



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 21 octobre 2021

Transmis par e-mail via : modificationplu@mairiercm.fr

Objet : Enquête publique sur la modification du PLU de Roquebrune-Cap Martin

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Veillez trouver ci-dessous les observations et l'avis de l'ASPONA, association agréée pour l'environnement au plan départemental, concernant le projet de modification du PLU de Roquebrune-Cap Martin en lien avec la ZAC Cœur de Carnolès.

Je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

La Présidente, Frédérique LORENZI

Au vu des différentes étapes et démarches observées pour la conception du projet d'aménagement de la ZAC Cœur de Carnolès et, en dernier lieu, des informations fournies à la réunion de travail organisée à notre demande le 3 septembre 2021 sur les modifications envisagées, l'ASPONA aurait dû se prononcer favorablement sur celles-ci.

Toutefois, compte-tenu des incohérences et lacunes constatées dans le texte et des nombreuses incertitudes pesant sur la partie publique du projet, l'ASPONA ne peut marquer son accord pour les raisons suivantes :

1) La levée du périmètre d'attente du SAP1 (secteur UBb dans le règlement d'urbanisme) :

Dans la mesure où la ZAC de Carnolès est un ensemble constitué d'immeubles d'habitation, d'équipements publics, d'un parc et d'une voie de circulation interne, il est prématuré de lever le périmètre d'attente de projet avec la modification envisagée portant uniquement sur le « macro-lot » privé correspondant aux logements. Le secteur UBd devrait être revu dans sa globalité pour refléter l'ensemble des nouvelles affectations projetées.

L'ASPONA marque donc son opposition, par mesure de précaution.

2) L'article UB 13, relatif aux obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations :

Dans sa rédaction actuelle, cet article prévoit que « *les espaces libres seront traités en espaces verts de pleine terre [et que] cette surface doit être au moins égale à 20% de la superficie totale*

du terrain. ». Or cette disposition contredit celle prévue dans le plan de masse tel qu'arrêté par un jury en mai 2019, suite à un concours d'architectes, ainsi que les prescriptions fournies aux opérateurs – candidats à l'appel à projets pour le « macro-lot » lancé à l'automne 2020. Elles stipulent que 30% de la surface doit rester en pleine terre dans le « macro-lot ». A noter que ce taux répond à une demande répétée de l'ASPONA depuis 2017 et a été reprise dans l'appel d'offres lancé par la SPLA et validé par les services de l'Etat.

Dès lors, l'ASPONA insiste pour que l'article UB13 soit complété par un paragraphe spécifique formulé de la façon suivante : « ***Par exception en secteur UBb, dans le cadre d'une opération d'aménagement, la surface des espaces libres traités en espaces verts de pleine terre doit être au moins égale à 30%*** ».

L'ASPONA attire l'attention du commissaire-enquêteur sur le fait que l'absence d'une telle mention dans le règlement d'urbanisme serait susceptible de conduire à l'annulation de la modification du PLU.

3) La modification de l'article UB6 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

L'article modifié stipule que « *dans le cadre d'une opération d'aménagement, lorsque les dépendances des chaussées sont d'une largeur supérieure à 2,50 mètres, les balcons et débords de toit peuvent être autorisés en surplomb des voies publiques existantes ou à créer jusqu'à deux mètres pour les bâtiments d'habitations, comprenant en rez-de-chaussée et donnant sur la voie, des surfaces exclusivement dédiées aux commerces de détail, ou à l'artisanat, ou à la restauration ou aux activités de service accueillant du public et aux parties communes du bâtiment. Toutefois ils devront se situer à plus de 5 mètres au-dessus du sol des emprises publiques existantes ou à créer.* »

Aucune raison n'est fournie pour justifier l'élargissement des balcons et débords de toits en surplomb des voies publiques de 1,20 m à 2,00 m. L'explication la plus plausible est la possibilité donnée aux opérateurs-promoteurs de commercialiser 256 m² supplémentaires (0,80 cm supplémentaires x 20 m x 4 étages x 4 bâtiments). Ce gain apparaît relativement dérisoire au regard des inconvénients majeurs qu'une telle architecture aurait sur l'organisation générale du site et singulièrement sur la végétation associée à la 'rambla'.

En effet, le terme de 'rambla' évoque une promenade complantée d'une double rangée d'arbres de 1^{ère} grandeur (pins d'Alep, pins parasols, platanes, chênes verts, tilleuls, caroubiers, magnolias à grandes fleurs ...) de 20 m et plus, qui doivent être espacés entre eux de 10-15 m et surtout éloignés de 6 m minimum des façades (selon FN CAUE / fédération des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement) (voir illustration ci-dessous).



Promenade ombragée (Mont des Mules / Devens à Beausoleil)

Si cette approche est compatible avec l'emprise prévue pour la 'rambla' dans le plan de masse, de 18 à 20 m de large (voir ci-dessous, dossier SPLA), elle suppose de ménager en plus de la largeur de la voie (environ 6 m) des « trottoirs » de 6 m de chaque côté également.



Extrait du dossier d'appel d'offres SPLA

Avec des balcons en surplomb de 1,20 m, la proximité du feuillage des arbres peut être acceptable pour les habitants des immeubles, mais elle ne le sera pas si les balcons débordent de 2 m. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'illustration de la 'rambla' utilisée dans le dossier de la SPLA présente des arbres clairsemés. Il est d'ailleurs à noter que la SPLA annonçait avec 12 mois d'avance ce surplomb non conforme au PLU.



Illustration non contractuelle de la 'rambla' utilisée par la SPLA

L'ASPONA est opposée à cette modification, dans la mesure où elle obère la plantation d'arbres de 1^{ère} grandeur en lisière des immeubles d'habitation, alors que ceux-ci sont essentiels pour créer un îlot de fraîcheur, lutter contre la pollution de l'air et accueillir des espèces protégées.

En effet, comme le souligne la MRAE dans son avis du 12 mai 2021 (avis portant sur l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage de la ZAC Cœur de Carnolès), le site présente d'importants enjeux de nuisances sonores, de pollution de l'air, de ruissellement des eaux pluviales, de préservation de la biodiversité et d'intégration paysagère notamment au titre de la trame verte.

Ces deux derniers enjeux amènent la MRAE à s'inquiéter de la destruction de 27 (grands) arbres-gîtes avérés pour les chiroptères, 2 arbres seulement étant conservés. Elle indique attendre que le maître d'ouvrage lui présente les mesures de compensation prises, ce qui suppose sans aucun doute qu'il soit procédé à la plantation de nombreux arbres de 1^{ère} catégorie et pas seulement de 2^{ème} ou 3^{ème} catégories (oliviers, orangers, faux poivriers ...).

4) La modification de l'article UB10 relatif à la hauteur des constructions

Cette modification prévoit que « *Par exception, en secteur UBb dans le cadre d'une opération d'aménagement, un bâtiment à usage d'habitations peut être d'une hauteur supérieure à la hauteur absolue prescrite par le règlement de la zone dans les cas où le bâtiment comprend en rez-de-chaussée des surfaces exclusivement dédiées aux commerces de détail, à l'artisanat, à la restauration ou aux activités de service accueillant du public et aux parties communes du bâtiment, sans pouvoir excéder 20m et dans la limite de 6 niveaux (R+5).* »

L'augmentation de la hauteur des bâtiments longeant la rambla d'un demi-étage **va renforcer la perception massive et répétitive des quatre blocs de construction en alignement**, tels que représentés dans le plan de masse.

5) La non-prise en compte des enjeux de désenclavement du quartier vers le littoral et la création d'une voie de circulation majeure traversant la ZAC

Dans son avis du 12 mai 2021, la MRAE soulève plusieurs problèmes liés au projet de schéma de déplacement/mobilité des habitants, des usagers et des riverains de la ZAC. Il en résulte que la création d'une voie de circulation à double sens goudronnée, avec le passage quotidien de plusieurs milliers de véhicules, n'est pas compatible avec un projet d'écoquartier.

Pour la qualité de l'air, s'appuyant sur l'étude d'impact qui prévoit une augmentation de l'ensemble des polluants de l'ordre de 25% pour l'heure de pointe du matin et de 20% le soir, en lien avec l'installation de 405 ménages, la création de 844 places de parking et les équipements publics (école, salle polyvalente ...), la MRAE recommande la mise en place de mesures de réduction au profit des populations exposées et notamment des établissements scolaires. Pour l'ASPONA, la première d'entre elles doit consister à **faire de la 'rambla' une voie de desserte exceptionnelle (pompiers, bus scolaires)**, en prévoyant l'entrée du parking par l'avenue F de Monléon - et pas par la rambla -, et l'accès aux écoles à pied, en vélo ou par l'avenue de la paix.

En demandant davantage d'information sur les modalités de désenclavement du quartier en direction du littoral, ce qui permettrait de réduire une partie du trafic de l'avenue de Verdun et de l'avenue de la paix - autrement dit, l'élargissement du passage sous la voie ferrée de l'avenue F de Monléon mais aussi celui de l'avenue de la plage -, la MRAE montre bien que **le projet d'aménagement reposant sur la seule desserte interne à double sens du quartier n'est ni soutenable, ni durable pour la qualité de vie et la santé humaine.**

En outre, la MRAE souligne l'existence d'un risque lié au ruissellement dans une zone en forte déclivité et dans un secteur très urbanisé, la MRAE note le rôle très important joué par les futurs espaces de pleine terre. Dès lors, le traitement écologique de la rambla, à savoir un revêtement drainant pour la voie de circulation et des espaces de plantation suffisamment vastes pour le développement d'arbres de 1^{ère} grandeur, devrait s'imposer.

En l'absence d'engagements précis sur les flux de circulation dans et autour du quartier, l'ASPONA réitère son opposition à un usage intensif motorisé de la 'rambla'.