



COMMUNAUTÉ
DE LA RIVIERA FRANÇAISE

PROJET D'ECO-QUARTIER DU COEUR DE CARNOLES

SYNTHESE ET PRISE EN COMPTE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC – Mai 2023

Dossier de Réalisation de la ZAC Cœur de Carnolès
Participation du Public par voie électronique
Du 8 mars au 7 avril 2022



1. PREAMBULE

Le présent document contient la synthèse des observations et propositions émises lors de la participation du public par voie électronique sur le projet de réalisation de la ZAC Cœur de Carnolès et expose la manière dont les observations et les propositions du public ont été prises en compte.

La participation du public dans le cadre de la réalisation de la ZAC comprenant les éléments suivants :

- le projet de dossier de réalisation de la ZAC Cœur de Carnolès
- l'évaluation environnementale liée au projet mis à jour suite à la création de la ZAC
- l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse à cet avis
- le bilan de la concertation publique et la délibération de la Communauté de la Riviera française
- le rappel de l'ensemble des textes régissant la participation du public

Tous ces documents ont été mis à la disposition du public dans le cadre de cette participation par voie électronique sur le site internet de la communauté d'agglomération.

61 avis ont été transmis dont 1 hors délais et 8 transmis par le biais de l'association ASPONA. Cette participation a été organisée en application de l'article L123-19 du code de l'environnement et ce document est régi par l'article L123-19-1 du même code qui indique :« Le projet de décision ne peut être définitivement adopté avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Sauf en cas d'absence d'observations et propositions, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation.».

2. SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITION DU PUBLIC

Les principales craintes communiquées dans le cadre de la participation du public relèvent :

- De la gestion du trafic routier actuel et futur avec la prise en compte des programmes immobilier autour du projet de ZAC ainsi que l'adaptation du nombre de places de stationnement ;
- Du paysage et de la nature en ville avec une préoccupation de conservation des vues depuis les terrasses des immeubles alentours ainsi que du confort d'été avec un besoin de végétalisation ;
- De l'adaptation des équipements publics en particulier médicaux et scolaires ;
- Du nombre de logements créés et de la hauteur des bâtiments prévus.

Au regard des craintes exprimées quant à la circulation, une étude de mobilité complémentaire a été réalisée préalablement à l'approbation du dossier de réalisation de la ZAC.

Cette étude mobilité complémentaire, lancée le 1^{er} septembre 2022 a notamment consisté en un diagnostic des mobilités, une évaluation du fonctionnement urbain futur, les impacts et effets potentiels ainsi qu'une synthèse avec des propositions.

Des comptages automatiques en section par tube ont été réalisés entre le mardi 06/09/22 et le lundi 12/09/22

Des comptages directionnels (10 carrefours) par caméra ont été réalisés le mardi 06/09/22 7-9h et 16h-18h

Cette étude mobilité complémentaire est jointe au présent document.

3. TABLEAU DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC ET REPONSES DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

Références	Synthèse des observations et propositions du public
Corazza / 09/03/2022	Inquiétude quant à la gestion de la circulation automobile et du nombre de voitures qui va augmenter avec l'urbanisation du secteur et les programmes alentours.
Zammout / 10/03/2022	Demande de certitude quant à la conservation de la vue Inquiétude sur le trafic engendré
Corazza/ 26/03/22	Problème existant de trafic qui va s'amplifier avec l'urbanisation du site et l'accueil de nouvelle population
Barrois-Clément / 26/03/22	Questionnement sur la gestion des eaux pluviales Inquiétude concernant la Rembla qui est une route Manque d'infrastructures et d'équipements publics pour l'accueil de la population
Martiny/ 27/03/22	Opposition au projet : « bétonisation » et problème de circulation
Corazza / 28/03/2022	Questionnement sur la circulation routière à l'échelle du secteur et plus largement de la ville.
Durand/ 28/03/22	Demande d'amélioration des exigences environnementales en ce qui concerne la nature en ville, la circulation, le paysage et la conception des espaces publics
Calosso 28/03/22	Craintes concernant la saturation des équipements publics culturels, hospitaliers, scolaires... Inquiétude sur le stationnement et le % d'espaces verts
Moisson 28/03/22	Demande de limiter la hauteur des bâtiments à R+4 Inquiétudes sur les nuisances sonores
Eche 28/03/22	Inquiétude sur l'envergure du projet Demande en ce qui concerne les recours pour modifier le projet
Puydebois 29/03/22	Avis favorable au projet avec observation : ajouter un espace de convivialité et de jeux pour les enfants dans les espaces verts, prévoir un centre médical et le doublement des voiries actuelles.
Soumeire 29/03/22	Questionnement sur le dimensionnement des voiries et sur l'impact sanitaire du trafic routier généré dans un contexte déjà dégradé. Question sur le devenir de l'école actuelle ? Y-a-t-il des projets de collège ou lycée ? Inquiétude sur le dimensionnement de l'hôpital
Mierczuk J 29/03/22	Déplore la hauteur des bâtiments et le manque d'infrastructure modes-doux
Mierczuk L 29/03/22	Manque de prise en compte des problématiques environnementales et opposition à la densité. Inquiétude sur le confort d'été et le manque de végétalisation. Questionnement sur la circulation.
Rota 30/03/22	Densité trop importante et manque d'espaces verts Hôpital saturé et pas d'offre de santé
Calosso 30/03/22	Souligne le manque d'équipements en plus d'un projet dense et haut
Clamen 30/03/22	Opposition au projet pour les raisons suivantes : création d'immeubles, manque d'espaces verts et d'équipements sportifs et culturels.
Camiade 01/04/22	Inquiétudes sur les vues avec la construction d'immeubles de 20m. Questions sur la gestion du trafic. Avis favorable pour la reconversion du site mais un nombre de logements qui semble trop important
Szerednicki 01/04/22	Questionnement en ce qui concerne la gestion des déplacements et 3000 résidents supplémentaires.
Antoine 02/04/22	Demande d'espaces verts
Fabre 02/04/22	Souligne des imprécisions dans le dossier de réalisation. Incohérence en ce qui concerne l'espace vert qui semble être minéral. Questionnement sur l'absence d'équipements nécessaires la population. Questionnement sur la Rembla qui n'est plus piétonne et sur le dimensionnement des voiries alentours. Demande de revoir le projet en ce qui concerne le théâtre de verdure, la rembla et les voiries, la création d'un pôle d'échanges
Muraccioli 04/04/22	Inquiétude sur la multiplication des projets immobiliers sur ce secteur.

Revel 04/04/22	Inquiétudes concernant les espaces verts, la hauteur, la circulation, stationnement, organisations des logements sociaux.
Volpato 04/04/22	Questions sur la densité des bâtiments et sur les équipements pour l'accueil de la population. Inquiétudes sur le prix de vente.
Vissio 04/04/22	Inquiétude sur la densité et sur le stationnement en lien avec la gare.
Martini 04/04/22	Craintes concernant la circulation
Dave 05/04/22	Inquiétudes sur la circulation et les conséquences sanitaires (air, bruit). Remarques sur la capacité des équipements scolaires.
Rencurel 05/04/22	Inquiétude sur la circulation et le stationnement. Incertitude concernant le respect des 30% d'espaces verts
Cauvin 05/04/22	Proposition pour l'amélioration du schéma viaire
Varitto 05/04/22	Remarques sur la concertation qui semble s'être interrompu Passerelle de la gare et plan de circulation général et piétonisation de l'opération. Gestion des déchets recyclables et compostables Gestion des espaces verts et espaces publics avec des jardins partagés, des aires de jeux,... Besoin d'une vision sur le planning de construction.
Laurenti 05/04/22	Revoir le plan de mobilité pour améliorer les modes doux et renforcer le lien avec la Gare. Privilégier les espaces verts de pleine-terre
Briatte 06/04/22	Opposition au projet pour les motifs de circulation et de place de stationnement.
Moreau 05/04/22	L'avis mentionne 3000 résidents dans 9 immeubles et les problèmes liés aux stationnements et à la circulation
ASPONA 05/04/22	Inquiétudes sur les logements et l'augmentation de résidences secondaires Remise en cause du parti d'aménagement Inquiétude sur la cumulation de projet dans ce secteur et la conséquence sur le trafic automobile. Remise en cause des comptages effectués en 2020 (année COVID). Des équipements qui amputent le parc paysager. Besoin de clarification sur le nombre de stationnements et proposition de création de différents types de stationnements. Besoin d'espace verts de pleine terre et non sur dalle, végétaliser l'esplanade, suppression du théâtre de verdure. Demande de traiter la question des livraisons et revenir au principe de pôle multimodal.
Avis scannés ASPONA (8)	Demande de conservation de l'atmosphère calme du quartier en privilégiant un parc arboré et les transports en commun (réflexions autour du pôle multimodal et crainte concernant la circulation). Rembla pose question et suscite un désaccord . Demande concernant le nombre d'emplois sur la commune. Opposition au projet de construction
Legot 05/04/22	Question et inquiétude sur la circulation interne en termes de pollutions et d'accidentologie. Incompréhension concernant les 30% d'espaces verts Option concernant la connexion multimodale
Imbert 06/04/22	Demande d'un projet qui donne plus de place aux espaces verts de pleine-terre. Inquiétude sur la circulation et les nuisances ainsi que sur le fonctionnement de la gare et de l'école.
W. Viale 06/04/22	Questionnement sur les commerces et équipements prévus. Un déficit de médecins. Végétalisation a renforcer et conservation des arbres présents sur site. Craintes concernant les hauteurs et l'aspect extérieur des habitants. Inquiétude sur la circulation et le risque d'accidents. Point de vigilance sur les capacités de stationnement et interrogations quant à la connexion avec la gare et plus largement sur la circulation automobile dans la commune.
JL Viale 06/04/22	Idem ci-dessus
Revel 06/04/22	Doutes concernant la circulation automobile et le stationnement. Questionnement concernant les bonnes connexions avec la gare. Insuffisance d'espace vert.

Courtonne 06/04/22	Question sur l'impact paysager et visuel du projet. Demandes d'insertion paysagères plus précises.
De Blasio 06/04/22	Nombre de places de stationnement est faible. L'option sur le lien avec la Gare est cruciale alors qu'il figure comme optionnel. Séparation du parc social et du parc privé n'est pas pertinent. La multimodalité et la mobilité électrique n'est pas explicitée.
Chéron 06/04/22	Aggravation de la circulation, accès et voiries semblent mal proportionnées à l'importance de l'opération. Cette espace aurait dû être valorisé en espace vert.
Franc de Ferrière 06/04/22	Importance de créer des emplois sur le site et donc éviter les commerces
Berger 06/04/22	Question sur le bilan Carbone de l'opération Demande de précisions sur le type de commerces.
Palagi 07/04/22	Inquiétude quant à la circulation et les conditions d'accès à la zone. Demande de respect des Espaces verts
Roquebrune Cap Martin, Urbanisme, Environnement & Patrimoine 07/04/22	IDEM remarques ASPONA Préoccupation concernant la circulation et demande d'une réflexion plus large autour des déplacements. Inquiétude sur la supériorité entre les logements sociaux et le parc de logements privés.
Viale 07/04/22	Idem JL Viale
Murcia 07/04/22	Compréhension des enjeux liés à la production de logements mais crainte concernant la circulation et la pollution.
Marcel 07/04/22	Quartier qui semble fermé sur lui-même. Inquiétudes sur la circulation, les déplacements doux et électriques et le stationnement. Demande d'espaces verts. Demande d'une place de marché et d'un collège. Question concernant le devenir des sites de l'école de musique et de l'école.
Lanquart 07/04/22	Inquiétude sur l'enclavement de la zone. Le projet ne semble pas tirer profit de la proximité de la gare et de la possibilité de faire un parking relais et de diffuser des pratiques plus respectueuses de l'environnement en lien avec l'attractivité (commerciale) du centre-ville. Le parc est artificialisé et les espaces verts très réduits. Point de vigilance concernant la programmation de logements et notamment sociaux dont le nombre est faible et la disposition qui ne permet pas une mixité.
Quentin 07/04/22	Inquiétudes sur la circulation et sur la saturation des équipements scolaires et de santé.
Peregini 07/04/22	Inquiétude concernant le nombre de place de stationnement ainsi que la disparition du pôle multimodal. La circulation est aussi une question avec le dimensionnement des voies. Question sur l'approvisionnement énergétique ainsi que sur les bornes de recharge des véhicules électriques.
Musco / Hors délai	Demande de conservation du passé du secteur avec la conservation d'un bâtiment. Mettre en œuvre le pôle multimodal et limiter le nombre de logements.

Pour plus de lisibilité sur les réponses apportées ces différentes participations peuvent être classées par thématiques :

Thématiques	Nombre de participation pour cette thématique	Réponse de la communauté d'agglomération
La gestion du trafic routier actuel et futur avec la prise en compte des programmes immobilier autour du projet de ZAC ainsi que l'adaptation du nombre de place de stationnement	34	<p>Suite aux nombreux avis sur cette thématique, une étude complémentaire a été effectuée afin de mieux évaluer le trafic futur et de pouvoir donner des réponses précises à la population lors de l'approbation du dossier de réalisation.</p> <p>De nouveaux comptages et estimations ont été faits. La conclusion concernant le trafic est la suivante</p> <p>La synthèse du diagnostic des mobilités s'établit comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ Flux domicile-travail : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sortant : Très orientés sur Monaco (et dans une moindre mesure sur Menton) ✓ Entrant : Depuis Menton et l'Italie ✓ Les comptages confirment ces flux alternants : vers l'Ouest le matin, vers l'Est le soir ✚ Réseau viaire : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Présence de nombreux virages lié à la topographie, proximité d'une RD très fréquentée ✓ Réseau viaire secondaire avec de nombreux sens uniques ✚ Stationnement : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Omniprésence de stationnement en voirie (y compris pour deux-roues motorisés et livraison), payant ou gratuit selon les secteurs ✓ Stationnement autour de la gare exploité différemment selon les rues ; manque d'approche globale pour une prise en compte du rabattement vers la gare ✓ Places disponibles (autour de 10%) en journée ; probablement saturé la nuit ✓ 1 seule poche de stationnement vélo mais type d'arceau peu adapté ; pas d'abri sécurisé (consigne ZOU prévue) ✚ Transports collectifs : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Une desserte privilégiée (TER et ligne 100 cadencés + lignes de proximité) ; une augmentation considérable de l'offre ferroviaire prévue. ✓ ...mais : des grands enjeux d'amélioration des conditions d'intermodalité pour exploiter tout le potentiel de l'offre TC (services, stationnement, cheminements piétons, accessibilité des arrêts de bus etc.) ✚ Modes actifs : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Absence d'aménagements cyclables. Présence de cyclistes aux heures de pointe (plutôt aguerris) ✓ Un bon taux de rotation du service VLS free-floating ; utilisation surtout le long du littoral ✓ Présence de piétons toute la journée, mais conditions des déplacements à pied médiocres : étroitesse générale des voies, trottoirs absents ou étroits, omniprésence de stationnement VL et 2RM ✚ Livraisons : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Un principe d'accès efficace et lisible, sous condition d'un double-sens sur l'intégralité de l'Av F. de Monleon

L'évaluation de la circulation future détaillée dans l'étude mobilité s'établit comme suit :

TRAFIC FUTUR

Résultats par tronçon

Une grande augmentation du trafic sur le tronçon de Monleon en sens unique, lié aux flux matinaux vers le P+R

Impacts en HPS un peu plus diffus. L'av de la Paix supporte notamment les départs depuis le P+R

Tronçon	HPM				HPS			
	Trafic actuel	Trafic suppl.	Trafic futur Sc0	Evol. %	Trafic actuel	Trafic suppl.	Trafic futur Sc0	Evol. %
Monleon entre D6007 et Foch	131	200	331	153%	305	213	519	70%
Monleon entre Foch et Paix	374	318	691	85%	443	324	766	73%
Monleon entre Paix et Schumann	310	77	387	25%	362	71	433	20%
Paix entre Monleon et sortie ZAC	213	396	608	186%	241	385	626	160%
Paix entre sortie ZAC et Doumer	156	154	310	99%	250	136	385	54%
Doumer entre Paix et Leclerc	993	154	1 147	15%	1 067	136	1 202	13%
Lederc entre D6007 et Doumer	299	77	376	26%	262	68	330	26%
Verdun entre Leclerc et Albert 1er	1 180	222	1 401	19%	1 338	275	1 612	21%
Verdun entre Albert 1er et Monleon	1 199	222	1 420	18%	1 342	275	1 617	20%
Foch entre Monleon et Belgique	310	150	460	48%	410	213	623	52%
Belgique entre Foch et D6007	381	132	513	35%	502	177	679	35%
D6007 entre Monleon et Belgique	1 188	114	1 303	10%	1 209	139	1 348	12%

Les plus grandes évolutions s'observent sur l'av de la Paix, à l'HPM, lié aux flux sortants depuis le macro-lot qui s'additionnent aux flux entrants vers le P+R



Les impacts et effets potentiels du projet, détaillés dans l'étude mobilité jointe au présent document, se synthétisent comme suit

IMPACTS SUR LES CARREFOURS

Synthèse

Actuel : situation actuelle selon les comptages
Sc0 : situation future avec le projet, mais sans modifications du réseau routier
Sc1 : situation future avec le projet avec les modifications du réseau routier

Carrefour	HPM			HPS			Remarque
	Actuel	Sc0	Sc1	Actuel	Sc0	Sc1	
1 Monleon/Paix						Condition : modif. phases	Modifier le plan de feux. Un élargissement du portail apportera plus de fluidité et de sécurité
2 Monleon/Foch			Giratoire ou modif. priorité			Giratoire fortement conseillé	Un mini-giratoire assure le meilleur écoulement. Un carrefour en X peut être une solution de repli
3 Monleon/Verdun (RD)			Condition : giratoire			Condition : giratoire	Avec un doublesens sur Monleon, un giratoire devient nécessaire
4 Foch/Belgique							Risque de congestion réduit grâce au doublesens sur Monleon
5 Giratoire Verdun/Belgique							Congestions ponctuelles à prévoir en lien avec les bus
6 Giratoire plage							Fluide
7 RD/Albert 1 ^{er}							Insertion depuis Albert 1 ^{er} pas évidente
8 RD/Leclerc							Déjà aujourd'hui, insertion depuis Leclerc difficile
9 Doumer/Leclerc							Insertion depuis Leclerc pas toujours facile
10 Giratoire Doumer/Paix							Fluide

Fluide Eventuellement critique Critique

IMPACTS SUR LES TRONÇONS DE VOIRIE

Augmentation massive sur
Monleon (partie haute)
logique, en raison du
double-sens

Tronçon	HPM				HPS			
	Trafic actuel	Trafic suppl.	Trafic futur Sc1	Evol. %	Trafic actuel	Trafic suppl.	Trafic futur Sc1	Evol. %
Monleon entre D6007 et Foch	131	404	534	309%	305	447	752	146%
Monleon entre Foch et Paix	374	366	740	98%	443	346	789	78%
Monleon entre Paix et Schumann	310	76	386	24%	362	80	442	22%
Paix entre Monleon et sortie ZAC	213	438	651	206%	241	400	641	166%
Paix entre sortie ZAC et Doumer	156	112	267	72%	250	120	370	48%
Doumer entre Paix et Leclerc	993	112	1 105	11%	1 067	120	1 187	11%
Leclerc entre D6007 et Doumer	299	56	355	19%	262	60	323	23%
Verdun entre Leclerc et Albert 1er	1 180	264	1 443	22%	1 338	290	1 627	22%
Verdun entre Albert 1er et Monleon	1 199	289	1 488	24%	1 342	315	1 657	23%
Foch entre Monleon et Belgique	310	-5	305	-2%	410	3	413	1%
Belgique entre Foch et D6007	381	-12	369	-3%	502	-10	492	-2%
D6007 entre Monleon et Belgique	1 188	65	1 253	5%	1 209	82	1 291	7%

15/05/2023

87



SYNTHÈSE DES IMPACTS DU PROJET

Par thématiques / niveaux d'impacts

Négatif - fort

Négatif - modéré

Neutre / incertain

Positif

Thème	Impacts
Traffic (grandes tendances)	<ul style="list-style-type: none"> À l'échelle large des flux domicile/travail, le projet ne modifie pas le principe de flux alternants vers l'Ouest le matin et vers l'Est le soir. Selon notre estimation, le projet génère à l'heure de pointe du matin environ 260 UVP en émission et 350 UVP en attraction et à l'heure de pointe du soir 320 UVP en émission et 340 UVP en attraction. Le réseau viarie est contraint : topographie, urbanisation dense, étroitesse des passages sous la voie ferrée, configuration des carrefours... Avec le réseau viarie actuel, l'apparition de nouveaux dysfonctionnements ou l'aggravement des dysfonctionnements actuels sont probables sur les carrefours.
Capacités des carrefours	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure visibilité au niveau du carrefour à feux Paix / Monleon grâce à la démolition du mur et à l'élargissement de l'avenue de la Paix Avec le projet, et en gardant la configuration routière actuelle, sur les 10 carrefours étudiés 4 devraient plus ou moins maintenir leur niveau de fluidité actuel <ul style="list-style-type: none"> Monleon/Verdun : surtout le mouvement tourné à droite Verdun vers Monleon augmente Giratoire de la plage et Doumer/Paix : suffisamment dimensionnés pour absorber le trafic supplémentaire RD/Albert 1er : une augmentation du temps d'attente depuis Albert 1er, mais qui reste acceptable Sur 4 carrefours, le projet aura un impact moyen : <ul style="list-style-type: none"> Foch/Belgique : une remontée de file sur Belgique pourrait atteindre le point Giratoire RD/Belgique/Pasteur : la congestion observée aujourd'hui peut s'aggraver RD/Lerclerc : l'insertion depuis Lerclerc est déjà aujourd'hui très difficile et deviendra encore plus compliquée Doumer/Leclerc : le temps d'attente pour l'insertion depuis Leclerc augmente considérablement 2 carrefours à proximité immédiate du projet sont fortement impactés par celui-ci : <ul style="list-style-type: none"> Paix/Monleon : avec le plan de feux actuel, la réserve de capacité sur la branche Av de la Paix passe de 100% à environ 1020% Monleon/Foch/Caserne : l'insertion depuis Monleon et Caserne devient très difficile, en raison du flux augmentant Monleon > Foch
Accès poids-lourds / livraison	<ul style="list-style-type: none"> Sur la route départementale l'augmentation du nombre de poids-lourds sera diluée dans le trafic déjà important. Sur les avenues Monleon et de la Paix qui présentent aujourd'hui un nombre de poids-lourds faible (valeur maximale : moins de 100 PL / jour sur Monleon Est pour les deux sens) l'impact du trafic lourd sera davantage visible. Cependant, la configuration envisagée avec un accès direct par une avenue Monleon en double sens permet des livraisons efficaces.

15/05/2023

89

indigo

SYNTHÈSE DES IMPACTS DU PROJET

Par thématiques / niveaux d'impacts

Négatif - fort

Négatif - modéré

Neutre / incertain

Positif

Thème	Impacts
Transports en commun dont gare / intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Le projet ne modifie pas l'offre TC, le site est très bien desservi (TER, ligne 100 cadencée, lignes de proximité). Une proximité immédiate des arrêts de bus et de la gare. A court / moyen terme, le projet améliore la situation de la gare sur de nombreux aspects : parvis (ramblas et parc) et liens piétons – trame d'espaces publics, création d'un P+R, offre de services du quotidien à proximité de la gare (commerces, services activité). Le projet amènera de nouvelles clientèles TC (habitants, visiteurs, clients de commerces, travailleurs...). Cela nécessitera un ajustement de l'offre à la demande (capacités, fréquences, conditions d'intermodalité, services en gare...). Sans adaptation du réseau viaire, l'augmentation du trafic VL engendré par le projet pourra avoir des impacts négatifs sur les temps de parcours et la ponctualité des bus, notamment sur la ligne 100 aux heures de pointe).
Stationnement VL	<ul style="list-style-type: none"> Le stationnement VL est intégré dans les lots conformément au PLU. Les besoins devraient donc être satisfaits à l'échelle du projet et ne pas augmenter la pression sur le stationnement des voiries adjacentes, à condition que les configurations des parkings sur la ZAC et sur la voirie à l'extérieur soient adaptées pour atteindre cet objectif. Le nouveau P+R peut accueillir des usages déjà existants aujourd'hui (raboutement sur la gare, voire accès aux commerces ; visiteurs) et ainsi permettre de libérer les espaces publics de la voirie pour les apaiser et les rendre plus confortables, sécurisés, attractifs. Le dimensionnement du P+R semble plutôt être défini par les possibilités géotechniques que par une réelle estimation des besoins. Il existe peut-être un risque de sur ou de sous dimensionnement.

15/05/2023

90



SYNTHÈSE DES IMPACTS DU PROJET

Par thématiques / niveaux d'impacts

Négatif - fort

Négatif - modéré

Neutre / incertain

Positif

Thème	Impacts
Vélos : continuités et stationnements	<ul style="list-style-type: none"> Le projet méliore la desserte et trame des modes doux En dehors de l'impact que cette offre aura sur les futurs usagers de la ZAC, les choix modaux des riverains pourraient également être impactés en faveur du vélo (création de raccourcis par rapport aujourd'hui, de voiries apaisées ; éventuellement d'un espace protégé pour la pratique vélo des enfants...). La mise en doublesens de la partie haute de l'Av F. de Monleon contribue également à un maillage cyclable plus attractif Le projet intègre une offre de stationnement vélos dans les lots, correspondant aux règles du PLU. Cela peut favoriser la pratique cyclable des usagers de la ZAC, et ainsi augmenter la présence de cyclistes sur toute la commune. Dans la configuration routière actuelle, l'augmentation du trafic VL engendré par le projet pourra avoir des impacts négatifs sur les conditions de circulation pour les vélos. Plus le niveau de trafic voitures est élevé, plus les besoins d'aménagements cyclables sécurisés augmentent pour favoriser la pratique.
Piétons	<ul style="list-style-type: none"> Le projet méliore la desserte et trame piétonne en rendant perméable l'ancienne caserne militaire fermée au public : p.ex. l'accès des habitants du secteur Av des Oliviers à la gare ; lien entre le secteur Av de la Plage et le stade / les commerces l'Av Pasteur... Comme pour le vélo, il peut y avoir un double impact positif : <ul style="list-style-type: none"> Un report modal des déplacements existants grâce à plus de perméabilité à travers la ZAC Les conditions favorables pour la marche à pied sur la ZAC peuvent encourager la pratique des usagers aussi en dehors de la ZAC Sur la RD, le projet prévoit des traversées piétonnes et profils sécurisés en créant un trottoir est aujourd'hui quasiment impossible de circuler à pied sur cette partie de l'Av de Verdun une sécurisation profitera aux riverains de la RD ainsi qu'au secteur Av des Oliviers (lien par le sentier des Genêts). Dans la configuration actuelle des espaces piétons, l'augmentation du trafic VL engendré par le projet pourra avoir des impacts négatifs sur les conditions de circulation pour les piétons les traversées deviennent moins aisées, et le niveau de bruit et de pollution locale augmente.

15/05/2023

91



Des propositions thématiques sur la base de cette étude mobilité complémentaire :

REPONSES AUX CRAINTES FORMULEES PAR LE PUBLIC

Craintes exprimées	Eléments de réponse
<p>Trafic : Quel impact de l'opération et des projets et programmes immobiliers limitrophes sur le trafic routier à l'échelle du secteur, et de la ville (comptages hors COVID) ? Quel dimensionnement des voiries et cohabitation des modes de déplacement ?</p>	<p>Avec la ZAC de Carnolès, aux heures de pointe, le niveau de trafic pourrait augmenter autour de 20% sur l'avenue de Verdun, de 50% sur l'avenue Foch et entre 100 et 200% sur certaines sections des avenues Monleon et de la Paix. Avec les réaménagements prévus de rues et de carrefours (Verdun, Monleon, Paix), la fluidité actuelle du trafic devrait être maintenue. Les conditions pour les piétons et vélos seront améliorées sur ces voiries réhabilitées, mais peuvent être impactées négativement par le trafic supplémentaire sur des voiries plus éloignées qui restent pour l'instant en l'état.</p>
<p>Intermodalité : Quelle prise en compte et connexion / intégration du pôle d'échange multimodal et des arrêts de transport en commun ?</p>	<p>Le projet intègre un parking-relais qui devrait favoriser le report modal sur le train et ainsi délester le réseau viaire. Le réaménagement de l'avenue F. de Monleon entre l'avenue de Verdun et la gare devrait permettre des correspondances plus aisées entre le bus et le train, et intégrer une mise aux normes des quais bus.</p>
<p>Modes actifs : Comment les cheminements piétons et vélos sont-ils pris en compte ? Sont-ils sécurisés ?</p>	<p>Le projet densifie la trame viaire pour les piétons et cyclistes avec une voie traversante apaisée et des sentes piétonniers. Des aménagement cyclables dédiés ne sont en revanche pas prévus.</p>
<p>Stationnement : Le projet prévoit-il assez de places de stationnement ? Comment le stationnement cohabite avec les espaces verts ?</p>	<p>Des stationnements en ouvrage sont prévus pour tous les secteurs de la ZAC (macro-lot, groupe scolaire, équipement culturel) dimensionnés selon les règles du PLU. La création d'un parking-relais peut délester les voiries adjacentes. Une augmentation de la pression sur le stationnement existant en voirie doit être évitée avec des mesures adaptées de gestion / tarification.</p>

15/05/2023

92



PROPOSITIONS THÉMATIQUES

Trafic, réseau viaire, stationnement, livraisons



PLANIFICATION & ETUDES

Réaliser un PDM (plan de mobilité) à l'échelle de la CARF afin de clarifier la stratégie de mobilité, avec comme un des objectifs principaux la réduction du recours aux véhicules motorisés individuels :

Pour clarifier les objectifs et la stratégie :

- d'apaisement du centre-ville,
- de désengorgement du trafic,
- de report modal vers les TC et les modes actifs,
- ...

Pour disposer d'un plan d'actions :

- Maillage de P+R,
- Projets structurants et offre TC,
- Hiérarchisation de la voirie,
- Zones d'apaisement et de partage,
- Aménagements cyclables
- Plan de circulation
- ...



AMENAGEMENTS

Le **double-sens sur la partie haute de Monleon** paraît comme une évidence : il assure une desserte efficace de la ZAC depuis la RD et évite l'encombrement des autres voies secondaires. Il améliore également l'accès à la gare (aujourd'hui enclavé) et la trame viaire pour les vélos.

Recommandations pour les carrefours :

- 1 – Monleon/Paix : un **ajustement des phases de feux** sera nécessaire pour prendre en compte la nouvelle répartition des flux, et les variations entre matin et soir. Prévoir des **traversées confortables pour les piétons**.
- 2 – Foch/Monleon/Caserne : une reconfiguration **emini-giratoire** apportera le plus de fluidité. Enjeu de **sécurisation des modes doux**. Eléments de ralentissement aux entrées ? Un carrefour en X avec priorité sur Monleon Est/Ouest est une alternative si le minigiratoire est géométriquement impossible.
- 3 – Verdun/Monleon : si Monleon passe en **double sens**, un **giratoire deviendra indispensable**. Grand enjeu de **sécurisation des modes doux**. Ralentissement notamment des deux-roues motorisés.
- 5 – Giratoire Verdun/Belgique : les réserves de capacité se réduisent encore, mais un agrandissement est difficilement envisageable. **Travailler de manière plus globale** sur les parts modales.
- 8 – Verdun/Leclerc : un **carrefour à feux** permettrait une insertion plus aisée depuis Leclerc

Un **élargissement des ponts rails** permettrait non seulement plus de fluidité du trafic et plus de sécurité grâce à une meilleure visibilité, mais aussi une sécurisation et un gain de confort pour les modes actifs.



SENSIBILISATION, SERVICES ET GESTION

- Réaliser des **PDM** (plans de mobilité) **entreprises** ou inter-entreprises
- Favoriser l'implantation **d'opérateurs d'autopartage** pour permettre aux foyers de ne pas posséder de voiture (ou de ne posséder qu'une seule). Chercher à **mutualiser une flotte** avec les entreprises de la ZAC
- Développer une **stratégie de stationnement** cohérente à l'échelle du quartier et cohérente avec le futur P+R. Proposer une **tarification combinée P+R** et abonnement TC. Définir un **tarif résidents** qui contribue à l'incitation de changer de mode de déplacement
- Sur la ZAC, **réserver des places** de stationnement VL à la pratique du **covoiturage**
- Expérimentation de **radars anti bruit** pour lutter contre les nuisances sonores surtout provoquées par les deux-roues motorisés (av Verdun ?)
- **Livraisons : définir des créneaux** de livraison évitant les heures de pointe



PROPOSITIONS THÉMATIQUES

Transports en commun dont gare - intermodalité



PLANIFICATION & ETUDES

- **Afin d'objectiver les besoins et le dimensionnement du stationnement et des services en gare à court, moyen, long terme, réaliser une enquête en gare** pour connaître les parts modales de rabattement, les motifs et l'origine/destination des usagers du train. **Bien calibrer l'offre de stationnement** selon les besoins et les objectifs stratégiques, afin d'éviter un encombrement du réseau viaire secondaire et une éventuelle sous utilisation du parking P+R. Développer une stratégie de réversibilité ?
- **Conforter les hypothèses de développement de la gare à moyen et long terme** par des échanges avec la Région / la SNCF, une analyse de sa zone de chalandise, éventuellement **une étude de PEM spécifique**.
Calibrer le pôle d'échanges en fonction de l'utilisation future estimée
- **Renforcer l'attractivité de la gare et du train est essentiel** pour canaliser les déplacements créés par le projet



AMENAGEMENTS

Faciliter les échanges entre la ligne 100 et le train

- Aménager la rue F. de Monleon pour que le parcours des piétons devienne le plus agréable possible (« mail piéton »)
- **Renommer l'arrêt** « Casernes » et/ou indiquer dans les plans du réseau et dans les annonces sonores dans les bus la possibilité de rejoindre la gare depuis cet arrêt
- **Rapprocher le quai** vers l'intersection Verdun / Monleon
- Implanter du **jalonement directionnel piéton** indiquant le temps de marche. Eventuellement compléter les panneaux par une signalétique au sol
- Installer un **affichage dynamique des horaires** des réseaux TER, Zou et Zest à chaque arrêt (arrêts de bus Casernes et Carnolès gare SNCF, gare ferroviaire)

Valoriser les arrêts de TC

- Mettre les arrêts de bus aux normes d'**accessibilité** ; améliorer leur **visibilité** et leur niveau d'**équipement** (mobilier d'attente, informations sur horaires et correspondances...)
- Etudier un **accès supplémentaire à la gare** par l'av de la Paix, extrémité Sud-ouest du quai)

Proposer du stationnement vélo à la gare

- En libre-accès de part et d'autre de la voie ferrée, au plus proche des accès
- **Consigne sécurisée ZOU** ; de préférence côté plage car aujourd'hui, en l'absence totale d'aménagements cyclables, la circulation paraît plus aisée le long du littoral que sur l'avenue de Verdun. Prévoir accès intuitif si stationnement enterré. *Mise à jour 13/01/23 : consigne ZOU prévue*



SENSIBILISATION, SERVICES ET GESTION

Etudier l'adaptation de l'offre TC existante, des pistes soulevées pendant l'étude :

- La mise à double sens de l'Av Monleon offre de **nouvelles possibilités d'itinéraire pour les bus locaux**. Une desserte avec des minibus sur la voie traversante, au plus proche des nouveaux pôles générateurs, pourrait être étudiée, mais cela ne doit pas se faire au préjudice de l'intermodalité avec la gare.
- L'utilisation de **véhicules TC électriques** peut réduire les pollutions atmosphériques et sonores (étude de motorisation ?)

Accueillir dans la ZAC un **local de coworking** pour éviter des déplacements (prévu)



PROPOSITIONS THÉMATIQUES

Vélos et piétons

PLANIFICATION & ETUDES

Schéma cyclable ou intégration de la stratégie vélo dans un futur PDM (échelle CARF):

Pour clarifier les objectifs et la stratégie :

- Les objectifs d'évolution des parts modales marche et vélo
- Le niveau de sécurisation et de confort, de cohabitation des modes de déplacements.

Pour disposer d'un plan d'actions :

- De périmètre d'apaisement du centre-ville, de place donnée aux piétons (zones 30, de rencontre, sens de circulations...)
- De continuité des itinéraires vélos et piétons, et aménagements associés
- De services vélos : stationnement vélo, services de locations, vélo électrique, apprentissage, réparations, etc.

AMENAGEMENTS

Améliorer les continuités piétonnes pour un report vers la marche à pied, mais aussi pour rendre attractive l'intermodalité marche/TC Exemples :

- Création de trottoir large sur l'Av de Verdun entre Monleon jusqu'à l'arrêt Bien Situé. Clarifier l'entrée de ville - à partir d'où la RD prendra un caractère apaisé, urbain ?
- Av Foch (itinéraire naturel entre la ZAC et la place du Marché) : inviter aux déplacements à pied, grâce à des trottoirs plus larges, du mobilier urbain, de la végétation, de la réduction du stationnement VL en surface... (des aménagements sur l'av Foch sont prévus)
- Elargissement du pontail donnant accès à la plage
- Création d'un vrai mail piéton sur l'Av Monleon (ligne 100 <-> gare TER)

Aménager la voirie en faveur des vélos

- Recherche d'une cohérence à plus grande échelle (schéma cyclable CARF)
- A priori un potentiel d'aménagement dédié sur la route du littoral ; sinon notamment apaisement des vitesses, déploiement systématique de double sens cyclables...

Proposer une offre publique de stationnement vélo

- Sur la ZAC, et de manière générale : pose d'arceaux vélo au plus proche des pôles générateurs (commerces, bureaux, habitations, parc...)
- Choisir un modèle d'arceau permettant un appui stable et au moins deux points d'accroche pour un cadenas
- Proposer des arceaux abrités pour le stationnement de moyenne durée
- Veiller à l'entretien du stationnement, et augmenter l'offre si une saturation est constatée

SENSIBILISATION, SERVICES ET GESTION

- A l'échelle de la ZAC, organiser un **pédibus** ou **vélobus** à destination des différents établissements scolaires
- Proposer des **ateliers de (re) mise en selle** pour les habitants et actifs de la ZAC
- Offrir un **kit de bienvenue** à chaque nouvel habitant : informations sur l'offre alternative à la voiture, goodies pour le vélo...
- Accueillir de manière régulière un **atelier de réparation** mobile
- Parmi les commerces, essayer de faire s'installer un **vélociste**
- Réaliser régulièrement des **enquêtes mobilité** auprès des habitants, pour ajuster l'offre à leurs besoins + faire émerger des offres innovantes
- Louer des **vélos-cargos**
- Accueillir une **agence de la mobilité** sur la ZAC



En définitive, avec la ZAC de Carnolès, aux heures de pointe, le niveau de trafic pourrait augmenter autour de 20% sur l'avenue de Verdun, de 50% sur l'avenue Foch, et entre 100 et 200% sur certaines sections des avenues Monleon et de la Paix. Cependant, avec les réaménagements prévus de rues et de carrefours (Verdun, Monleon, Paix), **la fluidité actuelle du trafic devrait être maintenue**

Le projet intègre un parking-relais qui devrait favoriser le report modal sur le train et ainsi délester le réseau viaire. Le réaménagement de l'avenue F. de Monleon entre l'avenue de Verdun et la gare devrait permettre des correspondances plus aisées entre le bus et le train, et intégrer une mise aux normes des quais bus.

Le projet densifie la trame viaire pour les piétons et cyclistes. Le projet améliore la desserte et trame des modes doux. En dehors de l'impact que cette offre aura sur les futurs usagers de la ZAC, les choix modaux des riverains pourraient également être impactés en faveur du vélo (création de raccourcis par rapport à aujourd'hui, de voiries apaisées ; éventuellement d'un espace protégé pour la pratique vélo-loisirs des enfants...). La mise en double-sens de la partie haute de l'Av F. de Monleon contribue également à un maillage cyclable plus attractif.

	<p><i>Le projet améliore la desserte et trame piétonne en rendant perméable l'ancienne caserne militaire fermée au public : p.ex. l'accès des habitants du secteur Av des Oliviers à la gare ; lien entre le secteur Av de la Plage et le stade / les commerces de l'Av Pasteur... Comme pour le vélo, il peut y avoir un double impact positif :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Un report modal des déplacements existants grâce à plus de perméabilité à travers la ZAC</i> - <i>Les conditions favorables pour la marche à pied sur la ZAC peuvent encourager la pratique des usagers aussi en dehors de la ZAC</i> <p><i>Sur la RD, le projet prévoit des traversées piétonnes et profils sécurisés en créant un trottoir. Il est aujourd'hui quasiment impossible de circuler à pied sur cette partie de l'Av de Verdun – une sécurisation profitera aux riverains de la RD ainsi qu'au secteur Av des Oliviers (lien par le sentier des Genêts).</i></p> <p>Le projet intègre une offre de stationnement vélos dans les lots, correspondant aux règles du PLU. Cela peut favoriser la pratique cyclable des usagers de la ZAC, et ainsi augmenter la présence de cyclistes sur toute la commune.</p> <p>Conformément au PLU, 844 places de parkings nécessaires au programme de construction seront construites, dont 694 privatives et 150 ouvertes au public. Ces parkings accueillent des bornes de recharge seront installées dans le parking et permettront la recharge des véhicules électriques. 20% des places seront pré-équipées.</p> <p>A l'intérieur de la ZAC, le projet favorise une circulation fluide et apaisée. La vitesse sera ainsi limitée à 20 km/h au sein de l'écoquartier, et les routes seront recouvertes d'un revêtement anti-bruit. La sente qui dessert les immeubles d'habitation est quant à elle piétonne. Les abords immédiats de la ZAC ont été pris en compte et feront l'objet de travaux d'adaptation (reconfiguration avenue F Monléon, rond-point FOCH et élargissement Avenue de la Paix)</p> <p><u>L'articulation avec la gare</u></p> <p>La ville de Roquebrune Cap Martin et la SPLA ont réalisé une étude de faisabilité afin de faire évoluer le parking prévu sous la salle polyvalente, pour disposer d'une offre de stationnement pertinente au regard des attentes des usagers de la SNCF jouxtant la zone à aménager, des roquebrunois, des habitants du bassin mentonnais travaillant en principauté, ou plus loin.</p> <p>Cette optimisation de l'offre de stationnement vise ainsi à favoriser les échanges multimodaux au profit de la desserte ferroviaire en assurant la gratuité d'un certain nombre de places aux usagers de ce moyen de transport.</p> <p>L'étude de faisabilité a conduit à déterminer les caractéristiques du projet d'extension de la manière suivante : Projet sous-terrain qui consiste en l'agrandissement du parking prévu sous l'équipement culturel afin de créer, en plus des places de stationnements dédiées à cet équipement, une offre de stationnement à destination des usagers de la gare SNCF. 424 places réparties sur 7 plateaux de 2500 m², soit une emprise de 17 500 m² et avec une profondeur de 18 m Chaque niveau comprend ainsi 61 places pour un niveau type et 58 places pour le 1er niveau de parking, soit 424 places (y compris places PMR) et 70 places pour les deux roues. Aucune modification des documents d'urbanisme de la ville nécessaire</p> <p>Les modalités d'exploitation ainsi que le plan de financement sont en cours et par courrier en date du 19 mai 2022, les services de l'Etat ont confirmé l'analyse de la SPLA qui concluait à la faisabilité technique et juridique de cet équipement.</p>
--	---

<p>Le paysage et de la nature en ville avec une préoccupation de conservation des vues depuis les terrasses des immeubles alentours ainsi que du confort d'été avec un besoin de végétalisation (% espaces verts)</p>	<p>26</p>	<p>Sous l'impulsion de la ville, près de 27% (et non 16%) de la superficie de la ZAC est réservée aux espaces verts et à la pleine terre, quand le PLU n'en exige que 20%</p> <p>Le delta des 3% s'explique par le parti pris d'espacer les immeubles d'habitation afin d'éviter une certaine promiscuité et d'offrir aux futurs habitants un quartier aéré. Ainsi, il est prévu une distance de 18 mètres entre les bâtiments, quand le PLU n'en exige que 9. Une distance de 20m est prévue entre le nouvel habitat et les immeubles de l'avenue François de Monléon. Ces derniers auront une vue sur l'Esplanade plantée entre autres des oliviers et platanes déjà existants.</p> <p>À cela s'ajoutent des espaces verts et des îlots de verdure entre les bâtiments.</p> <p>Il est ainsi créé un poumon vert en cœur de ville, respectueux du bien-être et de la santé des habitants.</p> <p>En effet et pour rappel le site de l'ancienne Base Aérienne 943 est aujourd'hui majoritairement minéral et imperméabilisé avec une présence généralisée d'enrobé et de béton qui accentue l'effet de l'îlot de chaleur urbain</p> <p>Par la création d'un parc paysager, d'environ 5 400 m² formant un filtre végétal entre le train et les logements et permettant d'infiltrer les eaux de pluie en point bas de la parcelle, il est fabriqué un espace en une seule entité pour éviter un mitage végétal. Cette masse verte met le bâti à distance des nuisances acoustiques.</p> <p>La présence du grand espace planté constitue un poumon vert et un espace tampon vis-à-vis du passage du chemin de fer. Il se situe ainsi en parallèle des voies ferrées, proche de la gare et des quais, jouant le rôle d'interface paysagère avec le nouveau quartier en amont.</p> <p>D'une superficie d'environ 2 100 m², l'Esplanade est la continuité du parc paysager. Elle vient ainsi renforcer ce rôle de poumon vert en servant également de filtre végétal entre les bâtiments de l'autre côté de l'avenue François de Monléon et les immeubles qui viendront s'ériger juste en face. Il est rappelé qu'une distance de 20 mètres séparera les habitations actuelles de l'avenue François de Monléon et les nouveaux bâtiments, le seul vis-à-vis possible étant cette continuité du parc paysager</p> <p>Plus de 150 nouveaux arbres et arbustes seront plantés, dans le parc paysager et l'Esplanade auxquels viendront s'ajouter les oliviers, palmiers et platanes déjà présents sur le site et dont la presque totalité sera conservée. Ceux qui ne pourront pas l'être, c'est parce que leur état phytosanitaire actuel ne l'aura pas permis</p> <p>À cela s'ajoutent les espaces verts exigés entre les bâtiments dans le cadre du programme de construction</p> <p><u>Point sur la conservation des arbres remarquables</u></p> <p>Un engagement et un impératif pour la municipalité : maintenir les arbres remarquables du site. Parmi les 26 oliviers centenaires actuellement présents sur le site, 20 seront replantés sur le site de la Base aérienne et les 6 autres au niveau de l'Avenue Marie-Henriette. Tous les oliviers, même fragilisés, seront transplantés à compter d'octobre 2022. Cette campagne de transplantation est ainsi encadrée, permettant de respecter les périodes de nidification, de reproduction et d'hibernation de la faune et de la biodiversité.</p> <p>Les travaux de transplantation se sont déroulés en fin d'année 2022, période propice afin de s'assurer d'un meilleur résultat.</p> <p>150 arbres nouveaux, de provenance locale et aux essences méditerranéennes, seront plantés, permettant ainsi un groupement floristique d'une grande richesse. Une analyse fine menée par un écologue de l'Office national des forêts (ONF) quant à l'état phytosanitaire des arbres a été menée, avec pour objectif la conservation du plus grand nombre d'arbres présents. Seuls les arbres malades, au nombre de 26, qui ne peuvent survivre, ou porteurs à la contagion auprès d'autres arbres sains seront abattus.</p> <p>La commune de Roquebrune-Cap-Martin tient à préserver la richesse de sa biodiversité en menant des actions de campagne de sauvetage des espèces protégées présentes sur le site ou bien encore de travaux d'aménagement dédiés.</p>
---	-----------	---

		<p>Point sur le sauvetage des espèces protégées présentes sur le site et les travaux d'aménagement dédiés :</p> <p>Le 24 février 2022, le CSRPN de la région PACA a émis <u>un avis favorable</u> à la demande de dérogation exceptionnelle pour la destruction d'individus, le déplacement d'espèces et la destruction/altération d'habitats d'espèces, au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement, adressée par la CARF.</p> <p>Comme vous l'avez souligné, cet avis favorable a été émis avec des réserves. Par un mémoire en réponse en date du 11 octobre 2022, la CARF a apporté les éléments de précisions ci-après et décliné le calendrier d'intervention comme suit :</p> <p>Réserve N°1 : Préciser les conditions de maintien en captivité des Hémidactyles capturés préalablement aux travaux afin d'assurer un taux de survie satisfaisant et de raccourcir au maximum la durée de la captivité de ces individus afin d'éviter autant que possible des reproductions en captivité en démarrant au plus tôt la création/restauration de murets au Cros de Casté</p> <p>Le calendrier de l'opération pour le lancement des travaux au niveau de l'ancienne BA 943 a évolué et permettra <u>d'éviter une mise en captivité</u>. Ainsi, les individus capturés ne seront donc pas maintenus en captivité dans des terrariums et le calendrier limite la reproduction en captivité.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ Septembre 2023 : construction et restauration des murets au niveau du Parc de Cros de Casté ✚ Mi-avril / Mi-septembre 2024 : campagne de sauvetage des individus d'Hémidactyles, et relâcher immédiat des individus au niveau du Parc du Cros de Casté. <p>Réserve N°2 : Faire valider par des herpétologues compétents, notamment au sein du CSRPN, l'opportunité de relâcher dans l'ENS du Cros de Casté une partie des hémidactyles capturés dans la ZAC de Carnolès, notamment en fonction des abondances de tarentes et d'hémidactyles qui seront révélées par le diagnostic du site</p> <p>La CARF a lancé la réalisation d'inventaires naturalistes en 2022 pour la réalisation du diagnostic écologique sur l'emprise du site de compensation du Parc du Cros de Casté.</p> <p>La date de réalisation des travaux de construction de murets notamment au niveau de l'ENS du Cros de Casté est stratégique pour raccourcir au maximum la durée de captivité des individus. On peut considérer que dans la région côtière de Roquebrune Cap-Martin, étant donné les températures douces hivernales, l'hivernage de l'Hémidactyle verruqueux soit limité à sa portion congrue. Avec des hivers particulièrement doux comme ces dernières années, il est fort possible que l'Hémidactyle soit actif toute l'année. Le calendrier prévoit la réalisation des travaux pour la construction des nouveaux murs en septembre 2023. La campagne de sauvetage se déroulera entre mi-avril et mi-septembre 2024 après la saison de reproduction, sur des habitats stabilisés.</p> <p>Les inventaires naturalistes réalisés au printemps et en été 2022 ont permis d'attester la présence de l'Hémidactyle au niveau du Parc de Cros de Casté. La population contactée semble toutefois assez limitée et moins abondante que celle de la Tarente de Maurétanie.</p> <p>Concernant la compétition entre la Tarente et l'Hémidactyle, les connaissances actuelles ne permettent pas forcément d'affirmer qu'elle soit si problématique. Les deux espèces cohabiteraient au sein de différents secteurs de leur aire de répartition commune en France. Une diminution de la densité d'Hémidactyle au profit de la Tarente n'a pu être formellement attestée notamment en raison d'une certaine ségrégation au niveau des micro habitats fréquentés au sein d'un même site (carrière de Cassis, comm. Pers. V. MOURET). L'objectif est alors de créer les habitats les</p>
--	--	--

		<p>plus favorables possibles pour l'Hémidactyle verruqueux. Des observations préalables (V. Rivière et V. Mouret comm. pers.) ont été menées pour tenter de préciser les différences d'habitats et de conditions favorables aux deux espèces en cas de sympatrie. Il apparaît que la Tarente semble plutôt défavorisée quand le substrat des parois rocheuses est plus « instable » (poussière, fragilité du substrat notamment). Par ailleurs, au niveau des murs et murets, cimentés ou en pierres, l'Hémidactyle est plus abondant lorsque les murs sont d'une hauteur supérieure à 1,5 m. Ces caractéristiques physiques constituent des éléments techniques qui seront avancés lors de la mission de maîtrise d'œuvre pour la mise en place d'habitats favorables à l'Hémidactyle au niveau du parc du Cros de Casté.</p> <p><i>Ces éléments seront échangés avec un référent au sein du CSRPN dont l'identité sera présentée à la maîtrise d'ouvrage et son prestataire pour les études écologiques.</i></p> <p><u>Réserve N°3 : Confirmer l'absence d'effets cumulés sur l'Hémidactyle et le Pavot penné en fonction des différents projets mentionnés dans l'étude d'impact et la demande de dérogation des espèces protégées.</u></p> <p>Les éléments rassemblés dans le cadre de l'étude du maître d'ouvrage et portés à sa connaissance ne permettent pas de ré-évaluer les effets cumulés sur l'Hémidactyle et le Pavot penné.</p> <p>Les informations consultées sont issues :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des avis délibérés de l'Autorité environnementale - Les décisions de l'Autorité environnementale concernant la soumission ou non des projets à étude d'impact.
Adaptation des équipements publics en particulier médicaux et scolaires	13	<p>L'écoquartier « Cœur de Carnolès » a vocation à accueillir de 405 logements.</p> <p>En conséquence, sont prévus de nouveaux services qui se veulent préfigurateurs de modes de consommation différents et plus vertueux : 4.550 m2 seront dédiés aux activités de commerces et de loisirs, dont 3100 m2 de commerces et de services. Une offre complémentaire sera soumise pour décision à une commission d'attribution ad hoc, en concertation avec les acteurs locaux.</p> <p>Un pôle culturel de 1000 m2 sera dédiée à la musique, au théâtre et aux spectacles, avec une capacité d'accueil de 500 places.</p> <p>5.700 m2 seront destinés aux équipements et espaces publics structurants, propices au développement d'une vie sociale au sein du quartier.</p> <p>300 m2 sont également dédiés aux forces de sécurité.</p> <p>La conception d'un groupe scolaire de 4000 m2 se substituera par ailleurs à l'école de la plage.</p> <p>Conformément à la volonté de la municipalité, ce nouveau groupe scolaire moderne et ambitieux, permet d'accueillir 420 enfants : 180 enfants en classes de maternelle et 240 en classes élémentaires. Ce sont ainsi 14 classes, soit 2 classes supplémentaires qui sont créées, en comparaison de l'école de la plage, permettant ainsi une capacité d'accueil accrue.</p>

		Concrètement, le groupe scolaire comprendra 6 classes maternelles, 8 classes élémentaires, des locaux pour le périscolaire, un réseau d'aides spécialisées aux élèves en difficulté (RASED), mais également un restaurant scolaire avec une capacité d'accueil suffisante pour l'ensemble des enfants du groupe scolaire																					
Emplois créés et types de commerces	1	Comme déjà évoqué,, sont prévus de nouveaux services qui se veulent préfigurateurs de modes de consommation différents et plus vertueux : 4.550 m2 seront dédiés aux activités de commerces et de loisirs, dont 3100 m2 de commerces et de services. Une offre complémentaire sera soumise pour décision à une commission d'attribution ad hoc, en concertation avec les acteurs locaux.																					
Nombre de logements créés et de la hauteur des bâtiments prévus	8	<p><u>Sur le nombre de nouveaux logements :</u></p> <p>Le nombre de logements est imposée par l'acte de vente conclu avec l'État tant ce qui concerne leur nombre , leur nature et leur typologie, à savoir :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nature des constructions</th> <th>Superficie de plancher minimum en m²</th> <th>Nombre minimum de logements</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Logements sociaux de type PLAI (catégorie 1)</td> <td>3 379</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>Logements sociaux de type PLUS (catégorie 2)</td> <td>7 883</td> <td>105</td> </tr> <tr> <td>Sous -total logements locatifs sociaux</td> <td>11 262</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Logements à coûts maîtrisés</td> <td>4 750</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Logements libres</td> <td>14 738</td> <td>195</td> </tr> <tr> <td>Total logements</td> <td>30 750</td> <td>405</td> </tr> </tbody> </table> <p>Cette réalisation permet par ailleurs de participer à la réalisation des objectifs de Roquebrune Cap Martin en matière de réalisation de logements sociaux au regard de la loi SRU de contribuer à l'atteinte des exigences légales qui s'imposent à la commune en matière de réalisation de logements sociaux.</p> <p><u>Sur la hauteur des bâtiments :</u></p> <p>Le projet, dans son intégralité, respecte les prescriptions du PLU à savoir des bâtiments ne dépassant pas R+5. Aussi, tous les bâtiments respecteront cette prescription avec une hauteur maximale à R+5.</p> <p>En effet, le site de l'ancienne base aérienne 943 a fait l'objet, avant la création de la ZAC Cœur de Carnolès, d'une servitude d'attente d'un projet d'aménagement global sur le fondement de l'article L. 151-40 du CU. Cette servitude permet de geler l'urbanisation d'un secteur, situé en zone U ou AU, pendant une durée de cinq ans dans l'attente de l'élaboration d'un projet global, en interdisant toute demande d'autorisation d'urbanisme. Afin de permettre la réalisation de la ZAC Cœur de Carnolès, cette servitude doit être levée.</p> <p>En outre, au regard du projet envisagé, il a été nécessaire d'adapter deux articles du PLU :</p> <p>L'article UB6 relatif à l'implantation des constructions, dans la mesure où les bâtiments seront en débord de 2,4 mètres en lieu et place de 1,2 mètres ;</p>	Nature des constructions	Superficie de plancher minimum en m²	Nombre minimum de logements	Logements sociaux de type PLAI (catégorie 1)	3 379	45	Logements sociaux de type PLUS (catégorie 2)	7 883	105	Sous -total logements locatifs sociaux	11 262	150	Logements à coûts maîtrisés	4 750	60	Logements libres	14 738	195	Total logements	30 750	405
Nature des constructions	Superficie de plancher minimum en m²	Nombre minimum de logements																					
Logements sociaux de type PLAI (catégorie 1)	3 379	45																					
Logements sociaux de type PLUS (catégorie 2)	7 883	105																					
Sous -total logements locatifs sociaux	11 262	150																					
Logements à coûts maîtrisés	4 750	60																					
Logements libres	14 738	195																					
Total logements	30 750	405																					

	<p>L'article UB10 relatif à la hauteur des constructions, dans la mesure où la hauteur frontale des immeubles dépassera de 21 mètres en lieu et place d'une hauteur frontale qui ne peut dépasser 18 mètres.</p> <p>Il est ici rappelé que l'adaptation de cet article ne vaut que pour les rez-de chaussée accueillant les activités dédiées aux commerces et aux services de la ZAC et se situant le long de la «Rambla».</p> <p><u>Sur la séparation des bâtiments résidentiels et sociaux :</u></p> <p>Il n'y a pas de séparation sociale des habitants, le site accueillant toutes les catégories de résidents. Il n'y a pas non plus de distinction sociale dans l'implantation des bâtiments.</p> <p>En revanche, en raison des charges collectives inhérentes à la gestion et à l'entretien des immeubles dont les appartements sont destinés à la vente ou à la location non sociale, il a été retenu de ne pas insérer de logements sociaux au sein de ces bâtiments.</p> <p>En effet, ces appartements offrent des équipements et des prestations qui excèdent ce qui est permis pour les logements sociaux et dont les coûts de fonctionnement – répercutés dans les charges collectives - ne peuvent être supportés par les locataires et bailleurs sociaux.</p> <p>La ZAC doit ainsi permettre de répondre aux besoins en logements à l'échelle communale et intercommunale.</p> <p>La CARF dans son PLH s'est engagée à organiser la production de 680 logements /an. Le retour de la croissance démographique sur le territoire de la CARF passe par une augmentation de la production de logements et de la part de la construction neuve dédiée aux résidences principales.</p> <p>En effet, sur la période passée, le niveau de construction neuve n'était pas suffisant pour compenser la hausse des résidences secondaires.</p>
--	--

4. ANNEXE/ ÉTUDE DE MOBILITE 2023

