

Aménagement urbain pour les entrées de ville de Propriano



Septembre 2006

Direction Départementale de l'Équipement
de Corse du Sud (Pôle Aménagement Grand Sud)

Commune de Propriano

Aménagement urbain pour les entrées de ville de Propriano

date : septembre 2006

auteur : CETE méditerranée

responsable de l'étude : Dominique DIAS

participants : Alain GUGLIELMETTI, Jean-François MARCON

résumé de l'étude :

La ville de Propriano est confrontée à des difficultés de circulation qui concernent autant la desserte et le fonctionnement interne de l'agglomération, que les liaisons régionales et la desserte depuis le continent. En effet, le débarcadère de Propriano situé en centre ville connaît un trafic de plusieurs milliers de véhicules par jour en saison, et la liaison Ajaccio-Sartène est assurée à travers la ville via une déviation trop sommairement aménagée (RN196). Un projet de contournement est à l'étude, qui permettra de redéfinir les entrées de ville.

Ce projet d'aménagement des entrées de ville a pour objectif de reconsidérer l'infrastructure existante et le développement urbain alentour, en tenant compte du contournement à venir et des spécificités du développement urbain de Propriano.

La proposition consiste à affirmer des vocations différenciées pour les deux entrées de ville routière :

- une entrée *touristique* au nord, avec un traitement associé de l'espace de la corniche, valorisant les qualités paysagères et topographiques du lieu,
- une entrée *économique* au sud, favorisant des usages essentiels au développement local, comme la desserte du port et les échanges avec la ville de Sartène.

Cette proposition est déclinée au niveau spatial par des préconisations d'utilisation des emprises, et au niveau de l'infrastructure par un aménagement de la voirie distinguant plusieurs séquences pour une recomposition des parcours.

zone géographique : Corse du Sud

nombre de pages : 26

n° d'affaire : 21700

maître d'ouvrage : DDE 2A (M. Del Rio)

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
RAPPEL DE LA COMMANDE	4
Site de l'étude	5
PRESENTATION DE LA VILLE	5
Population :	5
Situation :	5
Constitution de la ville :	5
Environnement :	5
Activités :	5
Démographie :	5
PROJETS ET DYNAMIQUES SPATIALES	6
Projets :	6
Espaces en projets :	6
Dynamiques spatiales du développement :	6
DEPLACEMENTS ET ENTREES DE VILLES	7
Problèmes	7
Fonctionnement	7
Accès à la ville	7
RECOMPOSITION D'ENSEMBLE DES ARRIVEES EN VILLE	8
Qu'est-ce qu'une « Entrée de ville » ?	8
Scénario de la recombinaison des entrées de villes :	9
Questionnement :	9
La Corniche : entrée nord en venant d'Ajaccio	10
ETAT DES LIEUX	10
VOCATION DU SITE	12
PROPOSITION D'AMENAGEMENT	13
SCHEMA D'ENSEMBLE	15
DISPOSITIONS TECHNIQUES	16
La côte de Santa Giulia : entrée sud en venant de Sartène	20
ETAT DES LIEUX	21
VOCATION DU SITE	22
PROPOSITION D'AMENAGEMENT	23
SCHEMA D'ENSEMBLE	24
DISPOSITIONS TECHNIQUES	25
REFERENCES	26
Réglementation :	26
Ouvrages :	26

RAPPEL DE LA COMMANDE

L'étude s'inscrit dans le cadre plus large de l'élaboration des documents d'urbanismes de la commune.

Il s'agit d'initier des réflexions préalables en matière de fonctionnement, d'usage, d'image et de qualité urbaine sur les sites à forts enjeux que sont les entrées de villes de la commune.

A cette occasion les thématiques suivantes, sans être exhaustives, pourront être abordées :

- La vocation des sols
- Les formes et typologies bâties
- Le paysage urbain
- Les stationnements
- La sécurité routière
- Les déplacements et les modes doux
- La signalétique
- L'éclairage urbain.

Il s'agit de proposer un schéma général et des principes d'aménagement urbain et paysager dont le niveau de précisions serait susceptible de préfigurer les orientations générales d'aménagement, voire les orientations et les prescriptions particulières concernant plus spécifiquement des espaces des quartiers ou des actions publiques du projet d'aménagement et de développement durable d'un plan local d'urbanisme.

Les schémas et principes d'aménagement proposés permettront d'adapter les dispositions de recul par rapport aux infrastructures tel que prévu par l'article L.111.1.4 du Code de l'urbanisme (dit amendement Dupont).

Site de l'étude

PRESENTATION DE LA VILLE

Population :

3189 habitants au recensement de 1999

Situation :

Propriano est une ville de Corse du Sud, située au fond du Golfe du Valinco. C'est une petite station balnéaire, souvent perçue en binôme avec Sartène, distante de 13 km, ville de population équivalente mais beaucoup plus ancienne.

Constitution de la ville :

Propriano n'était jusqu'à la fin du XIXème siècle qu'un petit hameau de pêcheurs. La ville s'est développée à l'époque haussmannienne avec le tracé des axes structurants de l'avenue Napoléon III, la rue de la Marine et la rue de la Libération. Depuis les années 1970, des quartiers pavillonnaires se sont développés sur les collines au sud et au nord-est, doublant la surface urbanisée.

Environnement :

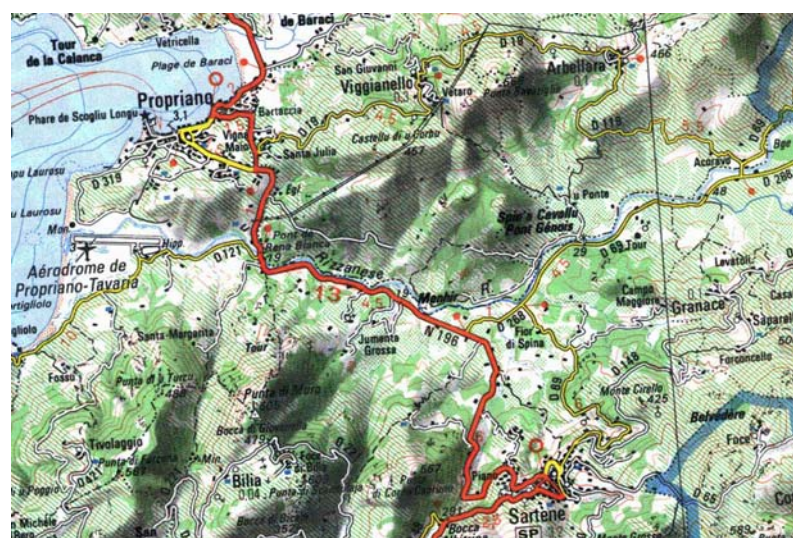
Propriano est dotée de paysages de grande qualité : montagnes, Golfe de Valinco, vallée du Rizzanese, alternance de belles plages et de côte rocheuse, espaces boisés,... Cet environnement est habité par le centre ville et l'espace portuaire, complètement intégré au paysage, et par des espaces plus diffus de lotissement et de « quartiers » pavillonnaires qui grignotent les hauteurs, tandis que des espaces d'activités (au sud) et de tourisme (au nord) ponctuent le paysage par intermittence le long de la route.

Activités :

Historiquement, Propriano vivait de la pêche et de l'activité du port, notamment de l'exportation de bois et de charbon de bois. Le tourisme y est moyennement développé : Propriano n'est pas vraiment une destination touristique, plus un port de transit. La ligne Sardaigne dans la continuité de la desserte depuis Marseille a été ouverte en 1989. La desserte entre les deux îles se partage avec Bonifacio, le trafic lourd passant plutôt par Propriano. Un port de plaisance a été récemment aménagé. Dans ce contexte où les activités de pêches (« menacée de disparition »¹) agricoles, commerce portuaire et tourisme (« un pôle touristique affaibli ») sont peu dynamiques (« marasme »), le tertiaire représente 80% des emplois, dont une grande part dans les services publics. Enfin, nombre d'emplois sont saisonniers et la ville souffre d'une importante baisse d'activité pendant la basse saison. Le chômage était à 21% en 1999.

Démographie :

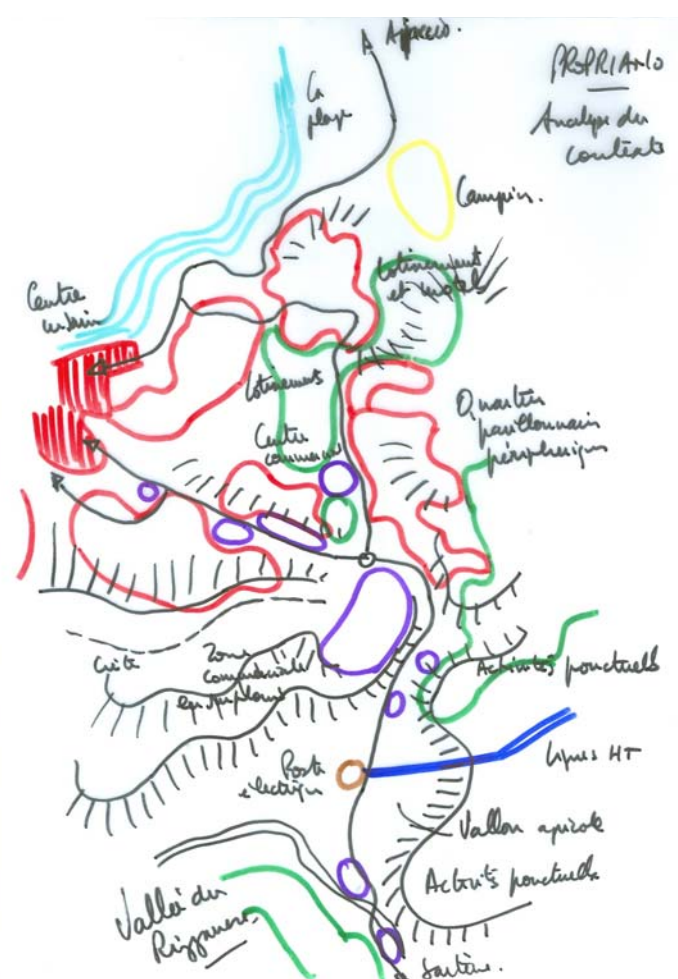
La population a cru jusque dans les années 1990, par accroissement naturel et par immigration. La ville compte 24 % d'étrangers. Aujourd'hui, la population diminue et vieillit. On observe un ralentissement des naissances et de l'immigration. Les jeunes actifs ont tendance à quitter la ville. Les résidences secondaires se sont développées et représentent environ un tiers des logements.



Propriano et Sartène – Carte IGN SCAN 100



Le Golfe de Valinco en relief – D'après IGN SCAN 25



Les entités paysagères de Propriano

¹ d'après le projet de PLU

PROJETS ET DYNAMIQUES SPATIALES

Projets :

Le PADD énonce les choix stratégiques suivants :

- 1 - Valoriser et développer des activités et des fonctions (port de commerce, port de plaisance, activités balnéaires, accueil touristique, artisanat et BTP, activités aéroportuaires dans une perspective touristique, tourisme vert, pêche et agriculture à maintenir)
- 2 - « affirmer la ville, renforcer son identité et sa cohésion sociale » (éviter l'éparpillement, renouvellement urbain, OPAH pour logements sociaux,...)
- 3 - «protéger, conserver, et, le cas échéant, réhabiliter » : (les espaces agricoles, espaces remarquables,...) Cette volonté exprimée mélange un peu des choix stratégiques, des objectifs et des actions. De plus, certains concepts sont assez flous : par exemple, le « renouvellement urbain » devient un fourre-tout où on trouve des réhabilitation de plages, d'espaces naturels, stations d'épuration,....

Ce qui transparaît du PLU, c'est la volonté de diversification du tourisme, du balnéaire vers le « tourisme de croisière », le « tourisme sportif » et le « tourisme d'affaire », ... Concernant la croissance de la ville, la volonté exprimée dans le PLU est de « maîtriser la forme urbaine » et « abandonner la conception périmée du lotissement parcellaire dit *traditionnel* basé essentiellement sur un découpage de parcelles ».

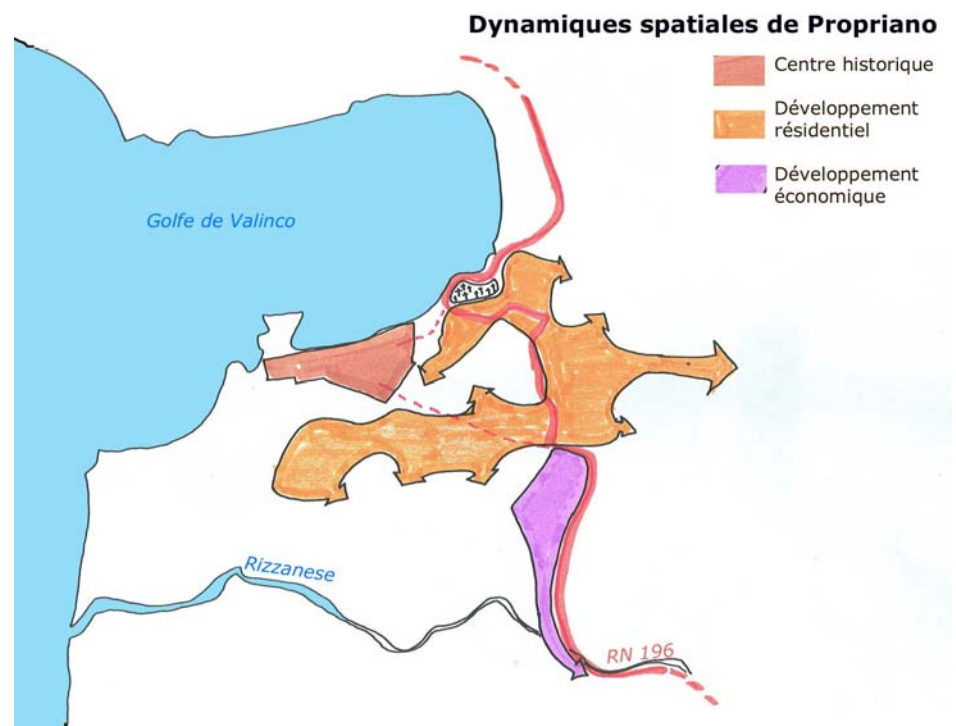


Espaces en projets :

- 1 - La plaine : quartier déstructuré à proximité directe du port et du centre bourg, avec potentiellement un projet urbain stratégique pour la ville,
- 2 - Le projet de déviation, déjà engagé, qui sera réalisé à court terme et qui recomposera les entrées de ville. (cf. plan ci-dessous). Un autre projet de déviation est évoqué, à l'ouest, pour desservir le port, mais plus ou moins hypothétique et à long terme.

Dynamiques spatiales du développement :

La ville est organisée autour des infrastructures portuaires et routières. Le centre ancien est situé en arrière port, et des espaces économiques récents s'organisent le long de la nationale, principalement vers Sartène. Le développement de l'habitat se produit sur le relief autour du centre ville.



DEPLACEMENTS ET ENTREES DE VILLES

Problèmes

Les principaux problèmes de déplacements sont liés à l'activité du port de commerce :

- débarquement de ferrys qui lancent sur le réseau 3000 véhicules qui bloquent la ville,
- stationnement anarchique des véhicules en attente d'embarquement,
- difficulté d'accès au port de commerce, et notamment pour les PL.

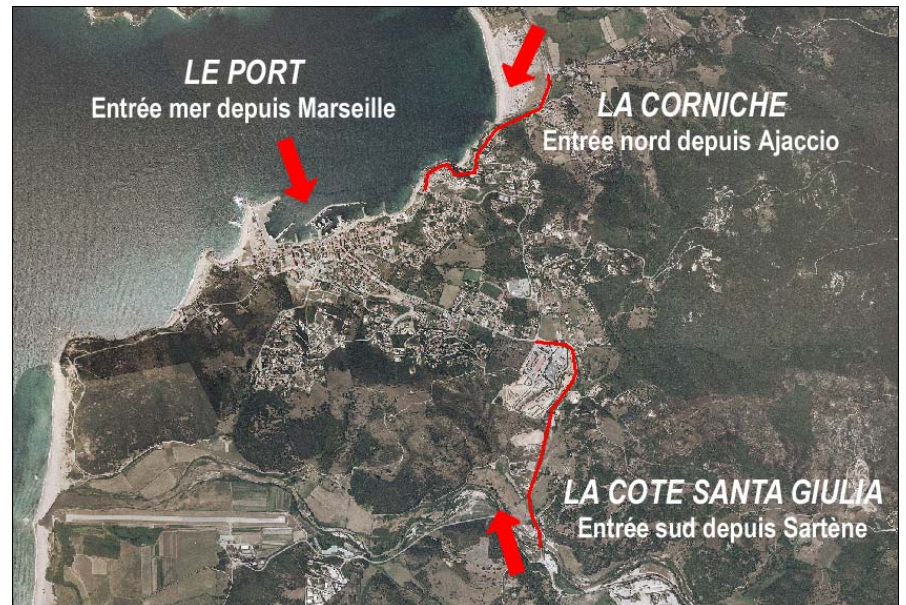
D'autres difficultés liées au stationnement sont évoquées (manque de places signalées, police,...) mais elles ne paraissent pas essentielles.

Fonctionnement

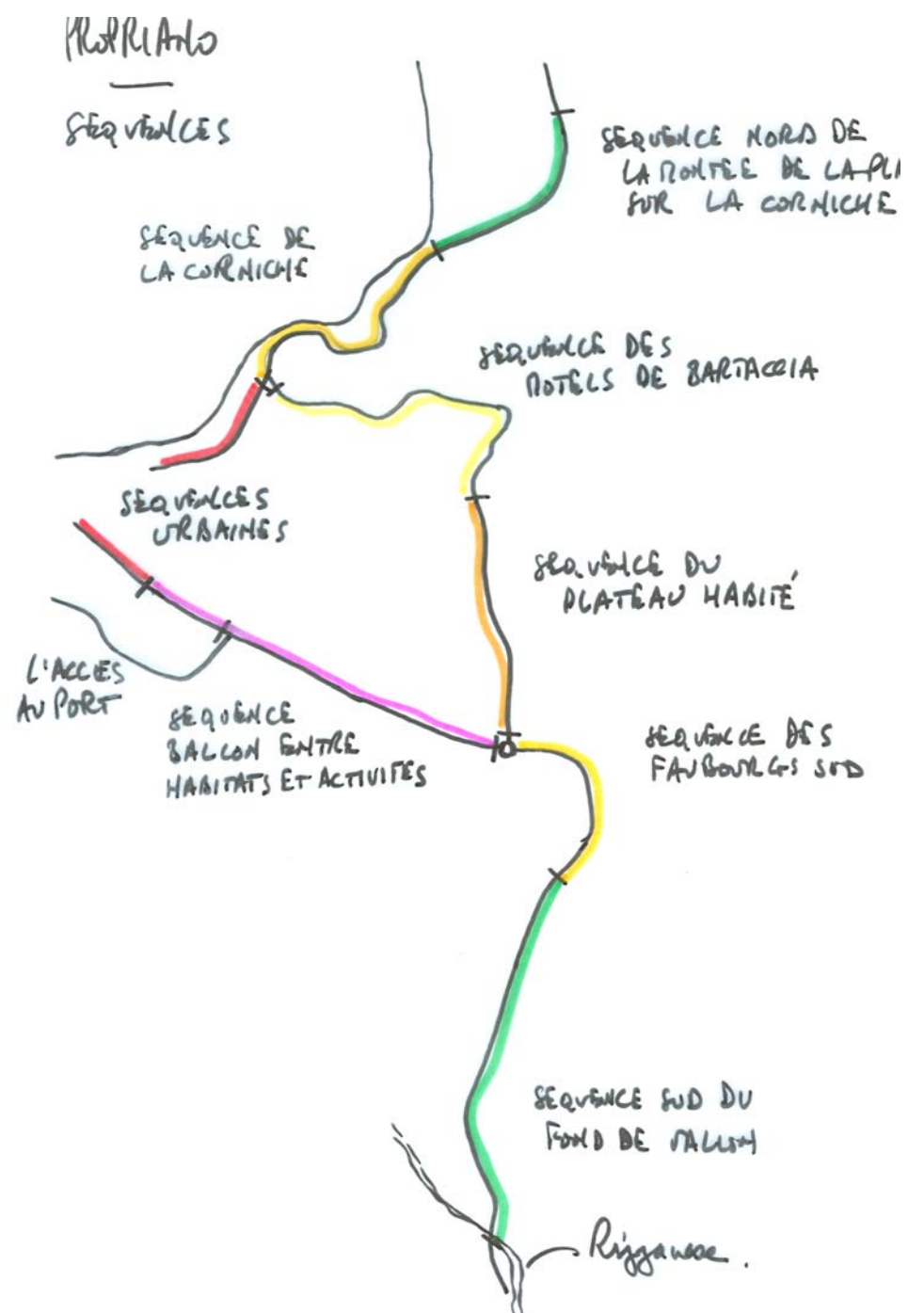
Il y a trois « entrées de ville » à Propriano, deux terrestres, et une maritime. Le Port constitue en effet une entrée de ville particulière, qui génère des « lâcher » ponctuels de centaines de véhicules. Par la terre, la ville est desservie par la RN, à l'est depuis Ajaccio, et au sud vers Sartène. Cette RN traversait le centre ville. Une première déviation « de fortune » a été bricolée en utilisant des voiries secondaires. Les deux itinéraires sont de toute façon difficilement praticables par les PL (côtes et virages importants). Le projet de déviation doit régler une partie de ces problèmes

Accès à la ville

Il y a 2 entrées de villes à traiter (cf. ci contre en rouge les tronçons indiqués par le maître d'ouvrage). Considérant le projet de déviation, l'entrée sud desservira l'intégralité du trafic vers le port, rabattu par la déviation. Cette entrée de ville, par une longue rampe, puis une véritable descente sur le port est un espace fortement évolutif, avec l'implantation d'activités plus ou moins coordonnées. C'est un espace d'enjeu économique, paysager et symbolique important, à considérer également dans la relation avec Sartène. L'entrée Est, le long de la mer, en « corniche » est plutôt à vocation « touristique », avec la desserte de plages, campings, hôtels et restaurants, avec notamment des déplacements piétons importants en saison. L'espace y est relativement « calé » par les constructions existantes. On y envisage plutôt un traitement des circulations et des ambiances. A noter toutefois que cette entrée doit desservir le port de plaisance et permettre le passage de convois exceptionnels.



Les 3 entrées de Propriano



Les séquences des entrées de villes

RECOMPOSITION D'ENSEMBLE DES ARRIVEES EN VILLE

Qu'est-ce qu'une « Entrée de ville » ?

Historiquement, on avait la ville, dense, les « portes » de la ville, symbolisées par ouvertures dans les hypothétiques fortifications ou par les octrois ; à l'extérieur de ce système les faubourgs plus ou moins étendus, plus ou moins denses. Regroupant activités marchandes, petits métiers et logements plus ou moins précaires, ces faubourgs sont peut-être les premières entrées de ville ...

Le concept contemporain de l'entrée de ville trouve un renouveau avec les développements urbains et économiques des années 70-80, avec tous les débordements que l'on connaît. En se focalisant essentiellement sur les activités économiques et commerciales, elles constituent l'élément majeur de qualification plus ou moins heureuse de l'entrée de ville. Ce concept doit être dépassé pour arriver à une définition urbanistique plus « structurelle » et moins dépendante de la fonctionnalité économique

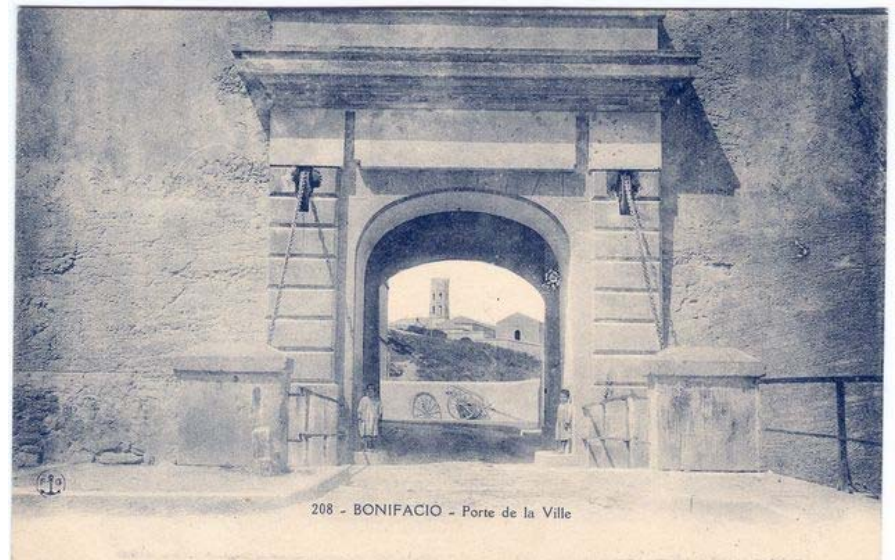
En 1989, dans son ouvrage « les boulevards urbains », G. Dubois-Taine étudie les différentes formes que peut prendre ce type d'infrastructure et notamment en tant que grand axe de pénétration, devenant un « *boulevard commerçant pour voiture* ». Une première typologie émerge au travers d'une situation périphérique qui supporte un trafic important et qui joue un rôle dans l'économie urbaine.

Une circulaire de la DAU et de la DNP du 22 septembre 1995 élargit sensiblement la définition en précisant qu'une entrée de ville est une « *urbanisation existante ou en cours de constitution, aux abords d'une voie de pénétration vers un centre urbain, de tailles diverses, ou d'une voie de contournement ou d'une déviation, indépendamment du statut des voies. Cela ne concerne ni les itinéraires, ni les contrats d'axes, ni les traversées d'agglomération* ». L'idée d'un **espace en formation**, en transition, sorte d'intermédiaire entre la rase campagne et la ville, s'affirme ici.

Le souci de la qualité de ces espaces en formation a mobilisé le législateur. Par l'article L111.1.4 du Code de l'urbanisme introduit en 1995, dit « amendement DUPONT », la possibilité de bâtir de long des principales infrastructures est conditionnée à la réalisation d'une « *étude justifiant, en fonction des spécificités locales, [...] la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages* ». Il est ainsi demandé d'engager « *une démarche de projet urbain* » intégrant des préoccupations de « *continuité avec les quartiers existants, de composition paysagère et des tracés urbains, et de traitement des espaces publics* ».²

De façon factuelle, le marquage de l'entrée de ville est souvent institué par le panneau d'entrée d'agglomération, pas toujours judicieusement placé. L'amendement Dupont s'intéresse à la limite de « l'espace urbanisé » qui ne coïncide pas forcément.

Psychologiquement, l'entrée de ville nécessite des aménagements qui intègrent un vocabulaire spécifique, sur la base de développements urbains adaptés mais aussi au travers d'équipements de la route qui la transforment en rue (plantations, mobilier, profil en travers ...).



Entrée de ville historique



Entrée de ville contemporaine

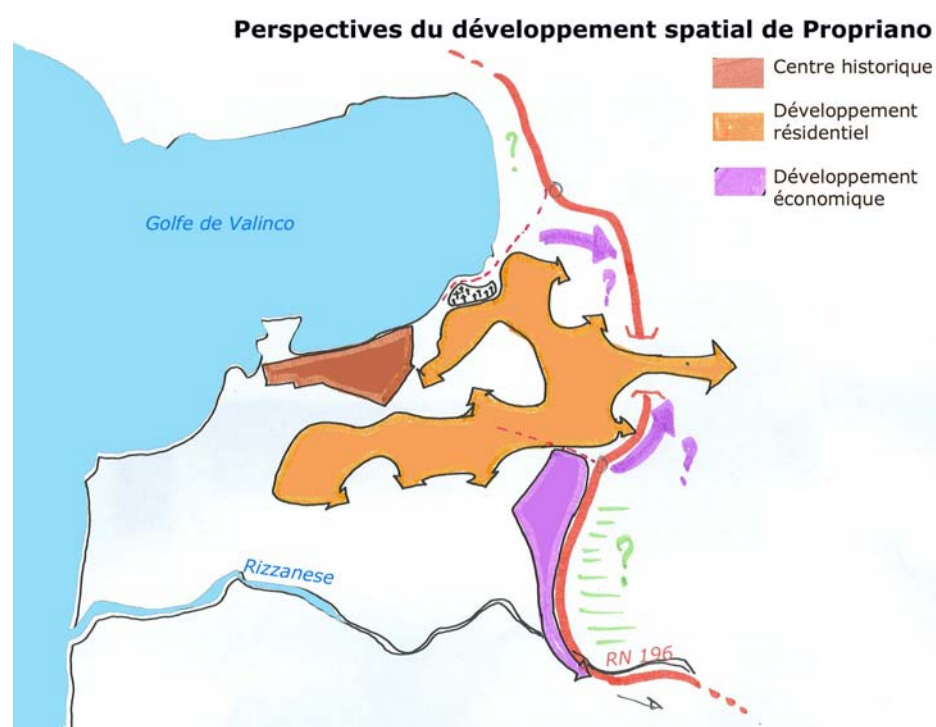
² Cf. Art. L.111.1.4 du Code de l'urbanisme, Circulaire 96-32 du 13 mai 1996

Scénario de la recomposition des entrées de villes :

La déviation induira une recomposition des accès à la ville et aux ports. L'entrée Sud desservira le port, mais le trafic venant du nord empruntera la déviation pour rejoindre le port. L'entrée nord devrait donc être soulagée de la majeure partie du trafic lourd, excepté la desserte du port de plaisance qui devrait subsister, en l'état actuel du plan de déplacement du centre ville (convois exceptionnels de transport de bateaux).

Propriano sera alors accessible par deux entrées aux vocations bien différenciées :

- une entrée Nord, par la corniche, destinée à la desserte locale et essentiellement aux véhicules légers : c'est l'entrée de ville « touristique » ou « balnéaire »,
- une entrée Sud, depuis Sartène, destinée aux véhicules lourds, à la desserte du port et aux échanges économiques : c'est l'entrée de ville « économique ».



Questionnement :

Dans cette nouvelle configuration la côte de la RN sera confirmée dans sa vocation économique, mais le développement spatial de la ville pourra être modifié. Dans quelle mesure les espaces d'activité auront-ils tendance à se développer aux abords des entrées sur la déviation ? Un développement d'espaces d'activités près de l'entrée Nord est-il prévisible ? Le développement d'activités risque-t-il de se produire dans le vallon le long de la RN ?

La Corniche : entrée nord en venant d'Ajaccio



ETAT DES LIEUX



Plage de Baraci

La perception de l'arrivée en ville en venant d'Ajaccio par la RN 196 commence au nord du Golfe de Valinco, par des vues en aplomb sur la côte de Propriano depuis les lacets de la route qui descend jusqu'au fond du Golfe (contact visuel).

L'automobiliste se retrouve alors en contrebas de la ville qu'il dominait auparavant. Cette dernière phase d'approche se fait au niveau de la mer, le long du très grand espace quasi désertique de l'arrière plage de Baraci. C'est le premier contact avec la mer depuis Ajaccio.

Au bout de cette plage, on entre en contact avec la ville (contact physique): d'abord une station service et un camping, très vite des villas, des hôtels, un cimetière, des carrefours et le centre ville.



Les séquences de l'arrivée en ville par le nord

On peut distinguer alors trois séquences dans cette pénétration dans la ville :

- Séquence nord de la montée de la plage :

c'est encore l'environnement de la grande plage, les abords sont faiblement bâtis, les accotements ne sont pas encore « urbains » (pas de trottoirs),



Montée de la plage

- Séquence de la corniche : l'hôtel marque le début de cette séquence, par le resserrement qu'il crée sur la voirie. Ensuite, c'est un parcours sinueux dans un environnement minéral, avec une alternance de vues sur la mer et sur la corniche justement,



Deux hôtels en vis-à-vis



Des vues sur le golfe

- Séquence urbaine : l'entrée dans l'espace hyper urbain du centre ville, lorsque la RN devient une rue avec des bâtiments accolés à l'alignement. Cette séquence commence le long de la plage du port de plaisance : la voirie devient rectiligne, au niveau du centre ville. Elle devient la rue principale de Propriano.



Descente vers le centre ville



Accès à la plage

VOCATION DU SITE

Dans la recomposition d'ensemble des accès à Propriano, à l'occasion de la construction de la déviation, l'entrée nord depuis Ajaccio est libérée des principales contraintes routières. Cette réalisation routière crée la possibilité d'affirmer la **vocation balnéaire** de cette entrée de ville. Elle peut devenir « la Corniche » de Propriano, et revaloriser fortement la composition urbaine et l'image de la ville.

Il convient donc de réaménager cet espace dans cette ambition, avec pour seule contrainte « routière » la capacité de desserte du port de plaisance (remorque avec bateaux).

Il s'agit d'organiser les promenades sur ce parcours, avec les différents modes de déplacements (piétons, vélos, rollers, voiture,...) en tirant le meilleur parti de la qualité du site.



Montagnes d'Olmetto et plage de Baracci



Corniche et plage



Plage de Mancinu

Corniche de Propriano Points de vues



PROPOSITION D'AMENAGEMENT

L'esprit du projet est de donner à cette « entrée routière » au nord de Propriano un caractère plus balnéaire et d'inciter une liaison entre des espaces touristiques, de loisirs (camping, hôtels, terrain de sport) et le centre ville et l'accès à la plage (baignade), et de proposer une invitation à la promenade.

La proposition repose sur l'aménagement d'un parcours de promenade pour les piétons et les cyclistes en continuité sur la totalité de la corniche et orienté vers la mer. Les aménagements sont destinés à valoriser les différents points de vue offerts par le paysage, et à relier des espaces d'intérêt pour le développement des activités de loisirs et de tourisme. Enfin, l'aménagement intègre l'évolution d'usage de la chaussée, d'une pratique de type « routière » vers une pratique plus « urbaine ».

Séquence 1

Le carrefour de la déviation marque l'entrée de Propriano et amorce un parcours qui est organisé et canalisé vers le centre ville.

En venant de Viggianello, la première approche de Propriano offre au regard une très large perspective sur l'ensemble du golfe, avec sur la droite une vaste plage délaissée peu propice à la baignade. Ce vaste espace peut être une étape de stationnement aux véhicules (tout particulièrement les autocaravanes), à des activités foraines ou de loisirs, et être un point de départ pour un trajet en mode doux vers le centre ville et vers un lieu de baignade. Ce mode de déplacement bénéficiant également aux personnes résidentes du camping. L'aménagement de cet espace de stationnement nécessitera un minimum d'organisations (points d'eau, sanitaires) qui peut être résolu par la présence d'un ancien bâtiment.

Ce premier parcours de la montée de la plage jusqu'aux hôtels est une séquence de « conditionnement » qui ouvre la priorité aux modes doux et canalise les véhicules (schéma coupe A).

Séquence 2

A hauteur des hôtels, un nouveau parcours avec une vision plus étroite s'ouvrant par de larges ouvertures paysagères ou des aperçus très brefs sur le golfe.

La présence de ces hôtels en vis-à-vis permet la création d'une plate-forme liant les deux établissements qui marque ainsi l'entrée en secteur urbanisé (schéma coupe B).

Deux larges points de vue offrent des possibilités d'arrêts requérant un aménagement adapté. Si l'un situé en proximité immédiate des hôtels ne nécessite pas un aménagement trop recherché, le second mérite un nouvel aménagement. Ce réaménagement est l'occasion de réaliser non seulement un point d'arrêt pour les touristes, mais également un objectif de promenade pour les habitants de Propriano (schéma coupe C).

La suite du parcours se referme le long du cimetière et présente quelques fenêtres sur la mer. Ces fenêtres, suivant la largeur des aménagements cycle-piéton, peuvent bénéficier d'un petit mobilier urbain (banc).

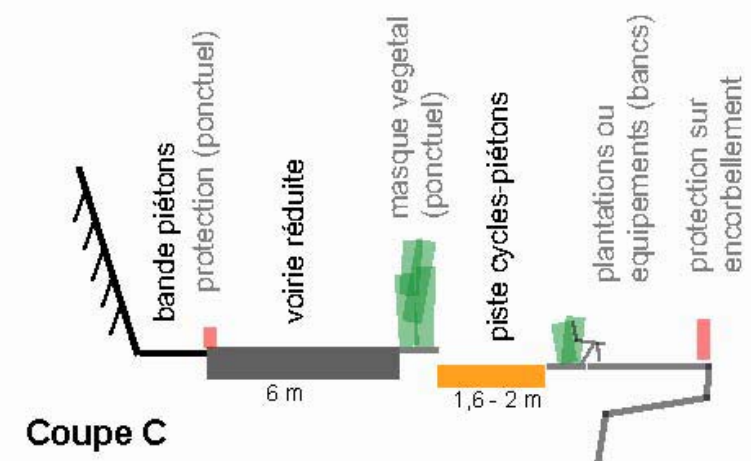
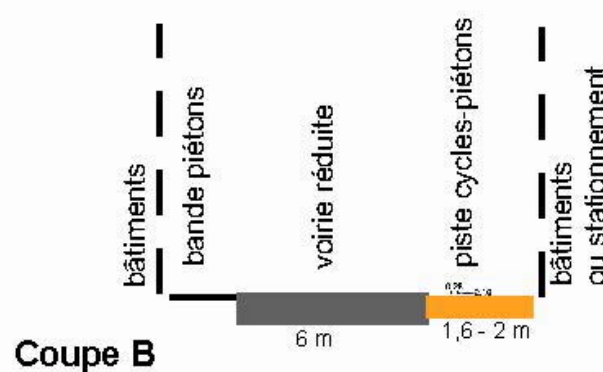
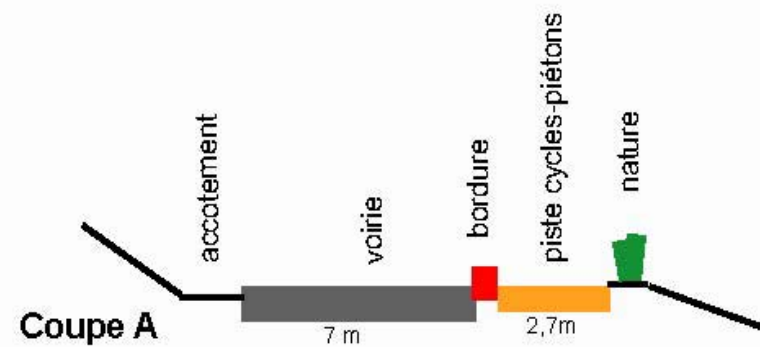
Séquence 3

La pente qui termine la dernière séquence s'ouvre visuellement sur l'ensemble du port et donne l'accès à une plage ouverte à la baignade. L'accès à cette plage réclame un traitement en stationnement répondant en particulier au mode doux pratiqué.

Cet accès à la plage met un terme à une piste cyclable qui couvre l'ensemble du parcours. Son prolongement jusqu'à la « rue principale » éviterait cette rupture avec l'entrée au centre ville.



Corniche de Sausset les pins (13)



Principes d'organisation de la voirie

Aménagement des espaces

La qualité de cette entrée de ville, et la réussite de ce projet d'aménagement d'une véritable « corniche » nécessitent une maîtrise de l'urbanisation des espaces alentours.



Montée sur la corniche de Propriano

Pour qu'existe l'impression « d'entrer en ville », il faut rendre perceptible la limite physique de la ville et des espaces urbanisés. Pour cela, il sera souhaitable de conforter certaines qualités des espaces (aspects naturels et « sauvages » de l'arrière plage de Mancinu), et de renforcer des contrastes (entre espaces bâtis et non-bâtis).

Ainsi, ce schéma d'aménagement de l'entrée de ville s'accompagne des prescriptions générales suivantes :

- conservation d'un paysage végétal avant la déviation et de part et d'autre de la montée sur la corniche (séquence 1)
- densification des espaces urbains, à partir de l'esplanade des hôtels (séquences 2 et 3), en donnant toutefois la priorité à l'aménagement de la corniche sur les implantations nouvelles, celles-ci ne devant en aucun cas réduire l'accessibilité au littoral (accessibilité physique comme contact visuel)

La limite entre espaces « de nature » et espaces urbains pouvant être traitée de deux manières :

- conserver un caractère « sauvage » au nord de la route, (conserver les essences d'origine et la proximité visuelle du littoral, discrétion des équipements à réaliser sur l'arrière plage), maintenir une couverture végétale sur le camping (éviter toute durcification ou artificialisation supplémentaire), et renforcer une coupure d'urbanisation entre le camping et l'esplanade des hôtels, ou bien,
- conserver un caractère « sauvage » au nord de la route, et étendre l'urbanisation au sud de la route entre l'esplanade des hôtels et les quelques constructions situées sur la commune d'Olmetto, cet espace constituant un enjeu remarquable pour l'aménagement de l'entrée nord de Propriano (site à enjeu – cf. schéma d'ensemble page suivante).

Dans ce deuxième cas, un plan de composition d'ensemble devrait être établi, afin d'apprécier, à minima :

- l'insertion paysagère des constructions sous différents angles,
- l'apport de l'implantation à une recomposition d'ensemble de cette entrée de ville, du point de vue du fonctionnement comme des perceptions,
- le respect d'un certain recul par rapport à la voirie principale (actuelle RN 196),
- le respect des prescriptions et ambitions de la loi littoral,
- la connexion en terme de fonctionnement et de réseaux avec les espaces urbanisés alentours.

L'aménagement devra redessiner la limite de l'espace bâti de la ville, sans gâcher les contrastes entre espaces « naturels » et urbains, mais en introduisant un élément remarquable supplémentaire qui marquera à son tour l'entrée de ville. L'enjeu est bien que ce rôle de *marqueur* soit pleinement assumé, le risque étant un grignotage par des constructions ordinaires, ce qui priveraient Propriano de son « entrée » nord et dégraderait la qualité du littoral. En effet, par ses qualités (positionnement en entrée de ville, très forte visibilité depuis la route, surplomb sur la mer), cet espace représente un enjeu communal : son aménagement affectera l'image de la ville.



Perceptions de l'entrée dans l'espace urbain minéral de Propriano : « L'esplanade des hôtels » vue depuis la plage de Baracci, la route, et l'autre rive du Golfe de Valinco

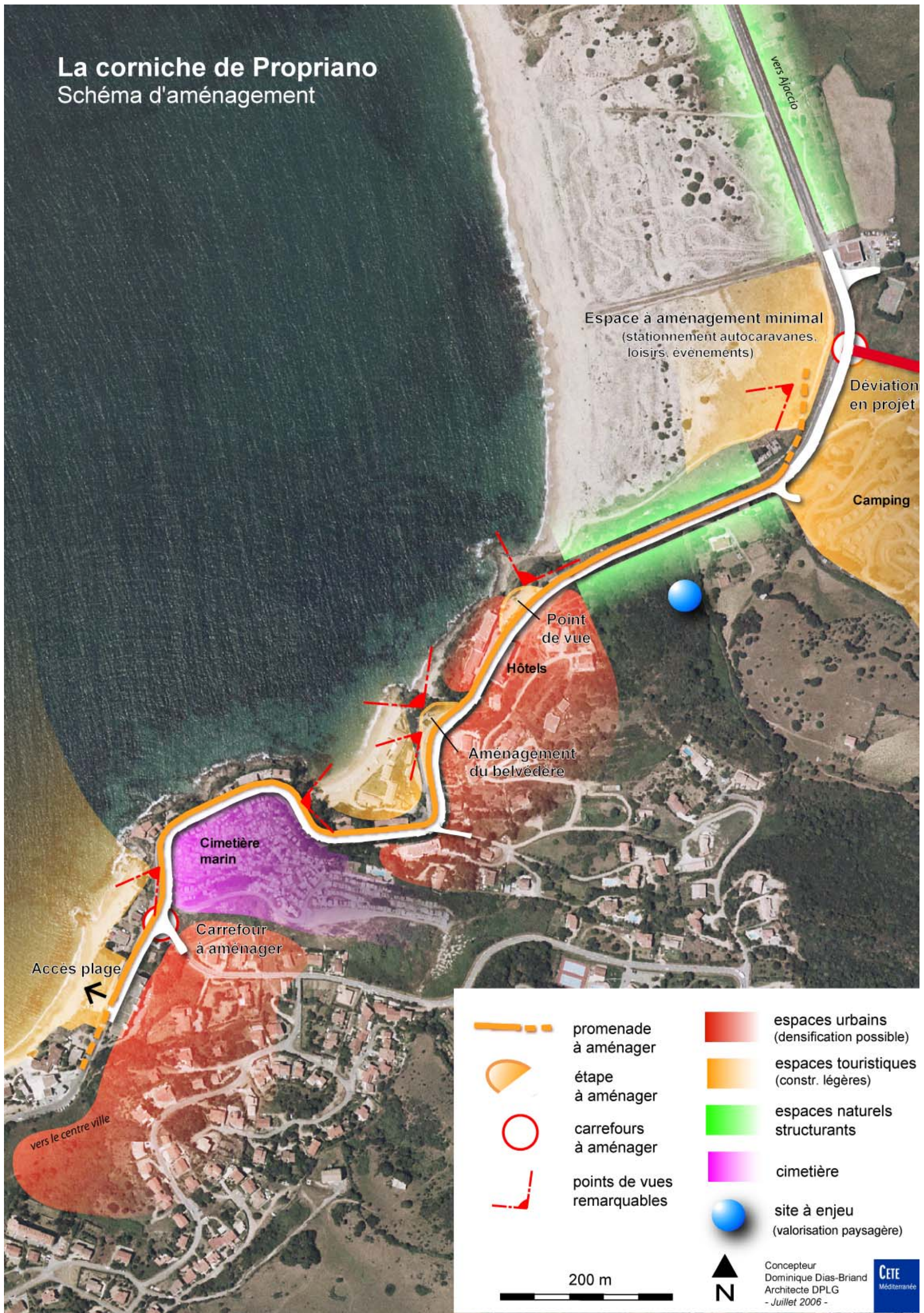


...maintenir une couverture végétale sur le camping



... renforcer les contrastes et valoriser un site remarquable pour marquer l'entrée de ville

SCHEMA D'ENSEMBLE

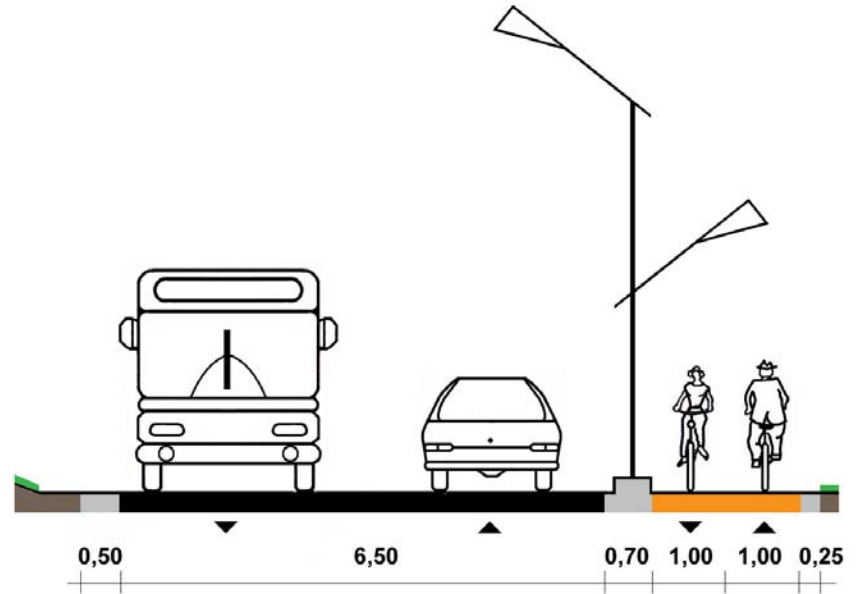


DISPOSITIONS TECHNIQUES

Les profils en travers présentés ci-après sont donnés à titre indicatif. Ces profils donnent une appréciation d'ensemble de l'organisation des équipements et des éléments constitutifs, sans que leur dimensionnement soit totalement figé.

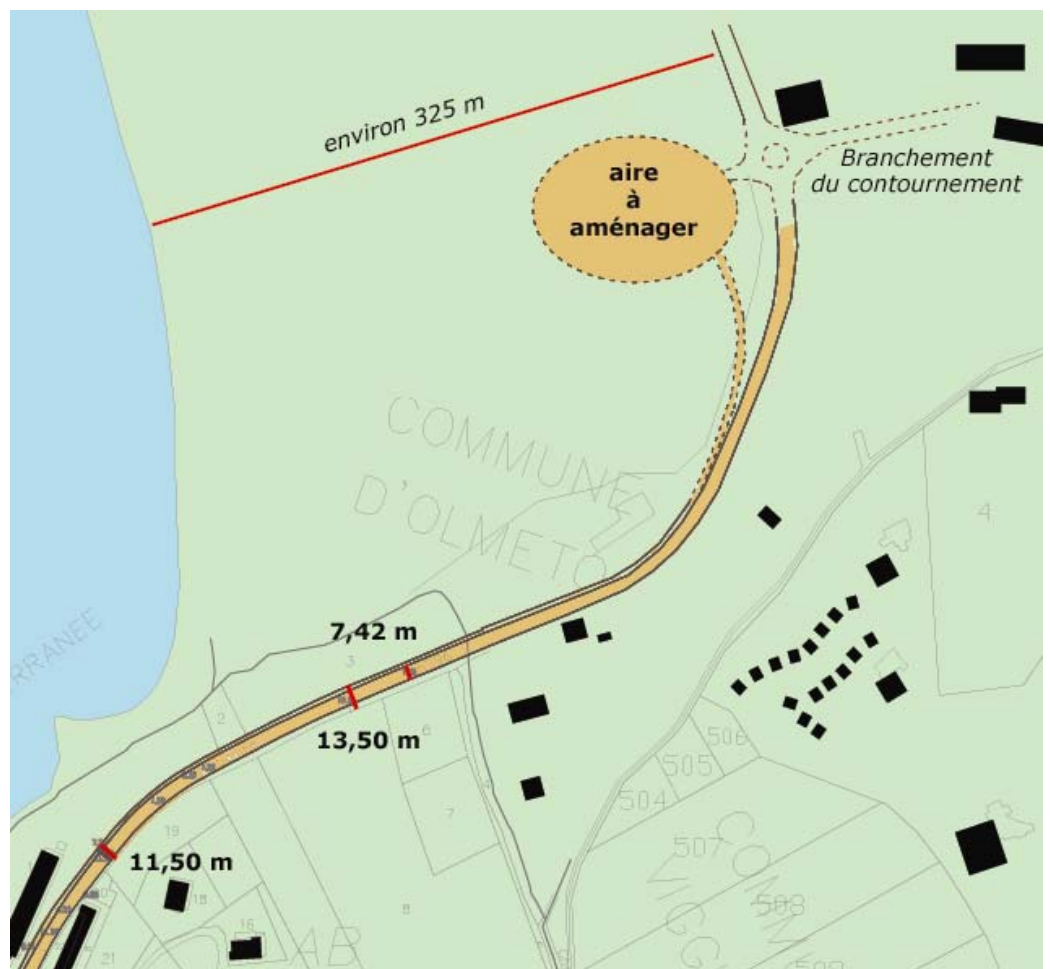
Séquence 1 :

Profil en travers au niveau de l'esplanade des hôtels



Description des aménagements à réaliser :

- **aire d'information et de stationnement**, entre le giratoire de la déviation et l'arrière plage, avec panneaux d'information et de signalisation (dangers de la plage de Baracci, plan d'accès à la plage de Mancinu, commerces et services présents en ville, accès au port et horaires des bateaux, publicités pour la zone commerciale de la côte de Santa Giulia,...), et éventuellement d'autre services (en liaison avec l'aménagement et le développement d'activité sur cette arrière plage : buvette, toilettes publiques, aire accueil de caravanes, location de cycles,...), et en réservant la possibilité d'aménager un arrêt de bus,
- **piste cycle-piétons** tout le long de la route, côté mer, entre le giratoire de la déviation (en projet) et l'esplanade des hôtels,
- début de piste dissocié du giratoire de la plage de Baracci (10 à 30 mètres), et intégré à l'aire d'information,
- largeur de voirie routière à 7 mètres et largeur de piste de 1,6 mètres à 2 mètres selon les possibilités,
- signalisation de limitation de vitesse à 50 km/h
- revêtement de chaussée éventuellement différencié entre piste et route (matériau, couleur),
- protection de la piste par une séparation de type barrière plutôt que bordure, pour annoncer un mobilier de type « urbain » développé dans les sections suivantes, et/ou un dénivelé, selon les possibilités offertes par la topographie,
- éclairage routier de type « haut », éventuellement combiné avec la barrière de protection de la piste,
- accotements terre stabilisés, avec végétation naturelle,

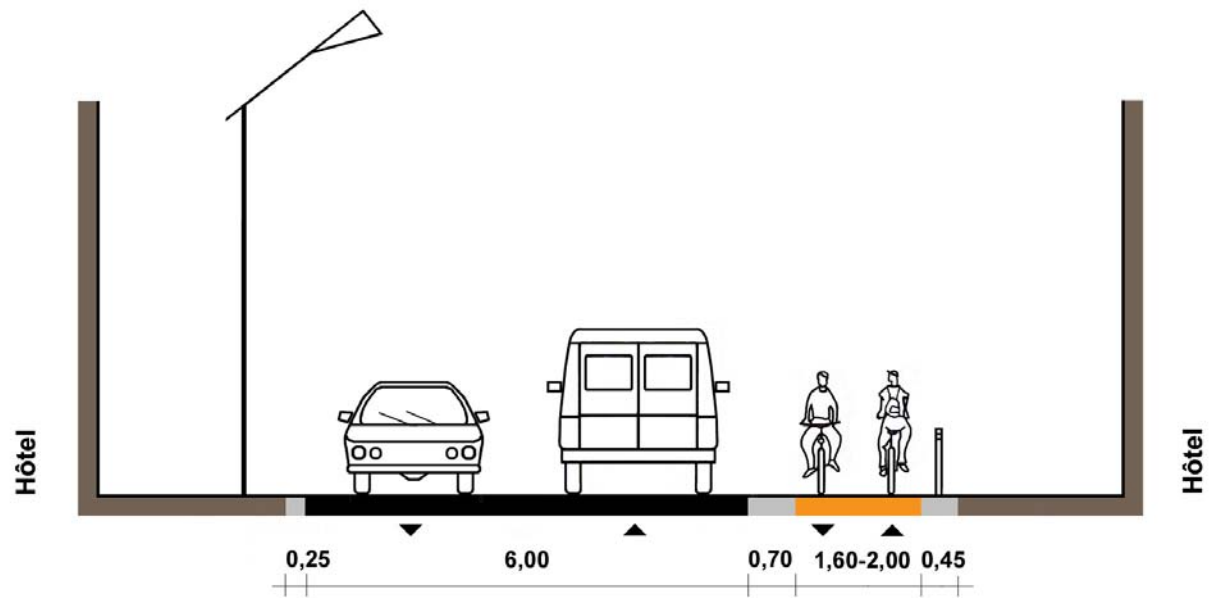


Disponibilités d'emprise pour l'aménagement de la corniche



Les entrées de ville de Propriano

Séquence 2 :



Profil en travers au niveau de l'esplanade des hôtels

L'aménagement de la corniche jouera avantageusement des contrastes paysagers. L'esplanade et le rétrécissement physique marqués par les deux hôtels permet de suggérer un effet de porte pour cette corniche. Le traitement proposé de la voirie renforce cet effet, en induisant un changement d'usage qui donne une priorité implicite aux piétons et vélos.

Description des aménagements à réaliser :

- **piste cycle-piétons** tout le long de la corniche, coté mer, depuis l'esplanade des hôtels et jusqu'à l'arrière plage de Mancinu,
- l'esplanade des hôtels est traitée comme un plateau, la séparation physique de la chaussée entre automobiles, cycles et piétons disparaît, et les bandes de roulement n'apparaissent plus que par une signalisation horizontale ou des différences de revêtements,
- largeur de voirie routière réduite à 6 mètres et largeur de piste de 1,6 mètres à 2 mètres selon les possibilités,
- signalisation de limitation de vitesse à 30 km/h à envisager,
- revêtement de chaussée éventuellement différencié entre piste et route (matériau, couleur),
- éclairage urbain de type « bas » de la promenade (piste cycle-piétons), éventuellement complété par un éclairage de la voirie,
- trottoirs des deux côtés de la voirie sur toute la longueur de la corniche, et dénivelés pour assurer la sécurité dans les passages délicats (intérieur de virages sans visibilité),
- plantations en cohérence avec l'aménagement de la promenade et des espaces publics, (belvédère, stationnements, bancs,...),
- **belvédère**, (point de vue, garde-corps, bancs, plantations,...) avec espace de stationnement pour quelques véhicules (voitures et autobus) et massifs de plantations pour dissocier l'espace de détente de la voirie, et en réservant la possibilité d'aménager un arrêt de bus,
- bancs, lorsque la largeur de la promenade le permet et de préférence face aux points de vues intéressants,



Disponibilités d'emprise pour l'aménagement de la corniche



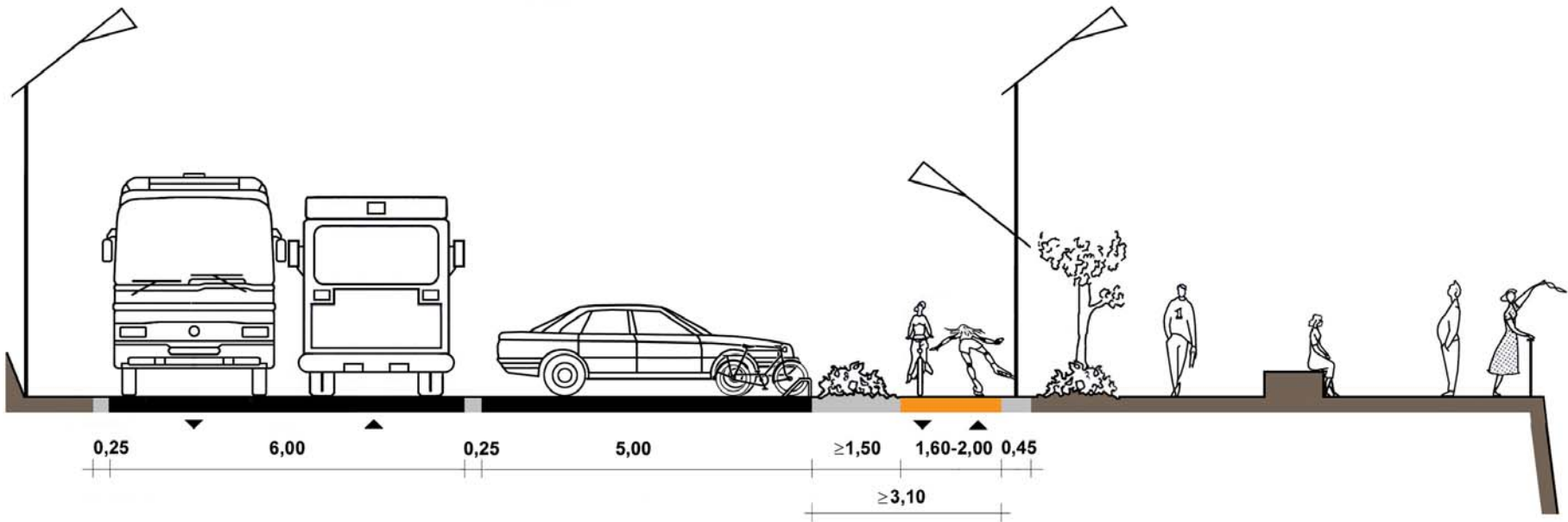
Esplanade des hôtels – Etat actuel



Exemple de corniche aménagée avec voirie « en plateau » (Sausset – 13)

Séquence 2 (suite):

Profil en travers au niveau du belvédère



Belvédère – Etat actuel

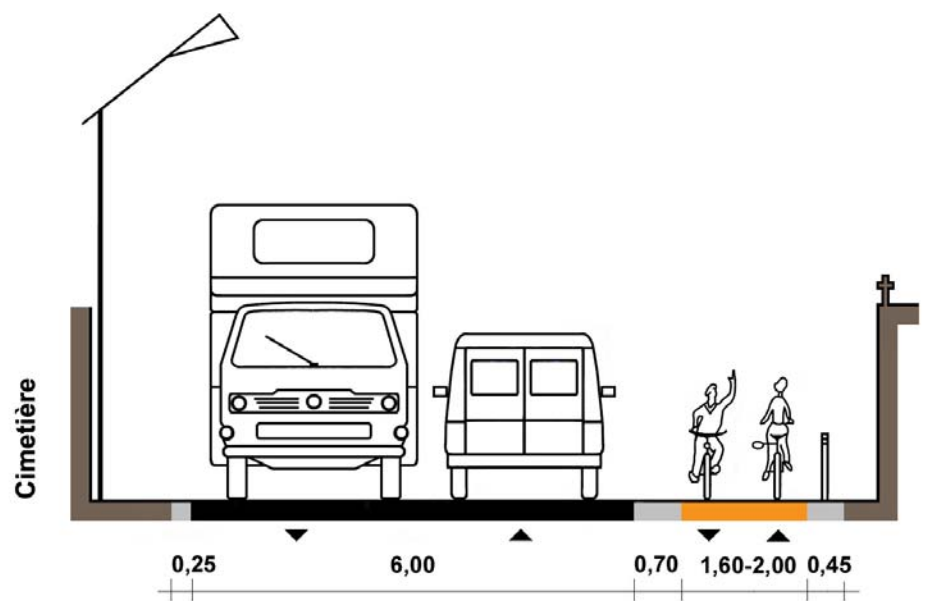


Exemple de stationnement (Sausset – 13)

Profil en travers au niveau du cimetière

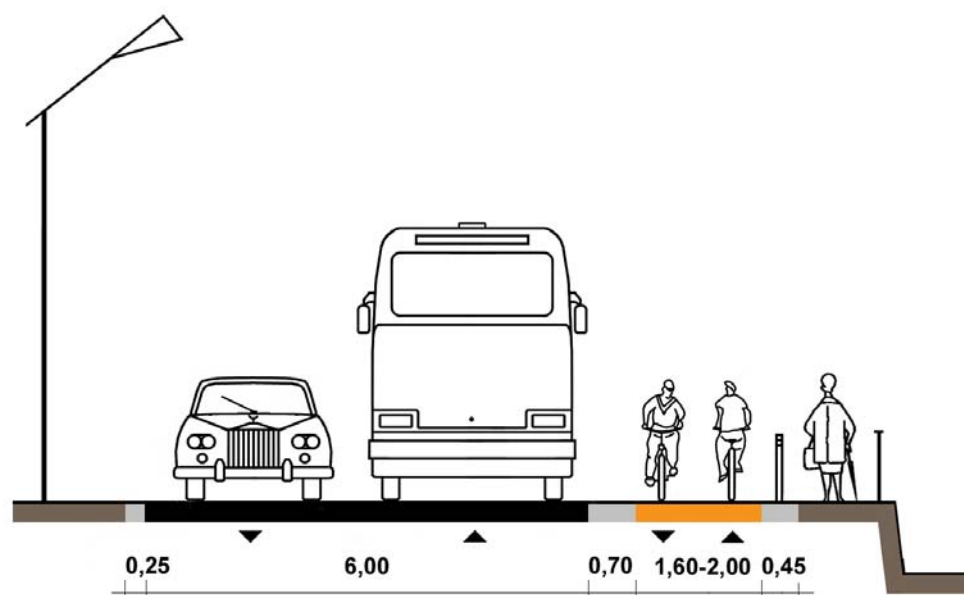


Traversée du cimetière – Etat actuel



Séquence 3 :

Profil en travers de la descente vers la plage de Mancinu



Description des aménagements à réaliser :

- **piste cycle-piétons** tout le long de la corniche, coté mer, jusqu'à l'arrière plage de Mancinu,
- les bandes de roulement entre automobiles et cycles et piétons n'apparaissent que par une signalisation horizontale ou des différences de revêtement,
- largeur de voirie routière réduite à 6 mètres et largeur de piste de 1,6 mètres à 2 mètres selon les possibilités,
- revêtement de chaussée éventuellement différencié entre piste et route (matériau, couleur),
- éclairage urbain de type « bas » de la promenade (piste cycle-piétons), éventuellement complété par un éclairage de la voirie,
- trottoirs des deux côtés de la voirie sur toute la longueur de la corniche, et dénivelés pour assurer la sécurité dans les passages délicats (intérieur de virages sans visibilité),
- plantations en cohérence avec l'aménagement de la promenade et des espaces publics, (belvédère, stationnements, bancs,...),
- **carrefour de la RD 19**, à réaménager en tenant compte du changement de statut de cet itinéraire (par la mise en service de la déviation) et de l'aménagement de la promenade de la corniche : réduction de la voirie, priorité aux usages piétons, traitement paysager,
- **parking de la plage de Mancinu**, à aménager en intégrant le début de la piste cycles-piétons de la corniche, et en réservant la possibilité d'aménager un arrêt de bus.



Disponibilités d'emprise pour l'aménagement de la corniche



La corniche, vue depuis la RD19 (carrefour à requalifier)

La côte de Santa Giulia : entrée sud en venant de Sartène

Etat des lieux

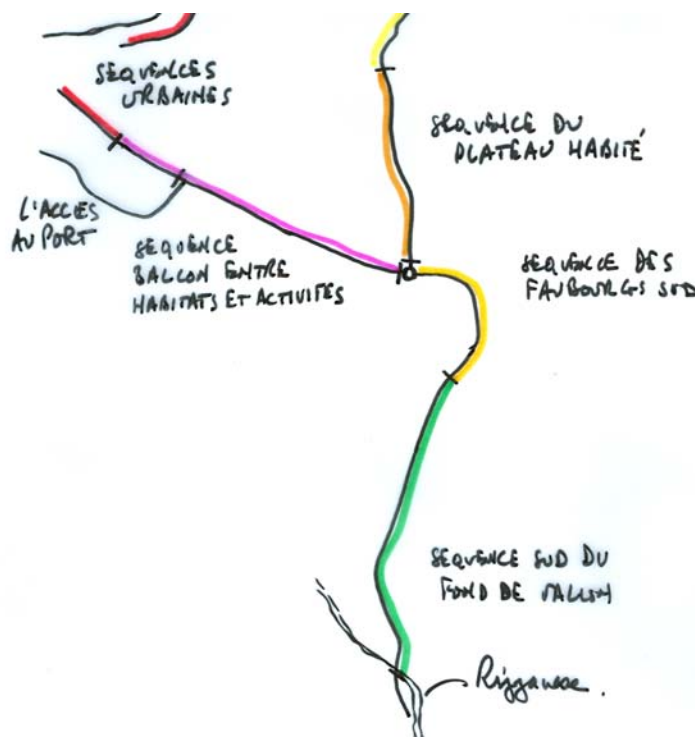


Partie haute de la côte de Santa Julia

La perception de l'arrivée en ville en venant de Sartène par la RN 196 commence au bas de la côte de Santa Julia, sur le pont qui traverse la rivière Rizzanese. On entre alors dans un environnement de plus en plus construit, jusqu'au carrefour giratoire de la RD19 en haut de la côte, avant la descente sur le centre ville et la mer.

On perçoit ainsi plusieurs étapes de l'entrée en ville, qui délimitent autant de séquences :

- *Séquence sud du fond de vallon* : le sentiment de l'approche, depuis la rivière Rizzanese, avec la perception de constructions et d'espaces d'activités de plus en plus rapprochées,
- *Séquence des faubourgs sud* : l'entrée dans un environnement habité, vers le haut de la côte, avec la proximité de quartiers d'habitation,
- *Séquence balcon entre habitat et activités* : le contact visuel avec le centre ville et la mer, dans la descente après le giratoire,
- *Séquence urbaine* : l'entrée dans l'espace hyper urbain du centre ville, lorsque la RN devient une rue avec des bâtiments accolés à l'alignement.



Descente vers la mer après le giratoire



Carrefour avec la RD19 et les magasins



Le dernier virage de la côte



Le branchement de la déviation sera au niveau du camion



La côte de Santa Julia depuis le Rizzanese



Le vallon de pâturages à l'est de la RN

Ce fractionnement de l'entrée en ville génère de la confusion dans les usages et les perceptions, tant sur la route que dans son environnement. Quand entre-t-on réellement « en ville » ? Comment adapter sa vitesse ? Comment appréhender tous les branchements sur la nationale, les différents chemins, les entrées des propriétés ? Quelle est la place du piéton sur ces parcours ? Quelle place pour les deux roues ?

Le parcours, depuis le pont sur le Rizzanese jusqu'au giratoire de la RD19, est une côte de 1,5 km sur un dénivelé d'environ 80 mètres, ce qui fait une moyenne de pente à 5%. Le dernier tiers de la côte est une succession de deux virages relativement serrés (65 m de rayon) avec une accentuation de la pente jusqu'à 8% environ.

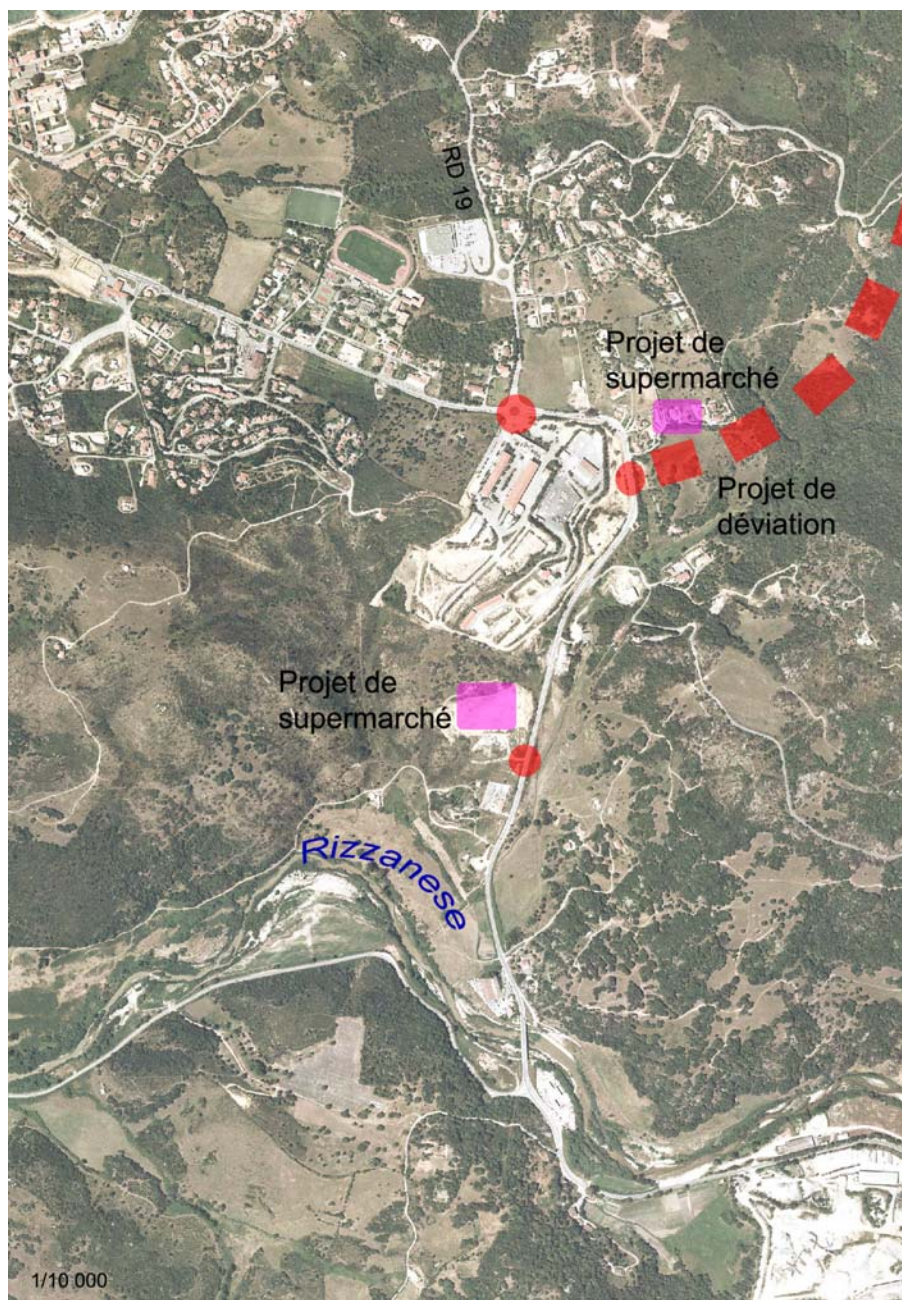
C'est entre ces deux virages que sera aménagé un giratoire pour le branchement de la déviation de Propriano.

L'environnement de la côte de Santa Julia se caractérise par une topographie particulièrement riche, et un contraste important entre un vallon de grande qualité paysagère à l'est de la route, et les nombreuses implantations d'activités flanquée à l'ouest de la route, en aplomb sur la vallée. La route, qui délimite également les communes de Viggianello et de Propriano marque cette différence de paysages.

Les implantations d'activités se prolongent le long de la RN, et deux supermarchés seront bientôt construits, l'un à proximité de l'embranchement de la future déviation, l'autre dans la côte de Santa Julia, avec la construction d'un troisième giratoire sur la RN.



Partie basse de la côte de Santa Julia



La côte de Santa Julia et les projets envisagés

Vocation

Dans la recomposition d'ensemble des accès à Propriano, à l'occasion de la construction de la déviation, l'entrée sud depuis Sartène est confirmée dans sa **vocation économique**. Le développement d'activités dans cette direction de la ville est favorable au développement économique partagé des deux villes.

De plus, cette entrée de ville est également **le principal accès au port de commerce**, et cette vocation sera renforcée par la construction de la déviation : le trafic venant du nord empruntera la déviation pour éviter de devoir traverser le centre ville et d'emprunter la *corniche* où la circulation sera ralentie.

Enfin, l'activité locale étant fortement structurée sur la relation avec Sartène, l'environnement de cette entrée de ville est très évolutif : les établissements s'y implantent au rythme de l'activité économique, l'habitat progresse et commence à descendre vers le Rizzanese, et l'infrastructure à venir amplifiera probablement ces tendances. **L'évolution du paysage** de cet espace est donc un enjeu pour la ville de Propriano : l'entrée « économique » de la ville ne doit pas devenir une juxtaposition anarchique de constructions hétéroclites et d'espaces délaissés qui gêne les qualités de ce paysage et déprécie l'image de la ville.

PROPOSITION D'AMENAGEMENT

Le parti d'aménagement repose sur la recomposition paysagère des zones d'activités de la côte de Santa Giulia et sur la préservation du vallon du ruisseau Giovangara. Il vise à organiser l'espace pour valoriser un développement de qualité des surfaces d'activités, d'optimiser le fonctionnement de l'infrastructure routière, et donner à la ville une « porte » à la hauteur des qualités paysagères de son environnement.

Par cette proposition, la desserte locale empruntera une voirie « adoucie » pour entrer en ville, adaptée à un environnement habité. Grâce à la déviation, le trafic de transit est repoussé au delà des espaces habités. Cependant, l'aménagement de la côte de Santa Giulia organise une sorte « d'étape » sur la route de Bonifacio à Ajaccio, qui ne pourra que profiter à l'économie locale et à l'image de la ville.

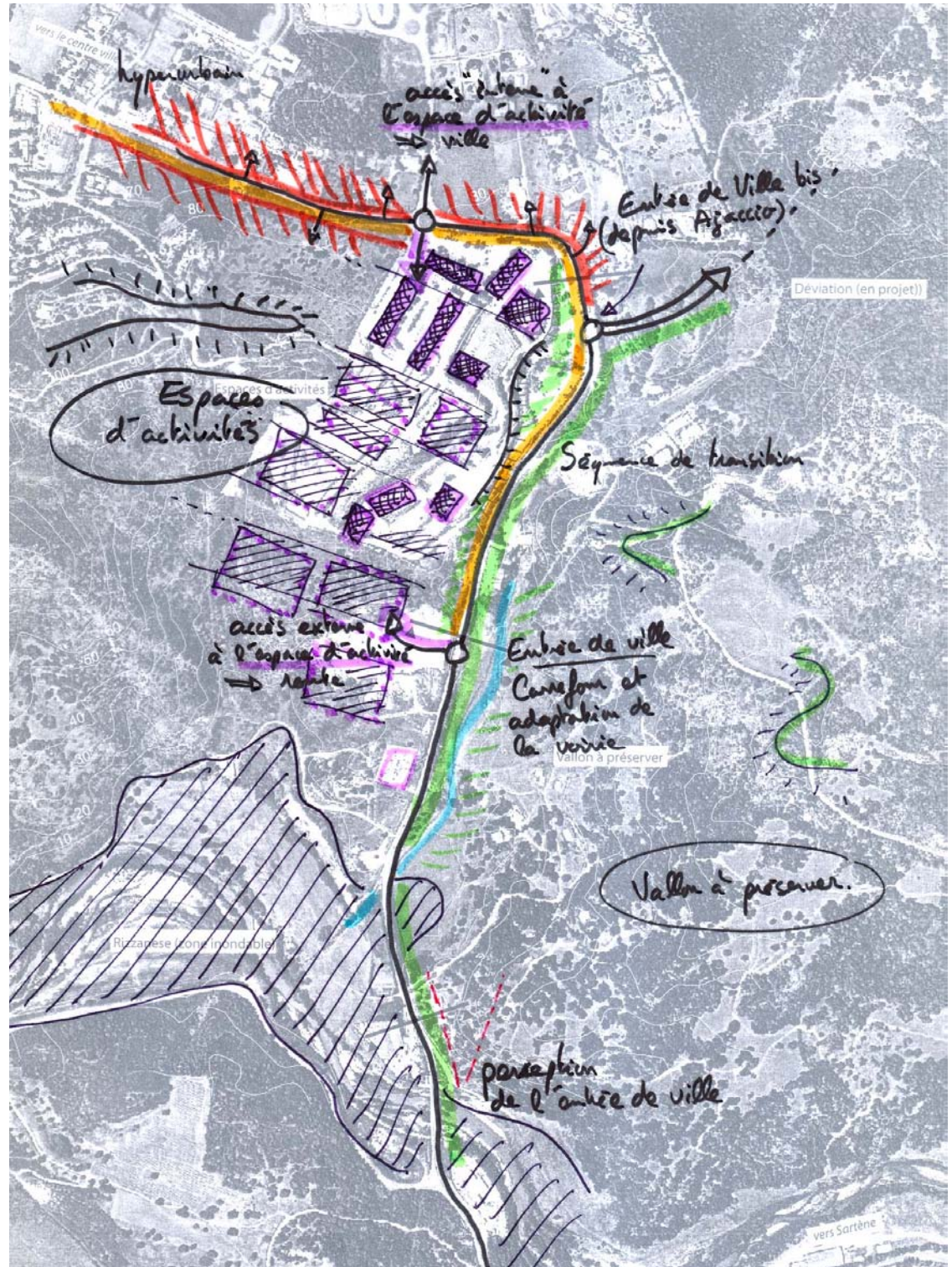
L'espace d'activités est strictement limité à l'ouest de la RN196. A l'est, le vallon est préservé, pour ses qualités paysagères propres et comme élément majeur de la composition d'ensemble (avec l'horizon montagneux) et de la lisibilité de l'entrée et de la sortie de ville.

L'organisation en terrasses de l'espace d'activité est prolongée, en accompagnement de la voirie et de la pente naturelle du terrain. Des travaux de terrassements limités, et une organisation interne spécifiques permettront d'implanter les surfaces nécessaires sans « saigner » la colline. Une desserte interne reliera les terrasses, avec un accès « urbain » vers la ville, en point haut (existant) et un accès vers la route, en point bas (à créer).

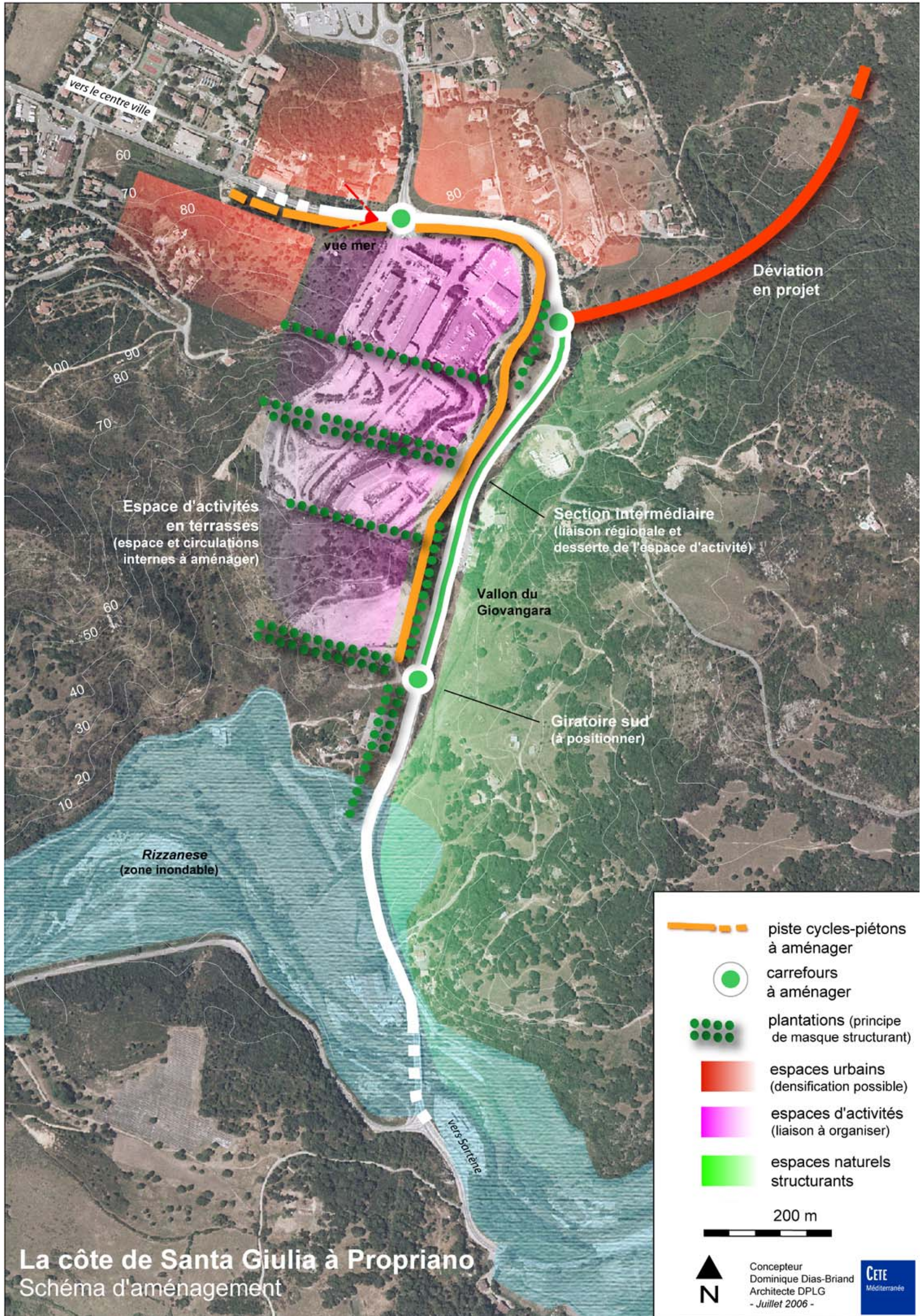
Entre les deux accès à l'espace d'activités, en contrebas de ses terrasses, la déviation rejoint la nationale sur un giratoire qui sera l'entrée de ville en venant d'Ajaccio (en prenant à droite), ou l'entrée du « faubourg économique » de Propriano pour les automobilistes en transit.

Ce tronçon entre les deux futurs giratoires devra être réaménagé pour satisfaire deux fonctions différentes :

- portion « urbaine » d'une route de transit (fluidité, gabarit routier),
- voirie de desserte d'un espace d'activité (ralentissement, usages multiples, piétons et vélos, signalisation, paysage,...).

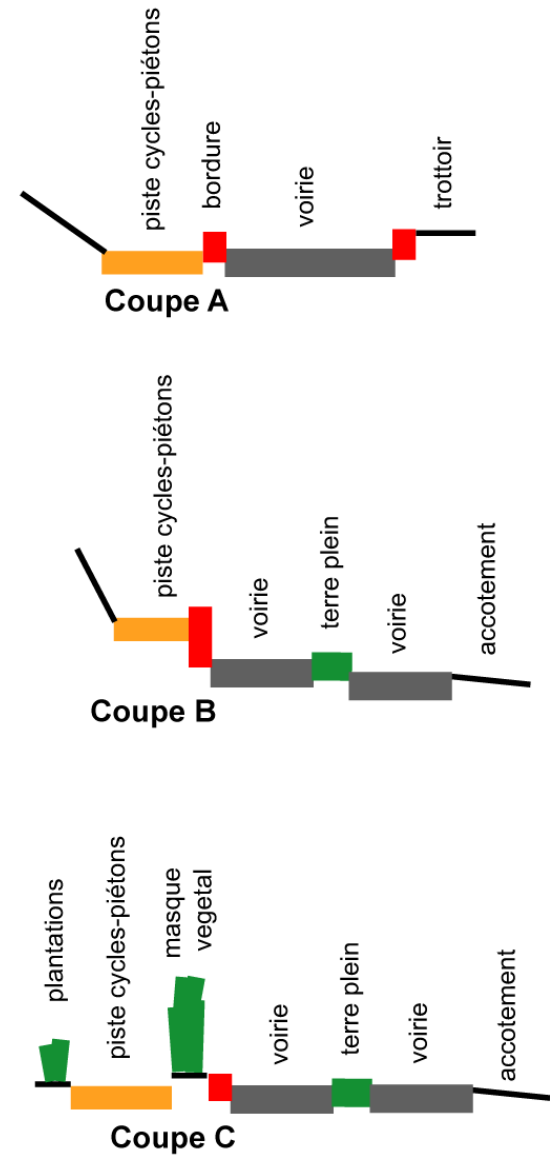
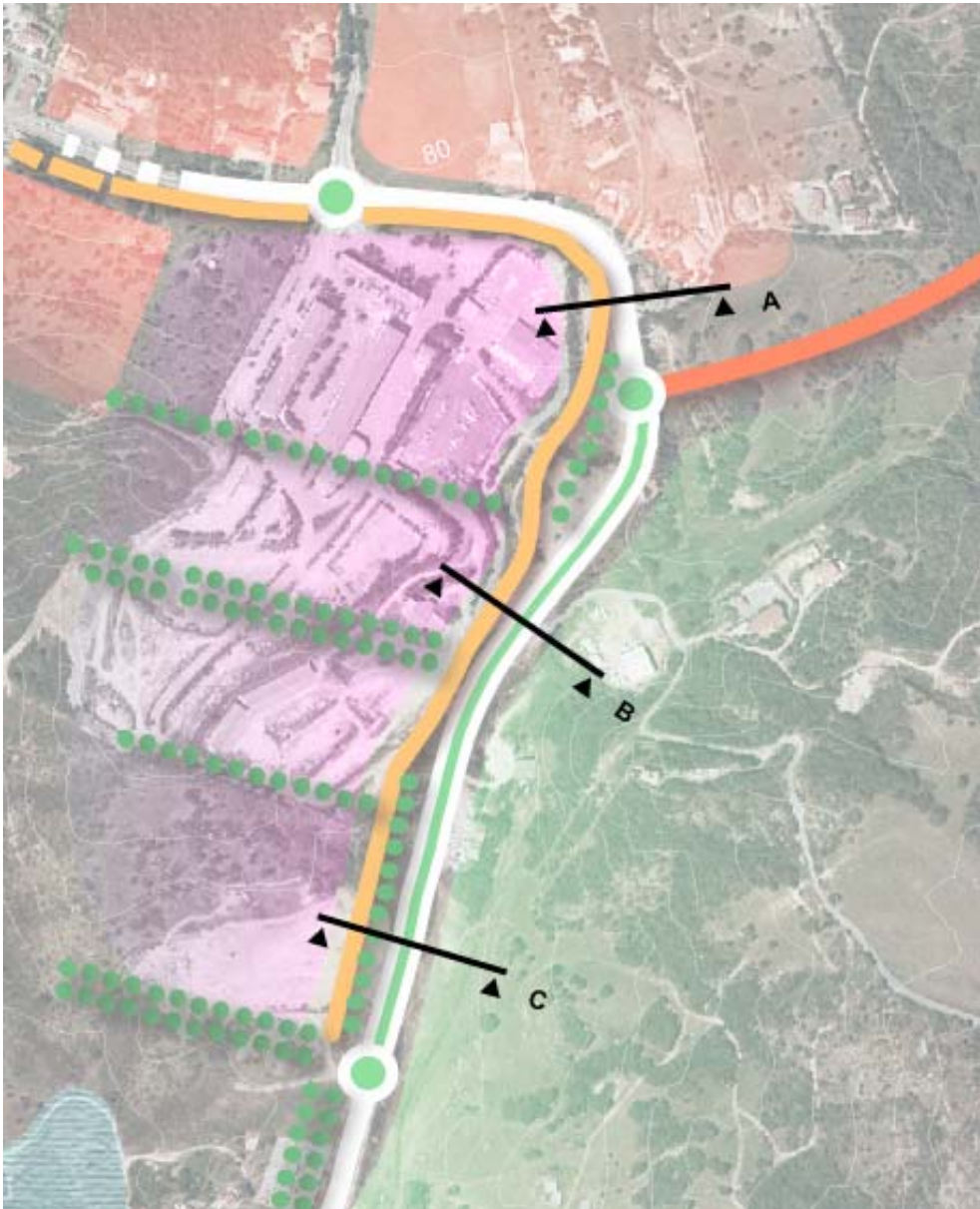


SCHEMA D'ENSEMBLE

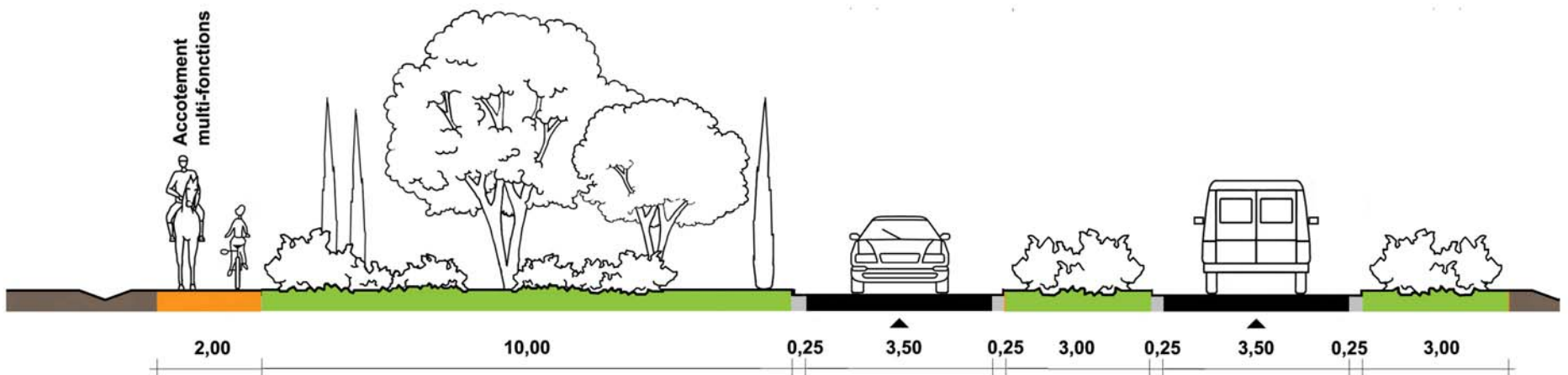


DISPOSITIONS TECHNIQUES

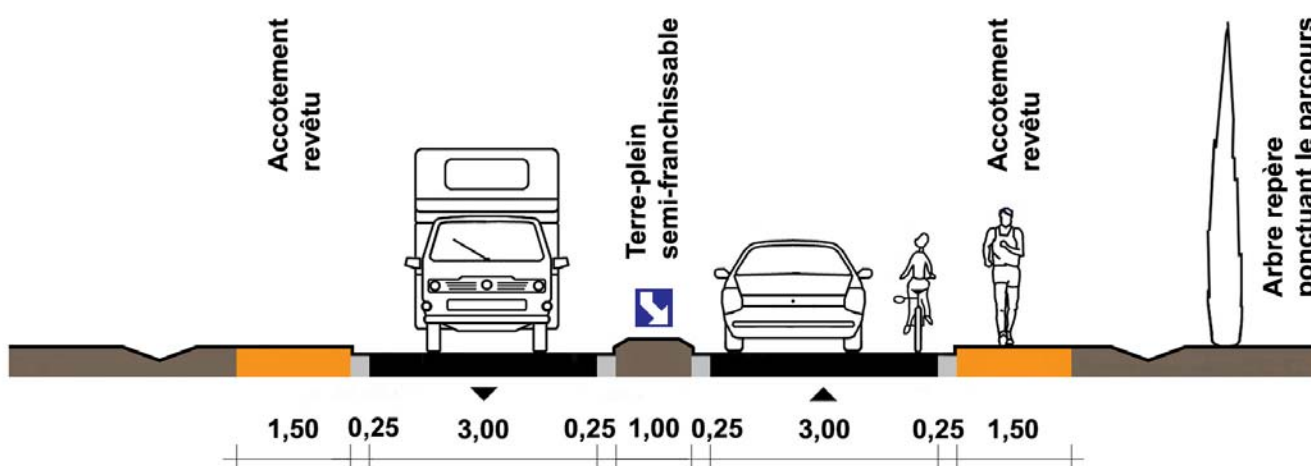
Les profils en travers présentés ci-après sont donnés à titre indicatif. Ces profils donnent une appréciation d'ensemble de l'organisation des équipements et des éléments constitutifs, sans que leur dimensionnement soit totalement figé.



Principes d'organisation de la voirie



Profil en travers de la séquence sud (entre espaces d'activités et vallon – coupe C)



Profil en travers de la séquence des faubourgs sud (coupe A)

REFERENCES

Réglementation :

Art. L.11.1.4 du Code de l'urbanisme

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Circulaire 96-32 du 13 mai 1996

Art. L228-2 du Code de l'environnement

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Ouvrages :

CERTU, 1997, *Entrées de ville et article L.111-1-4 du code de l'urbanisme*, Ministère de l'Équipement et partenaires professionnels, 79 p.

Comité national des entrées de villes, 1998, Ministère et partenaires professionnels, 92 p.

Entrées de ville ; Lieux en devenir, 1994, Direction de l'Architecture et de l'urbanisme, Ministère de l'Équipement, 71 p.

P'titigor ; Une méthodologie pour l'étude des traverses de petites agglomérations, 1987, SETRA, 104 p.

Voirie, in *L'architecture d'aujourd'hui*, n°355, nov.-déc. 2004

Document général d'orientation – Etude d'enjeux, 2004, DDE de Corse du Sud, 18 p.

Références pour les entrées de villes – Fiches d'information, 1996, CERTU, 5 fiches

Guide pour la qualification touristique des entrées et traversées de villes, 2002, AFIT, 56 p.