VILLE DE
SAINT-MANDRIER
SUR-MER

Plan Local d'Urbanisme

1C

Orientation d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal du 27 novembre 2017 Approuvant les dispositions du Plan Local d'Urbanisme

Sommaire

- Introduction……3
- 1/ Localisation des OAP……4
- 2/ OAP de Pin Rolland……6
- 3/ OAP de Port Pin Rolland……10
- 4/ OAP de Cépet……12

Introduction

Définies aux articles L151-6 et L151-7 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) comprennent en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1. Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
2. Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
3. Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
4. Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
5. Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
6. Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

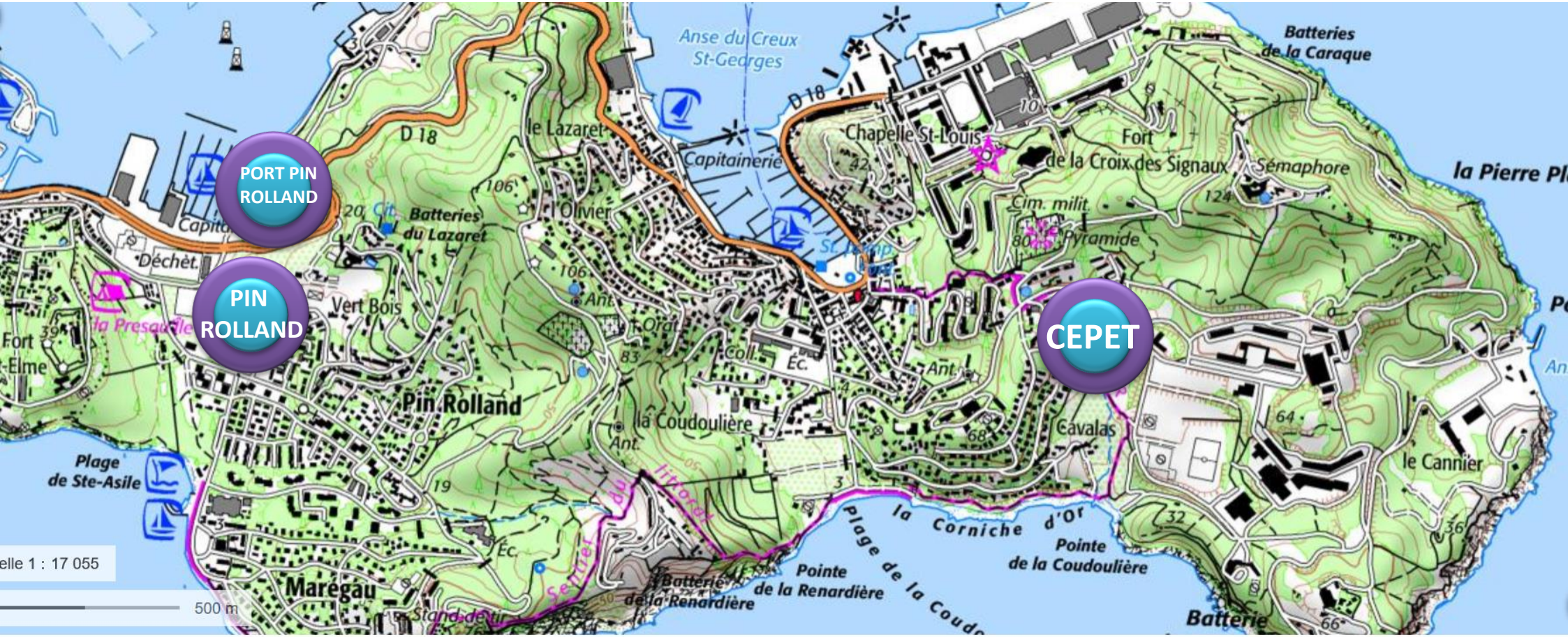
Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Mandrier-sur-Mer comprend trois OAP définies sur les secteurs des Port Pin Rolland, Pin Rolland et Cépet, le reclassement du secteur Vert Bois en zone 2AU à la suite de l'enquête publique ayant eu pour conséquence de suspendre l'Orientaition d'Aménagement.

Ces OAP permettent de figer notamment les principes d'aménagement en termes de circulation, de stationnement, d'intégration/qualité urbaine et paysagère, d'implantation et de vocation de futures constructions.

Les OAP ont une valeur règlementaire au même titre que le règlement du PLU. Une autorisation d'urbanisme ne pourra être délivrée que si le projet est compatible avec les principes de l'OAP et le règlement du PLU.

Les principes d'aménagement sont détaillés pour chacune des orientations et disposent d'une transcription graphique.

1/ Localisation des OAP



1/ Présentation des OAP Ouest

Les terrains des OAP de l'ouest de Saint-Mandrier-sur-Mer se situent en continuité de l'enveloppe urbaine du quartier de Pin Rolland, à proximité de lotissements à l'est, de logements collectifs au sud, une villa et un complexe d'équipements sportifs à l'ouest.

Au nord, se trouvent un centre de vacance SNCF, une maison de retraite (EHPAD), ainsi que des installations portuaires et un chantier naval.

Ces sites font partie des derniers terrains en friche urbanisables de Saint-Mandrier-sur-Mer.

2/ OAP de Pin Rolland

2/ OAP de Pin Rolland

- ***Superficie : 2,95 ha***

- ***Contexte :***

Le site de l'OAP de Pin Rolland est un espace situé à l'entrée du quartier du même nom. L'urbanisation de ce secteur vise à répondre au besoin en production de logements et à revaloriser un espace en friche, créant une continuité d'urbanisation entre le quartier de Pin Rolland et les terrains de sports.

- ***Aménagement global :***

L'aménagement global du site prévoit une urbanisation de moyenne densité à vocation d'habitat permettant de prendre en compte les tissus urbains existants, de respecter les principes de l'urbanisation au titre de la loi littoral tout en promouvant des formes d'habitats économes en foncier. Il intègre des zones de stationnement paysagères et des espaces publics communs, ainsi que des franges tampons paysagères permettant une bonne intégration du site dans son environnement immédiat.

- ***Logements :***

Au centre du secteur, l'habitat devra être de type collectif en R+3, dans la continuité des immeubles existants au sud du secteur de l'OAP. Sur les franges de la zone, l'habitat sera de type collectif peu dense en R+2, et individuel en R+1, en vue de la continuité avec le bâti existant et le futur secteur de l'OAP Vers Bois. Environ 250 logements sont prévus dont 50 % de logements sociaux.

- ***Accès :***

L'accès est situé au nord-ouest du site via la RD2018, permettant de rejoindre rapidement la Seyne-sur-Mer.

- ***Dessertes :***

Une desserte de type secondaire sans accès aux autres quartiers (hormis l'accès à l'OAP Vers Bois) traversera le secteur. Une liaison piétonne reliera le secteur au littoral de Port Pin Rolland.

3 / OAP de Port Pin Rolland

PERIMETRE ET LIMITES

Périmètre du site

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

Espace public

Habitat collectif

Espace vert

Zone de stationnement potentielle

CARACTERISTIQUES DU BATI

R+2 — Nombre de niveaux maximum du bâti

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

Accès principal

Desserte principale

Desserte secondaire à requalifier

Principe de liaisons piétonnes / douces

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

Frange tampon paysagère

Espace boisé classé EBC

Risque de submersion marine

0 — 50 — 100 m

3 / OAP de Port Pin Rolland

- ***Superficie : 1,5 ha***

- ***Contexte :***

Le site de l'OAP de Port Pin Rolland est situé à proximité immédiate du port de Pin Rolland. Il est occupé actuellement pour le stockage de bateaux. Il a été reconnu par un jugement du tribunal de Nice en 2003 comme une zone urbanisée existante au sein de laquelle ne s'applique la bande de retrait des 100 mètres des articles L 121-45 et 46 du Code de l'Urbanisme.

- ***Aménagement global :***

L'aménagement global du site prévoit une urbanisation de moyenne densité à vocation d'habitat, comprenant un espace public structurant au cœur du secteur. Une zone de stationnement paysagère est prévue au nord du site, faisant le lien avec le massif du Lazaret. Des franges tampons paysagères permettent une bonne intégration du site et une séparation avec la RD2018. Les Espaces Boisés Classés seront conservés à l'intérieur de l'îlot au sud et en frange nord du site.

- ***Logements :***

L'habitat sera de type collectif , et sera dégressif en hauteur depuis le front de mer pour s'adapter au relief. Le bâti proche du front de mer sera ainsi en R+3, le centre du site sera en R+2, et les bâtiments les plus à l'Est et au Nord en R+1. L'ensemble devrait avoir un faible impact paysager compte tenu du relief entourant le site. Environ 140 logements sont prévus dont 50 % de logements sociaux.

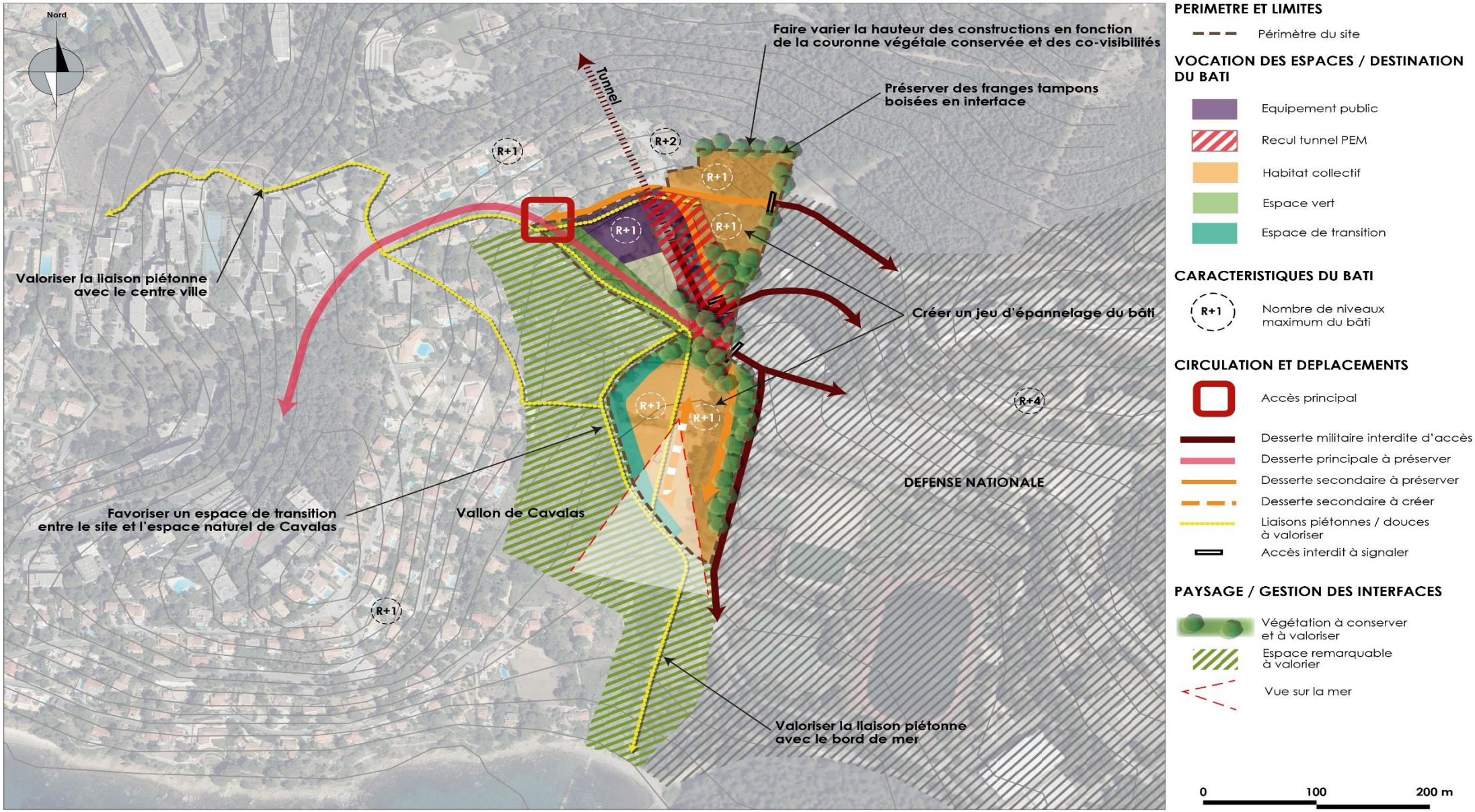
- ***Accès :***

L'accès est situé au sud-ouest du site via la RD2018, permettant de rejoindre rapidement la Seyne-sur-Mer.

- ***Dessertes :***

Une desserte existante de type secondaire mais à requalifier traverse le secteur à l'extrême ouest du site. Des liaisons douces desserviront l'intérieur du secteur et une liaison piétonne reliera le site au quartier de Pin Rolland.

4 / OAP de Cépet



4 / OAP de Cépet

- ***Superficie : Parking sud du PEM : 2 ha –***
  Parking ouest tunnel : 0,8 ha –
  Saint Flavien haut: 0,5 ha – Saint Flavien bas : 1 ha
- ***Superficie totale de l'OAP : 4,3 ha***
- ***Contexte :***

Situé entre le site pavillonnaire de Cavalas à l'Ouest et le Pôle Ecoles Méditerranée (PEM) à l'Est, le site est actuellement occupé par des parkings destinés au PEM et des espaces boisés peu denses. Le projet d'OAP s'inscrit comme un espace de transition entre ces deux éléments. La continuité de l'urbanisation est démontrée dans le chapitre compatibilité avec la loi Littoral de la partie 3 du Rapport de Présentation.

L'ensemble des logements et des équipements sont inscrits au seul bénéfice de la Défense Nationale.

- ***Aménagement global :***

Marqué par une topographie singulière et une richesse végétale, le projet s'insère dans son environnement par une préservation des continuités vertes dans l'axe Nord- Sud et Est- Ouest. La nécessité de prendre en compte les impératifs de sureté-protection-défense est réelle car le périmètre de projet accueille le tunnel assurant l'accès entre les sites Nord et Sud du PEM, et la mitoyenneté avec le PEM Sud classé point d'importance vitale.

L'abaissement de la ligne de constructibilité sur le site de Saint Flavien Haut (partie inférieure de la résidence collective voisine) et la majoration de la bande d'inconstructibilité autour du tunnel du PEM ont réduit significativement les emprises constructibles du projet.

Les cheminements piétons sont valorisés permettant de préserver les perspectives visuelles sur la mer et le vallon de Cavalas. Dans une volonté d'intégration avec son environnement, le projet prend en compte la co-visibilité en la limitant par un espace tampon de faible hauteur sur les abords du site. Le secteur du parking ouest du tunnel comprend un projet de crèche, une aire de jeux et des espaces publics, qui doivent renforcer les atouts du quartier.

- ***Logements :***

Le projet distingue deux zones d'habitat et une zone d'équipement:

- Le parking Sud (Cépet Sud) du PEM se structure autour d'un cheminement piéton nord/sud, depuis l'entrée au site jusqu'au littoral. Le sud du secteur sera limité au R+1, la vue sur la mer étant ainsi préservée. Il accueille un maximum de 65 logements, intégralement sociaux.
- L'ensemble du site du Saint Flavien sera en R+1, dans la continuité des bâtiments existants. Une part significative de logements sociaux est prévue (70% environ) sur les 36 logements estimés.
- Le parking de Cépet Nord (le parking) est désormais exclusivement réservé à un équipement public, sans logement autorisé que autre celui à usage de fonction.

- ***Accès :***

L'accès se fait par la route du Cap Cépet, reliant le centre-ville de Saint-Mandrier-sur-Mer.

- ***Dessertes :***

La majorité des voiries sont déjà existantes mais peuvent être optimisées. Une desserte secondaire est à créer à l'intérieur du parking sud du PEM. Une aire de retournement permettra aux transports en commun de desservir le site. Enfin, les chemins piétons permettant de rejoindre le centre ville et le littoral seront valorisés.