

Sujet : [INTERNET] Observations - Dossier de ZAC "Les Coteaux du Var" à St Jeannet

Date : Mon, 22 Jan 2018 10:50:42 +0100

De : > CAPRIGLIA Joseph (par Internet) <capri.adim@orange.fr>

Répondre à : CAPRIGLIA Joseph <capri.adim@orange.fr>

Pour : ddtm-sat@alpes-maritimes.gouv.fr

A l'attention du Commissaire Enquêteur,

Avant de formuler nos observations et notre réflexion sur le dossier qui nous est présenté (projet de ZAC « Les Coteaux du Var » à St Jeannet), il convient de rappeler les quelques chiffres de ce dossier.

- * Surface de l'emprise à aménager : 12 HA (Cf : Arrêté Préfectoral du 23 novembre 23017)
- * Zone UC : 35 000m2 et Zone NA (par différence 85 000m2)
- * Surface de plancher administrative de logement : 32000 m2 (Cf : Idem ci-dessus)
- * Montant total des dépenses : 19 Millions d'Euros (Cf : Page 302 de l'Etude)
- * 134 logements sur la zone UC et 257 logements sur la zone NA soit 391 logements dont 33% de LLS (Cf : Page 13 de l'étude)
- * Par prescription DCM du 14/04/2008, le PLU prévoit sur la zone UC, 12 500m2 de SDP pour 170 logements dont 60 LLS et 50 logements en Accessions Sociales.
- * Réalisation de 400 logements sur 10 ans, soit 40 logements par an.

Nous devons rappeler qu'il existe sur les Alpes-Maritimes 10 000 demandes de LLS pour une construction de 1 000 logements par an (un demandeur attend en moyen 10 ans.....).

PHASAGE NON OPTIMISE

Nous avons assisté aux 3 réunions publiques (10 octobre 2016, 21 mars 2017 et 19 juin 2017) qui n'avaient que pour seul objectif de faire « avaler » un soit disant beau projet irréalisable.

Elles ont eu le mérite de valider un choix d'accès qui confirme la réalité d'une Zone UC et d'une Zone NA.

L'accès de la zone UC par le Chemin de Provence et celui de la zone NA par la Baronne rendent leur urbanisation indépendante, tout en gardant une cohérence architecturale.

La séparation de ces deux zones par un important vallon, leur accès différents, des aménagements très importants pour la zone NA et presque nul pour la zone UC permettent son urbanisation sur un délai plus court que la zone NA.

Cela permettrait de répondre à un besoin et à une demande urgente d'une grande partie de la population.

Le P.L.U. prévoyait depuis longtemps cette zone U.C. qu'il est possible d'urbaniser immédiatement.

L'incorporation de la zone UC dans la ZAC ne s'explique que par la volonté de faire participer une zone au profit de l'autre.

Ce transfert ne peut se faire qu'au détriment financier des propriétaires fonciers de la zone UC.

De plus, il est précisé à la page 166 de l'Etude que : « ...Le zonage en UC et la servitude de mixité sociale n°10 permettent règlementairement de réaliser la première phase du projet qui répond également aux objectifs du contrat de mixité sociale (soit 40 LLS d'ici 2019).....

.....Les phases triennales suivantes seront en partie assurées par les travaux de mise en sécurité d'une partie du projet située au sud de la zone UC (zone actuellement classée NA). »

Ces travaux de mise en sécurité sont rendus obligatoire par le classement en zone rose RO du PP Rif. (page 16 de l'Etude)

MANQUE D'EVALUATION ECONOMIQUE ET INCOHERENCE DES CHIFFRES

Avant d'analyser l'aménagement intérieur des zones et de faire part de nos réflexions, revenons sur les chiffres.

On peut imaginer, en l'absence de détail, que les acquisitions foncières représentent 13 Millions d'Euros, les travaux d'aménagement 5 Millions d'Euros (utilisés pour plus de 80% par la zone NA et 1 Million d'Euros pour études et divers.

Dans ce dossier l'aspect économique est totalement absent.

Il est irraisonnable et contraire aux obligations règlementaires de lancer une procédure aussi lourde sans évaluation économique.

Le montant total de la dépense (19 M€) par m² de plancher (32 000 m²) est de pratiquement 600€.

La Charte de Partenariat Public/Privé « pour un cadre constructif en faveur du logement social durable », que notre société a signé avec la Métropole NCA et la Commune de Saint- Jeannet , fixe le prix par m2 de plancher à 300€ maximum pour les LLS et à 450€ maximum pour les logements en Accessions Sociales.

L'écart est considérable !!!

A partir des 32 000m2 de surface de plancher et des 391 logements, la surface moyenne par logement serait de 82 m2, soit pratiquement 20% de plus que les 65 m2 admis par l'ensemble des bailleurs sociaux.

De plus, il est écrit à la page 41 de l'Etude : « L'unité d'habitation de référence se présente comme suit : des logements spacieux avec une surface de plancher de 90 m2 avec 3 chambres, et modulable (diminution ou augmentation possible). Les logements disposent soit d'un jardin privatif 27 m2, soit d'une terrasse de 57 m2..... ».

La précision, à ce stade de l'étude, de la surface du jardin ou de la terrasse est impressionnante.

La figure 3 de la page 41, précise que l'augmentation ou la diminution possible est de la moitié des 90 M2.

Le 3P de 70 m2 qui représente plus de 60% de la demande en accession ou en LLS est exclu de la typologie architecturale.

Le 4P, de 90 m2 qui est 15% trop grand, ne représente que 15% de la demande.

Si on construit 32 000 m2 de plancher en tenant compte de la typologie des bailleurs sociaux et de la demande, on approche les 500 logements.

Si on construit 391 logements en tenant compte de la typologie des bailleurs et de la demande, on réalise 20% de surface de plancher et on augmente de 20% le prix au m2 construit.

La réalisation de la Zone UC en première phase permettrait une vérification en réel de la typologie.

FUNICULAIRE ET AMENAGEMENT INTERIEUR DES ZONES.

Nous n'avons pas trouvé dans les 300 pages de l'étude une seule fois l'abréviation « PMR »

Il faut préciser qu'il existe un relevé altimétrique établi par géomètre sur plus de la moitié de la zone UC.

A l'évidence, le Maître d'ouvrage et le Maître d'œuvre n'ont pas pris connaissance de ce relevé, ce qui explique l'imprécision de l'étude et le choix « fantaisiste » du funiculaire.

Un parking de 250 places pour une zone et de 400 places pour l'autre seront impossibles gérés par une structure privée.

Leur coût de réalisation sera identique à celui d'un parking public, donc prohibitif. (équipements sécuritaires, contrôles,.....)

Dans l'Etude, la coupe longitudinale pour chaque zone indique une pente régulière. Ce qui n'est pas le cas. Et la topographie des deux zones semble différente.

Pour démontrer la faisabilité d'un tel aménagement, plusieurs coupes longitudinales sont nécessaires.

L'aménagement vertueux dans la pente avec une implantation dans le site en escalier, évoqué en page 40, n'est possible que si la pente est régulière.

Pour la zone UC, le relevé topographique précise une pente longitudinale moyenne de 16%.

Cette pente justifie-t-elle la mise en place d'un funiculaire ?

L'Etude indique page 13 (1.2.2) que : « Les accès aux logements depuis les parkings sont assurés par funiculaire, escalier ou cheminement. Les accès directs aux logements se font de plain-pied ou par escalier (le niveau maximum des logements ne nécessitant pas obligatoirement d'ascenseur)

En cas de panne du funiculaire les PMR ne pourront pas se rendre des parkings au pied de leur résidence. Ce qui est non conforme à la réglementation.

Le non établissement de coupes transversales ne permet pas de vérifier les pentes transversales. C'est aussi dans ce sens que les propriétaires ou locataires se déplaceront pour accéder à leur logement. Si cette pente est supérieure à 5%, l'accès au PMR est interdites, sauf réalisation d'important travaux.

Les photos montages des pages 225, 226 et 227 ont été établis à l'évidence en considérant que les pentes transversales sont nulles.

Pour des constructions ne dépassant pas RDC plus d'étages, oui l'ascenseur n'est pas obligatoire.

Mais les besoins évoluent et quel est le locataire (même en LLS) ou le propriétaire qui va accepter de monter ses courses au deuxième étage sans ascenseur après les avoir transportés dans le funiculaire et de sa voiture au funiculaire.

Comment un seul funiculaire peut-il desservir 137 logements (soit un immeuble de 20 étages et 7 logements par étage ?

Combien faut-il de funiculaire ?

Un funiculaire en panne bloque la desserte de 137 logements dans un cas et 254 dans l'autre.

Tout engin transportant plus de 9 personnes est considéré comme un transport en commun.

Les instances publiques peuvent-elles imposer un tel équipement ? Dont la gestion serait très coûteuse et aléatoire.

Aucune étude quantitative n'est fournie pour le déplacement des parkings aux logements.

En page 43 de l'Etude, il est précisé : « Création **d'une piste en stabilisé** pour les modes doux qui peut-être carrossable exceptionnellement (déménagement, secours)

Compte tenu de la pente, l'exception deviendra la règle. Aucun moyen de secours et aucun camion de déménagement ne pourra circuler sur du stabilisé.

Le projet proposé est donc obligé de prévoir une voirie lourde pour les déménagements, les secours, etc.... ; un certain nombre de funiculaires pour aller des parkings aux logements et obligent le habitants à monter deux étages à pieds.

Toutes ses dépenses ont-elles été quantifiées et estimées financièrement ?

Les personnes de plus de 60 ans sont interdits de séjour dans ce projet.....

Les photos montages des pages 225, 226 et 227 démontrent une imperméabilisation excessive des terrains. Il est facile de le démontrer par les chiffres.

COMPLEMENT INDISPENSABLE

Sur la Commune de Gattières, il est aussi prévu la création d'une ZAC de même importance et à proximité immédiate de celle de St Jeannet. Le Maître d'Ouvrage qui est le même ne fournit aucun élément d'analyse sur la simultanéité des deux projets.

A aucun moment il est précisé si les deux projets de ZAC, compte tenu de leur proximité, sont complémentaires dans l'analyse des besoins en équipements publics et de commerces de proximité.

Au cours des 3 réunions publiques, à plusieurs reprises, la question a été posée par les habitants présents, mais elle est restée sans réponse. Il convient de remarquer que le projet de ZAC à St Jeannet (400 logements) ne prévoit aucun équipement public et aucun commerce de proximité.

CONCLUSION

Compte tenu des lacunes et des incohérences de ce dossier, et afin d'éviter une censure du Tribunal Administratif, en application de l'Article L.123-15 du Code de l'Environnement, il serait souhaitable que le Maître d'Ouvrage organise une réunion publique afin qu'il apporte des réponses claires et précises aux incohérences et aux lacunes de ce dossier.

Dans l'attente,

Nous restons à votre entière disposition.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.

Joseph CAPRIGLIA