

ASPONA

(31/12/2023)

ANALYSE DE L'AVIS N°2023-05 DU 15 DECEMBRE 2023 DE LA COMMISSION DEPARTEMENTALE D'AMENAGEMENT COMMERCIAL DES ALPES-MARITIMES (ROQUEBRUNE-CAP MARTIN)

L'Avis n°2023-05 du 15 décembre 2023 de la Commission départementale d'aménagement commercial des Alpes-Maritimes porte sur la création de l'ensemble commercial Cœur de Carnolès d'une surface de vente de 2243 m² à Roquebrune-Cap Martin.

L'Avis se réfère à des éléments erronés et s'appuie sur des informations tronquées :

1 - En matière d'aménagement du territoire :

a) L'Avis mentionne que « *l'ensemble commercial comporte une moyenne surface alimentaire « Super U » d'une surface de vente de 1520 m², issue du transfert d'un supermarché localisé à moins de 300 mètres* », sans préciser que la surface actuelle n'est que de 556 m² et que le déménagement permettra donc le triplement de la surface de vente. Or, ce triplement apparaît excessif au regard d'une population locale qui reste stable depuis maintenant plusieurs décennies (INSEE 2023). De plus, d'une part, le Super U ne dispose actuellement d'aucun parking, ce qui induira un surplus majeur de circulation routière et de nuisances associées (bruit, pollution de l'air) sur le quartier de la ZAC, d'autre part, ce triplement entrainera un flux majeur nouveau de camions (voir infra).

b) Concernant le site, l'Avis indique qu'« *il est localisé en centre-ville, proche d'habitations et de commerces, à proximité immédiate et directement relié par une passerelle à la gare SNCF* ». Ce dernier point est fallacieux : non seulement la passerelle n'existe pas mais le projet initial de 2021 d'en créer une a été abandonné depuis 2022, suite au refus de la SNCF.

c) Pour ce qui est des parkings, les chiffres et la description du projet de circulation routière de l'Avis, à savoir : « *le projet dispose de 780 places de stationnement en sous-sol dont 119 pour l'espace commercial, ... les pistes de drive tout comme les places de stationnement sont situées en sous-sol et les voies d'accès directement en entrée de site limitant la circulation routière en son cœur* » ne correspondent pas à ce qui est mentionné dans le dossier. En fait, selon le dossier, les places seront situées en niveau 0 et en mezzanine, mais surtout, le flux de circulation routière traversera bien le site.

Le « plan d'organisation du projet sur le terrain » figurant dans le dossier réfute la thèse d'une faible perturbation de la circulation dans le quartier en lien avec les places de stationnement de l'espace commercial (voir ci-dessous). Les flèches jaunes (circulation routière) et bleues (circulation des poids-lourds de livraison) montrent que le site sera entièrement traversé par tous les types de véhicules.

2. Plan de l'organisation du projet sur le terrain



d) Le problème le plus sérieux concerne la discordance entre l'Avis et le projet développé par Riviera Aménagement, SPLA (<https://www.riviera-francaise-amenagement.fr/service/ba943/>). La centaine de places non affectées aux résidents des immeubles de la ZAC sont présentés par la SPLA comme un parc de stationnement public à vocation de délestage pour les usagers du train et pas à l'usage exclusif de la clientèle de l'ensemble commercial. Ce détournement d'usage et la vacuité de ces places de stationnement en dehors des heures d'ouverture de l'espace commercial ne sont pas explicités dans le dossier et encore moins dans l'Avis.

e) Le dernier point concerne le trafic généré par l'espace commercial. L'Avis explique que « *l'étude de trafic a estimé que l'ensemble du projet mixte génèrera en heures de pointe ... un trafic conséquent estimé à une moyenne 2780 véhicules / jour, dont 1335 véhicules pour le volet commercial ...* ». Bien que les chiffres diffèrent légèrement de ceux de l'Etude Mobilité diligentée par la SPLA (cabinet Inddigo) datant de janvier 2023 (2086 trajets simples / jour, dont 739 pour les commerces), on y retrouve le même ordre de grandeur entre les flux liés aux logements et ceux liés à l'espace commercial, le reste résultant des écoles et des bureaux, à savoir un surplus de 80% de trafic. Qui plus est, ces données n'intègrent pas la future fréquentation hebdomadaire de 10 camions de 19 tonnes, 20 fourgons pour le Super U et 9 fourgons pour les autres commerces.

La capacité des voies et surtout des carrefours existants à accueillir ce surplus de trafic est appréciée de manière très différente entre les deux études. Celle du dossier soumis à la CDAC, que reprend l'Avis, prétend que « *l'avenue de Monléon et les deux carrefours situés à ses extrémités en intersection avec l'avenue de Verdun au nord et l'avenue de la Paix au sud seraient en mesure d'absorber le trafic généré* ». L'Etude Mobilité de la CARF estime quant à elle, qu'avec un triplement du nombre de véhicules sur l'avenue de Monléon et un doublement sur l'avenue de la Paix, le trafic dans les deux

carrefours Monléon-Paix et Monléon-Caserne-Foch deviendra très difficile et qu'un réaménagement sera indispensable pour le carrefour Monléon-Verdun.

2 - En matière de développement durable

a) L'Avis indique que « *le projet crée 8841 m² d'espaces verts comportant 82 arbres, dont 3315 m² sur le lot commercial* » ce qui est inexact puisque le projet développé par la SPLA (<https://www.riviera-francaise-amenagement.fr/service/ba943/>) prévoit la création d'un parc paysager de 5400 m² et une esplanade de 2100 m² en dehors du lot commercial. Le macro-lot (16552 m²), où se situera l'espace commercial, les immeubles d'habitation et les parkings, est grevé quant à lui d'une obligation de maintenir 30% de surface en pleine terre, soit 4965 m².

Concernant les arbres, la SPLA annonce que « *plus de 150 nouveaux arbres, de provenance locale et aux essences méditerranéennes, seront plantés dans le parc paysager et l'esplanade, auxquels viendront s'ajouter les oliviers, palmiers et platanes déjà présents sur le site. ... 26 oliviers centenaires, platanes et agrumes seront déplacés et mis en jauge à compter de l'automne 2022 et sur le site pendant 2 ans, puis replantés dans le parc paysager à l'issue des travaux.* »

b) Les chiffres mentionnés dans le tableau récapitulatif, relatifs aux espaces verts, ne coïncident pas davantage avec les données précédemment mentionnées : 3315 m² (pleine terre) et 2276 m² (EV sur dalles)

Ainsi, l'Avis rendu par la CDAC des Alpes-Maritimes ne paraît pas fondé sur des données fiables et, de ce fait, requiert un réexamen par la Commission Nationale d'Aménagement Commercial.