COMMUNAUTÉ DE LA RIVIERA FRANÇAIS

PROJET D'ECO-QUARTIER
DU COEUR DE CARNOLES

ASSISTANCE À MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA CRÉATION D'UNE ZAC

Communauté d'agglomération de la Riviera Française

CITADIA INGÉROP Conseil & ingénierie even Conseil Aire Publique

Projet de DOSSIER DE CRÉATION / Juin 2018

PARTIE 01/ RAPPORT DE PRESENTATION 3
I. OBJET DE L'OPERATION 4
II. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET SON ENVIRONNEMENT 5
III. JUSTIFICATION DE L'OPERATION ET PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT 18
IV. PROGRAMME PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS 24
V. JUSTIFICATION DU PARTI D'AMENAGEMENT AU REGARD DES DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR 26

PARTIE 02/ PLAN DE SITUATION ET PLAN DE DELIMITATION DU PERIMETRES COMPOSANT LA ZONE 30
I. SITUATION DU PROJET 31
II. DELIMITATION DU PERIMETRE DE LA ZAC 32

PARTIE 03/ REGIME AU REGARD DE LA TAXE D'AMENAGEMENT 33

Document provisoire

PARTIE 01/ RAPPORT DE PRESENTATION

Document provisoire

I. OBJET DE L'OPERATION

Située entre l'ex-RN7, l'Avenue François Monléon et l'Avenue de la Paix, l'ex-base aérienne 943 a fermé ses portes en 2012 après une cinquantaine d'années de service. Doté d'espaces publics de qualité, d'espaces verts, de logements, de commerces, de services, d'équipements et d'un pôle gare, le développement de l'écoquartier Carnolès, bénéficiantd'un cadre géographique et d'une des-serte de qualité, constitue un véritable coeur de ville de 3,6 hectares pour votre ville de demain.

L'écoquartier Carnolès : une opportunité pour le quartier Carnolès et une réponse aux besoins de la Commune et de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française

Renforcer localement l'offre en matière de logements, permettre la réalisation d'espaces publics de qualité et d'un poumon vert à l'échelle du quartier, assurer le développement de l'offre commerciale et en équipements… L'écoquartier Carnolès re-présente une réelle opportunité de répondre aux besoins de la commune et de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française en matière d'efforts de production de logements privés et conventionnés, de diversification des activités économiques et de développement des équipements structurants (équipements publics, pôle multimodal de la gare…).

Face à la rareté du foncier, le renouvellement urbain de la BA 943 représente une réelle opportunité pour répondre à de nombreux enjeux :

- Enjeux programmatiques
  - à l'échelle de l'agglomération : développement économique / tourisme / équipements structurants / logements ;
  - à l'échelle du quartier : équipements publics de quartier / espaces publics / offre culturelle et commerciale, dans un tissu urbain constitué, marqué par des formes urbaines denses.
- Enjeux en matière
  - d'intégration urbaine et paysagère : couture urbaine et intégration fonctionnelle du futur aménagement dans son environnement ;
  - de performance environnementale et énergétique : en lien avec la démarché écoquartier : sobriété et innovation énergétiques / déplacements.

Document n

II. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET SON ENVIRONNEMENT

1- LOCALISATION DU SITE

L'emprise de la future ZAC du cœur de Carnolès est localisée au sein du tissu urbain dense de la commune sur les terrains de la base aérienne 943. Leur restructuration constitue une réelle opportunité pour la commune de Roquebrune-Cap-Martin, dans un contexte où la pression foncière se fait de plus en plus importante : littoral construit de façon continue, topographie très marquée contraignant fortement l'urbanisation, retombée de la pénurie de foncier sur Monaco sur les territoires alentours. La présence de la gare Carnolès à proximité fait de ce site un gisement foncier d'intérêt pour l'agglomération.

2- CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA COMMUNE

Ce chapitre présente les principaux éléments de « l'État initial de l'environnement » de l'étude d'impact jointe au dossier de création et réalisé par EVEN Conseil. Pour les détails, notamment cartographiques, il convient de se reporter à ce document.

Évolution démographique de la commune

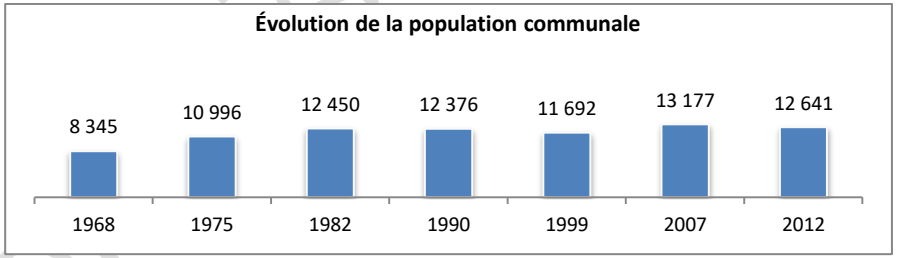
- **Une dynamique territoriale**

La commune de Roquebrune-Cap-Martin est marquée par un dynamisme visible à travers sa croissance démographique, qui est quasi continue depuis 1968.

Elle connaît un essor démographique continu jusqu'en 1982, en gagnant 2 651 habitants, puis une phase de recul démographique jusqu'en 2007 où elle atteint son pic historique, soit 13 177 habitants, ce qui correspond à une augmentation de 56,5 % par rapport à 1968.

Cependant, il convient de souligner que sur la dernière période intercensitaire (2007-2012), l'évolution annuelle moyenne est de - 0,8 %, ce qui représente environ 107 habitants de moins par année. Cette tendance est confirmée par un solde négatif (-0,3 %) sur cette même période migratoire. Aujourd'hui la population Roquebrunoise s'élève à 12 641 habitants.

À une échelle plus large, Roquebrune-Cap-Martin s'inscrit dans une dynamique démographique globalement supérieure à celle de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (croissance annuelle moyenne de 0,4 %), et égale à celle des Alpes-Maritimes (0,9 %).

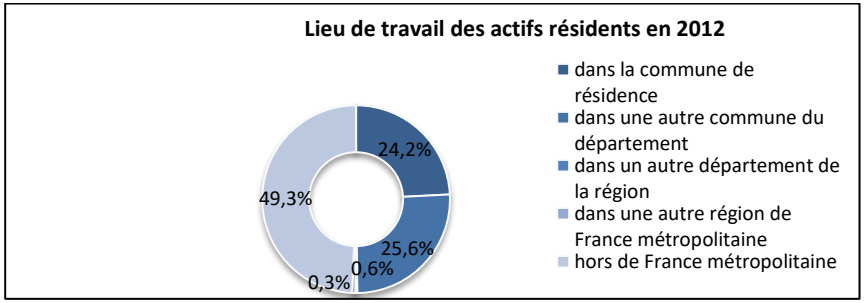


La position stratégique du territoire constitue un des facteurs de ce dynamisme :

- Une position littorale.
- Une position d'interface : contiguïté à Monaco, proximité immédiate à l'Italie, liaison avec le moyen-pays.
- Desserte importante le long de la côte : autoroute A8 et train.

- **Des actifs liés au bassin d'emploi monégasque**

Cette situation a des impacts sur le lieu de travail des Roquebrunois : 49,3 % travaillaient dans une autre région ou à l'étranger en 2012. La contiguïté à Monaco influençant très largement cette tendance.



Document provisoire

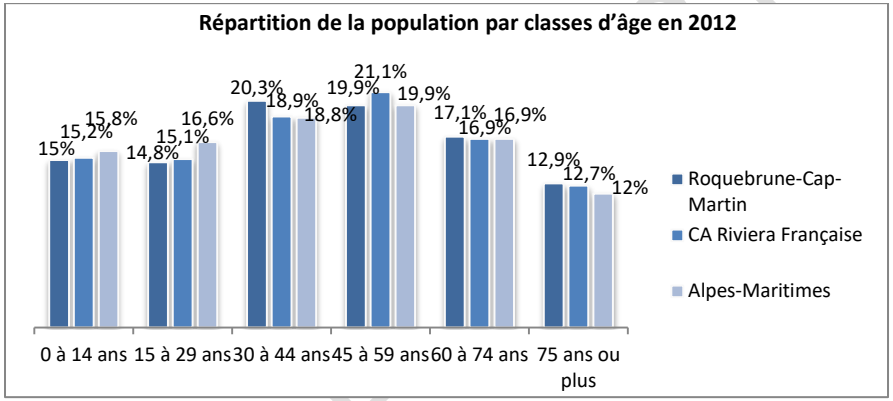
Toutefois, la commune ne présente pas un caractère de commune totalement résidentielle, puisque plus d'un quart des Roquebrunois travaillent sur le territoire communal.

- **Un vieillissement de la population qui s'inscrit dans la tendance nationale**

Au niveau communal comme à l'échelle de la Communauté d'Agglomération et du département, la population qui est la plus représentative sont les tranches d'âge des 30-59 ans.

Toutefois, la période 2007-2012 connaît une légère diminution de la part des 30-44 ans et des 45-59 ans alors que la part des 0 à 14 ans est en augmentation.
Bien que la part des 75 ans et plus soit inférieure à celle de 2007, la part des 60 à 74 ans est, quant à elle, supérieure à celle de 2007 (c'est également en 2012 la part la plus importante du territoire à une échelle plus large, devant la Communauté d'Agglomération et le département).

Une telle évolution, parallèle à une croissance démographique par apport migratoire, peut s'expliquer par la faible rotation des ménages (comme le souligne l'ancienneté d'emménagement des ménages communaux), provoquant ainsi un vieillissement mécanique de la population.
Cette tendance au vieillissement de la population roquebrunoise peut également s'expliquer par le manque de logements intermédiaires, permettant à de jeunes couples aux revenus moyens de rester ou s'installer sur la commune.

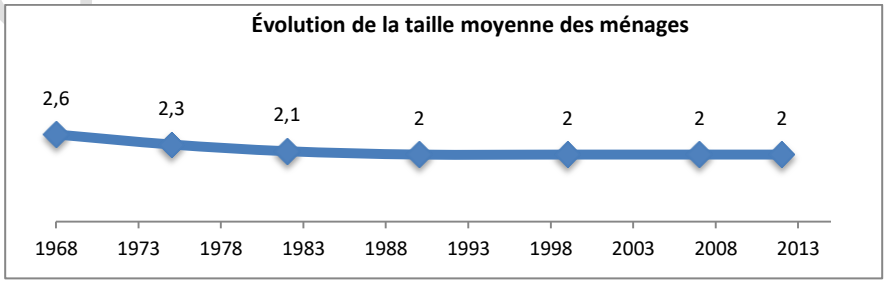


- **Une surreprésentation des ménages composés d'une seule personne**

En 2012, la commune comptait 6 297 ménages, soit environ deux personnes par ménages. La croissance annuelle moyenne des ménages (1,6 %) est plus importante que la croissance démographique annuelle (1 %) par an, cette croissance annuelle moyenne des ménages traduit un phénomène desserrement des ménages qui peut être lié à plusieurs facteurs :

- La décohabitation (départs plus précoces des enfants pour leurs études)
- Le développement de la monoparentalité ;
- Le vieillissement de la population (plus de personnes seules).

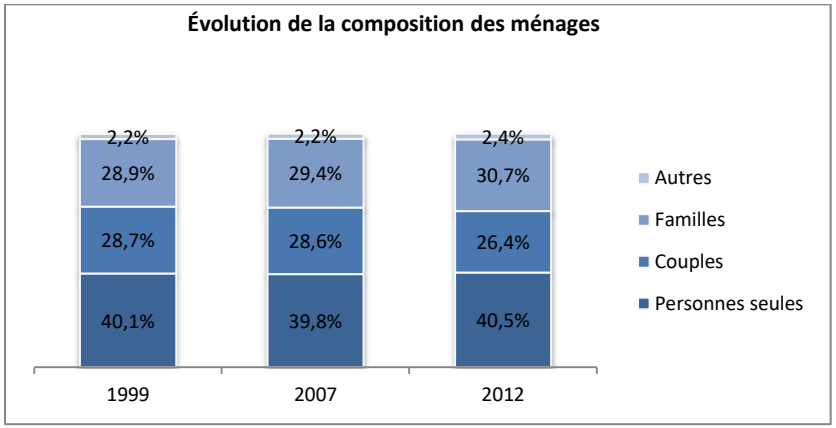
Cette dynamique est relativement ancienne (le nombre moyen d'occupants par résidence principale ne cesse de diminuer depuis 1968 passant de 2,6 à 2 personnes en 1988) et affecte en profondeur la typologie des ménages présents sur la commune :



Le nombre de ménages composés d'une seule personne (établi à 41 % de la répartition de la taille des ménages en 2012) a continué de progresser entre 2007 et 2012. À cette date, plus du tiers des ménages de la commune sont composés d'au maximum deux personnes et un peu moins de la moitié des ménages de la commune sont composés d'une seule personne ;

Depuis 1999, la part des personnes seules ainsi que la part des familles monoparentales sont en augmentation. Ces évolutions dans la typologie des ménages doivent être prises en compte, notamment pour répondre aux besoins intrinsèques de la population de Roquebrune-Cap-Martin en termes de logements. Le parc devra répondre à la demande en logements de petites et moyennes tailles adaptés aux personnes seules ou aux couples sans enfants.

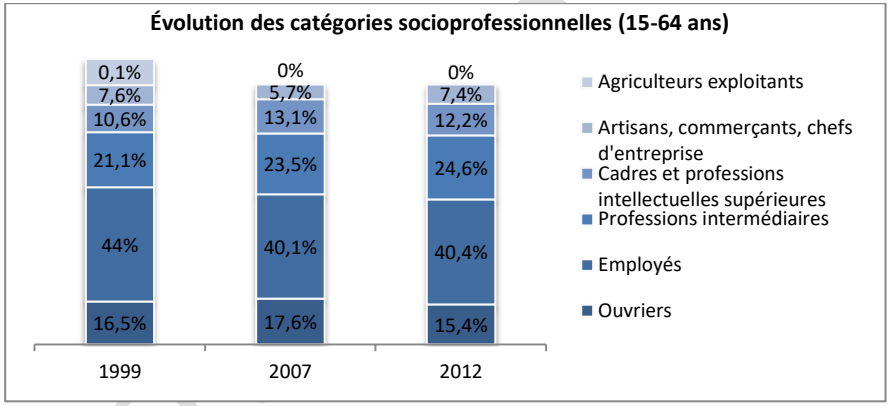
Document provisoire



Les **employés** constituent la catégorie socioprofessionnelle la plus représentée en 2012 avec un peu plus du tiers des actifs présents sur la commune. Néanmoins, cette part est nettement en baisse par rapport à 1999.

Viennent ensuite les professions intermédiaires ainsi que les cadres et professions intellectuelles supérieures. Cette dernière catégorie voit sa représentativité renforcée entre 1999 et 2012.

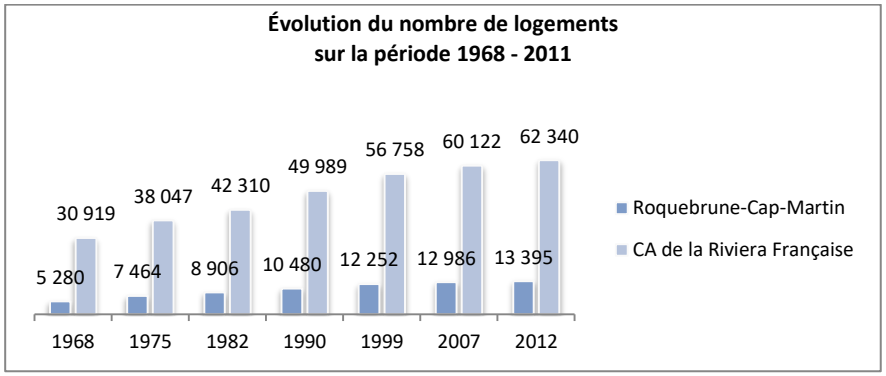
La part des ouvriers reste conséquente en 2012 (15,4 %), cependant elle témoigne d'une baisse de pratiquement un point par rapport à 1999. La catégorie des agriculteurs exploitants déjà peu représentée en 1999 devient inexistante en 2012.



Globalement, on constate que les roquebrunois appartiennent à des catégories socio-professionnelles plutôt élevées.

- Un parc de logements qui augmente

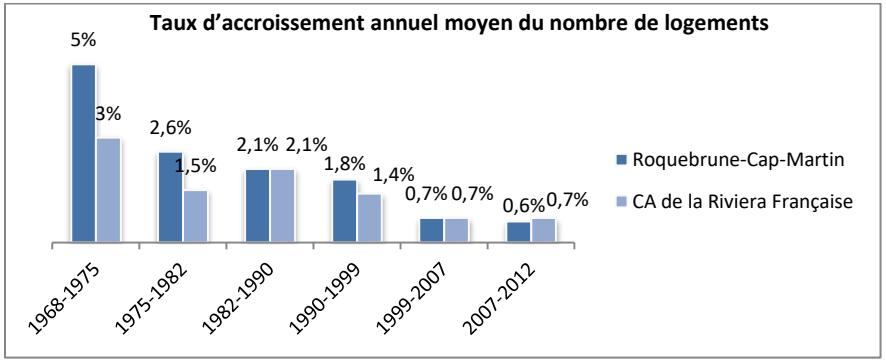
Le parc de logements de la commune de Roquebrune-Cap-Martin est en constante augmentation depuis le début des années 1970 et compte, en 2012, 13 395 logements.



La croissance annuelle moyenne du parc de logements tend cependant à ralentir mécaniquement mais de façon irrégulière depuis la période 1968-1975. Depuis le début des années 1990, le rythme annuel de production de logement baisse : de +

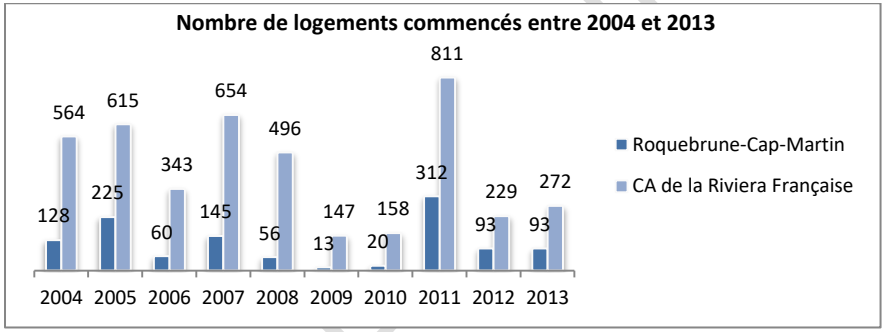
Document pro

196 logements par an entre 1990 et 1999 et de 88 logements par an entre 1999 et 2012, soit respectivement +1.8% et +0.6%.



Ce rythme demeure largement inférieur aux périodes de production importante de logements observées sur 1968-1975 (+ 253 logements par an) et 1975-1982 (+ 206 logements par an), soit des taux de croissance proche des 4 %. Cette tendance est comparable à celle de l'échelon intercommunal depuis la fin des années 90.

Les tendances récentes en termes de construction neuve mettent en avant un fort ralentissement de la production de logements, en particulier depuis 2009. Si, entre 2004 et 2013, 1 145 logements ont été commencés ; depuis 2009, ce sont 106 logements qui sont mis en chantier chaque année sur la commune. Le contexte économique actuel explique ce constat qui n'est pas propre à la commune de Roquebrune-Cap-Martin. Cette tendance se retrouve, dans une moindre mesure, sur la CARF.



- Une majorité de résidences secondaires

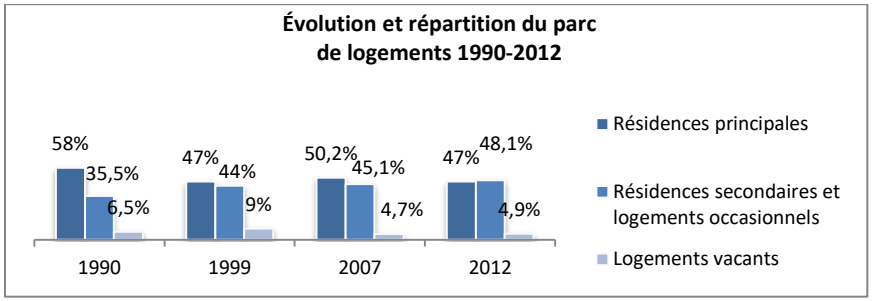
Depuis le début des années 1990, la part des résidences principales oscille entre 58 % et 47 % du parc de logements. Leur nombre augmente toutefois de manière relativement continue depuis la fin des années 60 (+ 72 résidences principales par an en moyenne).

Les **résidences secondaires** et **logements occasionnels** occupent une place prépondérante dans le parc de logements ainsi que dans le fonctionnement de la commune. À partir de la fin des années 1960, le parc de résidences secondaires s'est fortement développé. Durant la seule période 1990-1999, la part des résidences secondaires est passée à plus de 40 % du parc de logements et près de 1 673 résidences secondaires ont été réalisées. Depuis cette tendance se conforte et leur part en 2012 est en nette augmentation (passage à plus de 48 %).

Aujourd'hui, le parc de résidences secondaires (6445) est plus développé que celui des résidences principales (6295). L'augmentation forte et continue des résidences secondaires explique l'évolution annuelle du parc de logement nettement supérieure à la croissance démographique. Du fait du développement des résidences secondaires et du desserrement des ménages, l'augmentation du parc de logements est de facto bien plus conséquente que la population.

Concernant les **logements vacants**, leur nombre a connu une augmentation constante durant les années 1990, pour diminuer fortement depuis : il a été divisé par près de deux entre 1999 et 2012 (passage de 1 099 logements vacants en 1999, 654 en 2012). Le taux de vacance a ainsi diminué de 6,5 % en 1999 à 4,7 % en 2012. Il demeure sous le seuil de la moyenne nationale et participe à la bonne fluidité dans le parcours résidentiel.

Document provisoire



- Un parc de logements caractéristique d'une ville

Un parc locatif qui se développe

Dans le parc de résidences principales, les propriétaires occupants de leur domicile sont majoritaires et regroupent plus de la moitié des ménages en 2012 (part qui accuse cependant une baisse par rapport à 2007). La part des locataires est quant à elle en augmentation en passant de 40,1 % en 2007 à 40,7 % en 2012.

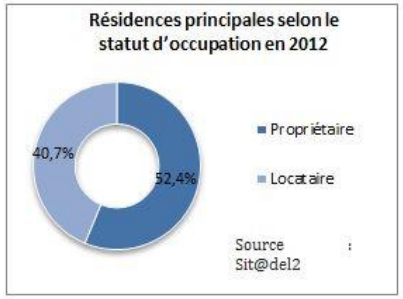
Un habitat collectif qui reflète les évolutions démographiques

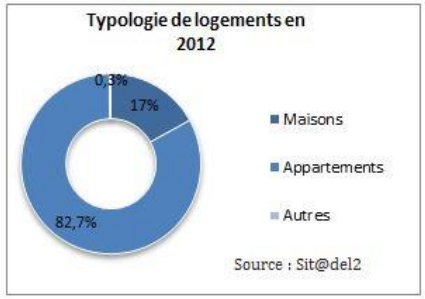
L'habitat collectif représente pratiquement 83 % du parc total de logements en 2012 et 79,5 % du parc de résidences principales. Cette part est relativement stable depuis 1999. L'habitat individuel regroupe environ de 20 % du parc.

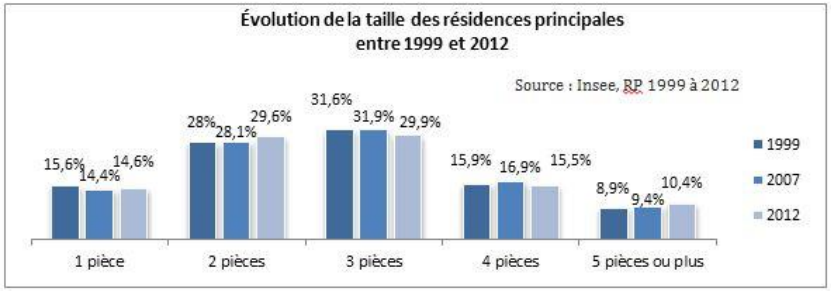
L'analyse des données Sit@del2 sur les logements commencés entre 2004 et 2013 souligne par ailleurs que l'habitat collectif domine la production de logements : près de 95 % de la production (soit 1 082 logements) sont des appartements alors que seulement 40 logements individuels purs et 23 logements individuels groupés ont été commencés. Ainsi, entre 1999 et 2012, la typologie des logements n'a pas fondamentalement évolué. L'essentiel de la production reste constitué de T2 et de T3 (environ 60 % de la production).

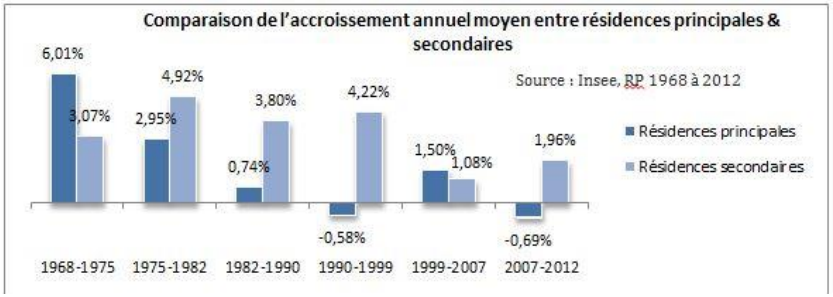
Les logements commencés présentent une surface de plancher « *dans les standards* » du logement collectif et une surface de plancher plus importante pour le logement individuel :

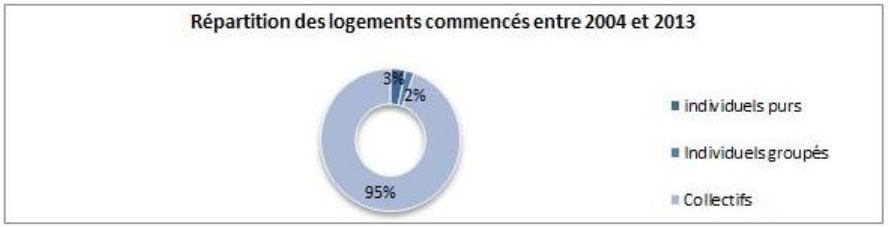
- 197,5 m² par logement individuel pur ;
- 145,5 m² par logement individuel groupé ;
- 62 m² par logement collectif.











Document

- **Un parc de logements qui se renouvelle grâce à ses résidences secondaires**

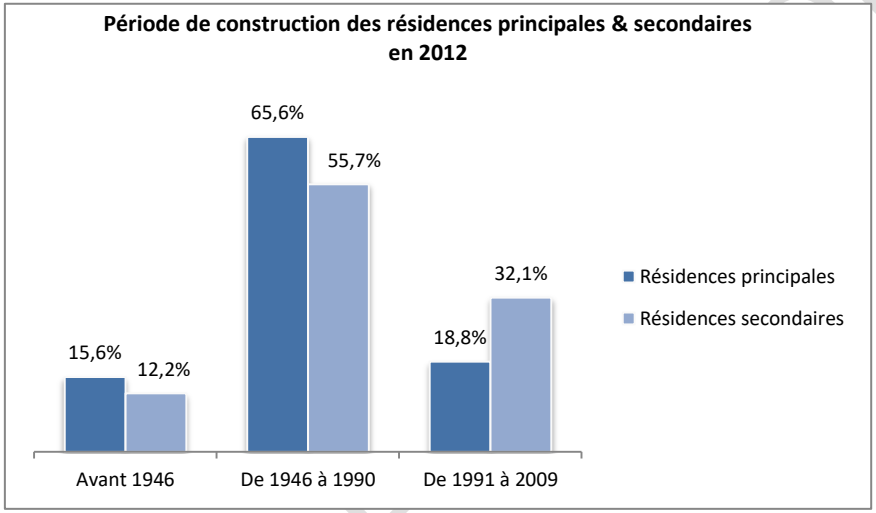
Un renouvellement du parc de logements s'opère de la façon suivante :

- 15,6 % du parc de résidences principales et 12,2 % des résidences secondaires achevées avant 1946 ;
- 65,6 % des résidences principales et 55,7 % des résidences secondaires construites entre 1946 et 1990 ;
- 18,8 % des résidences principales et 32,1 % des résidences secondaires construites après 1991.

Le renouvellement du parc de logement récent se fait majoritairement par la construction de résidences secondaires.

- **Un parc social encore peu développé**

La commune compte 364 logements sociaux en 2014, soit environ 3,4 % du parc de résidences principales. La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), renforcée par la loi Duflot du 19 janvier 2013, impose aux communes de plus de 3 500 habitants un quota de 25 % de logements sociaux. Les communes déficitaires en HLM disposent d'une période de vingt ans pour rattraper leur retard.



Pour atteindre l'objectif de 25% du parc de résidences principales, ce sont environ 1500 logements locatifs sociaux qui devraient être produits.

Ventilation des principaux logements locatifs sociaux par bailleurs	
Côte d'Azur Habitat	187
Foncière logement	13
Personne Physique	1
SA HLM Le Logis Familial	40
SA HLM Sud habitat	8
SEM Habitat 06	14
Total	364

Répartition des logements sociaux existants sur la commune

- **Le PLH de la Riviera Française**

Créés par la loi de décentralisation du 7 janvier 1983, la première génération des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) n'avait qu'une portée juridique et opérationnelle limitée. La loi du 14 novembre 1996 les a rendus obligatoires dans les agglomérations ou communes comprenant sur leur territoire des zones urbaines sensibles. La loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain de décembre 2000, a considérablement renforcé leur portée juridique. Elle précise que les PLH s'appliquent aux communes de plus de 5 000 habitants hors zones agglomérées et aux communes de plus de 3 500 habitants dans les zones agglomérées (hors Ile-de-France). Elle permet aussi la réalisation de PLH intercommunaux.

Le PLH définit « les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et à favoriser la mixité sociale en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements ». Le PLH définit et met en oeuvre une politique locale de l'habitat. Il détermine de ce fait un dispositif d'actions publiques visant à réduire les déséquilibres constatés au niveau local et à créer de nouvelles dynamiques.

Il répartit l'objectif global de réalisation de logements locatifs sociaux entre l'ensemble des communes membres d'un l'EPCI ainsi que le versement des pénalités au budget de l'EPCI. La durée de validité d'un PLH est de minimum 5 ans.

Le PLH doit être compatible avec les Schémas de COhérence Territoriale (SCOT) et le Plan d'Action départemental pour le Logement des Personnes Défavorisées (PALPD) et s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et cartes communales.

Engagé en 2003, le premier Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française a été approuvé en novembre 2003 pour une durée de 6 ans. Le second PLH porte sur la période 2010 – 2016. Faisant le bilan du premier PLH, il porte comme enjeu principal du développement du « logement destiné à une population permanente, en particulier active, correspondant à ses niveaux de revenu», avec une déclinaison d'orientations stratégiques

- Répondre aux besoins des populations dont les revenus sont incompatibles avec le niveau du marché et soutenir le développement économique
- Valoriser et renouveler le parc existant
- Renforcer l'intercommunalité et notamment le lien entre le littoral et les communes de l'arrière-pays ainsi qu'avec les territoires voisins
- Une orientation transversale : la promotion du développement durable

Ces orientations stratégiques ont été marquées par le choix, lors du comité de pilotage du 16 octobre 2009, d'un scénario de production qui fixe à 417 unités par an le nombre moyen de logements à réaliser pour les six années à venir en tenant compte de système de construction des dernières années. (dont 137 logements conventionnés publics neufs, auxquels se rajoutent 45 logements en acquisition-amélioration public et en conventionné privé, soit un total de 182 logements à produire chaque année au sens de la loi SRU de 2000).

Acquisition / Réhabilitation

- Opérateur social : Société Sud Habitat
- Opération de 8logements
- Loyers type PLUS (5,10 €/m²)
- Aide de la CARF = 130 000 €

Exemple de réalisation de logements sociaux sur le territoire communal

Pour la commune de Roquebrune-Cap-Martin, le PLH fixe un objectif de production annuelle de 72 logements dont 49 logements locatifs sociaux et 7 logements locatifs sociaux en acquisition-amélioration. Soit un total de 56 logements à produire chaque année au sens de la loi SRU. L'objectif triennal fixé à la commune par arrêté préfectoral est de 368 LLS soit 123 LLS /an

Document provisoire

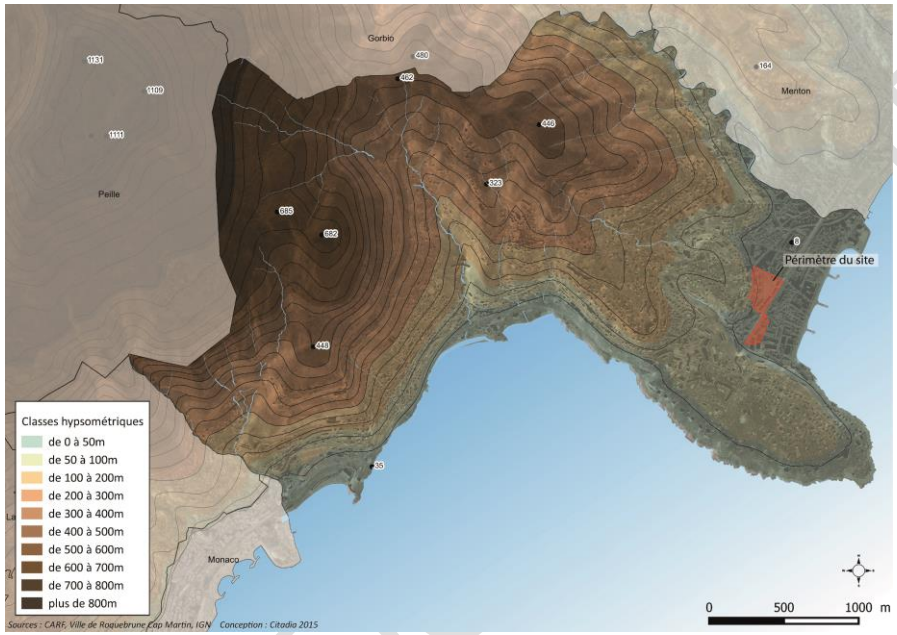
3- LES ELEMENTS PHYSIQUES, LE MILIEU HUMAIN ET NATUREL

Ce chapitre présente les principaux éléments de « l'État initial de l'environnement » de l'étude d'impact jointe au dossier de création et réalisé par EVEN Conseil en décembre 2014. Pour les détails, notamment cartographiques, il convient de se reporter à ce document.

Le milieu physique

Contexte géomorphologique

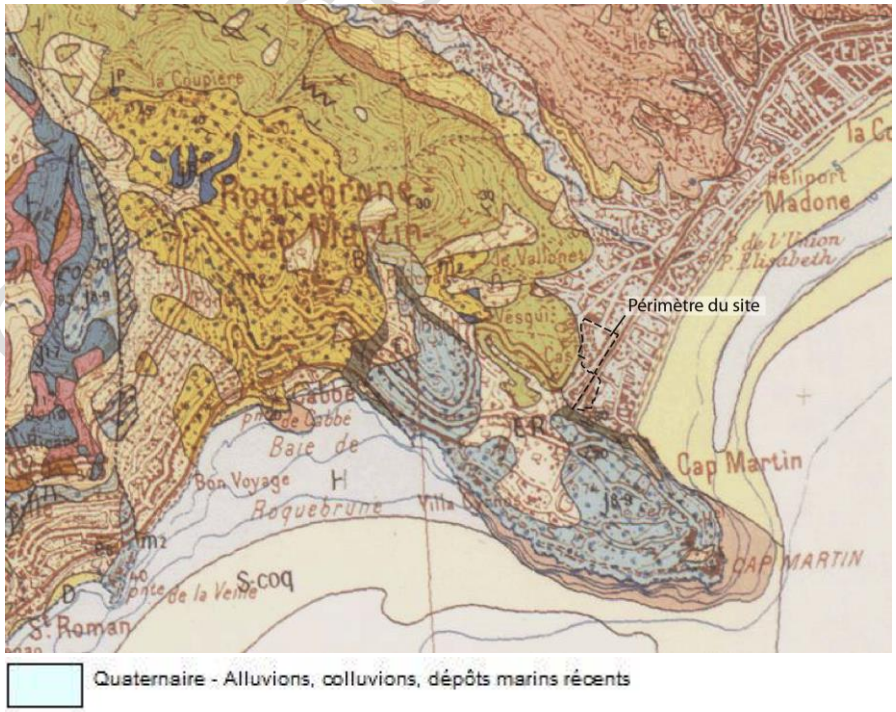
Le secteur de projet de cœur de Carnolès vient s'inscrire dans la partie basse du territoire, correspondant à la bande littorale urbanisée, dont l'altitude varie de 0 à 50 mètres environ.



Le relief de Roquebrune Cap Martin

Contexte Géologique

Le site est situé sur des terrains quaternaires fluviatiles et marins composés principalement d'Alluvions du Gorbio, généralement très caillouteuses, non stabilisées et parfois recouvertes en périodes de crues.



Document de travail

Contexte hydrologique

Le site se situe sur la masse d'eau souterraine FRDG404 intitulée « Domaine Plissé du Bassin Versant du Var, Paillons ». De type « intensément plissé ». Ses écoulements sont majoritairement libres et son niveau de superposition est de 1.

Le site de l'étude n'est pas concerné par le passage d'un cours d'eau.

Contexte climatique

D'après les données relevées à la station de Nice, la température moyenne maximale est d'environ 28°C en juillet et la température moyenne minimale est d'environ 4°C en février.

La commune bénéficie d'un taux d'ensoleillement élevé, parmi les plus importants de France. En effet, Roquebrune-Cap-Martin a bénéficié de l'équivalent de 114 jours de soleil en 2013.

L'analyse de la rose des vents fait apparaître des vents dominants majoritairement d'Est Sud-Est au cours de l'année.

Les risques

Le risque inondation

Le secteur de projet n'est pas affecté par le risque inondation et de submersion marine.

Le risque sismique et mouvement de terrain

L'ensemble de la commune se situe en zone de sismicité 4 moyenne, selon l'article D. 563-8-1 du Code de l'Environnement.

L'ensemble des bâtiments (catégorie II, III, IV) à l'exception des bâtiments dans lequel il n'y a aucune activité humaine nécessitant un séjour de longue durée devront respecter la norme PS-MI pour les maisons individuelles et Eurocode 8 (a_{gr} = 1,6 m/s²)

La commune est concernée par un Plan de Prévention des Risques Mouvement de terrains. Néanmoins, le secteur de l'étude d'impact n'est pas affecté par l'aléa mouvement de terrains.

Le risque gonflement d'argile

Le périmètre Cœur de Carnolès est concerné par un risque faible de gonflement d'argile, comme c'est le cas d'une grande partie des espaces urbanisés de la ville.

Le risque feux de forêt

Le risque industriel

Le secteur de l'étude ne contient pas d'établissements SEVESO

Le risque de transport de matières dangereuses

La commune de Roquebrune-Cap-Martin possède plusieurs infrastructures routières classées bruyantes par arrêté préfectoral.

Le site de projet est concerné par les nuisances sonores de :

- La voie ferrée
- La RD 6007

Document provisoire

Le milieu humain

Occupation des sols

L'urbanisation communale est fortement dépendante du relief. Elle s'est principalement restreinte aux espaces littoraux proches.

La commune est dominée par l'urbanisation discontinue sur les contreforts des collines boisées. Toutefois les espaces bâtis sont concentrés essentiellement en façade littorale, laissant la place aux massifs boisés.

La gestion des déplacements

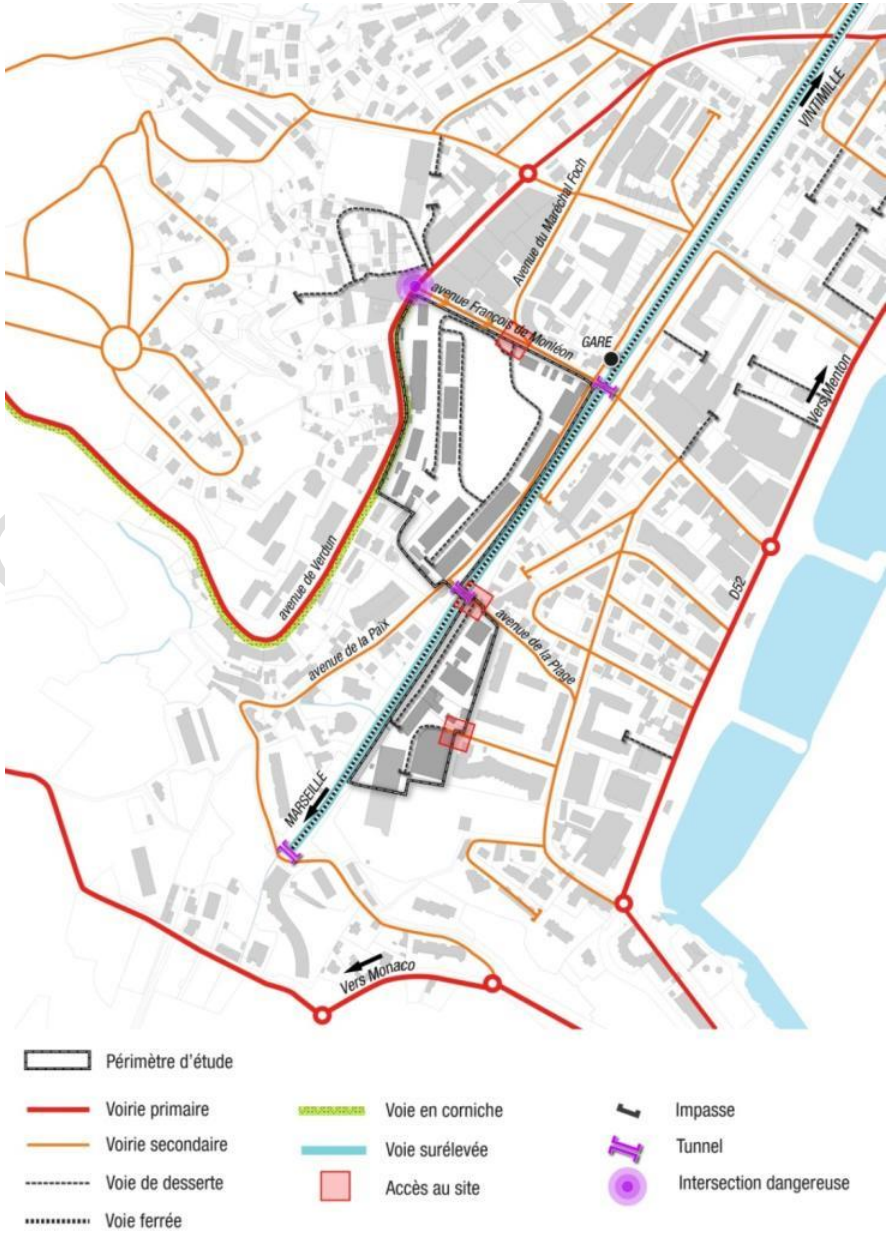
Le site de la base aérienne 943 souffre d'un fort enclavement lié à :

- l'absence de connexion avec les voies le ceinturant, en dehors de l'avenue François de Monléon:
- l'avenue de Verdun, longeant le site côté Nord, est située en corniche ; aucune connexion n'est alors possible entre celle-ci et le site d'étude,
- l'avenue de la Paix qui passe au Sud du périmètre s'inscrit quant à elle en contrebas, empêchant ainsi les liaisons avec le site.
- le cloisonnement de l'ensemble du site par des murs ;
- **la surélévation de la voie ferrée** longeant le site côté Sud, constituant une barrière physique et visuelle.

Hormis le manque d'accès, la desserte est satisfaisante : deux voies primaires (D6007 et D52) desservent le quartier de Carnolès et permettent de relier Monaco, Menton ou l'A8.

La desserte interne du quartier de Carnolès est cependant complexe; en effet, la topographie du secteur a engendré un fonctionnement Est-Ouest.

La voie ferrée crée une réelle barrière physique entre la partie haute et la partie basse du quartier de Carnolès, et seuls 2 tunnels d'un gabarit étroit permettent sa traversée.



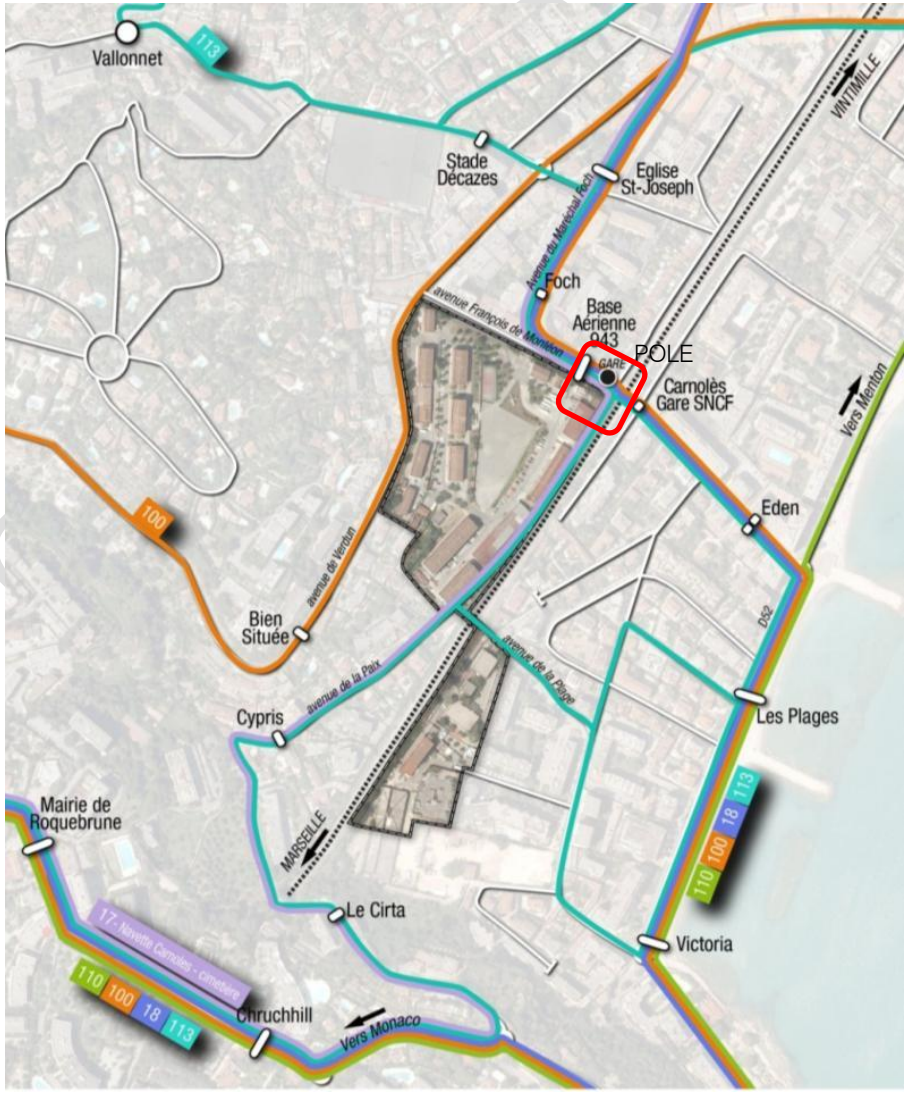
Document

Une offre de transport en commun de qualité face à un enclavement routier du territoire

Le territoire de Roquebrune-Cap-Martin est enclavé au niveau accessibilité routière, de par sa situation entre littoral et montagne.

La présence de la gare de Carnolès dans ce contexte constitue un réel atout pour le projet d'aménagement.

La desserte SNCF est complétée par plusieurs liaisons bus passant à proximité directe du site.



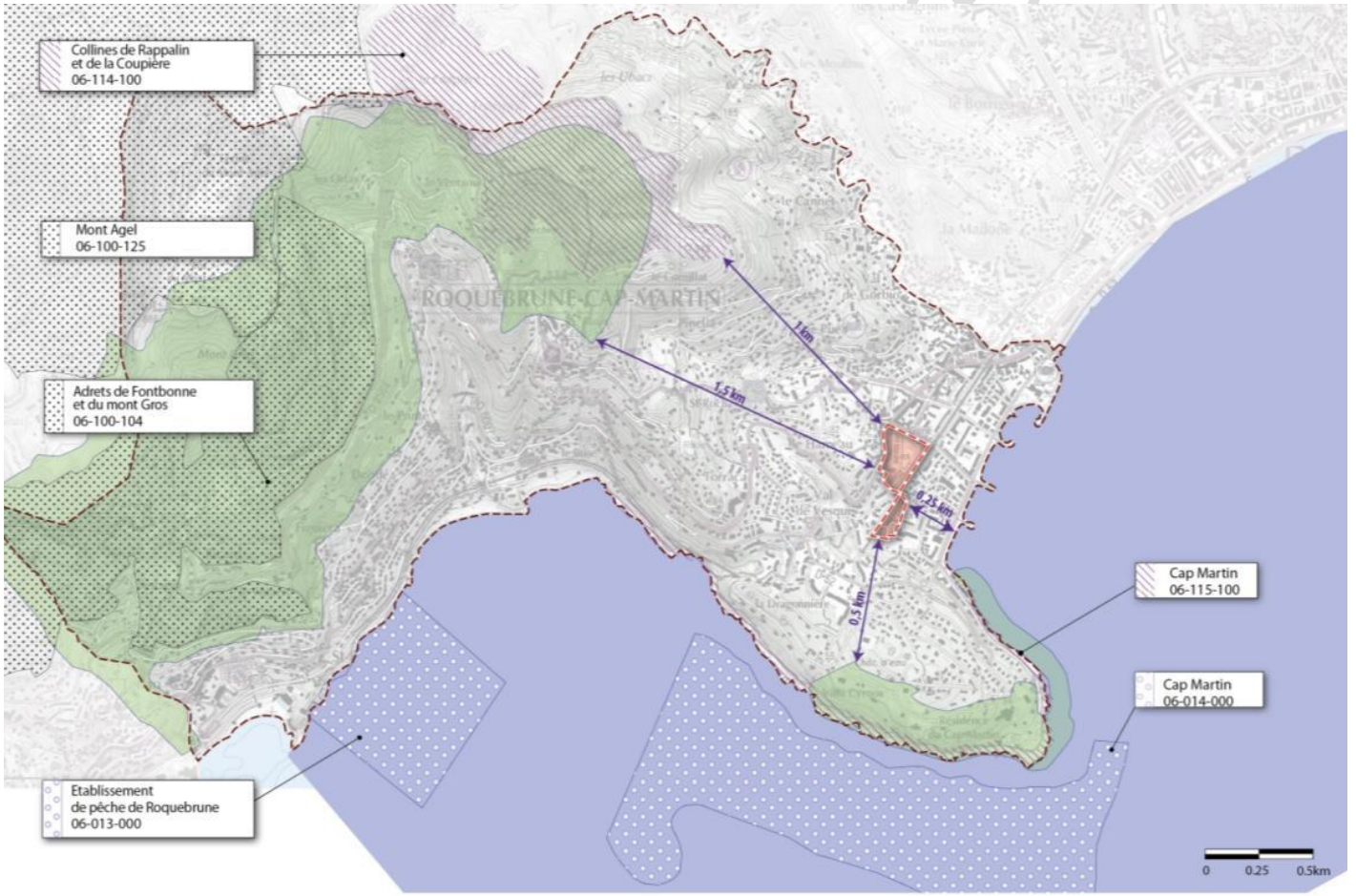
Document

4- MILIEU NATUREL ET CONTEXTE PAYSAGER

Le site ne présente pas de valeur écologique reconnue.

La commune de Roquebrune-Cap-Martin est concernée par deux zones de protection Natura 2000 et six périmètres ZNIEFF.

Néanmoins, le site n'est concerné par **aucun de ces périmètres de protection.**



Document de travail

Milieu paysager

Des sites fermés sur eux-mêmes…

Le périmètre d'étude s'inscrit dans un contexte urbain dense mais constitue une unité enclavée à part, de par la présence d'un mur d'enceinte imposant ceinturant la base aérienne. De plus, la liaison unique entre les deux sites du projet constitue un espaces relativement clos et manquant de visibilité

…Aux organisations hétérogènes et déconnectées

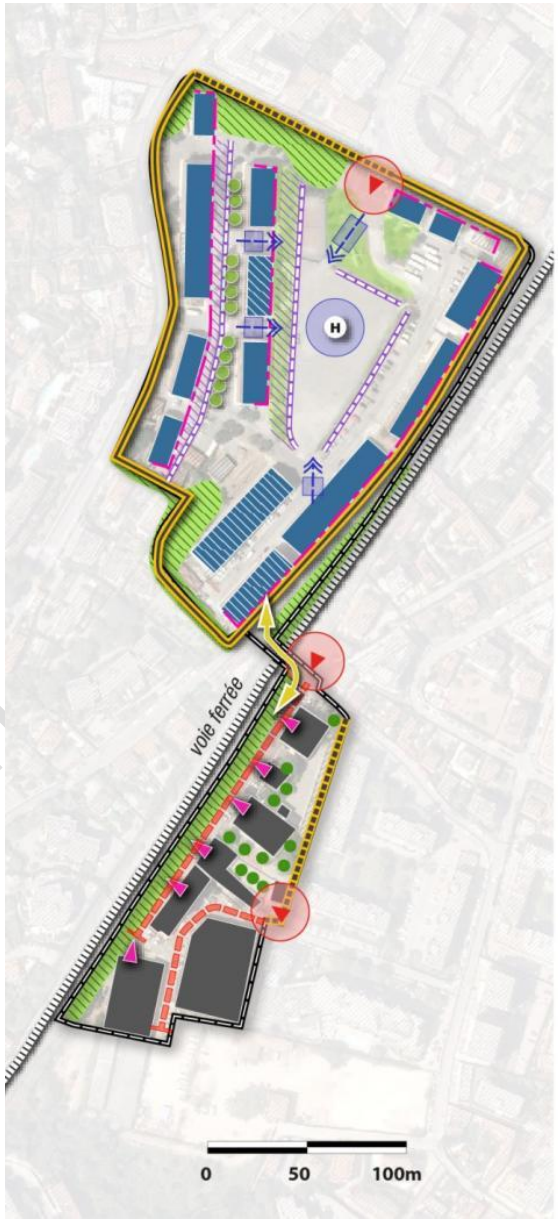
La base aérienne s'organise autour de l'héliport, **espace de centralité** de la base. Les terrasses balcons, les percées visuelles, et les espaces paysagers mettent en valeur et renforcent cette centralité.

Plusieurs éléments organisationnels font référence à la vocation militaire du site : l'alignement des bâtiments et des végétaux qui créent une **structuration linéaire** autour de l'espace central du site, l'héliport.

Patrimoine

Le périmètre de projet est concerné par le site inscrit du « Littoral de Nice à Menton ». Tout aménagement nécessitera l'avis de la Commission Départementale des Sites.

Le site est en revanche situé en dehors des périmètres de protection des monuments historiques.



Des sites fermés sur eux-même...

- Mur d'enceinte
- Grille - Clôture
- Entrée du site
- Frange végétalisée
- Impasse
- Adressage du bâti côté impasse
- Liaison unique entre les sites : manque de lisibilité - peu valorisant

... aux organisations hétérogènes et déconnectées

La base aérienne organisée en terrasses autour d'une centralité :

- Restanque, mur en pierre
- Espace «balcon», offrant une large vue sur le sud du site
- L'héliport, centralité du site
- Percée visuelle sur l'espace de centralité
- Espaces paysagers mettant en valeur la centralité

Des éléments témoignant de l'activité militaire sur la base aérienne

- Alignement du bâti
- Eléments du bâti - point d'appel
- Alignement de platanes

Le site des équipements sans structure uniforme

- Implantation du bâti destructurée
- Arbre isolé en contraste avec les massifs et les alignements arborés de la base aérienne

Document

III. JUSTIFICATION DE L'OPERATION ET PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT

1- UN ENJEU MAJEUR DE REQUALIFICATION URBAINE : UNE OPPORTUNITE EXCEPTIONNELLE

Le projet se situe sur le site de l'ancienne base aérienne entre l'ex-RN7, l'Avenue François Monléon et l'Avenue de la Paix. La base aérienne 943 est une ancienne implantation de l'armée de l'air française dissoute en 2012 à la suite de l'automatisation des radars du Mont-Agel et de la fermeture du centre de contrôle. L'armée était installée sur ce site depuis 1964.
Bien qu'ayant un impact économique sur la ville de Roquebrune Cap Martin, la fermeture de la base aérienne s'avère être une opportunité pour l'amélioration de la qualité du cadre de vie du quartier Carnolès.

« Cette « pépite » foncière, en cœur de ville, proche du bord de mer et de la voie ferrée, va permettre de poursuivre le renouvellement urbain engagé dans ce secteur de la commune. », source Le Moniteur n° : 5876 08/07/2016

Le secteur de Carnolès souffre aujourd'hui d'un déficit en espace public et la Base aérienne apparait comme un secteur fermé, inconnu et impénétrable alors qu'au contact direct des secteurs urbains de la commune. Aujourd'hui n'étant plus occupé, le site est une enclave urbaine à reconquérir.

Situé au cœur de Carnolès, quartier singularisé par une urbanisation intense et une identité populaire forte, le site d'étude représente une opportunité pour la création d'un véritable coeur de quartier, support de vie sociale et d'animation pour la ville.
En effet, sa position centrale, en liaison directe avec la gare de Carnolès, offre les conditions idéales pour en faire un lieu de partage et de rencontre.

L'écoquartier Carnolès représente une réelle opportunité de répondre aux besoins de la commune et de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française :

- renforcer localement l'offre en matière de logements privés et conventionnés ;
- diversifier les activités économiques et le développement des équipements structurants (équipements publics, pôle multimodal de la gare,…) ;
- permettre la réalisation d'espaces publics de qualité ;
- créer un poumon vert à l'échelle du quartier ;
- assurer le développement de l'offre commerciale et en équipements…

Une topographie marquée par des terrasses et un dénivelé important (environ 20 m)

L'occupation actuelle du site :
Un site complètement imperméabilisé, occupé par des bâtiments alignés développant des hauteurs R+1 à R+3 et des espaces de manœuvre.

Le fonctionnement général et urbain :
Un périmètre compris entre la RD 6007 à, l'Avenue Monléon au nord et l'Avenue de la Paix au Sud en contrebas.
Un seul accès depuis le Nord - avenue Monléon
Un site à proximité immédiate de la gare
Une connexion urbaine existante avec le littoral ainsi qu'avec le tissu commercial à proximité.
Un site refermé sur lui-même, complètement étanche – enclavé au cœur d'un tissu dense, en déficit d'espaces publics.
Un contexte urbain hétérogène en termes de formes (R+1 à R+8)

Document provisoire

2- LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE PROJET

L'objectif premier du projet est de permettre la création de logements notamment sociaux sur la commune de Roquebrune-Cap-Martin. Néanmoins, le projet doit aussi répondre aux besoins de réorganisation des équipements publics et d'objectifs de mixité fonctionnelle.
Afin de parvenir à l'émergence d'un espace fédérateur à la fois à l'échelle du site, et du quartier, le parti d'aménagement est guidé par quatre axes forts :

Une trame des espaces publics comme épine dorsale du quartier

- Au coeur du site s'étend un vaste parc transversal accessible depuis les secteurs urbain alentour ;
- La place en entrée de site, représentation classique de l'espace public : place arborée caractérisée par une ambiance de village ;
- Un belvédère, espace public au caractère minéral offrant une perspective paysagère vers la mer permettant de donner un caractère plus urbain, et de valoriser l'image d'entrée de ville depuis cette voie. Cet espace public présente une réelle qualité d'usage, à travers les perspectives qu'il offre sur la mer, et sa mise en scène par la création d'un alignement d'arbres et l'implantation de mobilier urbain ;
- Un pôle multimodal qui permet une articulation entre le réseau de bus et la voie férrée.
- Redimensionnement et requalification des espaces publics existants ceinturant le site :
    - Élargissement du trottoir de l'avenue François de Monléon agrémenté d'un alignement d'arbres, offrant un espace de circulation de qualité ;
    - Élargissement du trottoir de l'avenue de la Paix facilitant la liaison entre la partie haute et la partie basse du quartier.

La trame des espaces publics occupe une large place au cœur du site, et offre des ambiances et usages variés. Elle est complétée par de nombreux cœurs d'îlots végétalisés, connectés par des cheminements doux. Ces espaces communs ne feront pas l'objet d'une résidentialisation, mais au contraire conserveront des perméabilités avec l'environnement extérieur.

Une dynamique urbaine et sociale

La création d'espaces publics structurants est propice au développement d'une vie sociale au sein du quartier, mais l'animation de ces lieux de partage et de rencontre reste dépendante de la richesse des usages qui s'y pratiquent.
Le quartier offre une véritable mixité fonctionnelle, propice à l'animation du lieu et à la naissance d'un coeur de quartier pour Carnolès. Le projet a pour but de rendre perméable l'espace de l'ancienne Base Aérienne afin de créer du lien fonctionnel et social au sein du quartier de Carnolès.
En effet, il accueille :

- un pôle multimodal, en lien avec la gare actuelle, équipement d'échelle communautaire ;
- des activités tertiaires, commerces et loisirs, en corrélation avec le pôle gare;
- des logements, sur la base aérienne.

La diversité des fonctions prenant place au sein du quartier entraînera une multiplicité des usages :

- Usages liés au pôle gare, engendrant des flux de passage importants ;
- Usages des actifs concentrés la semaine ;
- Usages réguliers des habitants.

Ces usages partagés et complémentaires seront propices à l'émergence d'une vie sociale intense et rythmée au sein du quartier.

La réorganisation des équipements publics et en particulier les écoles du quartier de Carnolès

La commune de Roquebrune-Cap-Martin doit répondre à la problématique de requalification des écoles du quartier. Les écoles de la Plage et du Stade doivent aujourd'hui faire l'objet d'une réhabilitation pour des raisons notamment sanitaires.

Ainsi, le choix de la commune et de la CARF et de permettre l'agrandissement et la rénovation des deux écoles existantes pour accueillir les enfants des futurs logements de l'éco-quartier et de mutualiser la cantine en l'installant sur le site de l'ancienne Base Aérienne.
Le projet prévoit donc la mise en place d'une cantine profitant aux deux écoles, les cheminements piétons depuis les écoles et au sein du site de projet seront donc sécurisés.

Document provisoire

Le projet prévoit parallèlement la relocalisation de l'école de musique qui n'était plus adaptée. Une salle polyvalente viendra compléter l'offre en équipement publics du secteur.
Cette réorganisation des équipements publics de l'ensemble du quartier de Carnolès permet de libérer un tènement foncier pour l'accueil du Service Départemental d'Incendie et de Secours des Alpes-Maritimes.
Ces équipements publics sont symbolisés par des pictogrammes sur le schéma du projet et se situent au sud-est.

Des composantes architecturales et paysagères soignées

Le projet affirme des principes forts d'intégration paysagère par :

- De percées visuelles à travers le bâti ;
- Des hauteurs différenciées pour intégration apaisés dans le tissu urbain ;
- Une utilisation de la voiture proscrite en coeur d'ilot ;
- Des prospects travaillés pour garantir le « droit à la lumière » des bâtiments ;
- Une intégration des composantes du bioclimatisme ;
- Mise en place de stationnements enterrés pour limiter l'impact paysager

Document provisoire

Orientations d'aménagement

Document provisoire

3- MISE EN ŒUVRE

Démolition

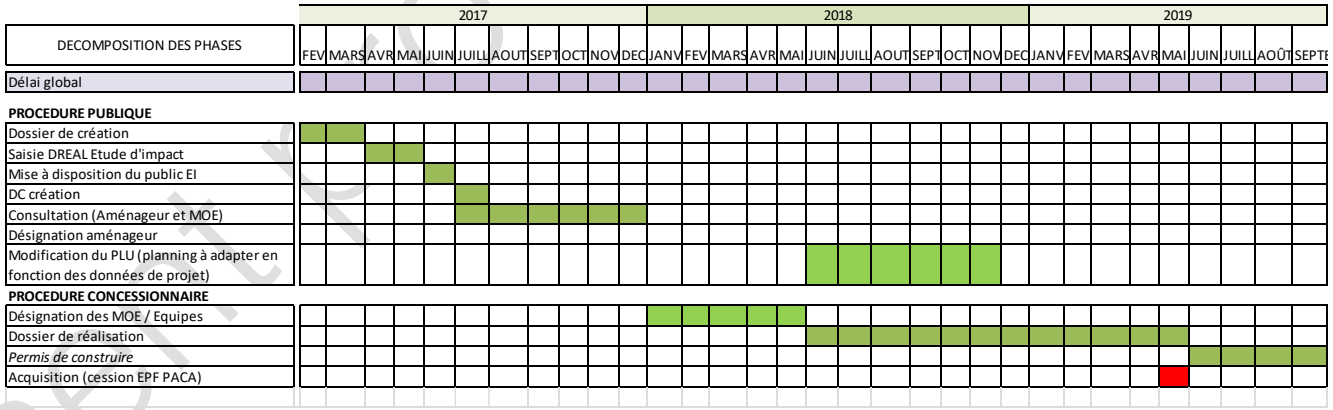
Pour sa mise en œuvre, le projet va engendrer la démolition des bâtiments existants. Différentes variantes du projet prévoyaient de maintien de quelques bâtiments militaires mais le choix a été fait de ne pas les garder car leur disposition ne permet d'atteindre l'objectif de perméabilité et de densité souhaité pour le quartier.

Des études pour l'obtention du permis de démolir ont permis d'avoir une estimation des tonnages. La démolition concerne :

- 8 577m³ de mur ;
- 5 125 m³ de cloisons ;
- 5 165m³ de dalle ;
- 8 585 m² de charpente et couverture

Construction

Le calendrier de réalisation du projet n'est aujourd'hui pas précisément défini et dépend des phases procédurales de création et de réalisation de la ZAC. L'opération d'aménagement ne pourra être mise en œuvre qu'à l'issue du dossier de réalisation de ZAC (durée estimée : 1 à 2 ans).



Document provisoire

Schéma de principe d'Aménagement

MOBILITES & DEPLACEMENTS

- Voie ferrée
- Voirie structurante communale / intercommunale
- Voirie structurante communale / quartier
- Circulations / passage existant en tunnel sous voie ferrée
- Arrêt de bus existant
- Voirie structurante communale / quartier à requalifier
- Croisement / Noeud stratégique à reconfiguer / réaménager
- Accès principale du quartier / Porte d'entrée paysagère
- Principe de cheminement piéton - Principe de cheminement doux suivant relief, à créer
- Sens montant du relief / pente
- Train / Gare SCNF de Carnoles
- BUS / Halte à créer
- Parking automobile dédié à créer

= POLE GARE/BUS

- Circulation automobile interdite au sein du quartier (hors secours, entretien...)
- Stationnement enterré / intégré à créer au sein du quartier

VOCATION DES ESPACES

- Espaces mobilisables constructibles
- Espaces publics / de rencontre paysagers à créer
- Parc à aménager
- Espace de rencontre
- Belvédère
- Jeux / Loisirs

DESTINATION DU BATI

- Habitat
- Commerces / services
- Tourisme

Equipements

- Equipement scolaire existant
- Ecole de musique
- Cantine scolaire
- Salle polyvalente
- Police
- Mixité fonctionnelle à développer Commerces / services / tertiaire dans les niveaux inférieurs des constructions

CARACTERISTIQUES DU BATI

- Bati existant en frange du quartier
- Bati existant structurant le velum
- Travail en terrasse du terrain
- Recul des constructions à effectuer
- Front bâti structurant et rythmé à développer en accompagnement des voies
- Percée / perméabilité à travers le bâti à générer

IV. PROGRAMME PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS

Un parti d'aménagement est contraint

- par les conditions de cession de l'Etat (propriétaire de la Base) :
  - Une densité minimale de 50 000 m2 de surface de plancher développée ;
  - 75 % de logements dont 30 % de Logements Locatifs Sociaux ;
  - Des délais de réalisation courts.
- par un programme ambitieux
  - des espaces publics, verts (30 % de la surface) et de rencontre permettant de lier les différentes fonctions urbaines du quartier et des espaces publics périphériques à requalifier
  - un cœur de quartier doté d'un parc récréatif ;
  - création d'un pôle multimodal au niveau de la gare de Carnolès, comprenant un parking relais et une halte bus, complété par le développement d'activités économiques et de services en lien avec le pôle gare (commerces, hôtellerie, activités tertiaires, services…) ;
  - implantation d'équipements publics répondant aux besoins des futurs habitants et du quartier (groupe scolaire ? centre culturel de loisirs ? école de musique ?...) ;
  - Création de liaisons piétonnes interquartiers et internes au quartier ;
  - 30% d'espaces verts ;
  - Une offre de logements diversifiés.
- par un site complexe
  - la reconversion d'une place forte et étanche en un cœur de ville perméable et en lien avec les quartiers limitrophes ;
  - des équipements publics (Pôle gare - bus, SDIS…) implantés sur la partie basse de la BA943, le long de l'avenue de la Paix, bénéficiant de la proximité de la gare ;
  - un habitat à développer sur la partie haute du site, afin de tirer profit d'une situation apaisée et de perspectives remarquables en direction de la mer ;
  - de nombreux bâtiments à démolir et une topographie marquée ;
  - une hauteur du bâti qui devra respecter la pente du terrain et le velum ;
  - une offre en matière de stationnement permettant de répondre à l'ensemble des vocations du quartier et à intégrer au maximum dans le paysage urbain du quartier.

Suite à la concertation publique le programme initial a évolué pour tenir compte des remarques et des demandes d'habitants de Roquebrune et plus particulièrement des riverains. La concertation s'est faite sous forme d'ateliers participatifs sur site, d'une réunion publique. La population a souhaité un aménagement dont les densités permettent la mise en place d'espaces publics et d'un parc récréatif, la création de liaisons piétonnes et la maitrise des hauteurs.

Le programme prévisionnel des constructions comprend donc aujourd'hui :

- 30 750 m² de Surface de Plancher dédiés aux logements (soit 75% du la SDP totale de l'opération) dont :
  - 11 626m² de locatif social ;
  - 4 750 m² accession maitrisée ;
  - 14 738 m² en accession libres.
- 4 550 m² de surface de plancher pour le multiplex activités commerces et loisirs ;
- 5 700 m² d'équipement public (cantine scolaire, école de musique…)

Document provisoire

Principe de plan de Masse

Emprise du terrain :

36157 m²

Surface de plancher

Développée réelle :

41 000 m²

Nombre de logements :

439 environ

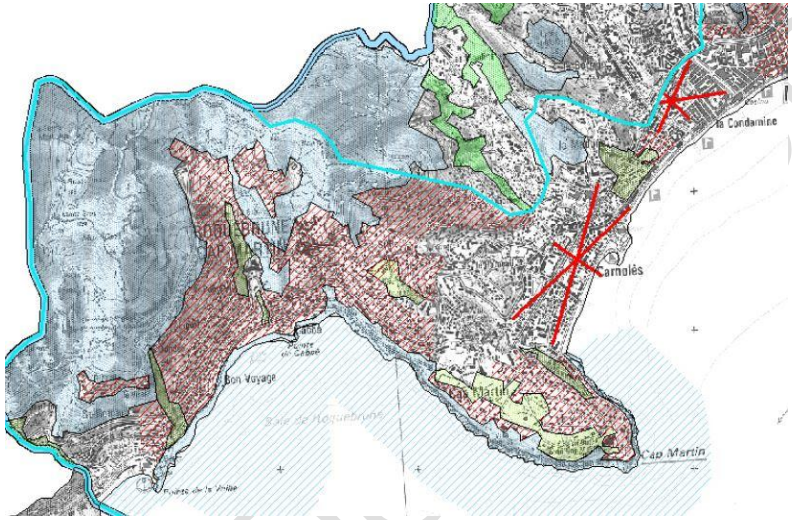
COS 1.12

V. JUSTIFICATION DU PARTI D'AMENAGEMENT AU REGARD DES DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR

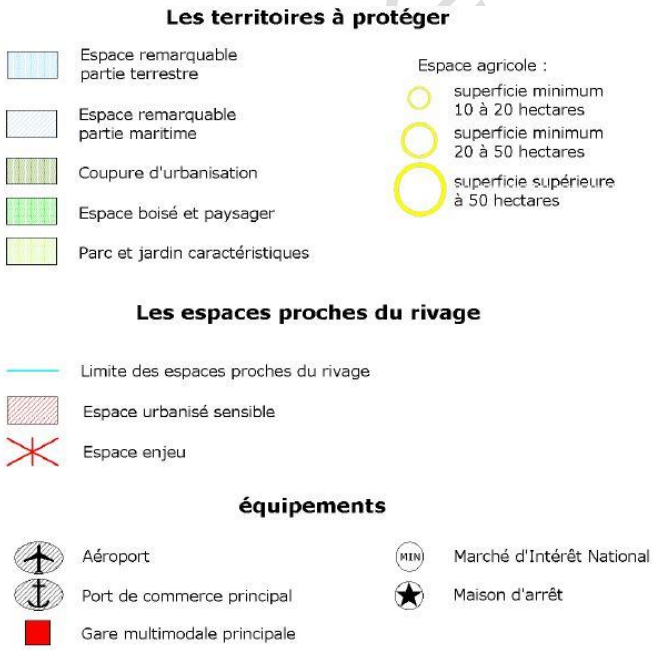
1- LA DTA

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes maritimes a été approuvée le 2 décembre 2003 par arrêté préfectoral.
Synthétisant les projets de l'Etat à l'échelle locale ainsi que les modalités d'application des lois « Littoral » et « Montagne », les DTA sont les documents de référence pour l'aménagement du territoire.
La DTA des Alpes maritimes comporte ainsi deux cartes : l'une concernant la loi Littoral et la seconde concernant la bande côtière.
La commune de Roquebrune Cap Martin est couverte par cette DTA, d'autant plus que sa façade sur la mer méditerranée la soumet à l'application des dispositions contenues dans la Loi Littoral.

Sur la carte loi Littoral, la commune de Roquebrune Cap Martin est concernée par la délimitation d'espaces remarquables du littoral au titre de l'article L146-6 du Code de l'Urbanisme.



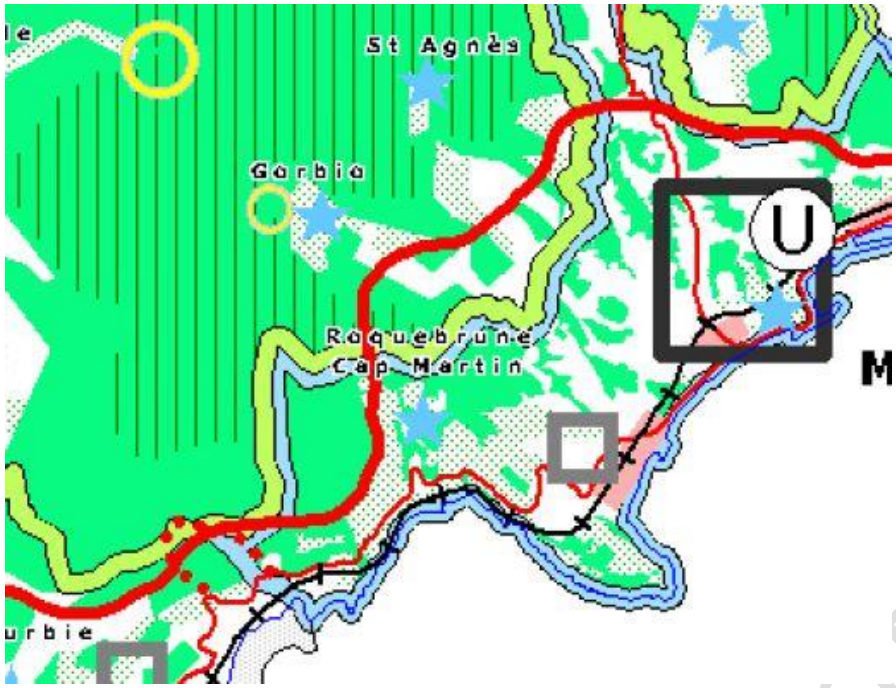
Objectifs de protection dans l'ensemble de la zone littorale et orientations d'aménagement dans les espaces proches du rivage



La commune de Roquebrune (dont le secteur de projet) est concernée par un espace à enjeu. Cet espace est caractérisé par son urbanisation peu structurée et de faible qualité, par son potentiel de développement et par sa situation privilégiée au regard des équipements, notamment des réseaux de transport en commun, existants ou à créer, et en particulier du futur TER sur la voie ferrée littorale.

Sur la carte de la bande côtière, la commune de Roquebrune Cap Martin est concernée par la désignation d'une centralité secondaire correspondant au secteur de projet.

Document pr



Le secteur de projet, par le confortement d'une centralité offrants aux habitants des logements, des services et des équipements à une échelle locale appropriée est compatible avec la DTA.

Limite de la zone littorale

Limite de la frange sud de la zone montagne

Les territoires à protéger

Espace naturel

Espaces, paysages et milieux les plus remarquables de la frange sud de la zone montagne :

- grand cadre paysager
- patrimoine naturel
- grotte et vestige préhistoriques

Espace paysager sensible

Espace agricole :

- superficie minimum 10 à 20 hectares
- superficie minimum 20 à 50 hectares
- superficie supérieure à 50 hectares

Centre ancien

Axe bleu (rivières)

Armature urbaine et équipements

- Secteur stratégique de développement
- Espace enjeu
- Centre principal
- Centre secondaire
- Université
- Marché d'Intérêt National
- Maison d'arrêt

Les infrastructures de déplacement

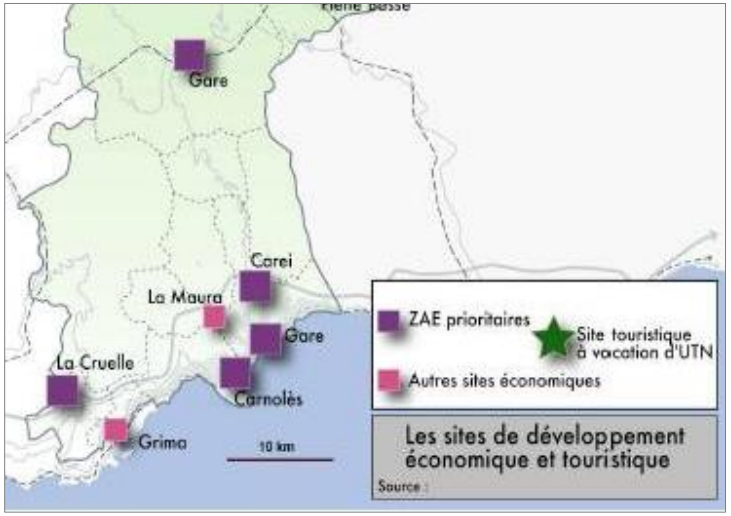
- Aéroport
- Port de commerce principal
- Voie ferrée
- Voie ferrée à renforcer
- Transport en site propre projeté
- Gare multimodale principale
- Pôle d'échange principal
- Autoroute A8
- Contournement nord de Nice
- Principe d'une liaison Est-Ouest
- Voie principale
- Voie principale projetée

Document

2- LE SCOT DE LA RIVIERA FRANÇAISE ET DE LA ROYA

Le site de Carnolès constitue **un des secteurs d'enjeux du SCOT**, en matière de développement économique et touristique.

Extrait carte du SCoT – Objectif 2 : Poursuivre une croissance économique soutenue



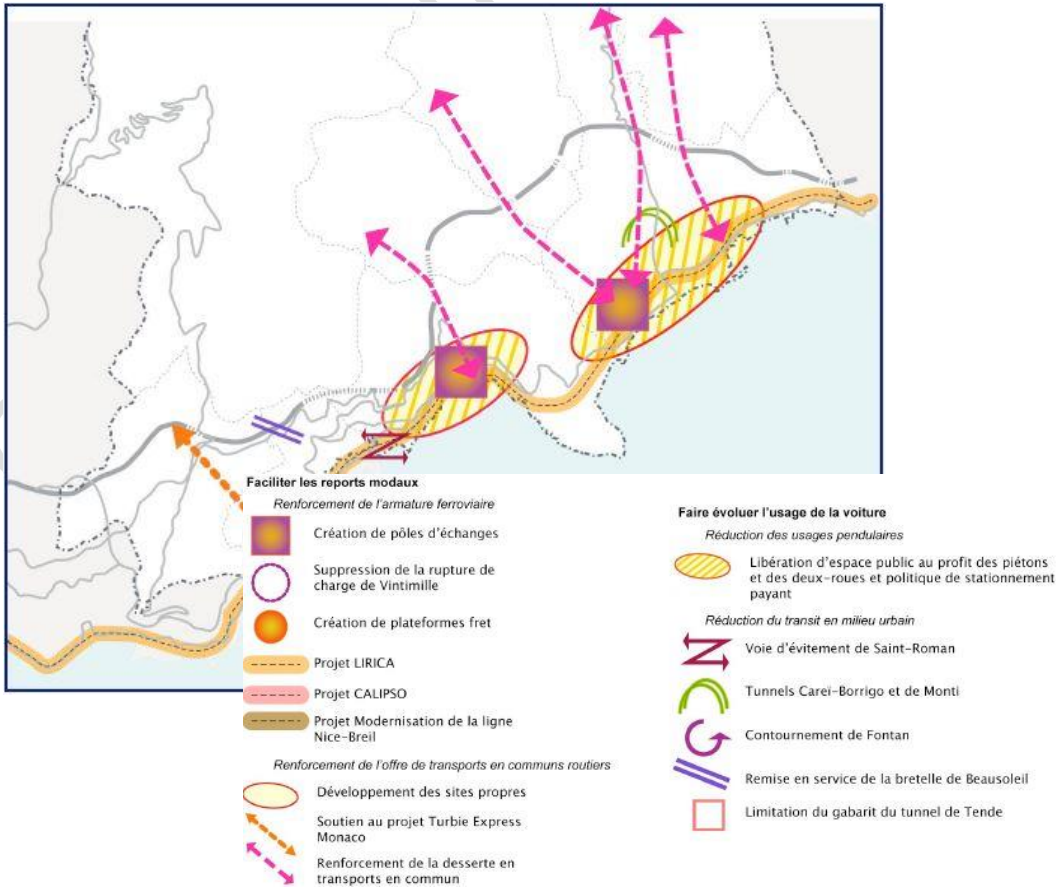
Le site est également concerné par :

- la création d'un pôle déchange
- le renforcement de la desserte en transport en commun
- la libération d'espace public au profit des piétons

La **vocation principale du projet porte sur le tertiaire supérieur et le commerce**. Il pourra cependant accueillir une mixité habitat-activités.

Une densité importante, compatible avec la morphologie existante sera recherchée. Le secteur urbain en particulier situé au nord-ouest (hors espaces paysagers sensibles) pourra être densifié.

Les principes d'aménagement privilégieront les relations fonctionnelles avec la gare. L'aménagement du secteur privilégiera une haute qualité environnementale: urbanisme et constructions économes en énergie, gestion raisonnée des déchets, conception d'espaces verts intégrés et économes en ressources, facilitation des modes doux.



Extrait carte du SCoT – Objectif 5 : Agir sur l'organisation des déplacements

Le projet apparait compatible avec le SCoT puisqu'il prévoit une mixité habitat-activités et la création d'un pôle multimodal.

Document de travail

3- LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE ROQUEBRUNE-CAP-MARTIN

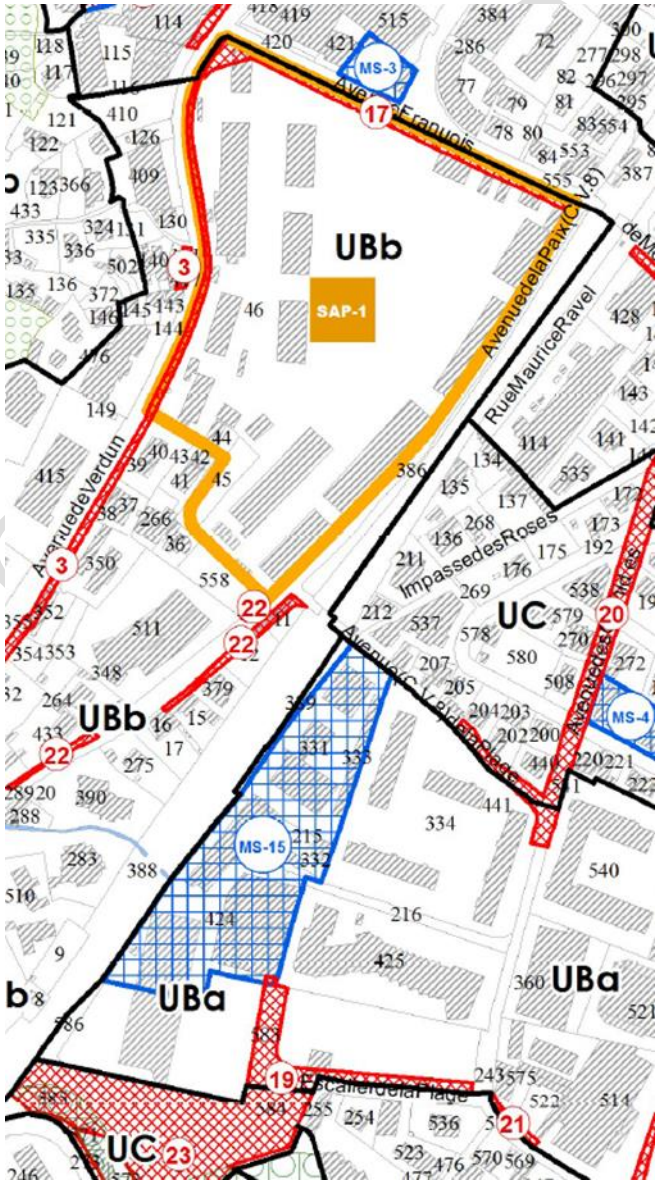
La base aérienne 943 est située en zone UBb au PLU de 2017 qui a eu un avis tacite de l'Autorité Environnementale. La zone UB correspond aux extensions urbaines denses.

Les occupations et utilisation du sol admises portent notamment sur les constructions à usage d'habitation, les constructions à usage d'équipements collectifs, ainsi que les constructions à usage de bureaux, de commerce, artisanat et services.

Le site est couvert par une Servitude d'Attende de Projet (SAP-1) qui répond à l'article L151-41 du code de l'urbanisme : « *Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués [..]: 5° Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes*. »

Le projet apparait compatible avec le PLU de la commune et fera l'objet d'une procédure de ZAC (procédure d'aménagement d'ensemble pour son urbanisation).

Extrait du PLU approuvé en Février 2017



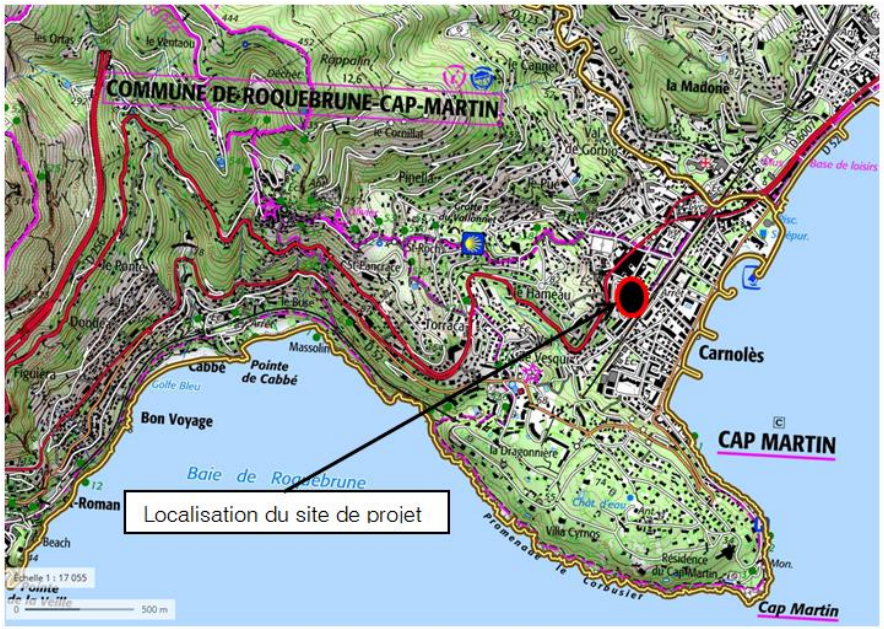
Document

PARTIE 02/ PLAN DE SITUATION ET PLAN DE DELIMITATION DU PERIMETRES COMPOSANT LA ZONE

Document provisoire

I. SITUATION DU PROJET

La ZAC de la BA943 se situe sur la commune de Roquebrune-Cap-Martin dans le quartier Carnolès. Le site de projet se situe sur le site de l'ancienne base aérienne entre l'ex-RN7, l'Avenue François Monléon et l'Avenue de la Paix. La base aérienne 943 est une ancienne implantation de l'armée de l'air française dissoute en 2012 à la suite de l'automatisation des radars du Mont-Agel et de la fermeture du centre de contrôle. L'armée était installée sur ce site depuis 1964



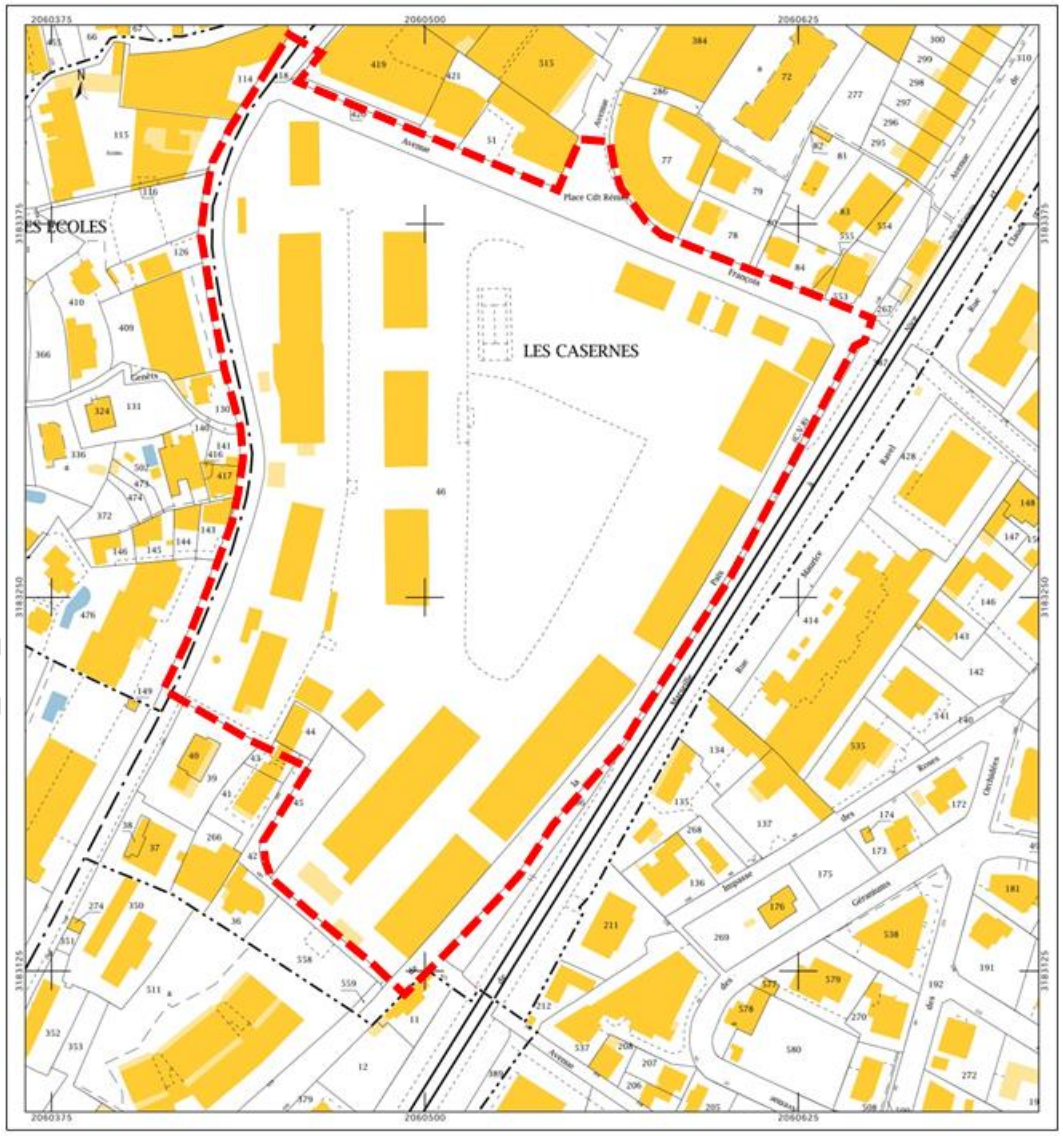
Document provisoire

II. DELIMITATION DU PERIMETRE DE LA ZAC

Le projet de périmètre de ZAC de la BA 943 à Roquebrune-Cap-Martin est composé des parcelles :

- AH 43 partielle
- AH 44
- AH 45
- AH 46
- Section RD 6007
- Section Avenue Monléon
- Section Rue de la Paix

La superficie de la ZAC est de 41 420m².



Document

PARTIE 03/ REGIME AU REGARD DE LA TAXE D'AMENAGEMENT

Document provisoire

La ZAC BA943 sera soumise au régime financier des participations.

Document provisoire