant Nord de la colline fait face à l'autoroute. Un projet de maisons ou bâtiments d'activités semi-enterrés avec des puits de lumière peut offrir de l'activité et du logement en prolongement du quartier de Bonneval, tout en ne s'imposant pas au paysage, mais en s'y intégrant. Ces constructions profiteront de la topographie naturelle.

La crête boisée doit être préservée, tout comme l'aspect général naturel de la colline. La mise en place d'un parc permet de concilier aménagement et préservation, tout en favorisant les connexions entre le quartier du Rayol, la future gare, le quartier de Bonneval et le centre ancien de Saint-Maximin.

Ce carrefour est donc essentiel et doit demeurer au maximum public pour être accessible à tous les Saint-maximinois. Les nuisances engendrées par l'ouverture de la voie devront être anticipées et le point de vue sur la Basilique préservé.

Au rond point du collège

L'ambition de l'Atelier est de retravailler l'aménagement du rond point afin d'offrir une vue sur la Basilique, symbole de la ville. Ce lieu étant à proximité de l'entrée de ville, il est à valoriser. Il sera nécessaire de déplacer le magasin de décoration qui pourra trouver un meilleur emplacement en zone commerciale. La hauteur des bâtiments dans la friche en contrebas ne devra pas dépasser 10 m au faitage du toit, inscrite à l'article 10 du règlement du futur PLU sur cette zone.

Le rond point qui mène au collège doit aussi être un point de passage du cheminement doux, reliant le centre-ville au quartier de la gare. Il faut en effet favoriser les aménagements sécurisés pour les collégiens.

Il faudra par ailleurs réaménager le passage à niveau qui se trouve à proximité. La création de la déviation permettra de réduire les flux, ce qui devrait amoindrir les problèmes de circulation. Des traversées piétonnes sont à aménager, les collégiens traversant actuellement la voie pour aller étudier.

L'entrée de ville

Actuellement, lorsque l'on arrive de l'Est, l'entrée dans Saint-Maximin se fait après être passé sous un pont puis avoir dépassé une cimenterie et un magasin de matériaux. Ces deux activités ne sont pas valorisantes pour une entrée de ville. Compte tenu de l'ouverture de zones d'activités, déplacer ces entreprises devient possible vers un site plus accessible.

Un traitement sous forme de rue avec habitations mixtes et services sera plus adéquat. Un soin sera apporté au cadre paysager.

Le quartier de la gare

La gare constitue une pierre angulaire du projet et offre une alternative à la voiture individuelle. En effet, elle propose des parkings relais à la journée et facilite les migrations pendulaires par transport collectif ferré.

Elle doit s'inscrire dans le site, c'est-à-dire le vallonnement et le boisement. Le bâtiment devra donc s'intégrer au paysage. Les abords devront être réfléchis pour limiter les nuisances.

Un des enjeux est de créer une plateforme pour la mise en place d'une offre de transports en commun qui fait actuellement défaut. Une trame verte* continue permettra depuis la gare de rejoindre le centre-ville avec des aménagements adaptés aux transports doux, dans un cadre protégé. Ceci sera le point de départ d'un réseau qui devra se développer jusqu'aux zones diffuses.

Un des emplacements possibles du bâtiment est au-dessus de la déviation. Ainsi, ce lieu attirera un maximum d'usagers sans générer de nuisances dans le centre-ville.

En s'appuyant sur les dénivelés, un parking souterrain pourra ainsi accueillir les voitures et servir aussi de parking relais pour les personnes souhaitant accéder au centre-ville. L'installation d'un mur dépolluant type Canevaflor®*, à l'exemple de celui installé à la gare de Lyon Perrache, pourra assainir l'air du parking.

La gare aura aussi pour objectif de créer une plateforme offrant une connexion des zones NB et du quartier du Rayol au centre-ville. A proximité, toutes les aménités attendues pour une gare seront développées, de l'hôtellerie-restauration au tertiaire, en lien notamment avec le quartier de Bonneval.

Le long de la voie ferrée

Un travail important devra être accompli sur les aménagements en bordure de voie. Des soins tous particuliers doivent être apportés à l'insonorisation, à la protection et à l'esthétique.

Le long de la déviation

La déviation canalise le trafic pour contourner le centre. Elle nécessite tout de même des aménagements paysagers car elle est la vitrine de la ville. Bien que lieu de transit, elle fait partie de la commune et sépare les nouveaux quartiers et quelques

zones d'habitat du centre. Elle doit donc être perméable, ne pas constituer une frontière repoussante. Pour le confort des habitants, il convient de diminuer la vitesse autorisée. En effet, "lorsque l'on réduit la vitesse de 5%, on diminue le bruit de 25%". On contribue aussi à diminuer la pollution engendrée par les véhicules. Un travail paysager important peut aussi être entrepris : limitation de l'imperméabilisation des sols par la plantation de canaux d'écoulement, ce qui contribue à la filtration de certains polluants. Outre l'aménagement paysager, le remaniement de la voirie (chaussée pavée, réduction de la bande roulante, réhaussement des trottoirs) invite les voitures à ralentir.

Les recherches dans la dépollution par les plantes avancent aussi. La création de murs dépolluants type Canevaflor® peut diminuer les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air tout en soignant le cadre paysager.

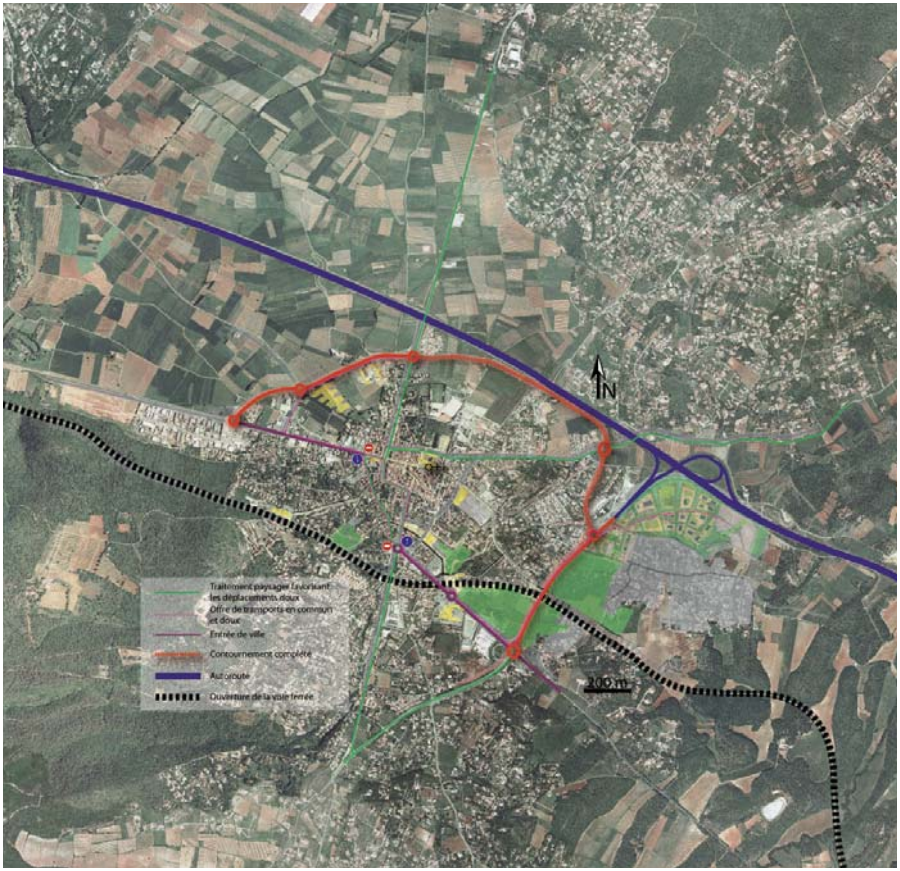
L'idée de restanque peut être reprise dans les aménagements pour rappeler l'identité du village.

Entrée de ville après aménagement

La RDN 7, délestée d'une partie de son trafic (déviation) pourra être partiellement réaménagée en sens unique. Ceci permettra de favoriser les utilisateurs de transports alternatifs à la voiture.

Quels que soient les aménagements, il est important de veiller à réduire l'imperméabilité des sols afin de profiter de la végétation pour limiter les rejets d'eau dans les réseaux d'assainissement. L'exploitation de la phytoremédiation* permet d'éviter un certain nombre de procédés souvent chers et parfois polluants ou difficiles à retraiter. Tous les aménagements devront aussi intégrer des trottoirs et si possible des pistes cyclables.

Reclassement des voiries



Reclassement des voieries

Les aménagements nécessitent de redéfinir un certain nombre de voies. Avant tout, il faut prendre en compte la création du contournement de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume qui diminuera fortement le flux de véhicules passant actuellement par le centre-ville.

L'arrivée par l'Est, en provenance de Brignoles, recevra un traitement d'entrée de ville. Le pont sera remplacé par un rond point permettant de desservir toutes les directions. Des bâtiments accueillant une mixité de personnes et de fonctions apporteront un vrai paysage de ville. Les trottoirs seront présents, des circulations douces créées et les végétaux accompagneront les passants.

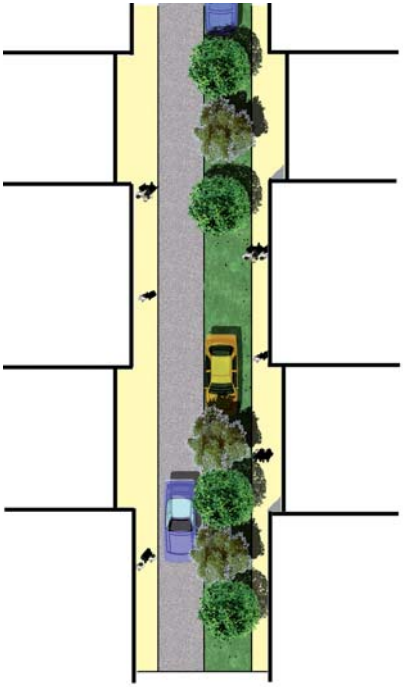
Le tracé dans le centre évoluera. L'actuelle RDN 7 recevra un traitement paysager et une trame verte. Celle-ci occupera une des voies actuelles. En effet, les voies vont être redéfinies. A proximité du centre, la circulation sera canalisée. Seuls les trajets Est-Ouest passeront sur une unique voie dans le centre. Pour le sens inverse, une autre route sera mise en sens unique. Celle-ci est déjà empruntée par les personnes souhaitant traverser la ville. Ce n'est donc qu'une question d'aménagement et de signalisation, les habitudes des usagés existant déjà. La récupération de l'autre voie permettra de créer la continuité végétale et d'ouvrir plus d'espaces pour les déplacements doux. Les habitants reprendront possession de la rue.

Quelques places de parking seront aussi proposées, intégrées dans la trame verte. Cette dernière permettra d'arriver de la gare et même du quartier de Bonneval et de rejoindre le centre tout en évoluant dans un cadre végétalisé. L'arrivée de la nature en ville valorisera Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, la rendant plus attractive pour les habitants et favorisant le réinvestissement du centre-ville.

Chaque aménagement doit prendre en compte le travail sur les circulations douces et l'offre de transports en commun. Ils représentent une possibilité locale complémentaire de celle régionale offerte par l'ouverture de la voie ferrée.

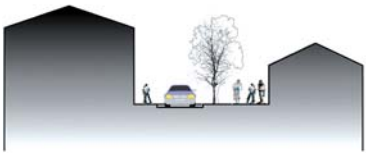
Coupes des voies d'accès principales de Saint-Maximin

La création d'un sens unique permet de limiter la place de la voiture à une seule voie. Avec la place récupérée nous pouvons agrandir les trottoirs, développer des circulations douces et surtout créer une trame verte. Celle-ci commencera au niveau de l'entrée de ville et se prolongera dans deux directions, d'une part vers le quartier de Bonneval et d'autre part vers le centre-ville. Des arbres composeront avec les autres strates, arbustives et herbacées, créant une grande diversité végétale. La place de la nature est au milieu de la rue.

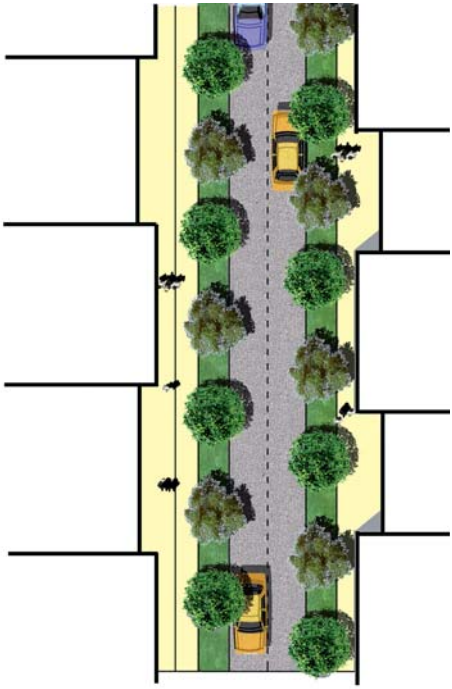


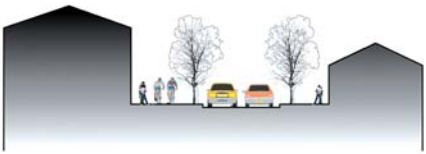
Il est envisageable d'offrir ponctuellement des places de parking en prévoyant l'installation de dalles engazonnées de type Evergreen®* afin de ne pas couper la trame verte et limiter l'imperméabilisation des sols.

Les voiries pour les voitures seront limitées à 30 km/h et seront en contrebas des aménagements latéraux (trame verte, trottoirs). Les traversées piétonnes seront au même niveau que les trottoirs, à l'image de ce qui est pratiqué sur le Cours Mirabeau à Aix-en-Provence. L'impression visuelle doit être celle d'un espace où les déplacements doux sont prédominants avec une place ponctuelle accordée aux déplacements motorisés.



RDN 7 en centre-ville





Pénétrante

Une pénétrante sera réalisée depuis l'entrée Est de Saint-Maximin jusqu'au centre. Elle sera traitée comme un boulevard urbain.
Les rues seront délimitées par des alignements de façades. De part et d'autre de la rue limitée à 50 km/h, des cheminements doux permettant à des cyclistes et à des piétons de circuler en sécurité seront prévus.

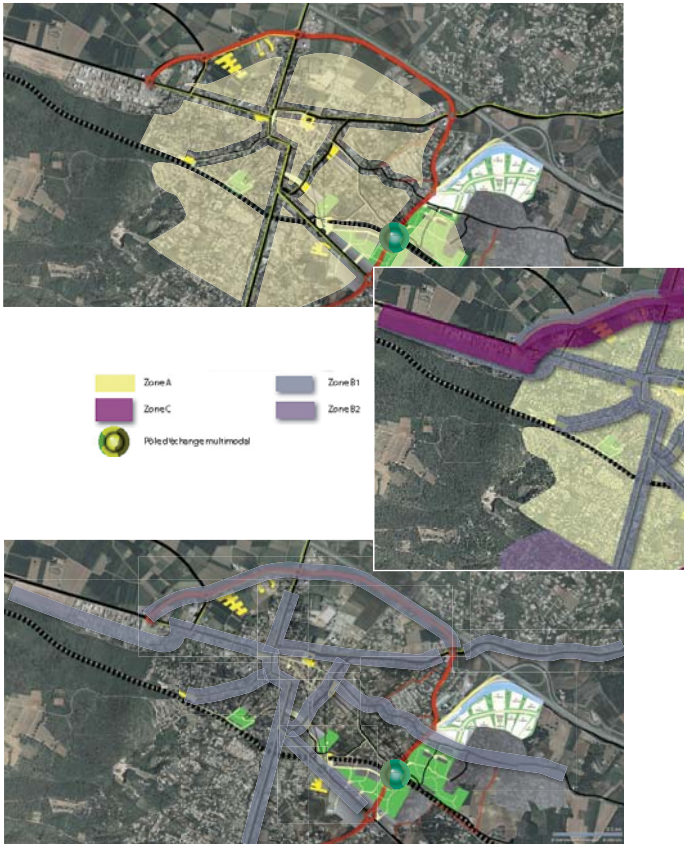
Des alignements d'arbres accompagnés d'autres plantes encadreront cette route à la manière d'une trame verte.

Les bâtiments, ne dépassant pas le R+2, recevront des services en rez-de-chaussée et des logements à l'étage. Ensuite, derrière ce front bâti, nous aurons un habitat reprenant le principe de la densité dégressive. Ce dernier sera diversifié et passera du petit collectif à l'individuel mitoyen.

L'offre en logements prendra en compte :
- la demande de retour des séniors vers le centre
- le manque de logements à un prix raisonnable pour les primo accédants
- les orientations du SCoT Provence Verte.

Une adaptation de la méthode ABC* à Saint-Maximin

L'objectif est de s'appuyer sur la méthode ABC venant des Pays-Bas et qui consiste à créer un zonage fonctionnel définissant les autorisations en termes de construction et d'aménagement par rapport aux



déplacements. Nous avons bien entendu adapté cette méthode à notre territoire et à ses spécificités bien différentes de celles des Pays-Bas en termes de gestion du foncier. Nous avons défini trois grands types de zonages.

Zonage A

Objectifs

- Proposer une trame accessible aux riverains qui devront avoir un parking à proximité de leur logement.
- Imposer dans les constructions la prise en compte de places de parking.

Type de circulation prévue

- Riverains
- Possibilité de desserte en voiture particulière dans des rues à dominante piétonne.
- Touristes limités aux modes de déplacement doux.
- Transports doux (développer les déplacements en vélo avec abonnement, du type vélib).

Orientations

- En cas de trottoirs, prévoir une taille suffisante pour que deux poussettes/fauteuils roulants puissent se croiser.
- Limiter la vitesse à 30km/h

Zonage B - Type B1

Objectifs

- Diriger les voitures vers les parkings collectifs, favoriser les déplacements des transports en commun qui devront être silencieux et exploiter des énergies renouvelables. Des parkings aux entrées de ville devront donc exister.

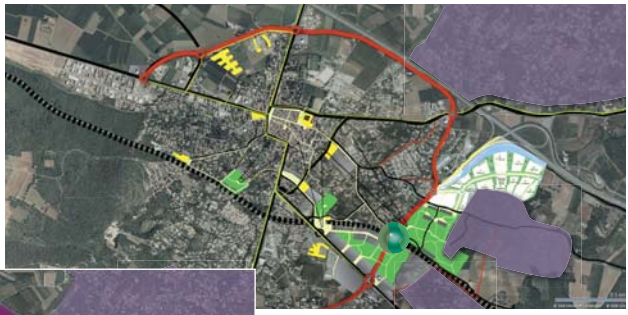
Type de circulation prévue

- Desserte par des voitures et transports en commun.

Orientations

- Limiter la vitesse à 50 km/h, voire 40 dans des secteurs plus proches du centre.
- Travailler sur les revêtements au sol dans le but de mieux faire comprendre à l'usager où il se situe par rapport à la ville et à ses fonctions.
- Offrir des trottoirs et des pistes cyclables.
- Inciter à l'usage des transports en commun par une politique tarifaire attractive.
- Offrir des activités de proximité dans un habitat diversifié.
- Placer les services publics à proximité des axes de transports en commun, facilement accessibles à tout public.
- Faire en sorte que les axes coupant la ville et les aménagements futurs présentent un aspect de boulevard urbain et non plus de "Nationale traversante".

L'ambition est de travailler sur un zonage explicite s'appuyant sur des exemples facilement compréhensibles (ex. : largeur permettant à deux poussettes de se croiser) issus du quotidien pour



Adaptation de la méthode ABC à Saint-Maximin

que les décideurs et les habitants comprennent et soutiennent les décisions malgré l'apport de nouvelles contraintes pour les automobilistes.
Cette phase d'information de la population et la prise en compte de ses remarques seront nécessaires pour faire accepter le projet.

Zonage B - Type B2

Objectifs
- Densifier progressivement le territoire tout en proposant une offre en transports en commun et en transports doux sécurisés.

Type de circulation prévue
- Desserte par voiture et en transports en commun.

Orientations
- Créer des stations de transports en commun afin de drainer la zone NB du mieux possible.
- Limiter la vitesse à 50 km/h et créer des zones 30 suivant les infrastructures et les aménagements existants et à venir.
- Céder et acquérir du foncier pour l'élargissement des voies, la création de pistes cyclables et de trottoirs.
- Raccorder au réseau d'assainissement si densification
- Densifier progressivement les bords des réseaux (assainissement, voiries, transports en commun).
- Autoriser la construction seulement à proximité des réseaux.
- Associer la densification à une mixité de l'offre de logements et de services.

Zonage C

Objectifs
- Permettre à la circulation n'ayant aucune raison de se rendre dans le centre-ville de ne pas encombrer et polluer Saint-Maximin.
- Favoriser une certaine fluidité dans le trafic tout en limitant les nuisances et les dangers.

Type de circulation prévue
- Voitures, camions, circulation de transit sans arrêt.

Orientations
- Activités dépendantes du transport à privilégier.
- Prévoir un emplacement pour les gens du voyage.
- Laisser des places de parking sans norme.
- Prévoir une voie cyclable en parallèle de la déviation pour éviter les conflits voitures/vélos.

Prescriptions urbanistiques

PHASE 1 : acquérir et prévenir tout aménagement inopportun

• Demander au Préfet la prise d'un arrêté délimitant le périmètre provisoire d'une Zone d'Aménagement Différé* (ZAD).

• Dans un délai de deux ans maximum, publier le périmètre définitif sous peine de caducité. Pendant 14 ans, le Droit de Préemption Urbain* (DPU) s'appliquera, permettant de définir le projet tout en acquérant les terrains.

PHASE 2 : inscription du projet dans le PLU

• Inscrire le périmètre du projet lors de l'élaboration du PLU (les révisions de POS n'étant plus possibles au 1er janvier 2010).

• Respecter les orientations du SCoT du Pays de la Provence Verte.

• Se rapprocher de l'Etablissement Public Foncier Régional* de la Région (EPFR PACA).

• Le Droit de Préemption Urbain (DPU) risque d'être accompagné de mesures d'expropriation dans le cadre d'un projet d'intérêt général. Il peut être préférable de favoriser les échanges ou les compensations, pour les stockages de Chausson matériaux par exemple, qui pourraient trouver une place adaptée dans le nouveau quartier de Bonneval, une zone commerciale ou une zone d'activité.

PHASE 3 : création d'une Zone d'Aménagement Concerté* (ZAC)

- Procédure permettant de produire du foncier prêt à bâtir.

- L'inscrire dans le PLU.

- Rédiger soigneusement le cahier des charges.

- Fixer des prescriptions techniques, urbanistiques, architecturales et indiquer le nombre de m² de SHON* autorisé.

Dans un objectif de densification et d'intégration paysagère des équipements, le cahier des charges devra être très soigné. Il conditionne la qualité et donc la réussite du projet.

Prescriptions architecturales en respect avec la charte CodébâQuE*

THEME 1 : Insertion dans le territoire

- Travail sur l'analyse du territoire et sa prise en compte dans le projet.
- Bonne orientation solaire, mais aussi position par rapport au vent dominant.
- Valorisation si intérêt écologique du site.
- Accès des transports en commun et cyclistes à privilégier aux accès des transports individuels (voiture).
- Travail sur le cheminement de l'eau.
- Question de la pollution lumineuse.

THEME 2 : Matériaux, ressources et nuisances de construction

- Matériaux régionaux avec une part maximum de matériaux recyclables.
- Matériaux de construction rejetant un minimum de pollution lors de la fabrication et de la mise en œuvre.
- Gestion des déchets de construction en fonction de leur capacité à être recyclés.
- Minimiser les nuisances sonores.

THEME 3 : Energie, eau et déchets d'activité

- Favoriser les énergies renouvelables (l'installation de matériel de type : panneau solaire, pompe à chaleur etc.).
- Prévoir des appareils électriques avec de faibles consommations énergétiques.
- Technologies innovatrices de traitement des eaux usées.
- Réduction de la consommation d'eau.

THEME 4 : Confort et santé durables

- Confort élevé grâce à une protection contre la surchauffe estivale par un principe d'aération passive et de protection solaire.

- Lumière naturelle et vues optimisées.

- Isolation acoustique.

- Faible concentration de polluants provenant de matériaux de construction dans l'air intérieur.

THEME 5 : Rôles, missions et responsabilités

Fédérer toutes les énergies des équipes de constructeurs, bureaux d'études, etc ; communiquer cette idée de démarche environnementale à tous.

- Limiter des surcoûts.

- Innover en conception.

- Proposer un guide d'utilisation à l'attention des usagers.

- Permettre aux utilisateurs d'avoir de bonnes relations sociales par des espaces communs de rencontre.

Tous ces paramètres ne sont pas les seuls à prendre en compte. La poursuite d'un label pour la réalisation du projet donne l'avantage de fixer des objectifs qualitatifs et offre la possibilité d'une évaluation à posteriori. Il est vraiment important que ce label favorise le bien être de l'utilisateur par des solutions architecturales ayant de bonnes performances environnementales. Ce label et sa mise en œuvre doivent aider le maître d'ouvrage en lui permettant d'évaluer le niveau d'efficacité énergétique qui est atteint à chaque étape du processus : projet, chantier et vie du bâtiment.

Conception et réalisation : © 2010 Autrement dit communication 04 92 33 15 33

Extraits des cartes TOP 25 n°s 3343 OT, 3443 OT et 3444 OT.
© IGN 2010 - Autorisation n° 30-10004