

Projet de continuité piétonne sur la RM19 (PR18.600 au PR19.392) Commune de Levens (06)

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration de Projet

1. NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE



SOMMAIRE

I - Situation du projet.....	3
II - Identification des personnes responsables	4
III - Raisons du choix du projet	5
III.1 - Choix de la zone d'intervention.....	5
III.2 - Choix des aménagements de protection à mettre en œuvre	6
IV - Présentation du projet.....	7
IV.1 - Principe des travaux et caractéristiques principales des aménagements	7
IV.2 - Caractéristiques techniques des aménagements	7
IV.3 - Aménagements paysagers	7
IV.4 - Plan des travaux.....	7
IV.5 - Modalités de réalisation des travaux.....	10
IV.5.1 - Sur le chantier	10
IV.5.2 - Sous circulation	10
IV.6 - Phasage des travaux.....	11

I - SITUATION DU PROJET

Le projet de continuité piétonne se situe sur le territoire de la commune de Levens, le long de la RM19, en chaussée Ouest, entre les secteurs des Grands Prés et des Traverses, jusqu'au croisement avec la RM20. Le secteur concerné s'insère du PR18.600 au PR19.392, soit une longueur de 792 m (arrondi à 800 m).

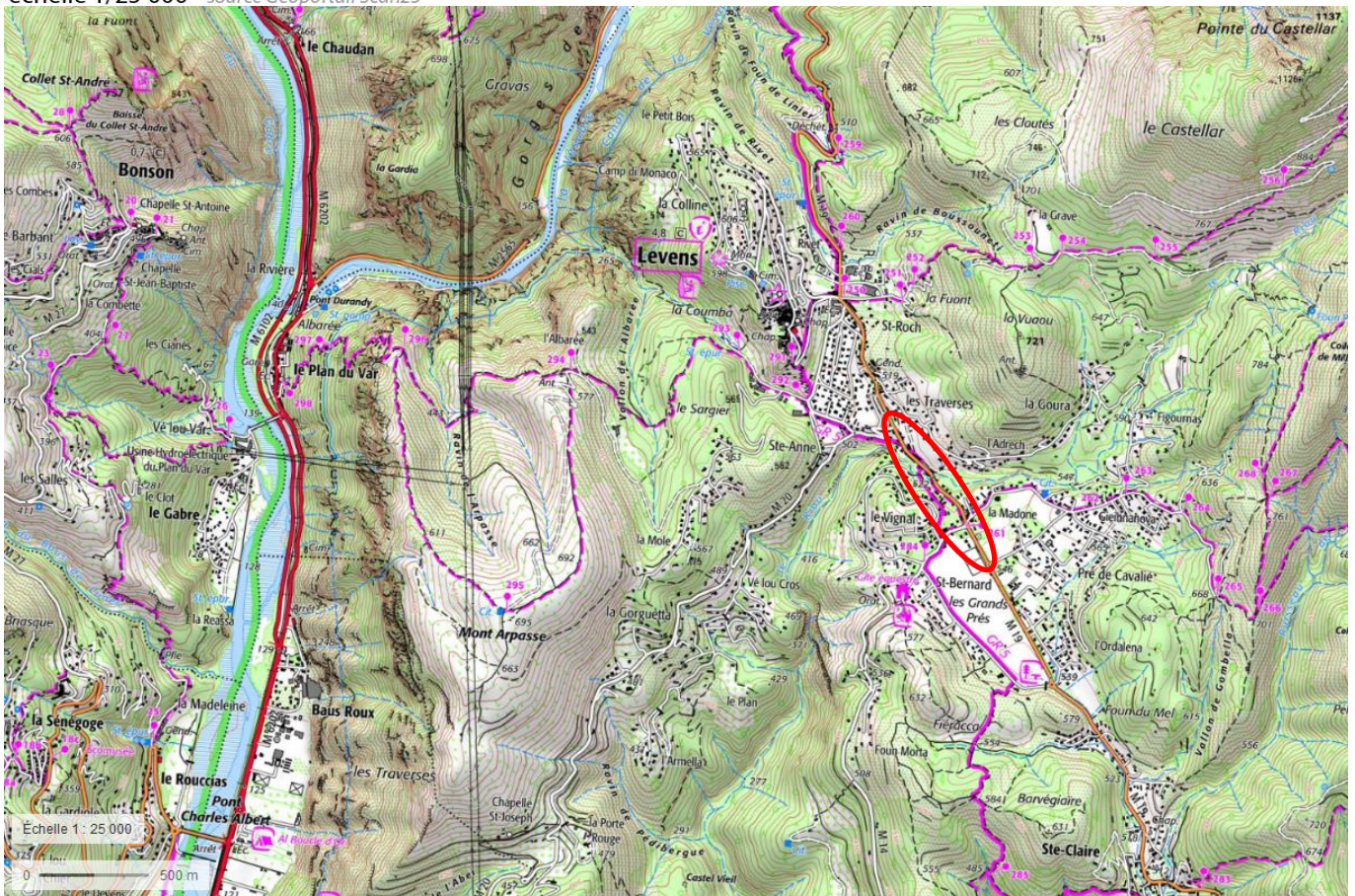
Dans le périmètre du projet, la maîtrise foncière des terrains concernés par les aménagements est partagée entre la Métropole Nice Côte d'Azur (NCA) pour le domaine routier de la RM19, et la commune de Levens.

Aucun propriétaire privé n'est concerné. Ainsi, aucune acquisition foncière ne sera nécessaire pour la réalisation du projet.

Incluse dans le périmètre de la Métropole NCA, la commune est couverte par le projet de Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (approuvé le 25 octobre 2019), qui classe les terrains en zone urbaine (UFc1, UJ, UJ1), et naturelle (Nb) correspondant au cours d'eau du Riou et sa vallée.

Plan de situation

échelle 1/25 000 - source Géoportail Scan25



II - IDENTIFICATION DES PERSONNES RESPONSABLES

MAITRE D'OUVRAGE

**MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR**

Représentée par son Président, Christian ESTROSI

ADRESSE POSTALE

5 rue de l'hôtel de ville
06364 NICE Cedex 4

SIRET

20003019500115

CONTACT

Carine CANCELLIERI – carine.cancellieri@nicedotazur.org
04 89 98 17 43

III - RAISONS DU CHOIX DU PROJET

III.1 - CHOIX DE LA ZONE D'INTERVENTION

Le village historique de Levens est construit sur un éperon rocheux d'une altitude comprise entre 500 m et 600 m, il domine le quartier moderne de la Condamine et s'agrandit sur sa crête vers le Nord. Il est bâti autour de l'ancien château féodal élevé vers l'an 900 par les comtes de Provence.

L'évolution urbaine reflète le développement historique marqué par cinq grandes phases :

- la constitution en plusieurs étapes du centre villageois au Moyen-âge, centre qui s'étend de la Guérite au Sud au site de l'ancien château au Nord, et qui se développe ensuite jusqu'au Petit Bois et Camp di Monaco (Nord),
- l'urbanisation à partir du noyau central, le long de la RM19,
- l'urbanisation le long des routes métropolitaines RM20 et RM14,
- le mitage du territoire par le développement d'une urbanisation diffuse,
- le développement des anciens hameaux : Sainte-Claire, Saint-Antoine de Siga, La Bouisse, Plan du Var.

Levens s'articule ainsi autour de trois pôles majeurs (Village et sa ceinture¹ - Le Quartier les Prés - Sainte-Claire) reliés par la RM 19.

Le pôle secondaire du Plan du Var est déconnecté géographiquement de la structure urbaine du plateau.

Le plateau central le long de la RM19 est aujourd'hui reconnu dans les différents documents de planification (DTA, PLUm notamment), comme un secteur urbain à densifier et réorganiser afin de contenir l'urbanisation au profit des espaces naturels alentours.

La RM19 constitue l'axe structurant Nord-Sud de la commune. Elle n'offre pas de trottoirs en agglomération et présente des manques de visibilité dans certaines intersections. Avec la RM14, ces deux axes supportent la majorité du trafic, avec environ 3700 véhicules/jour, induisant ainsi des conditions d'insécurité pour les circulations piétonnes.

Il n'existe aujourd'hui aucun cheminement clairement identifié, jalonné et sécurisé, permettant une alternative à la voiture, moyen de déplacement principal.

Les incitations à se déplacer à pied (ou même en vélo) à partir des quartiers pavillonnaires vers les centres de vie apparaissent peu développées.

A Levens, la topographie et les distances sont favorables au développement d'un réseau dédié.

Une réflexion sur les modes de déplacement, et notamment piétonniers, est vue dans les documents d'urbanisme comme un moyen de renforcer les capacités de structuration des quartiers et la mise en cohérence de leurs formes urbaines.

Le développement d'une liaison douce, piétonne, et sécurisée, entre le centre ancien et le Grand Pré devient aujourd'hui un objectif majeur. Cela permettrait d'apporter également une valorisation touristique à ce secteur, entre le Grand Pré, espace de loisirs, de rencontre et de détente, et le village ancien, lieu d'histoire.

¹ Dont fait partie le quartier des Traverses.

III.2 - CHOIX DES AMENAGEMENTS DE PROTECTION A METTRE EN ŒUVRE

Les objectifs principaux des travaux d'aménagement sont de mettre en sécurité les piétons et les automobilistes et de favoriser les échanges entre la zone de loisirs du Grand Pré et le quartier des Traverses, afin d'assurer la continuité des modes de déplacements doux jusqu'au vieux village et ses commerces et patrimoine.

Le parti d'aménagement permet :

- Une définition et une redistribution des espaces au profit des modes de déplacements doux (piétons) : création de véritables cheminements piétonniers qui permettront une continuité jusqu'au centre de Levens,
- Un renforcement de la sécurité des usagers sur la RM19,
- Une redynamisation du paysage, en prenant compte de l'environnement actuel, pour une valorisation et préservation du patrimoine végétal de la commune, par la reconstitution de l'alignement d'arbres platanes le long du projet, dès que cela est possible.

Pour répondre aux objectifs principaux du projet, plusieurs variantes ont été étudiées.

- La variante initiale consistait à mettre en place une continuité piétonne sur 430 ml, entre l'ouvrage surplombant le Riou et le Grand Pré, d'abord en chaussée Ouest jusqu'au croisement RM19/RM14, puis en chaussée Est, obligeant les usagers à traverser.
- Afin de répondre aux enjeux de sécurité, une seconde variante a été proposée mettant en place une continuité, toujours sur le même tronçon et la même distance, mais uniquement en chaussée Ouest. Ce choix d'aménagement permettait une amélioration de la sécurité au niveau de la RM19, en supprimant la possibilité aux usagers de traverser, et conservait également les alignements d'arbres d'un seul et même côté (pas d'interruption de l'alignement).
- Compte tenu du développement du quartier des Traverses, de la demande en circulation piétonne, et la problématique de sécurité piétonne au niveau de l'ouvrage surplombant le Riou, une dernière variante, objet de la présente étude d'impact, a été proposée :
 - plus longue, envisagée sur 800 ml, elle permet un développement notable des cheminements piétons. En effet, la continuité assure une continuité de liaison entre le vieux village (qui dispose déjà d'espaces piétons), le quartier des Traverses, et le pôle sportif du Grand Pré,
 - uniquement en chaussée Ouest, elle améliore significativement la sécurité au niveau de la RM19 (pas de traversée de chaussée), et permet d'assurer la continuité de l'alignement d'arbres platanes d'un seul côté de la RM19,
 - avec une passerelle en encorbellement au niveau de l'ouvrage existant, elle supprime l'espace dangereux que constituait ce passage.

C'est ce dernier parti d'aménagement qui a été retenu, répondant à l'ensemble des objectifs du projet.

Afin de répondre aux obligations de préservation des alignements d'arbres, ainsi que de compensation suite à l'abattage des arbres, permettant d'insérer le projet, ce dernier prévoit la replantation de jeunes arbres afin de reconstituer l'alignement, ainsi qu'une seconde compensation de replantation sur une parcelle à proximité, inconstructible au regard du PPRI.

IV - PRESENTATION DU PROJET

IV.1 - PRINCIPE DES TRAVAUX ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES AMENAGEMENTS

Les principaux objectifs du projet, objet de la présente étude, sont de :

- développer et sécuriser les cheminements piétonniers le long de la RM19,
- de favoriser les échanges entre le secteur du Grand Pré (lieu de loisirs) et le quartier des Traverses (résidentiel), jusqu'au vieux village, avec ses commerces et ses lieux historiques,
- de proposer un mode de déplacement alternatif à la voiture en milieu urbain, et réduire ainsi les nuisances.

Le projet consiste en l'aménagement de trottoirs, côté Sud, le long de la RM19, en chaussée Ouest, entre le secteur du Grand Pré (giratoire des cavaliers) et des Traverses (croisement avec la RM20), sur environ 800 m (du PR18.600 au PR19.392).

IV.2 - CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES AMENAGEMENTS

Les trottoirs prévus pour les piétons auront une largeur de 1,50 m.

A noter que la passerelle piétonne en encorbellement au niveau de l'ouvrage surplombant le Riou, sur environ 100 m au PR19.000, a été réalisée en 2020 pour des questions de sécurisation urgente de ce passage.

La RM19 conservera son gabarit existant avec une chaussée de 6 m de large (2x3 m), en 2x1 voie. La portion située entre la passerelle et l'écluse proposera une chaussée en 2x2,80 m.

Une écluse (ou rétrécissement de chaussée) sera créée sur 10 m, au niveau du PR19.130. En effet, l'alignement des bâtiments en cet endroit ne permet par une emprise suffisante pour implanter le cheminement. Cette zone étant une « zone 30 », l'écluse facilitera le ralentissement des véhicules. Un plateau surélevé pourrait être envisagé.

Cette dernière permet également d'aménager et sécuriser les cheminements piétons de la chaussée Nord opposée, sur environ 70 m (écluse incluse).

Concernant la gestion des eaux pluviales, le fossé existant côté Nord ne sera pas impacté. La transparence hydraulique sera respectée et les potentielles évacuations sous la voie seront prolongées sous le nouveau trottoir.

IV.3 - AMENAGEMENTS PAYSAGERS

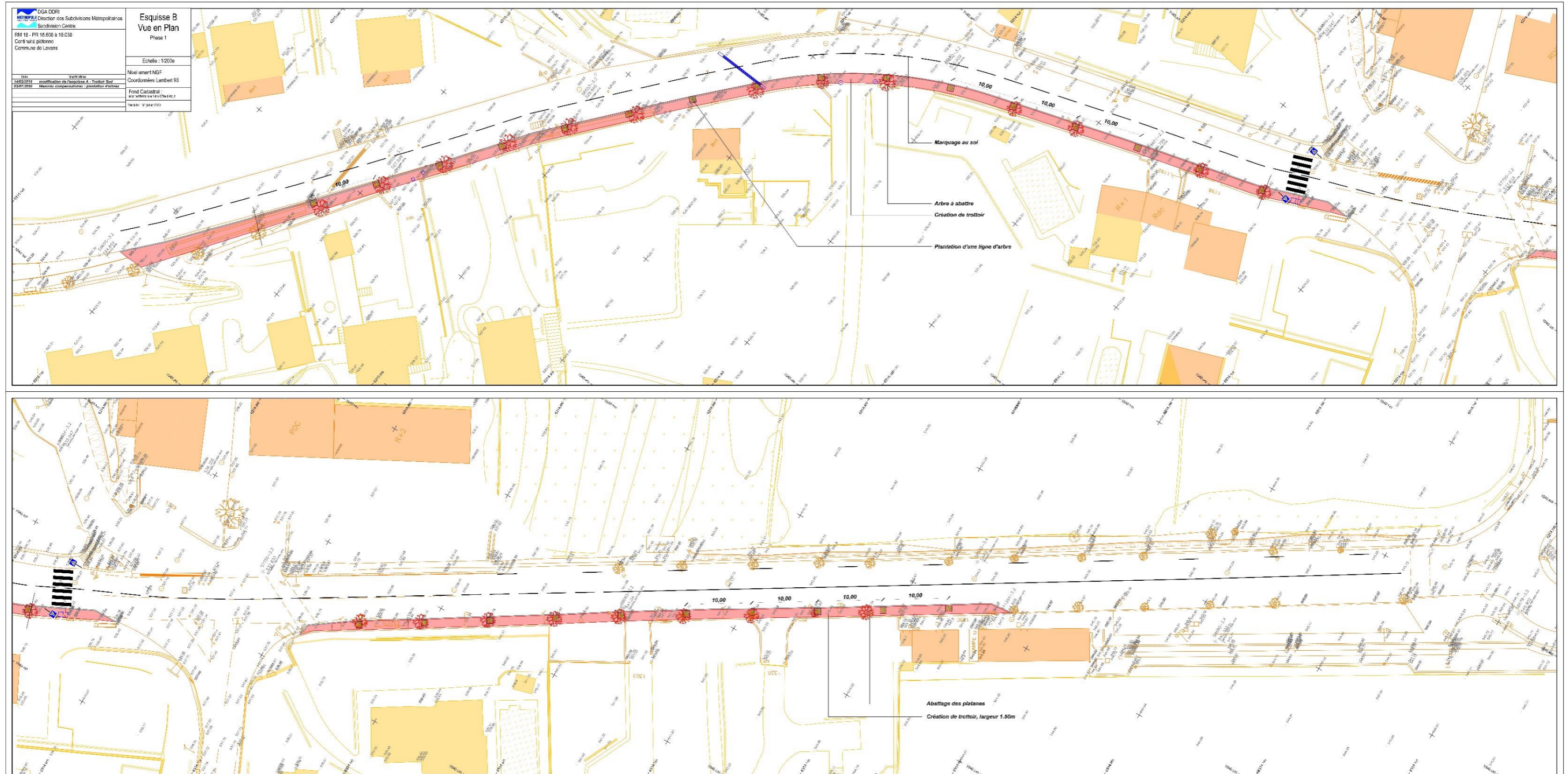
Les aménagements seront implantés en respectant la topographie du site, mais en tenant compte des contraintes d'emprises.

Pour compenser l'abattage des platanes, dont une étude a mis en évidence la déficience de croissance et de développement, remettant en cause leur pérennité, de nouveaux jeunes arbres (de 2 m de hauteur et 2 cm de diamètre) seront replantés :

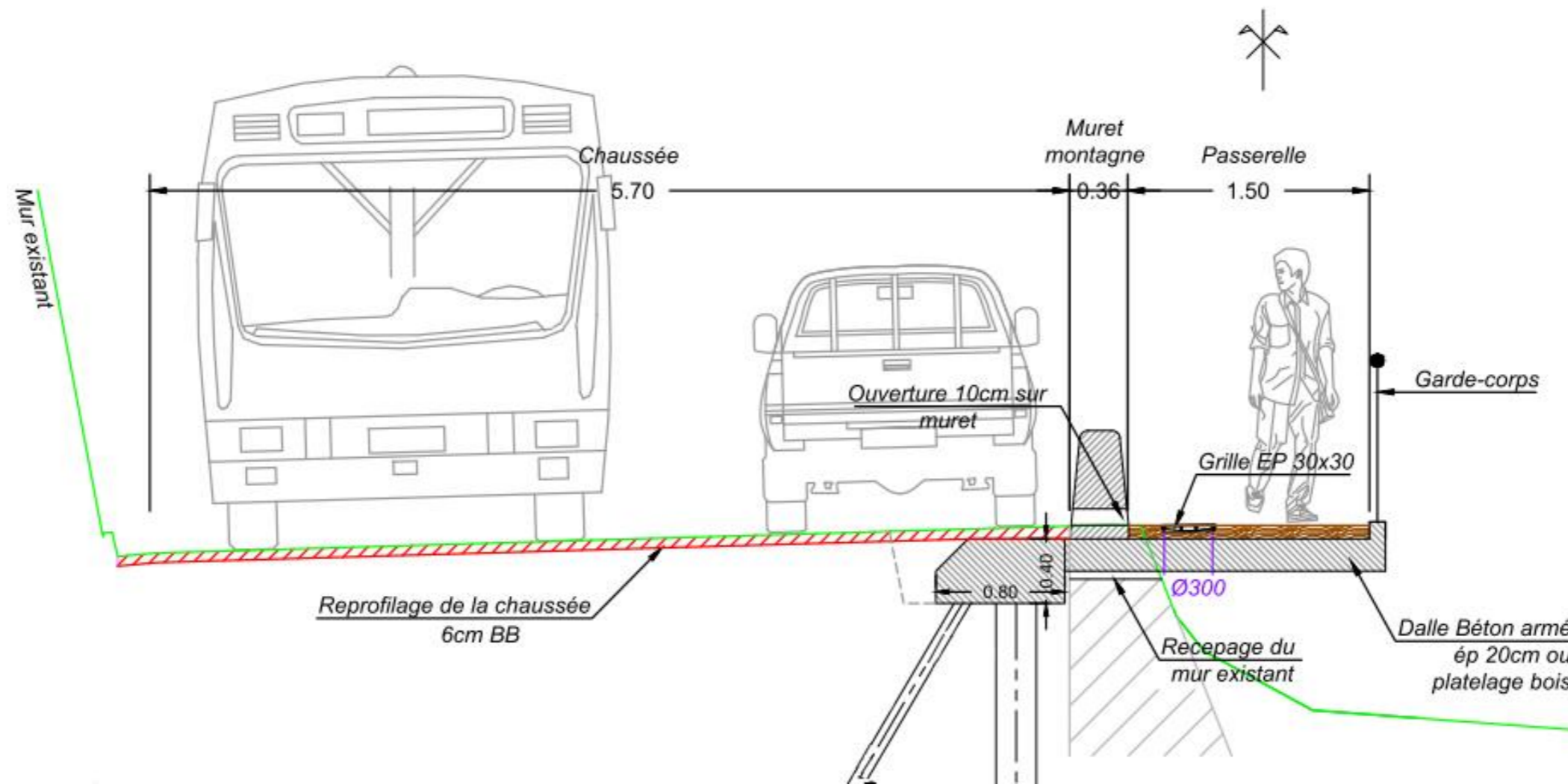
- tout le long du linéaire, sur le trottoir, dès que cela est possible et compatible avec la continuité piétonne ; et en accord avec les riverains dont les feuilles de platanes actuellement présents bouchent les évacuations des eaux pluviales (essences privilégiées : Acacia, Micocoulier, Savonnier) La cadence et distance de plantation entre les jeunes arbres sera à déterminer,
- sur une parcelle identifiée inconstructible au PPRi. Ce dernier est compatible avec la plantation d'arbres s'ils sont espacés de 5 m minimum entre chaque individu.

IV.4 - PLAN DES TRAVAUX

Les plans des travaux sont présentés en pages suivantes.



Plan global des aménagements



Coupe en travers type au niveau de la passerelle

IV.5 - MODALITES DE REALISATION DES TRAVAUX

IV.5.1 - SUR LE CHANTIER

Sur le chantier, la charte de « chantier vert » de la Métropole Nice Côte d'Azur sera appliquée et respectée. Cette charte vaut engagement, elle est signée entre le maître d'ouvrage, l'équipe de maîtrise d'œuvre et les entreprises adjudicataires. Elle fait partie des pièces contractuelles du marché de travaux remis à chaque entreprise intervenant sur le chantier.

Elle sera conduite pour le chantier des aménagements de continuité piétonne, objet de la présente étude.

En aucun cas elle ne se substitue à la réglementation en vigueur qui prévaut sur la tenue, l'organisation et les règles de sécurité à tenir sur les chantiers.

Les modalités d'application seront précisées lors de la préparation du chantier. Outre les points essentiels déjà présentés, les exigences particulières sur les produits et systèmes seront précisées dans le Cahier des Clauses Techniques Particulières des marchés.

Les pistes de chantier devront être régulièrement entretenues par l'entreprise titulaire des travaux afin de limiter leur dégradation par l'écoulement des eaux de surface et le trafic des engins.

Une précaution particulière sera prise pour les pistes proches d'habitations afin de limiter la production de poussière (humidification régulière à prévoir en période sèche).

Les accès au chantier seront clôturés et celui-ci sera interdit à toute personne extérieure.

Une signalisation conforme à l'instruction interministérielle (IISR – 8ème partie) sur la signalisation de chantier sera mise en place pendant les travaux.

Les zones d'installation de chantier seront clôturées et équipées de plateformes imperméabilisées pour le stockage des engins, de déshuileur et filtre à MES pour le rejet des eaux de lavage dans le milieu naturel.

Une signalisation adéquate et une limitation de vitesse à 30 km/h seront mises en place de part et d'autres des accès de chantier pour signaler les mouvements des camions.

Un nettoyage régulier de la route empruntée par les camions notamment pendant la phase terrassement sera effectuée et adapté aux circonstances météorologiques.

Une vérification des dispositions de signalisation et un nettoyage de chaussée seront systématiquement effectués de manière constante, y compris pendant les périodes d'inactivités du chantier.

- **Déchets de chantier et déblais/remblais**

Le volume de déblais sera de quelques centaines de mètres cubes, notamment liés au terrassement et décapage des emprises des aménagements.

Ils seront réutilisés le plus possible sur le chantier même, en fonction de leur nature et de leur qualité. Les matériaux excédentaires seront triés et soit réemployés sur des chantiers déficitaires pour les matériaux valorisables en provenance des terrassements ou déposés dans des décharges de matériaux inertes autorisées.

Les déchets seront triés et stockés temporairement sur le site dans des conteneurs individualisés par type de déchets.

Les végétaux seront broyés et évacués vers le centre de valorisation le plus proche. Les arbres les plus beaux pourraient être réutilisés en bois de chauffage localement.

Les autres déchets issus de la phase travaux seront récupérés, triés et tracés jusqu'à leur destination finale dans les décharges correspondant à leur classe.

IV.5.2 - SOUS CIRCULATION

L'ensemble des travaux se dérouleront sous circulation.

La vitesse de circulation sera modifiée sur la RM19 et sera limitée à 30 km/h. Une circulation alternée par des feux tricolores pourrait être également mise en place.

IV.6 - PHASAGE DES TRAVAUX

Le projet sera réalisé en une seule phase travaux, prévu pour le second semestre 2021, et dont le déroulé des opérations à mener sont les suivantes :

- Abattage des platanes,
- Décapage des emprises, dépose des clôtures, portails, candélabres...
- Dévoiement des réseaux,
- Mise à niveau des regards, tampons et bouches à clé,
- Terrassements et préparation du fond de forme des trottoirs,
- Réalisation de murs en maçonnerie,
- Réalisation de couches de chaussée,
- Réalisation des réseaux d'eau pluviales
- Réalisation de la signalisation horizontale et verticale
- Aménagements paysagers et alignements d'arbres.

A noter que la passerelle piétonne en encorbellement au niveau de l'ouvrage surplombant le Riou a été réalisée en 2020, afin de répondre à l'urgence de sécurisation de cette section.