

Monsieur Gérard MAUREL
10 rue Lamartine
06000 NICE

Objet : Enquête publique Haut Careï – Observations sur PV de synthèse

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Par lettre en date du 18 novembre 2013, vous m'avez transmis, en application de l'article R.123-18 du code de l'environnement, le procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales émises lors de l'enquête publique relative à l'aménagement du quartier du Haut Careï à Menton qui vient de s'achever.

Je souhaite vous faire part ci-après des observations de la commune afin de vous permettre d'émettre un avis sur l'insertion environnementale de ce projet.

Préalablement, je note que quelques interventions portent sur l'opportunité du projet (pourquoi densifier ? pourquoi construire ? ...). Il faut rappeler que l'exposition-concertation avec le public, qui s'est déroulée du 12 au 23 novembre 2012, a permis de constater sa large adhésion à ce projet. Bon nombre d'administrés ont manifesté le souhait de pouvoir accéder à des logements, sociaux notamment, et le nombre de visites et de demandes en ce sens ne fléchit pas depuis lors. L'objet de l'enquête publique portait sur l'intégration du projet d'aménagement à l'environnement et le respect de celui-ci et n'était pas de nature à remettre en cause son fondement.

Le quartier du Haut Careï objet de l'étude environnementale est issu de l'ancienne ZAC du Careï, dont le PAZ a été approuvé par arrêté préfectoral du 1^{er} septembre 1981. Les règles d'urbanisme applicables sont constantes depuis lors et aurait pu être mises en œuvre depuis cette date, notamment avec une densification plus importante puisqu'en l'espèce l'ensemble des droits à bâtir n'ont pas été mobilisés dans ce projet, justement pour privilégier un traitement paysager de qualité. La démarche initiée ici est conforme aux règles d'urbanisme, aux exigences du Plan Local d'Habitat en vigueur et ne diffère pas des programmes déjà mis en œuvre dans ce secteur et déjà habités de longue date.

De même, concernant les craintes des administrés sur l'arrivée massive de population de « L'Ariane », je souligne que dans les Alpes-Maritimes, plus de 70 % de la population est éligible aux logements locatifs sociaux compte tenu du niveau de leurs revenus. Environ 700 demandeurs de logements sont actuellement inscrits en liste d'attente pour la seule ville de Menton et nombre d'entre eux sont reconnus prioritaires au sens de la loi DALO. Les 114 logements programmés ne sont qu'une amorce de réponse aux attentes locales.

Je ne donnerai donc pas d'autre suite aux remarques portant sur ces points.

Sur l'ensemble des questionnements propres à la circulation et au stationnement dans le secteur considéré, une étude indépendante, réalisée par un bureau d'études spécialisé, tenant compte des projets en cours et futurs dans ce quartier a été jointe au dossier d'enquête publique, au sous-dossier 11.

Le budget de l'opération comporte le financement de travaux hors emprise du lotissement afin de liaisonner celui-ci au réseau existant : réfection de la route du Mont-Gros, amélioration et nouveau traitement de l'avenue de Saint-Roman au droit d'Intermarché, réalisation d'un carrefour (dont les bureaux d'études VRD étudieront les caractéristiques techniques et l'optimisation sur la circulation selon 3 scénarii possibles) à l'intersection avenue de Saint-Roman/allée du stade/voie d'accès au lotissement.

L'étude de cette problématique n'a donc pas été minimisée ou éludée.

A propos de la route du Mont-Gros, qui est étroite et fait l'objet de stationnements sauvages :

Actuellement, la circulation sur la route du Mont-Gros est permanente quoique de faible intensité en journée. Elle est en revanche empruntée plus régulièrement aux heures de pointes (entrées et sorties du travail). Une remise en état de la chaussée est prévue dans le cadre de l'opération. La circulation complémentaire ne porte que sur deux fois 24 logements (lots 6 dès le début de la route et lot 9 à l'extrémité du projet).

Suite à l'exposition –concertation de 2012, la commune de Menton a pris l'engagement de réaliser des parkings complémentaires chaque fois que possible à proximité des immeubles existants qui ne disposent que de très peu d'emplacements propres. Le service communal des grands travaux réalise actuellement des études en ce sens. Ce problème est actuel et ne saurait être intensifié par la réalisation du nouveau quartier puisque lui-même est particulièrement bien doté avec l'exigence de 2 parkings par logement, ce qui est bien supérieur aux normes d'urbanisme (exemple 1 place pour 80 m² de SHON de logement).

Par ailleurs, plusieurs questions ou objections appellent de ma part un complément de précision :

- A1 : « Les photos sont anciennes, l'immeuble « Les Myrtes » n'apparaît pas »
Les bureaux d'études ont utilisé pour les insertions dans le site les photos aériennes actuellement disponibles (Google Earth notamment).
- A3 : « Quelles dispositions concrètes seront prises pour garantir aux habitants du quartier un accès à l'offre de transport en commun ? »
Ainsi qu'il est indiqué au dossier n°11 « Etude circulatoire », la fréquence de desserte du quartier par le réseau Zest de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française s'est intensifiée depuis le changement de concessionnaire au 1^{er} juin 2013. La fréquence proposée est désormais de un bus toutes les 20 mn au lieu de 30 mn, avec extension en soirée les vendredis, samedis et dimanches l'été. La CARF a programmé en 2014 et 2017 deux grandes enquêtes auprès du public afin d'ajuster les circuits et la fréquence de la desserte urbaine. Des adaptations sont réalisées régulièrement en fonction des attentes exprimées par la population (exemples en juillet et septembre 2013).
- A4 : Demande d'aménagement d'espaces verts entretenus et non nettoyés au désherbant :
Le traitement paysager des espaces non bâtis est une composante essentielle du quartier du Haut Careï. Le permis d'aménager comporte un plan paysager, avec indication des types d'arbres à conserver, à transplanter et à planter. Ce plan est imposé aux constructeurs dans les cahiers des charges du lotissement, des consultations des entreprises et des chantiers. L'entretien global par la collectivité publique avec mutualisation des coûts avec les copropriétés est également prévu pour permettre un traitement uniforme et pérenne. Ce plan de composition

d'ensemble figurait au dossier d'enquête publique en page 14 de la note de présentation, en page 38 de l'étude d'impact. Par ailleurs ce dernier document, qui est à l'origine de l'enquête, décrit avec précision les zones préservées de toute intervention humaine.

En ce qui concerne l'entretien futur, les mesures envisagées sont détaillées en page 39 de l'étude d'impact, qui constitue un engagement de la commune. Celui-ci est d'ailleurs également suivi au titre de la labellisation Effinature.

En complément, il est intéressant de noter que la commune de Menton emploie déjà plusieurs techniques alternatives, telles que les bâches géotextiles recouvertes de mulch ou de broyé végétal. Une expérience de bâches géotextiles biodégradables, d'une durée de 24 à 36 mois, est en cours. A ces titres, Menton est lauréate du concours « Biodiversité en ville 2013 ».

- A4 : Prévoir des voies d'accès sécurisées pour piétons depuis le rond-point de l'autoroute jusqu'au lot 9

Les plans et descriptifs du projet font état de la création de cheminements piétons au sein du projet, en plusieurs lieux.

Il semble que l'administré ne recherche ces cheminements exclusivement qu'en périphérie et en bordure des voiries existantes (selon les habitudes de déplacement actuelles), alors que l'objectif est de permettre de relier plus directement le haut et le bas du secteur en toute sécurité, en cheminant entre les immeubles, dans des zones sécurisées et éclairées.

Se référer aux :

- estacade sur le Careï,
- chemin reliant les lots 7, 8 et 9,
- chemin entre les lots 3, 2 et l'arrêt de bus,
- escalier entre la route du Mont-Gros et l'école,
- promenade piétonne le long du Careï, sous les commerces,
- escalier reliant la voirie centrale au square puis à l'arrêt de bus,
- trottoirs le long de la voirie centrale.

- A6 : Difficultés de circulation au niveau de la station-service d'Intermarché

Le déplacement de la station-service d'Intermarché est en cours d'étude par son gestionnaire (autorisation ICPE notamment). Il devrait intervenir début 2016 et permettrait de fluidifier la circulation dans ce secteur. Par prudence cet élément positif n'a volontairement pas été pris en compte par l'étude circulatoire, favorisant dès lors les ratios annoncés par celle-ci.

- A7 : Atteinte au « puits de carbone »

Les vallons ombragés évoqués pour leurs qualités environnementales et écologiques ont bien été identifiés comme tel, ainsi que l'établit l'étude d'impact. C'est bien pour les protéger que toute construction y a été prohibée et que le projet a connu plusieurs versions pour tenir compte des trames vertes et bleues constituant des corridors écologiques.

Un retour souhaité à la mobilité douce me semble un vœu pieu dans une commune où l'altitude passe de 0 à 774 mètres sur un territoire de seulement 1405 hectares. En revanche le renforcement du réseau de transport urbain, j'ai eu l'occasion de le souligner, constitue une priorité déjà mise en œuvre et à renforcer.

La fin de la remarque portant sur la présence de particules fines, le dérèglement climatique et la zone rouge (laquelle ?) ne m'est pas compréhensible en revanche,

aussi ne suis-je pas en mesure de répondre. Je souligne éventuellement qu'en page 112 de l'étude d'impact, au point 1.5. « Effets du projet sur le climat », le bureau d'étude conclut qu'« à l'échelle du projet sur un terrain de 5,3 ha, le projet n'aura que très peu d'effet sur les modifications climatiques – notamment d'évapotranspiration. »

- A8 : Prévoir des parkings en nombre suffisant
Cette précision figurait dans le dossier d'enquête publique, et a précédemment été évoquée, avec l'exigence de deux emplacements par logement, y compris pour des studios et deux pièces, ce qui autorise une mutualisation sur l'opération.
- A8 : Améliorer l'accès à l'autoroute
Bien que cette demande excède largement le territoire considéré, je suis en mesure d'indiquer que le Département des Alpes-Maritimes a finalisé le projet de création d'un rond-point permettant de supprimer l'embranchement entre la route de Sospel (D 2566) et la bretelle d'accès à l'autoroute (D 22a), dans l'objectif de sécuriser et fluidifier la circulation dans cette zone.
- A9 : Absence d'étude hydrogéologique et d'étude des sols
Les études hydrogéologique et des sols sont en cours. Il est probable qu'il existe une confusion dans l'énoncé de cette question car, si celles-ci s'avèrent nécessaires préalablement à la construction des bâtiments, elles ne sont pas de nature à déterminer le volume des déblais engendrés par l'opération. Celui-ci est connu en revanche (environ 100.000 m³) puisque, ainsi qu'il est noté dans l'étude d'impact, des procédés et des zones d'évolution ont été déterminés afin de préserver des secteurs de haute qualité environnementale et de minimiser les risques sur le site naturel, la faune et la flore.
- A10 : Capacité d'accueil de l'école Saint-Exupéry
Ce point a été traité au point 8 du dossier 10 « Mémoire sur la prise en compte dans le projet d'aménagement du Haut Careï des éléments de la concertation, de l'avis de l'autorité environnementale et des études préalables ». Il fait apparaître une capacité d'accueil suffisante de ce groupe scolaire.
- A10 : Désagréments liés aux travaux
Le traitement de la phase chantier est exposé en pages 145 et 146 de l'étude d'impact. Pour s'assurer de la mise en œuvre efficace de ce dispositif, il est inclus dans les cahiers des charges des constructeurs et des entreprises. En complément de la surveillance des responsables de chantier, il est intégré dans les critères de labellisation Effinature.
La durée du chantier est évaluée à 6 mois pour la viabilisation VRD et 36 mois de travaux pour les bâtiments.
- A10 : Installations de services publics complémentaires
Les bâtiments situés face au centre commercial Intermarché sont destinés a priori à accueillir des commerces complémentaires. A ce jour leur commercialisation n'a pas débuté et il serait possible d'envisager également des services publics. La réflexion peut également porter sur la reconversion des locaux de l'actuelle halte-garderie située au sein du bâtiment d'Intermarché puisqu'elle doit se déplacer au

sein de la nouvelle crèche. Une évaluation précise des besoins de la population sera faite à moyen terme, éventuellement de concert avec la CARF.

- A10 : Forte baisse attendue du marché immobilier dans le secteur
Compte tenu de la qualité du projet architectural et paysager, des services complémentaires apportés à la population de l'ensemble de ce secteur de la commune, je n'envisage pas une baisse de la valeur des résidences.
- A12 : Les routes d'accès sont trop étroites, problèmes d'accès
L'ensemble du réseau routier répond aux normes en vigueur pour la circulation des véhicules légers, poids lourds, autobus et véhicules de secours. Sur l'accès des piétons à l'école, la sur largeur des trottoirs, protégés par de hautes bordures, constitue un équipement peu fréquent, la plupart des groupes scolaires étant généralement situés en cœur de ville.
Sur une sortie supplémentaire au-dessus de l'école, et contrairement à la mention « malgré les réunions » (voir en ce sens le bilan figurant au dossier n°9), ce point n'a jamais été demandé lors de la concertation ni en réunion mensuelle de quartier. Je pense qu'une lecture attentive du plan topographique aurait permis de voir que d'une part elle est impossible à réaliser et que d'autre part il n'y a aucun intérêt à renvoyer de la circulation automobile à cet endroit.
- A13 : Perte irréversible de la faune et de la flore
L'étude d'impact qui fait suite à de nombreux relevés par des environnementalistes en toutes saisons confirme la richesse de la faune et de la flore en certains lieux qui ont été volontairement préservés de toutes constructions, ainsi qu'il a longuement été exposé. Les bâtiments et les voiries sont localisés sur des friches agricoles envahies de ronciers. Les végétaux remarquables sont identifiés pour conservation et/ou déplacement sur site.
- A13 : Demande de mise en place de transports en commun
Les transports en commun tous publics et scolaires sont déjà existants
La réalisation de sites propres ne dépend pas de cette opération mais de la mise en œuvre du plan local d'urbanisme en cours d'élaboration.
- A13 : Ecoquartier
Il est décidé dans cette intervention, comme dans une observation verbale, que le quartier du haut Careï ne correspondait pas à un écoquartier.
La conception d'un écoquartier a pour objectif de proposer des logements pour tous dans un cadre de vie de qualité, tout en limitant son empreinte écologique Elle se structure autour des trois dimensions du développement durable, en les traduisant à l'échelle du quartier - « cadre de vie et usages », « développement territorial » et « préservation des ressources » - et intègre une quatrième dimension, qui relève davantage de la mise en œuvre opérationnelle intitulée « démarche et processus ».
On notera que le terme d'écoquartier n'apparaît pas dans le dossier soumis à enquête publique mais qu'en revanche de longs développements sont consacrés à la labellisation Effinature pour la préservation de la biodiversité, sur des processus et critères similaires.
L'intervention portée au registre d'enquête ne se prononce pas sur cette prise en considération de l'environnement. Elle est basée exclusivement sur les caractéristiques des bâtiments qui ne sont à ce jour ni conçus, ni construits et qui ne

font pas l'objet de la présente enquête, ni même ne relèvent des 20 critères et 20 indicateurs de la grille d'évaluation d'un écoquartier.

Le conseil municipal se prononcera ultérieurement sur l'opportunité de solliciter pour ce projet le label écoquartier, lorsque certains éléments techniques complémentaires et évaluations plus précises seront disponibles (en matière d'énergie notamment), les bureaux d'études n'étant pas encore désignés.

- A13 : Pourquoi réaliser des logements libres ?

Les logements locatifs sociaux, l'accèsion à la propriété à un prix maîtrisé, les logements libres sont des composantes d'un parcours résidentiel complet proposé à l'ensemble de la population mentonnaise. Je rappelle l'existence d'un objectif de mixité sociale, qui sous-tend la loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, couramment appelée loi SRU.

Le quartier du Careï a une vie propre et équilibrée aujourd'hui et cet apport complémentaire de population doit s'inscrire dans la continuité. Il n'est pas envisagé de réaliser exclusivement des logements sociaux et les remarques précédemment émises sur le registre d'enquête semblent confirmer cet objectif.

Je souhaite souligner que l'image de Menton « Ma ville est un jardin » n'autorise pas à traiter avec légèreté un espace de la qualité du Haut Careï. La proportion importante de parcs, de jardins et d'espaces naturels protégés dans cette commune témoigne si besoin en était de cette préoccupation constante de l'alliance de l'urbain et du végétal. L'aménagement de ce dernier secteur, pourtant situé au sein d'un ensemble urbanisé, surprend les riverains. Friche agricole, il mérite une valorisation paysagère, dont la traduction est constituée par le plan paysager.

Espérant vous avoir apporté tous renseignements complémentaires,

Je vous prie

Jean-Claude GUIBAL