



# ASPONA

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA NATURE ET DES SITES  
DE ROQUEBRUNE CAP-MARTIN MENTON ET ENVIRONS

**B.P. 17 – 06501 MENTON CEDEX**

AGRÉE N° SIREN 401 480 827 N° SIRET 401 480 827 000 21

Menton, le 5 avril 2022

*Transmis par e-mail via : direction.generale@carf.fr*

**Objet :** Consultation publique sur le projet de la ZAC Cœur de Carnolès

Monsieur le Président de la CARF, Monsieur le Directeur Général de la CARF

Veuillez trouver ci-dessous les observations et l'avis de l'ASPONA, association agréée pour l'environnement au plan départemental, concernant la consultation publique qui a été engagée sur le projet de la ZAC Cœur de Carnolès.

Nous nous réjouissons de la tenue de cette consultation à laquelle ont pu prendre part des personnes riveraines qui ont ainsi découvert que les immeubles de logement n'étaient plus situés le long de l'avenue de la Paix, comme les 3 pages du document mis en consultation en mai 2019 le prévoyaient. Ce document de 44 pages n'intégrait pas les résultats du concours d'architectes validés par le jury d'experts en avril 2019.

Aucune information officielle n'a circulé sur le projet d'ensemble depuis mai 2019, en dépit du fait qu'un appel à projets a été lancé pour le macro-lot en octobre 2020 et qu'en juillet 2021 une modification du PLU de RCM a été engagée.

Nous espérons que la présente concertation et que les propositions effectuées permettront d'aboutir à un projet engagé, contemporain et durable, nourri des remarques citoyennes et non à un projet de compromis banalisé.

Nous vous prions d'agréer nos sincères salutations.

La Présidente, Frédérique LORENZI

-----  
1 – Afin de formuler son avis, l'ASPONA a étudié le « dossier de réalisation » dans sa version du 3 mars 2022 ainsi que le « dossier Even Conseil » rédigé en août 2021, en réponse à l'avis de la MRAE.

Cette analyse a été enrichie des échanges que nous avons eus sur le marché de Carnolès le samedi 26 mars avec les habitants (plus de 70 personnes en grande partie en tant que riverains) venus prendre connaissance des plans et données chiffrées exposés, soucieux de comprendre le projet dans sa globalité et souhaitant pouvoir exprimer un avis bien étayé.

2 – Dans ses principales composantes, le projet suscite des interrogations et réserves s'agissant:

- de la production de 405 logements dont la grande majorité viendra alimenter le stock déjà très important de résidences secondaires soit 53% de l'ensemble du parc de logements à Roquebrune Cap Martin selon l'INSEE (2021). Entre 2008 et 2018, selon l'INSEE, 638 logements supplémentaires ont été construits sur la commune alors que la population a diminué de 5%. 4,1 ha ont été artificialisés et le nombre de logements sociaux a été réduit de moitié. D'autres chantiers importants sont en cours à proximité<sup>1</sup>, sans compter le projet Carnolès-Campagne à venir.
- du bloc compact où se trouvent « coincés » les dix bâtiments d'habitation pour inventer un espace qui leur est extérieur « l'esplanade » (alors que ce même espace vert pourrait être localisé entre les logements sociaux) ;
- de l'amputation du parc paysager dans sa partie Ouest ;
- et de l'insertion de la ZAC dans le quartier environnant pouvant conduire à l'issue de la réalisation à sa probable saturation.

3 – Plus précisément, nos observations se focalisent sur les points suivants, sachant qu'ont déjà été actées dans le PLU de RCM les modifications portant sur le relèvement de la hauteur des constructions et la largeur des balcons donnant sur la voie traversante nonobstant nos réserves quant à leurs incidences sur la deuxième rangée d'arbres de la Rambla :

- La juxtaposition d'équipements publics (école de 14 classes, salle polyvalente, école de musique, théâtre de verdure, belvédère, ...) qui viennent mordre sur le parc paysager et la grande déception quant à l'absence de création d'un pôle d'échange multimodal, attendu sur le site en raison de sa proximité avec la gare de Carnolès et susceptible de répondre à la problématique du zéro carbone et de la logistique « du dernier kilomètre » (nous reviendrons sur ce point dans nos propositions).
- Le problème le plus aigu est assurément la circulation autour et dans le quartier. Celui-ci est déjà engorgé tous les matins et tous les soirs aux heures de pointe (navetteurs Italie-Menton-RCM-Monaco).

Les données fournies par Even Conseil se basant sur 2020, année exceptionnelle marquée par une succession de confinements, apparaissent très minorées par rapport aux chiffres fournis l'Institut Monégasque de la Statistique (100 000 véhicules/jour entrant et sortant de Monaco dont 1/3 en provenance de l'Est (RCM, Menton, Italie) et qui transitent obligatoirement par l'ex-RN7, soit 30 000 véhicules/jour sur l'avenue de Verdun).

La question du stationnement à proximité de la gare SNCF de Carnolès est posée depuis plus de 20 ans et celle du franchissement des passages sous la voie ferrée aux gabarits insuffisants depuis 70 ans. Or les modèles de simulation (qui ne prennent pas en compte les nouveaux immeubles hors de la ZAC) estiment déjà le surcroît de trafic à 50% aux heures de pointe.

- La « solution » consistant à créer une rue « traversante » ouverte à la circulation dans les deux sens et dotée de places de stationnement végétalisées est non conforme à la réglementation actuelle, que ce soit pour les abords des écoles ou l'approvisionnement du futur supermarché (poids-lourds hors gabarit).

4 – Nous sollicitons quelques clarifications, compte-tenu des informations contradictoires figurant dans le dossier de réalisation, dans la réponse aux observations de la MRAE et dans le PLU :

---

<sup>1</sup> Un rapide inventaire permet d'identifier que les autres chantiers immobiliers sur RCM en cours, avec livraison d'ici 2024, totaliseraient également environ 400 logements ce qui conduit à une augmentation potentielle de 2500 à 3000 habitants à Carnolès-Quartier des plages et 1500 véhicules automobiles supplémentaires en circulation.

- Seul un bureau de la police municipale semble prévu, quid de l'installation de locaux pour la sécurité civile/pompiers ou pour la police nationale ?
- Combien d'emplacements de stationnement sont prévus en sous-sol (811 ou 844 ?) et en extérieur ?
- L'installation d'un supermarché est-elle confirmée, alors que jusqu'à présent seuls des petits commerces et des cafés étaient mentionnés le long de la « rambla » ?
- Qu'est-il prévu à l'emplacement de l'actuelle école de la Plage, des logements des enseignants et du Centre de loisirs CCL, situé avenue de la Plage et initialement inclus dans la ZAC ?

5 – Compte-tenu des informations mises à disposition, nos propositions d'adaptation du projet sont les suivantes :

- Renoncer à une voie « traversante » en réaffirmant **la vocation de la « rambla » comme un lieu de promenade et une voie douce d'accès à l'école** et en positionnant les accès aux parcs de stationnement souterrains à proximité de l'avenue de Monléon (sous l'esplanade) ou juste au démarrage de la « rambla » ;
- Créer **deux types de parcs de stationnement** (avec des modalités de gestion différentes) : un parking mutualisé privé pour les résidents des immeubles, les employés des commerces et bureaux, voire les personnels des écoles, et un parc public pour les clients/usagers du train, des commerces ou de la salle polyvalente/école de musique, sans compter les visiteurs occasionnels. Il importe que la partie publique soit clairement identifiée parmi les 811 emplacements prévus dans le dossier de réalisation (844 emplacements selon le PLU), qu'elle soit basée sur des besoins clairement identifiés et ne soit surtout pas sous-estimée ;
- Réserver en dehors du macro-lot<sup>2</sup>, **une superficie de 30% aux « espaces verts de pleine terre »** comme cela a été annoncé à plusieurs reprises officiellement (conseil municipal, interviews à la presse) contre les 16% restants pour le Parc paysager très encombré, tel que présenté dans le dossier de réalisation. Cela conduira à :
  - Repositionner l'aire de jeux des enfants vers l'Ouest à la place du débouché de la rue traversante sur la rue de la Paix ;
  - Supprimer le théâtre de verdure dont la localisation apparaît peu compatible avec la proximité de la gare (annonces sonores et passage/arrêt des trains) ;
  - Réduire l'emprise de la « rambla » (actuellement 12%) en la complantant de deux rangées d'arbres de première grandeur ;
  - Traiter entièrement de manière végétalisée l'Esplanade (ou alors à la déplacer) ;
- **Traiter la question des livraisons** liées aux activités commerciales (supermarché ?) et des véhicules de service du bureau de police municipale ou des pompiers, autrement que par des emplacements en surface (telle que la placette le long de l'avenue de Verdun ou le long de la « rambla ») ;
- Etablir clairement **la capacité des bassins de rétention** pour prendre en compte les risques de ruissellement des eaux associés à cette imperméabilisation accrue ;
- Prévoir des **arrêts-minute pour l'école**, exclusivement le long de la rue de la Paix ;

---

<sup>2</sup> A noter que pour le macro-lot la majeure partie des espaces verts sera traitée sur dalle avec une épaisseur de terre de seulement 1,50m, y compris en dehors des zones d'emprise des bâtiments par dérogation aux règles d'urbanisme applicables, ce qui permet d'agrandir considérablement la surface artificialisée dédiée aux emplacements de stationnement enterrés sur trois niveaux

- Elargir **les 2 passages sous la voie ferrée** pour permettre une circulation à double sens et des trottoirs ;
- Organiser le croisement de l'avenue de Monléon et de la rue de la Paix pour permettre un véritable « **pôle d'échange multimodal** » (train, bus, vélo-scooter-auto) ;
- Faire de la ZAC **un Ecoquartier** dans son aménagement, les caractéristiques techniques des bâtiments et dans sa gouvernance.