



Mairie de La Roquette-sur-Siagne
630 chemin de la commune
06550 La Roquette-sur-Siagne
Tél : +33 (0)4 92 19 45 00

MAÎTRE D'OUVRAGE

Ouverture à l'urbanisation des sites du chemin de la Méayne et de la Vignasse

Commune de La Roquette-sur-Siagne

Annexes au Cerfa n°14734*03 « Examen au cas par cas »



TPF ingénierie
Dir. des Opérations Régionales Nice Côte d'Azur
4 chemin du Château Saint-Pierre
CS 50531
06359 NICE Cedex 4
T. 04.93.27.66.30

INGÉNIERIE

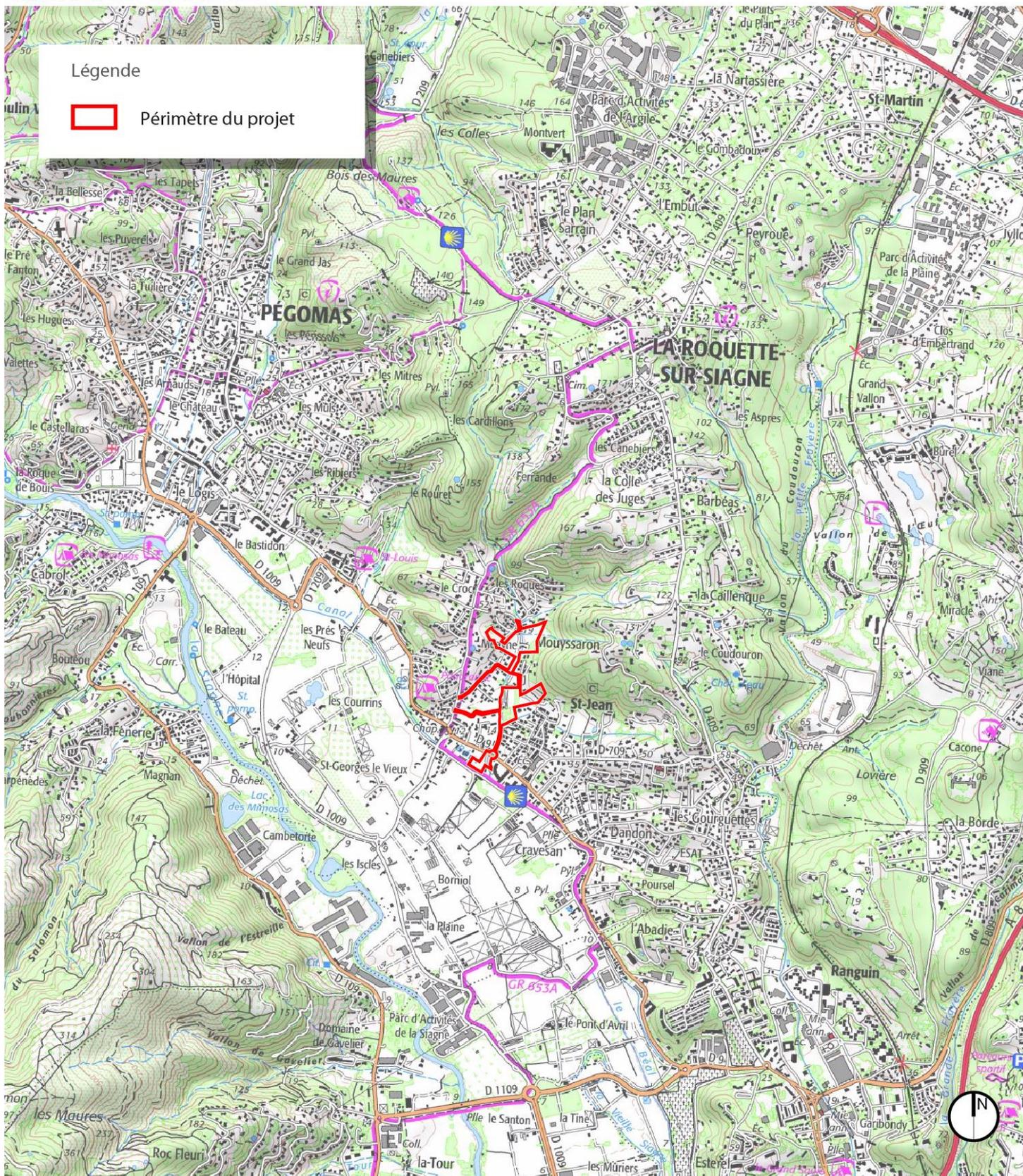
SOMMAIRE

ANNEXE I -	PLAN DE SITUATION	3
ANNEXE II -	PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION	4
ANNEXE III -	PLAN DU PROJET	8
ANNEXE IV -	PLAN DES ABORDS	11
ANNEXE V -	SITUATION VIS-A-VIS DE NATURA 2000	12

ANNEXE I - PLAN DE SITUATION

Plan de situation

échelle 1/25 000 - source IGN Scan25



ANNEXE II - PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION

Localisation des prises de vue

échelle 1/5000 - source Géoportail

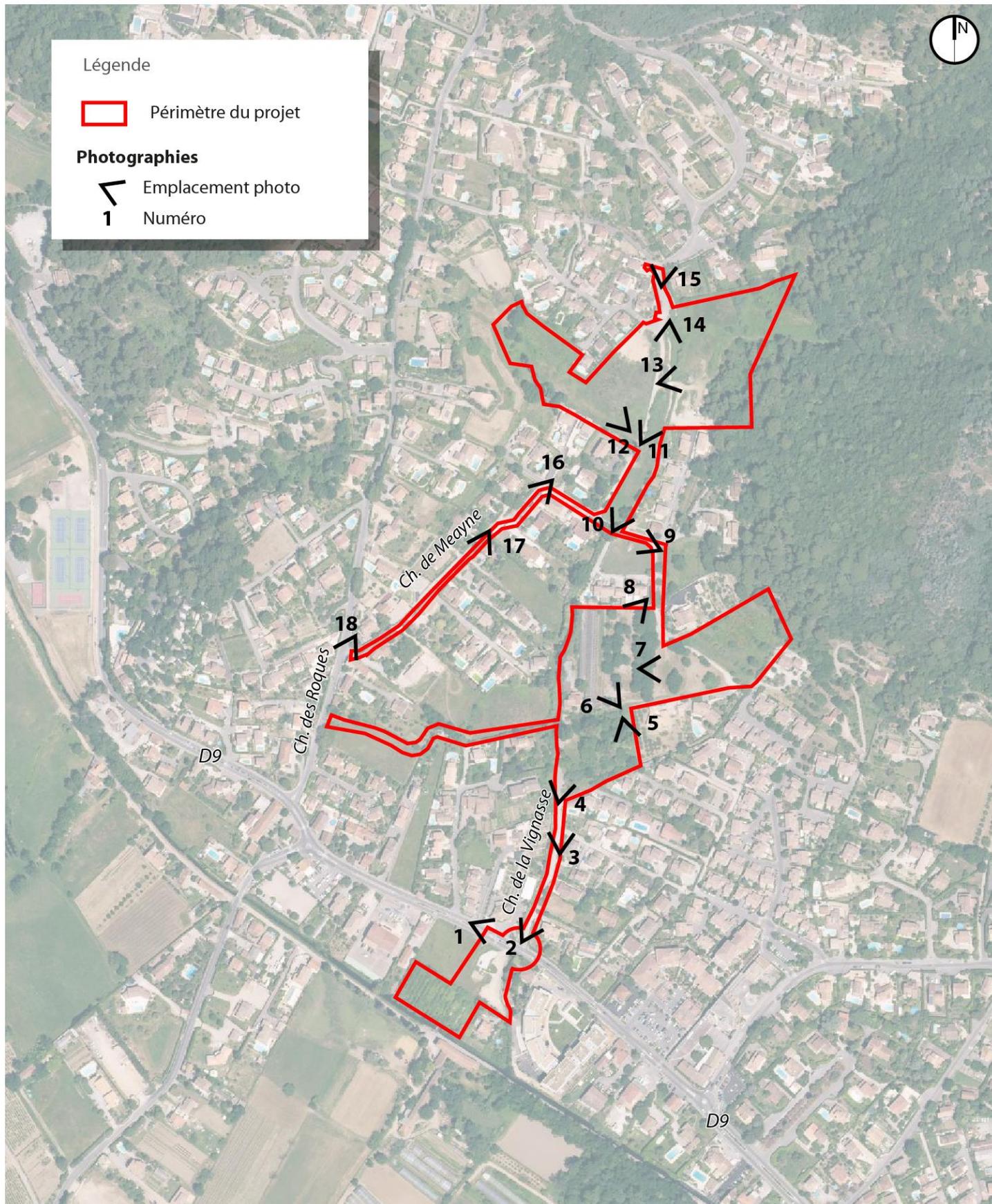




Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7

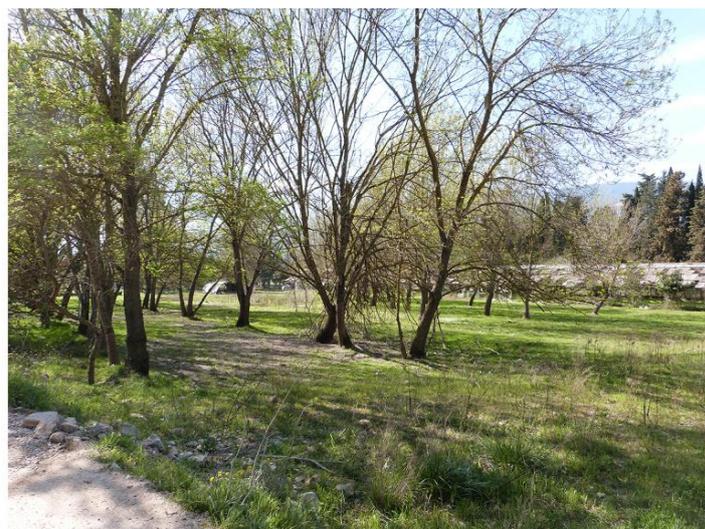


Photo 8



Photo 9



Photo 10



Photo 11



Photo 12



Photo 13



Photo 14



Photo 15



Photo 16



Photo 17



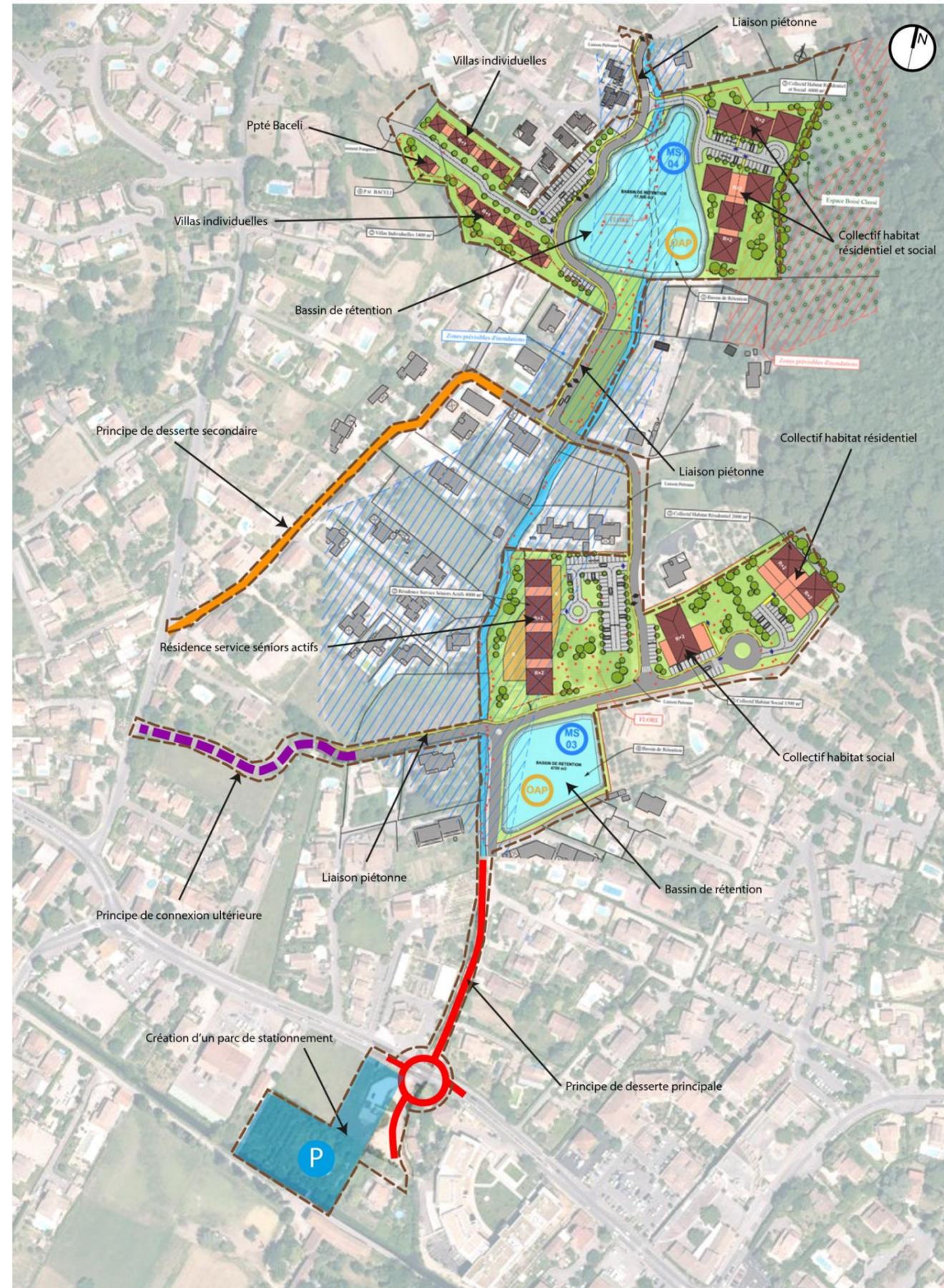
Photo 18

ANNEXE IV - PLAN DU PROJET

Cf. Pages suivantes

Plan général du projet

échelle 1/3 500 - source Géoportail / Commune de La Roquette-sur-Siagne



Plan Masse - Projet architectural

échelle 1/1 250 - source Commune de La Roquette-sur-Siagne



ANNEXE V - PLAN DES ABORDS

Plan des abords

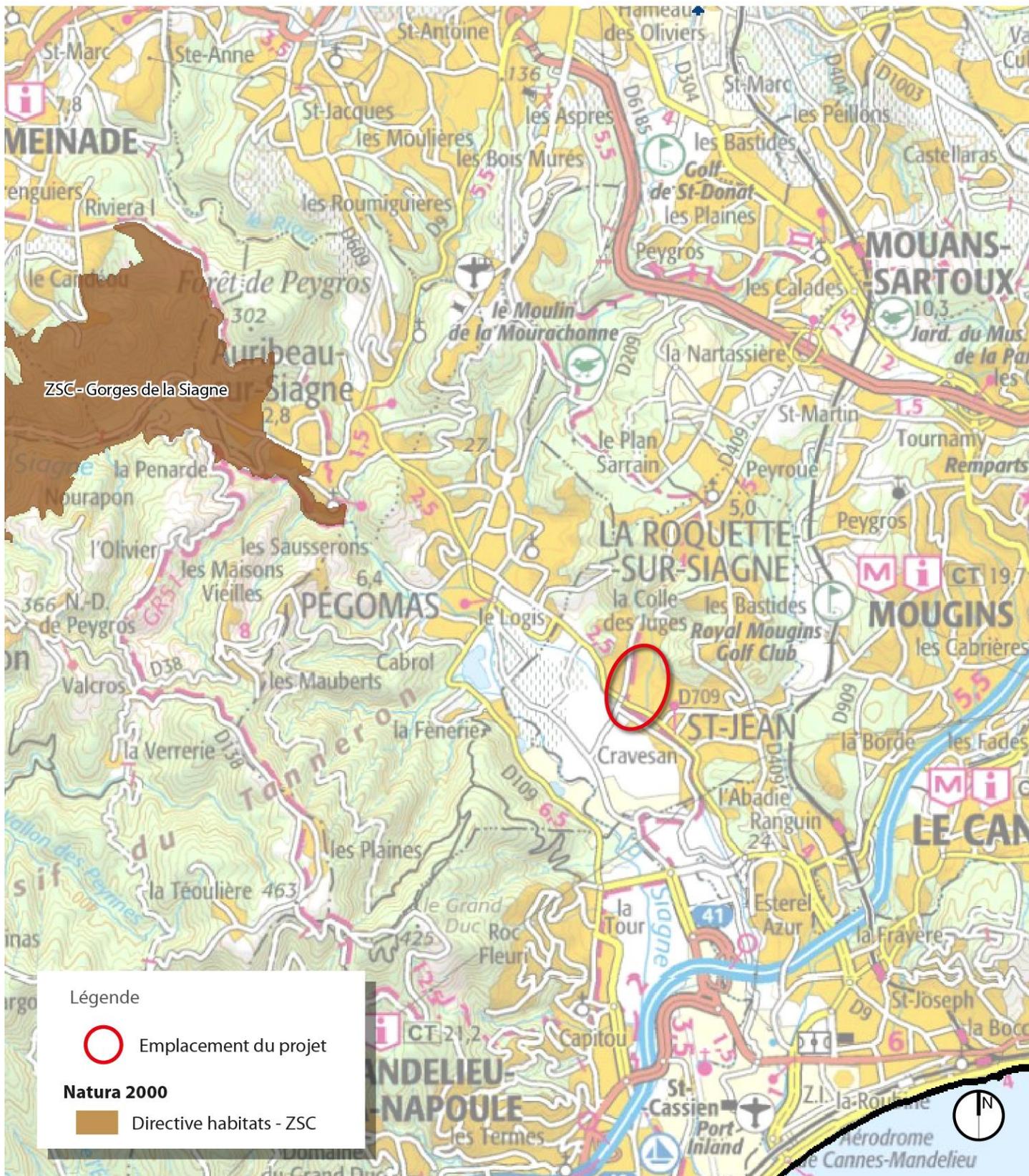
échelle 1/5000 - source Géoportail



ANNEXE VI - SITUATION VIS-A-VIS DE NATURA 2000

Natura 2000

échelle 1/50 000 - source DREAL PACA



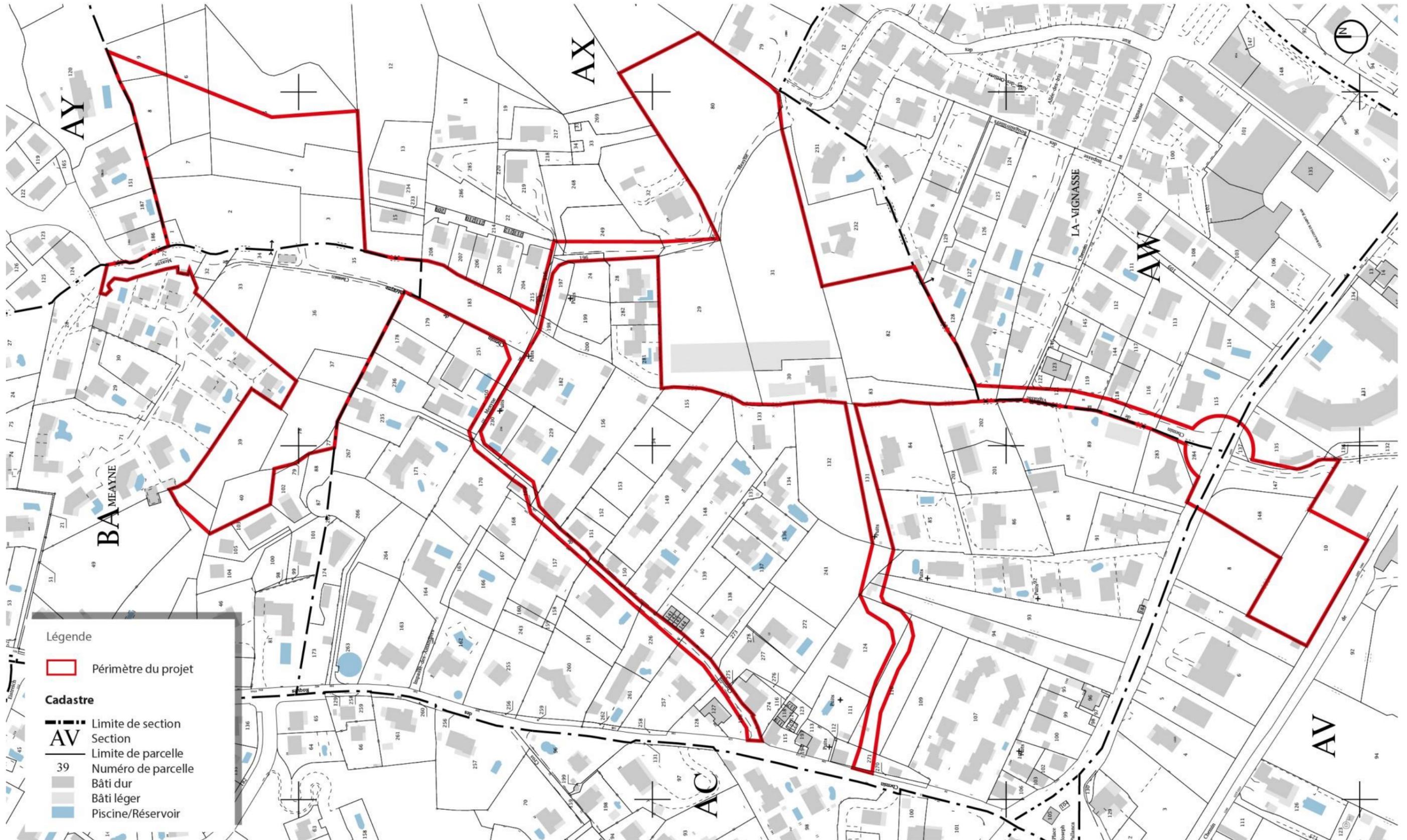
ANNEXE VII - EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL ET DES PARCELLES CONCERNEES

Les parcelles concernées sont les suivantes, en totalité ou pour partie.

Section	Parcelles
AV	10, 135, 137, 147, 148
AX	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 29, 30, 31, 32, 80, 82, 83, 92, 93, 94, 110, 124, 126, 131, 147, 156, 157, 168, 169, 170, 182, 183, 196, 197, 198, 204, 214, 216, 226, 229, 230, 235, 236, 241, 248, 249, 250, 251, 257, 270, 271, 284
AW	1, 4, 115, 116, 118, 119, 121
BA	32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 72, 77, 78, 86

Extrait du plan cadastral

échelle 1/2000 - source Cadastre.gouv 2018



©2018 Ministère de l'Économie et des Finances

ANNEXE VIII - AUTO-EVALUATION

VIII.1 - JUSTIFICATION DE L'OPPORTUNITE DU PROJET

- **Rappel des objectifs du projet**

L'aménagement répondra aux objectifs suivants :

- améliorer la desserte viaire de l'ensemble du quartier : création de bouclages viaires qui permettront de connecter les différentes voies en impasse existantes et ainsi faciliter l'accessibilité du quartier, en particulier pour les services d'incendie et de secours,
- favoriser la diversification de l'habitat, afin d'améliorer les mobilités résidentielles dans la commune. Diverses typologies d'habitat seront développées (petit collectif, habitat pour sénior, habitat individuel groupé...), dans un souci d'une bonne intégration urbaine et paysagère de ces constructions,
- conserver le caractère de ville-jardin du quartier en favorisant le maintien d'espaces végétalisés et la création de franges tampons paysagères autour des sites,
- prévoir suffisamment de stationnement mais favoriser en contrepartie les connexions pour les liaisons douces,
- prendre en compte le risque inondation existant dans la conception du projet et prévoir des aménagements afin de réduire ce risque.

- **Les besoins identifiés au PLU**

Le scénario retenu dans le cadre de l'élaboration du PLU identifie un besoin de 455 logements à l'horizon 2025 (résidences principales uniquement), ce qui permet au PLU d'être compatible avec les objectifs fixés par le PLH de 45 logements par an et aux objectifs de production de logements sociaux.

En termes de stationnement public, il existe 146 places au village et 113 places à Saint-Jean.

Cependant, le diagnostic établi par la commune montre une insuffisance généralisée de l'offre.

Les poches de stationnement sont saturées au niveau des centralités à certaines heures, en lien notamment avec l'insuffisance des stationnements privatifs créés dans le cadre des programmes immobiliers neufs. La conséquence directe est le redéploiement de ces carences privées sur les parkings publics de la commune.

L'accès aux commerces et aux services publics ou privés apparaît dès lors plus difficile.

Il existe également un stationnement sauvage épars sur voirie.

Fort de ce constat, la commune se veut plus coercitive en matière d'exigences vis-à-vis des constructeurs privés d'une part et tente d'améliorer l'offre sur l'espace public d'autre part.

Le PLU précise que les zones NA4 et NA5 du POS, concernées par le projet objet du présent cas par cas, représentent à elles seules un potentiel de 220 logements.

- **La situation des équipements scolaires**

La commune dispose de 3 groupes scolaires, dont un au village et deux dans le secteur du projet :

- Groupe scolaire Saint-Jean (6 classes maternelles et 10 classes primaires),
- Ecole des Oliviers, achevée durant l'été 2014 (6 classes).

Grâce à l'ouverture de l'école des Oliviers, la commune dispose des classes nécessaires pour absorber les besoins de la population du projet objet du présent cas par cas.

- **Conclusion**

Les sites du Chemin de Méayne et de la Vignasse correspondent à des dents creuses d'urbanisation situées au sein d'un tissu urbain pavillonnaire en piémont collinaire. Ils se trouvent idéalement placés à proximité de la centralité Saint-Jean.

Les terrains sont aujourd'hui en friche et le site n'est pas concerné par une zone de protection ou d'inventaire écologique. De plus, son inclusion dans un tissu urbain limite son intérêt pour la biodiversité.

Les besoins en logements (y compris en logements locatifs sociaux¹) et en stationnement de la commune sont importants et nécessitent la mise en œuvre de projets urbains.

Le fait d'ouvrir à l'urbanisation des dents creuses dans un secteur urbain permet de limiter l'impact de la tache urbaine sur les zones naturelles ou agricoles.

C'est pour ces raisons que l'ouverture à l'urbanisation des sites du chemin de la Méayne et de la Vignasse était déjà prévu au POS et a été maintenue au PLU. Cette ouverture à l'urbanisation nécessite une amélioration de la desserte du secteur au sein d'un projet global, ce qui a retardée sa mise en œuvre effective.

Le projet objet du présent cas par cas est ainsi un projet majeur et structurant à l'échelle de la commune. En tant que projet structurant, il a fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation au PLU approuvé en juillet 2017.

VIII.2 - PRISE EN COMPTE DES ENJEUX HYDRAULIQUES

L'étude hydraulique réalisée est annexé au présent cas par cas.

Elle a permis de définir les bassins écrêteurs et autres aménagements hydrauliques (redimensionnement des biefs sous capacitifs) à mettre en œuvre pour réduire l'aléa inondation dans la zone d'étude et protéger les constructions existantes et l'urbanisation future des dents creuses.

Cette étude a été présentée à la DDTM 06 en décembre 2017, cette dernière ayant alors validé les objectifs du travail hydraulique réalisé.

VIII.3 - PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ECOLOGIQUES

Les enjeux écologiques rencontrés sur le site sont détaillés au sein du diagnostic écologique joint au présent dossier.

Si plusieurs espèces rencontrées présentent des enjeux de conservation modéré à fort (voir détail dans le diagnostic), l'approche fonctionnelle réalisée montre que les échanges faunistiques sont globalement altérés par l'important degré d'anthropisation du secteur d'étude, y compris au niveau du vallon de la Méayne ou du canal du Béal.

Un premier travail de réduction des impacts sur les espèces protégées a déjà été entrepris et a permis d'aboutir au projet présenté dans la présente demande d'examen au cas par cas.

Cependant, l'évitement complet des espèces n'est pas possible.

Ainsi, une première réflexion sur des mesures d'évitement et de réduction a été entreprise et a abouti aux recommandations suivantes :

- Mesures d'évitement :
 - ✓ Préservation du vallon de Meayne et du canal du Béal,
- Mesures de réduction :
 - ✓ Adaptation du calendrier des travaux en fonction de la phénologie des espèces,

¹ La commune comptait 8,66% de logements locatifs sociaux au 1^{er} janvier 2015.

Le projet prévoit 50% de logements locatifs sociaux, soit environ 131 logements, dont les 70 logements de la résidence sénior.

- ✓ Mise en défens des secteurs à enjeux écologiques (arbres gîtes potentiels, stations de plantes protégées, etc.),
- ✓ Limitation et adaptation de l'éclairage,
- Mesures d'accompagnement :
 - ✓ Déplacement conservatoire des individus d'espèces protégées,
 - ✓ Préservation de l'indigénat de la flore locale,
 - ✓ Prévention des risques de pollution,
 - ✓ Respect des emprises du projet,
 - ✓ Utilisation d'espèces végétales locales pour les plantations,
 - ✓ Proscription de l'apport de terres exogènes,
 - ✓ Limitation des traitements phytosanitaires.

La définition précise des mesures est en réflexion et ces dernières seront détaillées dans le dossier de Police de l'Eau et la demande de dérogation CNPN (autorisation environnementale unique).

VIII.4 - DETAIL DE LA PRISE EN COMPTE DES PPR EN VIGUEUR

Le projet est :

- en zones bleues B2 (danger faible) et B1 (danger modéré) et en zone Rouge du PPR incendie de forêt,
- en zones bleue B1 (risque modéré) et rouge R (risque fort) du PPR inondation Siagne.

- **PPRi**

Il convient en préambule d'indiquer qu'un nouveau PPRi est en cours d'élaboration sur la commune de La Roquette-sur-Siagne. Ce PPR viendra remplacer le PPRi actuel de la Vallée de la Siagne, qui n'est pas révisé sous la forme d'un PPR unique mais d'un PPR par commune, avec une étude d'aléa unique à l'échelle de la vallée. L'approbation de ce PPR est envisagée en 2019 selon les informations fournies par la DDTM06 en décembre 2017.

En zone Rouge sont autorisés les travaux et installations destinés à réduire les risques ou leurs conséquences à condition de ne pas les aggraver par ailleurs.

C'est le cas des aménagements prévus en zone Rouge dans le cadre du projet objet du présent cas par cas : bassins écrêteurs et redimensionnement de biefs sous capacitifs.

En zone bleue B1, outre les bassins écrêteurs, le projet prévoit une résidence sénior (construction, aménagements paysagers et stationnement aérien).

Il convient ici de noter que la résidence sénior n'est pas une maison de retraite ou un établissement d'accueil de personnes à mobilité réduite mais une résidence accueillant des personnes âgées autonomes désirant préserver leur indépendance : la résidence ne sera pas médicalisée mais dispose d'un personnel présent de façon permanente afin d'organiser tous les services demandés par le résident, qui aura son propre appartement mais pourra également accéder à des espaces collectifs propices aux échanges.

Dans cette zone, la limitation à 30% de la surface de l'unité foncière en zone inondable de la superficie de la construction ou des exhaussements de sol pouvant faire obstacle à l'écoulement des eaux a d'ores et déjà été intégrée dans la conception du projet.

Ainsi, le PPRi est pris en compte dans la conception du projet.

- **PPRif**

Le projet ne prévoit aucune construction en zone Rouge du PPRif. Seuls y sont prévus des aménagements paysagers.

La définition des voies (rayon de courbure, aires de retournement, voies périphériques), l'implantation de points d'eau normalisés ou le maintien d'une bande débroussaillée respecteront le règlement du PPRif.

Ces dispositions seront calées graphiquement et techniquement dans le cadre du permis de construire, le projet de construction actuel étant au stade des études de faisabilité.

Ainsi, le PPRif est pris en compte dans la conception du projet.

VIII.5 - OUVERTURE A L'URBANISATION ET SDAGE

L'orientation 5A-04 du SDAGE s'intitule « éviter, réduire et compenser l'impact des nouvelles surfaces imperméabilisées ».

Trois objectifs généraux sont fixés :

- Limiter l'imperméabilisation nouvelle des sols,
- Réduire l'impact des aménagements,
- Désimperméabiliser l'existant.

Le SDAGE incite à ce que les documents de planification d'urbanisme (SCoT et PLU) prévoient, en compensation de l'ouverture de zones à l'urbanisation, la désimperméabilisation de surfaces déjà aménagées. Sous réserve de capacités techniques suffisantes en matière d'infiltration des sols, la surface cumulée des projets de désimperméabilisation visera à atteindre 150% de la nouvelle surface imperméabilisée suite aux décisions d'ouverture à l'urbanisation prévues dans le document de planification.

La désimperméabilisation visée par le document d'urbanisme a vocation à être mise en œuvre par tout maître d'ouvrage public ou privé qui dispose de surfaces imperméabilisées (voiries, parking, zones d'activités, etc.). Par exemple, dans le cas de projets nouveaux situés sur du foncier déjà imperméabilisé, un objectif plus ambitieux que celui d'une simple transparence hydraulique peut être visé en proposant une meilleure infiltration ou rétention des eaux pluviales par rapport à la situation précédente.

L'ouverture à l'urbanisation des sites du chemin de la Méayne et de la Vignasse était déjà prévue au POS communal dès son approbation en 1995 (zones NA4 et NA5) et a été maintenue au PLU approuvé en juillet 2017 (zone 2AUh, dédié de l'habitat, et nécessitant une modification ou une révision du PLU pour son urbanisation) : il s'agit ainsi d'une confirmation de l'urbanisation.

Le rapport de présentation du PLU approuvé précise que le bilan POS/PLU est en faveur de la préservation des zones naturelles et des zones agricoles.

		PLU 2017			
		U	AU	A	N
POS	U	156,51	0,98	2,86	3,35
	NA	11,44	9,56	4,14	7,09
	NB	66,44	3,52	1,69	22,56
	NC	2,40	4,55	120,17	2,66
	ND	10,30	0,51	8,33	147,04
RNU		5,1	6,74	0,00	1,39
ZAC		20,70	0,00	0,00	2,08

Changements de zonage entre la POS et le PLU

Toutefois, dans le cadre de l'adaptation du PLU nécessaire à la réalisation du projet de construction, la réflexion communale sur l'urbanisation et l'imperméabilisation des sols sera développée, tout comme la compatibilité de l'adaptation du PLU avec le SDAGE Rhône Méditerranée.

VIII.6 - DEPLACEMENTS

Le projet de construction prévoit 192 logements "classiques" ainsi que 70 logements dans une résidence seniors, et 420 places de stationnements pour ces logements et les riverains qui le souhaiteraient.

De plus, le projet communal prévoit la création d'un parc de stationnement de 100 à 120 places entre la RD9 et le canal du Béal, de manière à répondre aux besoins de la population locale tel qu'identifiés lors de l'élaboration du PLU.

Le trafic journalier induit par le projet de construction peut être estimé à 1 150 véh/j sur la base des hypothèses suivantes :

- 100% de résidences principales (maximisation du trafic induit),
- 1,85 adultes par logements (hors résidence seniors), soit une population de 355 adultes,
- 1,2 adultes par logement pour la résidence senior, soit une population de 84 adultes,
- une part modale Véhicules Personnels (VP) et deux-roues motorisés (2RM) de 95%,
- 3 déplacements par adulte et par jour (hors résidences seniors),
- 1,2 déplacement par habitant et par jour pour la résidence senior,
- 20 visiteurs par jour pour la résidence senior (famille, médecin, infirmière, personnel,...), soit 40 déplacements par jours,
- 1 personne par véhicules (maximisation du trafic induit).

Le parking public au Sud du projet ne générera pas de trafic supplémentaire mais permet de répondre aux besoins de la population (commerces, activités, écoles notamment).

Les réaménagements et créations de voies prévus permettent d'absorber cet apport de véhicules et d'améliorer la desserte viaire de l'ensemble du quartier par la création de bouclages connectant les différentes voies en impasses existantes et facilitant l'accessibilité du quartier, notamment pour les services d'incendie et de secours.

La RD9 est suffisamment calibrée pour accueillir ce flux supplémentaire de véhicules.

Par ailleurs, il convient ici de noter que cette voie sera rétrocédée à la commune par le Département des Alpes-Maritimes après ouverture de la totalité de la liaison intercommunale de la Siagne (RD1009). A cette occasion, la route sera requalifiée en petit boulevard urbain et son trafic diminuera en lien avec le report sur la RD1009.

VIII.7 - COMPATIBILITE AVEC LA LNPACA

Une concertation publique a été organisée à l'automne 2016 sur la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Conformément aux conclusions du dossier ministériel de phase 1, des variantes de traversée de la vallée de la Siagne ont été étudiées en cohérence avec les variantes de raccordement de la ligne Cannes - Grasse à la ligne nouvelle.

Ces variantes de traversée de la Siagne n'ont pas été portées à la concertation publique de 2016 car elles relèvent de la Priorité 2 du projet. Elles ont cependant été présentées aux élus, lors de la période de concertation avec ces derniers et sont rappelées ici (voir extrait du dossier ministériel de 2017 pour la priorité 1 en page suivante) :

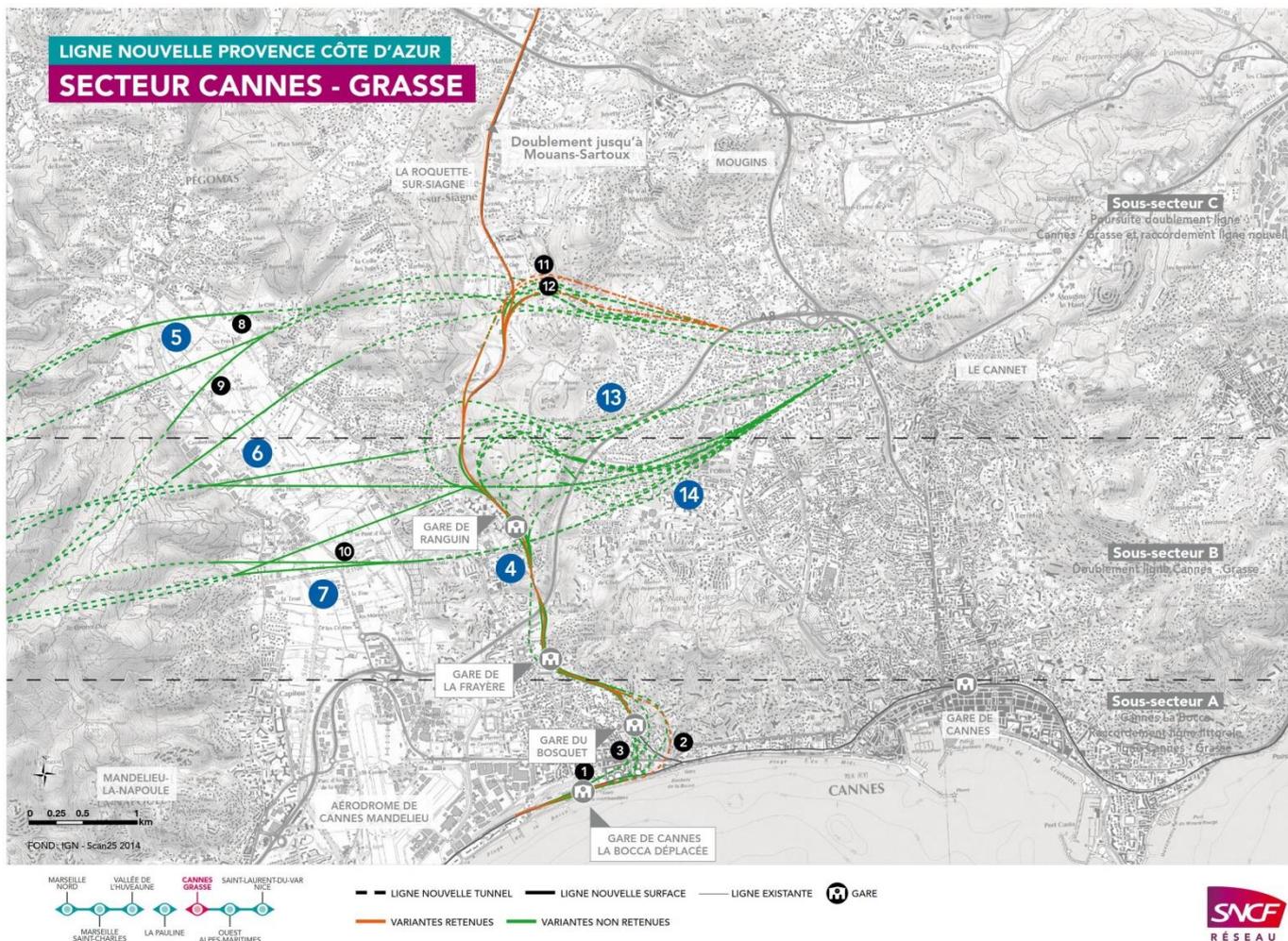
- traversée de la Siagne au Nord de la ZPP,
- traversée de la Siagne au centre de la ZPP,
- traversée de la Siagne au Sud de la ZPP.

La solution impactant les mêmes terrains que le projet objet du présent cas par cas ne fait pas partie des tracés retenus pour la suite des études.

De plus, le rapport du Conseil d'Orientation des infrastructures de février 2018 précise, pour la LNPACA, que le tronçon entre Cannes et Le Muy (qui passe donc à La Roquette-sur-Siagne) a vocation à être réalisés dans un second temps, une fois que les premières priorités de désaturation des nœuds (Marseille et Nice) auront été traitées.

Ainsi, ce tronçon fait partie de la phase 4 du projet, dont les travaux seront engagés au plus tôt à partir de 2038.

En conclusion, le projet d'ouverture à l'urbanisation des sites des chemins de la Méayne et de la Vignasse est compatible avec les études en cours sur le projet LNPACA, pour lequel aucun tracé définitif n'a été acté entre Cannes et Le Muy mais où le tracé dans le secteur d'étude du projet communal a été écarté.



Traversée de la Siagne au nord de la ZPP 5

Cette première famille de solutions est axée sur une mise à profit du resserrement de la vallée de la Siagne dans sa partie nord, de manière à réduire la longueur de la section aérienne de la ligne et de limiter l'impact visuel. La variante se caractérise par un enchaînement d'ouest en est, de type tunnel-viaduc-tunnel dont une localisation de la tête de tunnel ouest en limite de la ZPP.

Parmi les différents tracés examinés, les solutions qui limitaient l'impact sur le bâti grâce à des arrivées des tunnels de part et d'autre du viaduc sur des versants plutôt raides (pour limiter l'emprise de la tête de tunnel) et non urbanisés ont été privilégiées. Deux solutions ont été retenues pour la poursuite des études: une solution en limite sud de Pégomas 8 et une solution proche du lac des Mimosas 9.

Traversée de la Siagne au centre de la ZPP 6

La démarche suivie consiste à rechercher des variantes de franchissement de la vallée de la Siagne dans sa partie médiane, en tirant notamment profit de la zone côté ouest située au sud du lac des Mimosas et favorable à l'implantation d'une tête de tunnel du fait d'un relief abrupt et du faible nombre d'habitations. De plus, le linéaire total est réduit puisque ce passage se fait quasiment dans l'axe reliant le massif du Tanneron et la zone de Mougins/Valbonne où est prévue la gare OAM.

La partie est du franchissement de la vallée en viaduc et l'entrée en tunnel correspondante impactent fortement des zones résidentielles: cette famille de solutions a été abandonnée.

Traversée de la Siagne au sud de la ZPP 7

La démarche consiste à rechercher un passage en limite sud de la ZPP, au niveau de la commune du Cannet (à l'est de la vallée de la Siagne), tout en restant compatible avec une position de gare OAM dans le secteur de Sophia Antipolis. Des variantes ont été développées à partir d'un ancrage à l'ouest, en partie médiane de la ZPP, dans une zone favorable en ce qui concerne l'implantation de tête de tunnel.

La présence sur le tracé de deux immeubles d'habitation à flanc de colline sur le versant est de la vallée a conduit à l'élimination de ces variantes.

Une autre variante 10 s'inscrit, comme la précédente, dans une recherche de passage en limite sud de la ZPP, avec cette fois-ci un ancrage encore plus marqué au sud, que ce soit pour la tête de tunnel ouest ou pour la tête est.

La tête de tunnel ouest se situe en fond de vallon pour éviter le bâti.

VIII.8 - CONCLUSION

Le projet consiste à urbaniser deux dents creuses au sein d'un tissu urbain pavillonnaire et en piémont collinaire, sans étalement urbain sur les collines et secteurs non urbanisés proches. Il a pris en compte la nécessité de s'insérer dans son environnement urbain, mais également naturel et paysager grâce aux mesures prévues ou en cours de définition. Ces mesures, présentées succinctement en cas 6.4. du formulaire, seront détaillées dans les dossiers règlementaires nécessaires à la réalisation du projet : autorisation environnementale en lien avec la Police de l'eau et demande de dérogation de destruction d'espèces protégées.

Ainsi, le projet permet d'améliorer la desserte viaire du quartier et de sécuriser son accès pour les services d'incendie et de secours dans un secteur en zone bleue au PPRif, de limiter le risque inondation à l'aval par la création de deux bassins de rétention de grands volumes, mais également de conserver le caractère de ville-jardin du quartier (constructions basses, nombreux aménagements paysagers et plantations).

Il permet également de répondre aux besoins de la population en logements, y compris en logements sociaux², et en stationnement, sur la base des enjeux mis en avant dans le rapport de présentation du PLU communal.

Il nous semble donc que le projet peut être dispensé d'étude d'impact du fait de son caractère d'intérêt général, de la prise en compte déjà mise en œuvre des enjeux environnementaux et de la poursuite en cours de la prise en compte de ces enjeux. En effet, l'ensemble des mesures ERC définies ou à définir pour le projet seront développées dans les dossiers règlementaires d'ores et déjà obligatoires pour le projet et seront figées dans l'arrêté d'autorisation environnementale.

² La commune comptait 8,66% de logements locatifs sociaux au 1^{er} janvier 2015.

Le projet prévoit 50% de logements locatifs sociaux, soit environ 131 logements, dont les 70 logements de la résidence sénior.

ANNEXE IX - DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE

Voir document joint.

ANNEXE X - ETUDE HYDRAULIQUE

Voir document joint.