



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 28 mai 2019

Transmis électroniquement à la CARF (h.ravidat@carf.fr)

Objet : Observations sur le projet de création de la ZAC Cœur de Carnolès à Roquebrune Cap Martin

Je vous prie de trouver ci-dessous les observations de l'ASPONA sur le projet de l'Eco-quartier Cœur de Carnolès.

La Présidente, Nadine NIEL

L'ASPONA a étudié le dossier du projet d'Eco-quartier du Cœur de Carnolès et formule les remarques suivantes :

1 – En tant qu'association agréée pour l'environnement et forte d'une centaine d'adhérents habitant très majoritairement sur le territoire de la CARF et notamment à Roquebrune Cap Martin, l'ASPONA **regrette vivement que sa demande visant à pouvoir être consultée en tant que personne publique associée ou à pouvoir participer au comité de pilotage du projet lui ait été refusée.** La connaissance du quartier et de la commune dont ses représentants sont porteurs aurait grandement pu améliorer la qualité du projet qui apparaît largement inadapté au contexte local, aux enjeux de qualité de vie et d'environnement. Bref, cette association aurait pu **éviter un projet « hors-sol », tel que celui présenté aujourd'hui.**

2 - Le dossier soumis à la consultation date de juin 2018. Il a servi de base à un concours d'architectes lancé fin juillet 2018, à la pré-sélection de plusieurs cabinets qui ont travaillé pendant 6 mois et à l'examen de leurs projets par un jury d'experts qui s'est réuni le 1^{er} avril 2019. Or ni les citoyens appelés à donner leur avis, ni les élus de la CARF ou ceux de RCM (selon les PV des délibérations) n'ont eu communication de ce dossier avant le mois d'avril 2019. **L'ASPONA s'interroge sur l'utilité de donner un avis si les jeux sont déjà faits.**

3 – Le dossier fourmille **d'anachronismes.** Ainsi en est-il d'un planning annonçant une modification du PLU de RCM pour le 2^{ème} semestre 2018 qui n'a pas eu lieu. De même, alors que l'essentiel des travaux de démolition des bâtiments sur l'ancienne Base aérienne avaient été effectués au début du printemps 2018, les auteurs de « l'étude d'impact » (également datée de juin 2018) questionnent l'opportunité ou non de conserver le bâtiment central. Nous nous étonnons de lire en page 25 « COS 1.12 » alors que les coefficients d'emprise les ont remplacés depuis plusieurs années.

4 - Le dossier comprend 34 pages, dont 7 sont consacrées à la description de la situation socio-économique et démographique de la commune, mais seulement 3 au projet lui-même. Ce projet est finalement dévoilé à la page 25 sous le titre « Principe du plan de masse » ; il est juste précédé d'une page d'explication et du « Schéma de principe d'aménagement ».

Il faut lire la volumineuse « Etude d'impact » annexée, pour comprendre que ce projet résulte d'un choix – effectué par qui et quand ? – **entre 3 scénarios biaisés** (pages 91 à 94) : le 1^{er},

dit « *scénario de référence* », consiste à laisser la zone en friche ; le 2^{ème} entend conserver le bâtiment principal (mais au moment où l'étude d'impact a été finalisée il était déjà démolé depuis plusieurs mois !) et le 3^{ème} « *scénario choisi* » préconise d'éclater l'ensemble des bâtiments le long des voies routières et ferroviaire et de localiser les espaces verts au centre du site, à la place du champ de manœuvre et du tarmac de l'ancienne Base militaire.

L'ASPONA est en désaccord avec le scénario choisi, en se rangeant à l'avis de l'Autorité environnementale (MRAE) formulé dès le 28 juillet 2017. Cet avis ouvrait **une vraie alternative d'aménagement**, consistant à regrouper les bâtiments au centre pour aérer le quartier et éloigner les logements des 2 sources de nuisances que sont la D6007 et la voie ferrée. En effet, la MRAE mettait en garde les promoteurs du projet contre une localisation des bâtiments d'habitation ne prenant pas en compte le bruit des trains et des véhicules automobiles, ainsi que la pollution atmosphérique, les bâtiments étant situés à moins de 150 m d'une voie à grande circulation avec un trafic supérieur à 15 000 véhicules par jour (D 6007). La MRAE renouvelle d'ailleurs ses réserves dans son avis du 8 octobre 2018 et les réponses apportées par la CARF en avril 2019 ne les lèvent pas du tout.

S'agissant du parti d'aménagement choisi, il n'est fondé sur aucune analyse de sols, alors que l'on se trouve en présence d'un ancien site militaire, lieu de stockage et d'avitaillement du site du Mont Agel. Plus précisément, **des analyses pédologiques et chimiques devraient être réalisées sous la dalle de béton** d'où décollaient les hélicoptères plusieurs fois par jour et où probablement se trouvent des résidus de matériaux pollués liés au stockage de carburants et d'explosifs. Dans la mesure où les bâtiments principaux n'avaient pas de sous-sols et étaient surtout destinés à l'hébergement des appelés, la qualité du sol y est indéniablement meilleure que sous la dalle en béton. Seules ces analyses de sol permettraient de faire le meilleur choix de localisation. La démarche assez conventionnelle consistant à garder les implantations anciennes, sans se préoccuper du changement de vocation de cet espace de 3,6 hectares, ni prendre en compte l'évolution des modes de vie et des aspirations de la population est plus que décevante. Elle n'est pas acceptable car susceptible de mettre en danger la santé des habitants. Certes, 30% de la surface sera dédiée aux espaces verts et l'ASPONA s'en réjouit ; certes, les plantes ont un pouvoir de phyto-remédiation ; mais cette remédiation est obtenue à long terme – au moins trente ans.

C'est pourquoi l'ASPONA demande que soit étudié un scénario 4 permettant d'éviter toutes les anomalies intrinsèques détectées par la MRAE relatives à l'ambiance sonore, la qualité de l'air et l'insertion du projet d'aménagement de la ZAC dans les circulations alentours.

Ce scénario permettrait de conserver le parc d'oliviers et les platanes existants, refuges de chiroptères. En outre, dans cette option, des jardins partagés bordés d'arbres de haute tige serviraient de zone tampon acoustique pour la voie ferrée, le long de l'avenue de la Paix améliorant la liaison piétonne avec l'ancien quartier des plages et l'éco-quartier de l'avenue de la Plage. Sur la partie haute, le long de la RD 6007, un rideau végétal constitué de plusieurs rangées de grands arbres est également indispensable. Outre la fonction d'écran acoustique, de tels végétaux permettront de filtrer les pollutions atmosphériques et d'éviter leur concentration, surtout pendant la nuit, dans la cuvette située en contrebas, bénéficiant ainsi à l'ensemble du Quartier des plages.

5 - La longue analyse effectuée dans l'étude d'impact s'agissant des dispositions à prendre pour protéger la faune et la flore du site paraît d'autant plus dérisoire qu'elle n'a pas empêché l'intervention brutale des engins de chantier, des marteaux piqueurs et des pelleteuses pendant plusieurs mois durant l'hiver 2018.

6 – L'ASPONA déplore que les rédacteurs du projet, au-delà d'une présentation schématique théorique des éléments paysagers et des données socio-économiques statistiques, ne prennent **pas du tout en compte la relation de la ZAC avec son environnement extérieur** qui s'est fortement dégradé depuis les 2 dernières années.

Ainsi, en est-il d'abord de la voie ferrée ouverte au trafic international de passagers et de marchandises. Aucun dispositif correctif, tel qu'un **mur anti-bruit**, n'est envisagé pour isoler les futures habitations situées à moins de 50 m, du bruit des trains amplifié par la sortie d'un tunnel, les deux viaducs et en immédiate proximité avec la gare de Carnolès (freinage et redémarrage, annonces sur les quais ...). **L'élargissement du passage sous la voie de chemin de fer** de l'avenue de Mauléon, de même que celui de l'avenue de la Plage où les voitures ne peuvent pas se croiser n'est pas traité. Comment les enfants des écoles du quartier de la plage situées à moins de 200 m pourront-ils rejoindre la cantine si le trottoir actuel de l'avenue de la Plage passant sous la voie ferrée continue d'avoir moins de 1 m de large ? Comment justifier que la municipalité de RCM n'ait pas exercé son droit préemption sur une parcelle récemment mise en vente, jouxtant la voie ferrée et située à l'angle de l'avenue de la Paix et de l'avenue de la Plage, pour disposer de l'espace utile pour permettre l'élargissement du passage sous la voie ferrée (piétons et voitures) ?

De même, l'élargissement impératif de l'avenue de la Paix pour y ménager **des trottoirs** des deux côtés de la rue d'une largeur normalisée n'est pas du tout mentionné.

Egalement, **le projet de pôle d'échange multimodal apparaît irréaliste** au regard des conditions actuelles de circulation dans l'avenue François de Mauléon et dans l'avenue de la Paix. En l'absence d'indication sur les conditions de transformation en un pôle d'échanges d'un croisement sans aucune visibilité et dont la sécurité n'est assurée que grâce à des garde-corps pour les piétons et des feux tricolores pour les voitures, l'installation d'une passerelle présentée comme un atout majeur du pôle multimodal fait figure de gadget. Quels nouveaux circuits les bus pourront-ils emprunter si toutes les voies qui mènent à la gare restent sous-dimensionnées ?

7 – Plus généralement, l'absence de mise en cohérence du projet de ZAC conduit par la CARF avec le projet urbain de Roquebrune Cap Martin est problématique. Les concepteurs du projet et les autorités publiques semblent s'être focalisés sur le nombre de logements « à produire » sans prendre en compte l'aggravation de la situation que l'existence même de la ZAC était en train de créer et, du coup, sans essayer d'y remédier. L'ASPONA a pu constater que, **dans un rayon de 200 m du futur éco-quartier, on assiste à une inflation de projets immobiliers** visant à substituer des maisons individuelles avec jardins par des immeubles, **dont la plupart échapperont à la Loi SRU puisqu'inférieurs à 12 logements**. L'ASPONA estime le nombre d'appartements ainsi créés en accession libre à une soixantaine. Pour renverser le déséquilibre constaté dans l'offre de résidences secondaires, il conviendrait d'abaisser le seuil d'application de la loi SRU et/ou de réserver un taux plus élevé que 30% aux logements sociaux (50% dans le centre ancien de Grasse).

La prise en compte **des 18 logements des officiers situés Avenue des Marguerites**, en déshérence depuis plus de 3 ans, permettrait de desserrer un peu l'objectif de production de 439 logements sur la ZAC. Elle nécessiterait cependant de réserver une vingtaine d'emplacements de stationnement dans la ZAC pour permettre à cet immeuble de satisfaire les normes actuelles.