

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR) et de la COFHUAT

SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org

Enquête publique unique

[du 2 octobre 2013 au 4 novembre 2013]

relative à la déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la rénovation et de l'extension du centre commercial Cap 3000 et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Laurent-du-Var et aux aménagements de voirie visant à améliorer l'accessibilité du quartier du Lac situé sur ladite commune



**Observations du GIR Maralpin
sur le
projet de rénovation et d'extension du centre commercial Cap 3000**



**1. Brève introduction à l'étude des dossiers
&
2. Note sur la protection et la gestion du risque d'inondation**



Lundi 4 novembre 2013



Observations du GIR Maralpin
sur le
projet de rénovation et d'extension du centre commercial Cap 3000
Saint-Laurent-du-Var (Alpes-Maritimes)

●

Observations déposées le 4 novembre 2013 dans le cadre d'une enquête publique unique se déroulant du 2 octobre 2013 au 4 novembre 2013 et relative à la déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la rénovation et de l'extension du centre commercial Cap 3000 et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Laurent-du-Var et aux aménagement de voirie visant à améliorer l'accessibilité du quartier du Lac situé sur ladite commune

●

1. Brève introduction à l'étude des dossiers

Le point de vue du GIR Maralpin sur les objectifs réels du projet
Un projet en état flagrant d'impréparation
Une absence de rigueur en matière de risques
Un déni de mobilité durable et des répercussions dommageables sur les collectivités locales
Une débauche d'études justificatrices
Le Projet Cap 3000 : une incongruité en matière d'aménagement durable

Encadré La déclaration de projet : quelques notions
Planche 1a PLU actuel du secteur Cap 3000
Planche 1b PLU soumis à enquête de mise en compatibilité
Planche 2 Travaux routiers et hydrauliques assumés par les collectivités
Planche 4 Projet Cap 3000
Planche 5 Vue panoramique du site dans son état actuel
Planche 6 Aléas inondation
Planche 7 DTA 06 : le secteur stratégique de la vallée du Var

●

2. Note sur la protection et la gestion du risque d'inondation

La solution proposée
Les réserves qu'elle suscite

Planche A1 Hydrologie - Réseau hydrographique principal
Planche A2 Le risque d'inondation
Planche A3 Chenal projeté - Vue en plan et profils en travers types

1. Brève introduction à l'étude des dossiers

Le point de vue du GIR Maralpin sur les objectifs réels du projet

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public désarçonne par son ampleur inusitée en regard d'un projet censé traiter d'une simple rénovation d'un centre commercial Cap 3000, implanté il y a une quarantaine d'années et n'ayant bénéficié depuis d'aucun aménagement notable.

En réalité, le projet vise essentiellement une extension démesurée du Centre allant contre toutes attentes à la fois en matière d'aménagement du territoire, d'environnement et de prévention des risques, telles qu'elles ont été plaidées par toutes les instances au niveau du département (DTA des Alpes-Maritimes, DIREN, SAGE du Var, et même OIN et son "bras armé" l'EPA).

Un tel "bond en avant" ne peut être franchi qu'en se libérant des contraintes règlementaires (PLU de St Laurent-du-Var) qui avaient alors régi la création de Cap 3000, et en recourant à une procédure nouvelle, celle de la *Déclaration de projet* [cf. Encadré 1], laquelle, par le biais d'un dossier répondant par avance à toutes réticences ou objections, permet de procéder aux modifications des documents d'urbanisme dans le sens souhaité (mise en conformité), par le biais d'une enquête unique, celle à laquelle les citoyens de St Laurent-du-Var sont conviés.

La déclaration de projet concerne un espace de 14 hectares d'un seul tenant bordé par la mer et le fleuve Var et faisant face à l'aéroport de Nice Côte d'Azur. Si son reclassement de zone UZc en zone UZd [cf. Planches 1a & 1b] était validé par l'enquête, ses potentialités constructives seraient multipliées d'un facteur *de l'ordre de 3 (trois) [près de deux fois en surface et de 1,5 fois en hauteur]*, comme l'indique le tableau suivant.

Tableau 1 - Modifications de classification sollicitées sur la parcelle de Cap 3000			
	Coefficient d'occupation du sol (Cos)	Coefficient d'emprise au sol	Hauteur constructible
Situation actuelle Classification UZc [cf. D 2.1 p. 67]	1	40 %	18 m
Situation de projet Classification UZd [cf. D 2.1 pp. 70 & 72]	1,1	75 %	23 m 28 m (secteur Sud)

L'importance des enjeux financiers et économiques qui en résultent n'a pu échapper au porteur de projet **ALTAREA**¹ qui, pour faire étayer son argumentaire et le faire aboutir, s'est associé à *Métropole Nice Côte d'Azur*, partenaire du projet² et soutien incontournable de l'opération, la législation exigeant qu'elle relève de *l'intérêt général* [cf. Encadré 1].

Dans de telles conditions, sans prise en compte, ni des risques naturels, ni des recommandations environnementales, sans concession à l'égard des aspirations de la commune de St Laurent du Var à

¹ le quel a acquis en 2010 ALDETA, propriétaire de *CAP 3000* [cf. Document 1 "Cadre général de la déclaration de projet", p. 3]

² dans lequel elle assurera la Maîtrise d'Ouvrage des aménagements de voirie de desserte du site. Ces travaux font l'objet d'un PUP (projet urbain partenarial) entre la société ALDETA (propriétaire du centre) et la Métropole Nice Côte d'Azur, soit un financement conjoint présenté au conseil métropolitain du 21 juin dernier [cf. Document 1, p. 3]

faciliter l'accès à la mer, les promoteurs du projet, qui ont développé ce dernier sur l'ensemble de la parcelle [cf. Planche 1b], s'autorisent à afficher les prévisions optimistes du Tableau 2, prévisions dont on verra qu'elles entraîneraient de lourdes conséquences de tous ordres à charge des collectivités. Une première illustration en est donnée en Planche 2 par les travaux d'aménagement des accès routiers impliqués par le projet.

Tableau 2 - Objet de l'opération [cf. D 1 "Intérêt général du projet" pp. 25 & 42]			
	Existant	Créé (Projet)	Global (situation future)
Surface de plancher	76 763	60 200	137 000
Surface de vente	38 000	26 000	64 000
Salariés	2100	+ 1300	3400
Stationnement	2908	+ 1600	4500

Un projet en état flagrant d'impréparation

L'impréparation du projet, qui n'est nullement évoqué dans le PLU de St Laurent du Var pourtant tout récent³, ni même dans la procédure de modification simplifiée engagée depuis le 20 septembre 2013⁴, transparait dans la plupart des documents soumis à enquête.

L'architecture du projet

Tandis qu'abondent vues d'artiste et descriptions superfétatoires sur la composition arborée des modestes jardinières⁵ devant imparfaitement entourer l'immense édifice qui occupera 75 % de l'espace [cf. Planches 3, 4 & 5], le dossier ne fournit aucune information, tant sur le parti architectural que sur les fonctionnalités du projet.

- aucune coupe transversale ou longitudinale
- absence d'indication sur l'étagement des parkings (dont on peut présumer qu'ils sont en partie souterrains)
- absence de profil en long du Chenal évacuateur de crue [cf. page 30 du Document 1]
- absence de justification des superstructures routières représentées sur la "vue d'artiste" de la page 46 du Document 1 "Intérêt général du projet" [Planche 2]
- incohérences d'indications relativement au projet d'hôtel.

Une absence de rigueur en matière de risques

Paradoxalement, les études relatives à la "périphérie" du projet (commune de St Laurent notamment) présentent une rigueur qu'on attendrait davantage de la part du promoteur et de son partenaire métropolitain. Ainsi, y-a-t-il lieu de s'étonner que :

- le respect de la bande de recul stipulée dans l'étude de risque inondation [cf. Planche 6] n'ait pas été imposé à l'aménageur, d'autant que le retrait correspondant du bâti serait particulièrement favorable à l'épanouissement de la modeste aire protégée du Var

³ Le conseil métropolitain de Nice Côte d'Azur a approuvé le *plan local d'urbanisme* de la commune de *Saint-Laurent-du-Var* par délibération en date du 21 juin 2013,

⁴ Délibération du Conseil Métropolitain du 20 septembre 2013 : modification simplifiée n°1 du PLU de Saint-Laurent du Var avec mise à la disposition du public du 21 octobre au 22 novembre 2013),

⁵ cf. Document 2.2 "Orientations d'aménagement"

- la juxtaposition, sinon l'imbrication des commerces, stationnements et circulations, perceptibles sur les plans masse et perspectives du projet, semble préjudiciable à la sécurité incendie de l'ensemble
- les garages souterrains, auxquels il est fait allusion dans le descriptif sommaire, impliquent l'implantation de caissons étanches de grande extension susceptibles de faire obstacle à l'écoulement naturel des aquifères sinon du coin salé en affectant leur équilibre et la qualité de leurs eaux
- les risques d'inondation étant loin d'être éludés par le canal de décharge et leur conjonction avec un accident majeur (dont tsunami, séisme et/ou incendie), l'évacuation de l'ensemble du bâti et du secteur est hautement problématique compte tenu de la faible capacité, sinon du verrouillage, des accès [cf. section 2. *Note sur la protection et la gestion du risque inondation*].

Un déni de mobilité durable et des répercussions dommageables sur les collectivités locales

La situation actuelle

Remédier au chaos automobile actuel engendré par le seul fonctionnement de Cap 3000 et le laxisme de son exploitation passe nécessairement par :

- la mise en oeuvre de mesures par les services de police et les services municipaux contre le "stationnement illicite" dénoncé par l'opérateur commercial [cf. notamment en 1.1.1.4 de C 2.1 et planche de sa page 11], mesures qui s'imposent pour assurer la sécurité du site
- la réalisation *par l'opérateur commercial* des aménagements de stationnement et la mise en oeuvre des dispositions (péages) qu'il jugerait utiles d'instaurer pour faire face aux périodes de pointe de fréquentation
- la facilitation du report modal par
 - l'aménagement urgent de la liaison piétonne entre la gare de St Laurent du Var et le quartier du Lac ; ces mesures sont d'autant plus justifiées avec l'important essor de la desserte ferroviaire TER littorale
 - la sécurisation des déplacements piétons et vélos par des aménagement adéquats de la voirie publique
- l'engagement d'emblée des aménagements routiers proches [cf. Planche 2] aux fins de
 - garantir l'accès des secours
 - assurer l'acheminement et la sécurisation des poids lourds

La situation projetée

Dans sa conception présente, la situation projetée reviendrait pratiquement à *tripler* [puisque tel serait le coefficient d'expansion du nouveau Cap 3000] les déplacements motorisés et à les répartir sur un espace plus contraint. Une telle projection est à rejeter d'emblée, tant pour son invraisemblance que pour son impraticabilité, d'autant qu'à proximité un projet de nouveau port de plaisance, mûri dans la discrétion, pourrait se faire jour et soulever de nouveaux problèmes de déplacements et d'accès au rivage.

Une débauche d'études justificatrices

Autant le promoteur de l'opération reste discret sur la nature et le contenu de cette dernière, et ne s'exprime qu'à partir d'extrapolations prospectives, ses partenaires métropolitains et communaux se sont appliqués à prodiguer études et analyses susceptibles de satisfaire aux considérations requises, à savoir celles d'un *intérêt public*.

Comme de règle, inventaires et études d'impact, poussées à l'extrême, présentent un intérêt naturaliste et scientifique incontestable pour dresser un état de la situation, sinon de l'art, mais ne pèseront guère, pas plus que les présentes observations, sur les décisions à prendre à l'issue d'une enquête publique qui ne porte que sur la forme et non sur le fond, à savoir le devenir d'un site, d'un secteur géographique, d'une région, dans une vision prospective qui ne soit pas celle de marchands du temple.

Le Projet Cap 3000 : une incongruité en matière d'aménagement durable

L'appropriation de l'embouchure du Var et de son littoral ouest par un caravansérail automobile constitue un anachronisme qu'il faut s'atteler à résorber et non à amplifier.

Depuis lors, se sont succédées une foison d'études et d'investigations

- la DTA 06 qui a jeté un voile pudique sur le quartier du Lac qu'il a qualifié "d'espace à enjeux"
- les études engagées pour l'élaboration et l'adoption du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du fleuve Var
- les nombreuses études environnementales, dont celle de la Diren-Paca et celles conduites plus récemment dans le cadre de l'étude d'impact sur le projet Cap 3000
- les réflexions prospectives engagées par le Symenca dans le cadre de l'élaboration d'un SCoT en attente depuis 2005
- les études conduites dans le cadre de l'EPA-Plaine du Var

dont aucune n'a été en mesure de définir des orientations, et moins encore des directives, sur les décisions à prendre en matière d'aménagement d'un territoire qui *toutes* devraient conduire à remettre en cause nombre d'errements dont le "caravansérail littoral" de Cap 3000.

Il est donc encore temps d'attendre, pour décider de son extension éventuelle, l'assimilation et la maturation de l'ensemble de ces travaux et réflexions.

Observations déposées le 4 novembre 2013 par Jacques Molinari au nom du GIR Maralpin



Encadré- La déclaration de projet : quelques notions

a- La déclaration de projet dans le code de l'environnement

La déclaration de projet est créée par la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Elle impacte dans un premier temps le code de l'environnement et permet aux collectivités territoriales de se prononcer sur l'intérêt général d'une opération.

Aux termes de l'article L126-1 du code de l'environnement, deux conditions doivent être cumulativement remplies pour qu'il y ait déclaration de projet :

- une opération susceptible d'affecter l'environnement,
- une opération publique de travaux, d'aménagement ou d'ouvrages.

L'autorité compétente pour la déclaration de projet est soit **l'État**, soit l'organe délibérant de la **collectivité territoriale** ou de **l'EPCI** responsable du projet.

b- La déclaration de projet dans le code de l'urbanisme

Certaines déclarations de projet entraînent une ***mise en compatibilité*** des documents d'urbanisme (SCoT / PLU) qui ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, à condition que :

- l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou **l'intérêt général** et sur la **mise en compatibilité** du schéma qui en est la conséquence
- la déclaration de projet est prise après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma ont fait l'objet d'un examen conjoint.

La déclaration de projet permet au maître d'ouvrage public d'un projet rentrant dans le champ d'application de la révision d'opter pour une procédure de mise en compatibilité, à condition bien sûr que son projet revête un caractère d'intérêt général.

La Société Française des Urbanistes pour le GIR Maralpin, le 29.10.2013

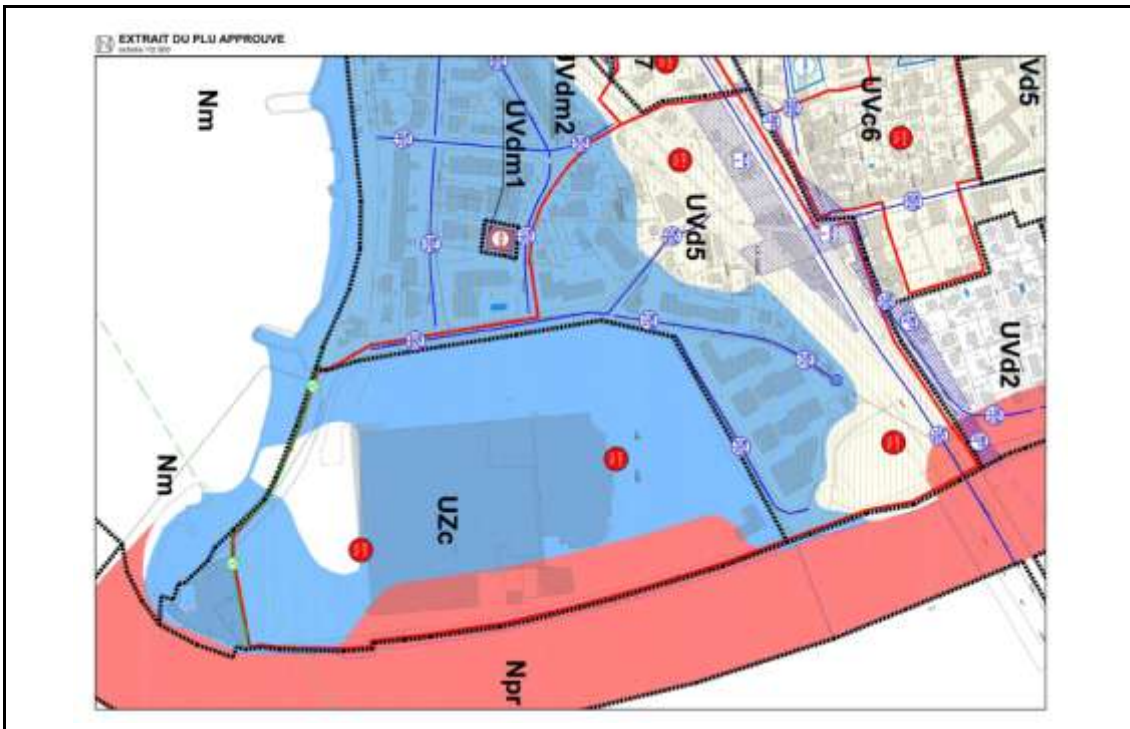


Planche 1a - PLU actuel du secteur Cap 3000 [cf. D 2.1 p. 67]

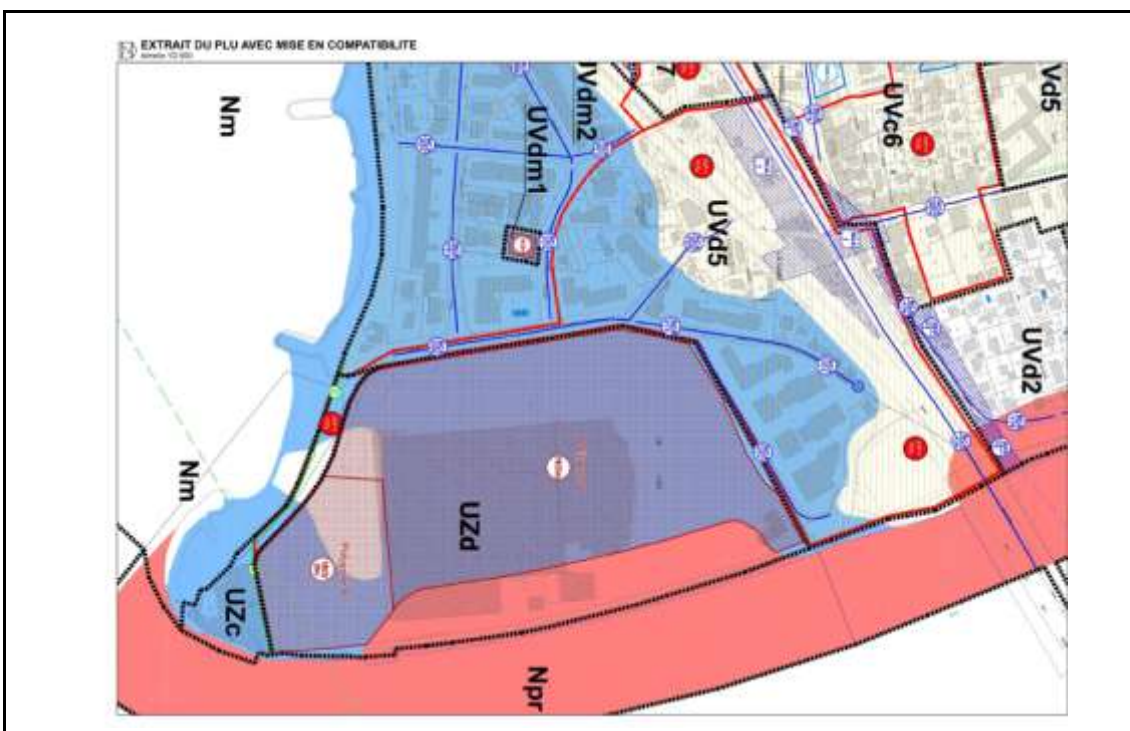


Planche 1b - PLU soumis à enquête de mise en compatibilité [cf. D 2.1 p. 75]

On remarquera, qu'en périmètre Sud, l'espace non détenu par le promoteur est occupé à son extrémité ouest par la station d'épuration. Il reste en zone Uzc afin sans doute de ne pas porter ombrage à l'ensemble hôtelier discrètement prévu en ce secteur par ce dernier.

On remarquera que la desserte Est longeant le Var, ainsi que le débouché routier nord qui donne accès aux grands axes (M6098, M6007, A8), sont implantés dans la bande de recul en retrait de la digue [cf. Planche 6]

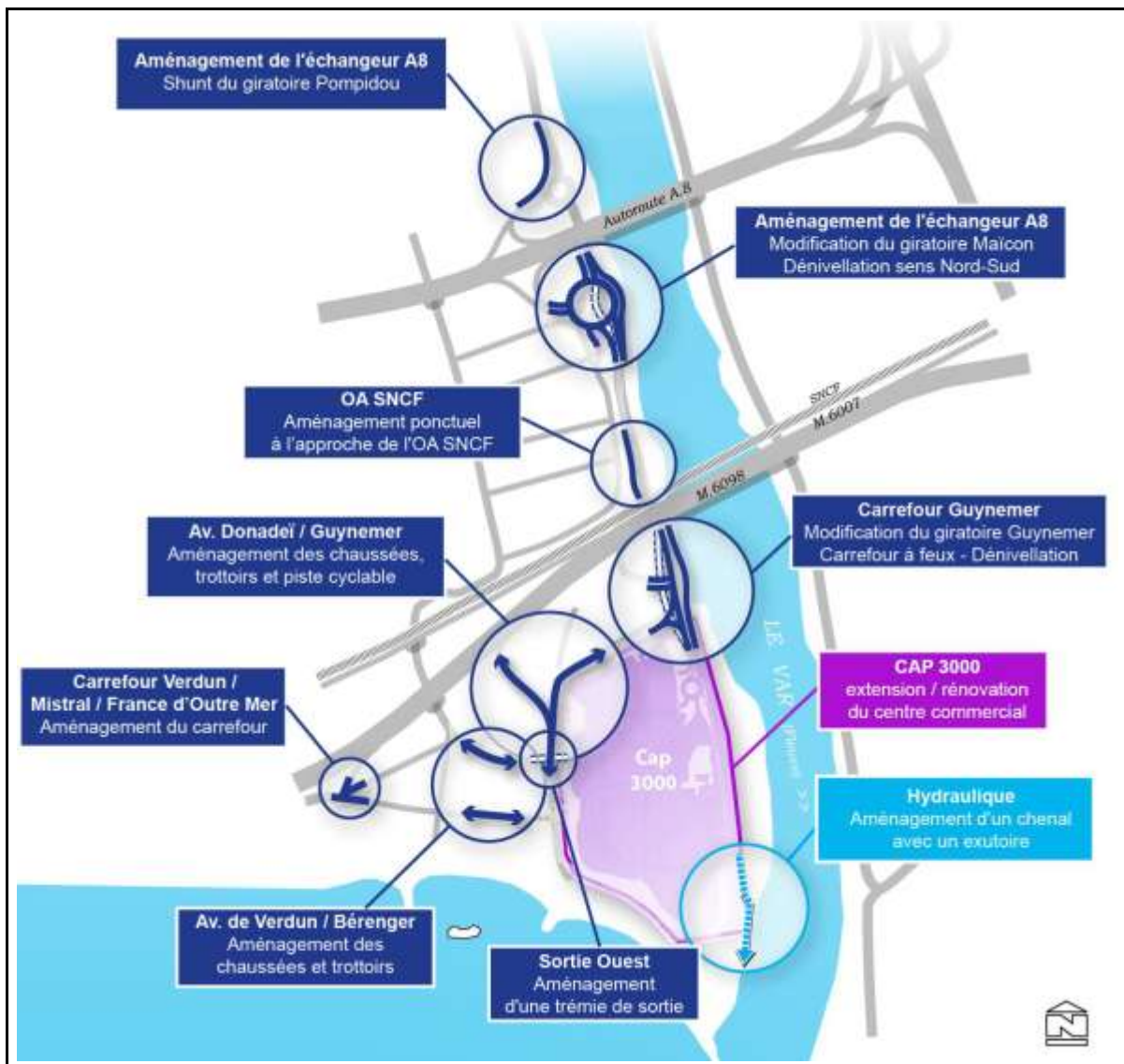


Planche 2 [D 1 p. 4] Travaux routiers et hydrauliques assumés par les collectivités

"Le périmètre de la déclaration de projet comprend la totalité du périmètre du projet de rénovation/extension du centre commercial Cap 3000, y compris la trémie de sortie du parking à l'Ouest du site" [cf. D 1 p.1]. On en conclut aisément que l'ensemble des aménagements figurant sur cette planche relèveront massivement de financements publics

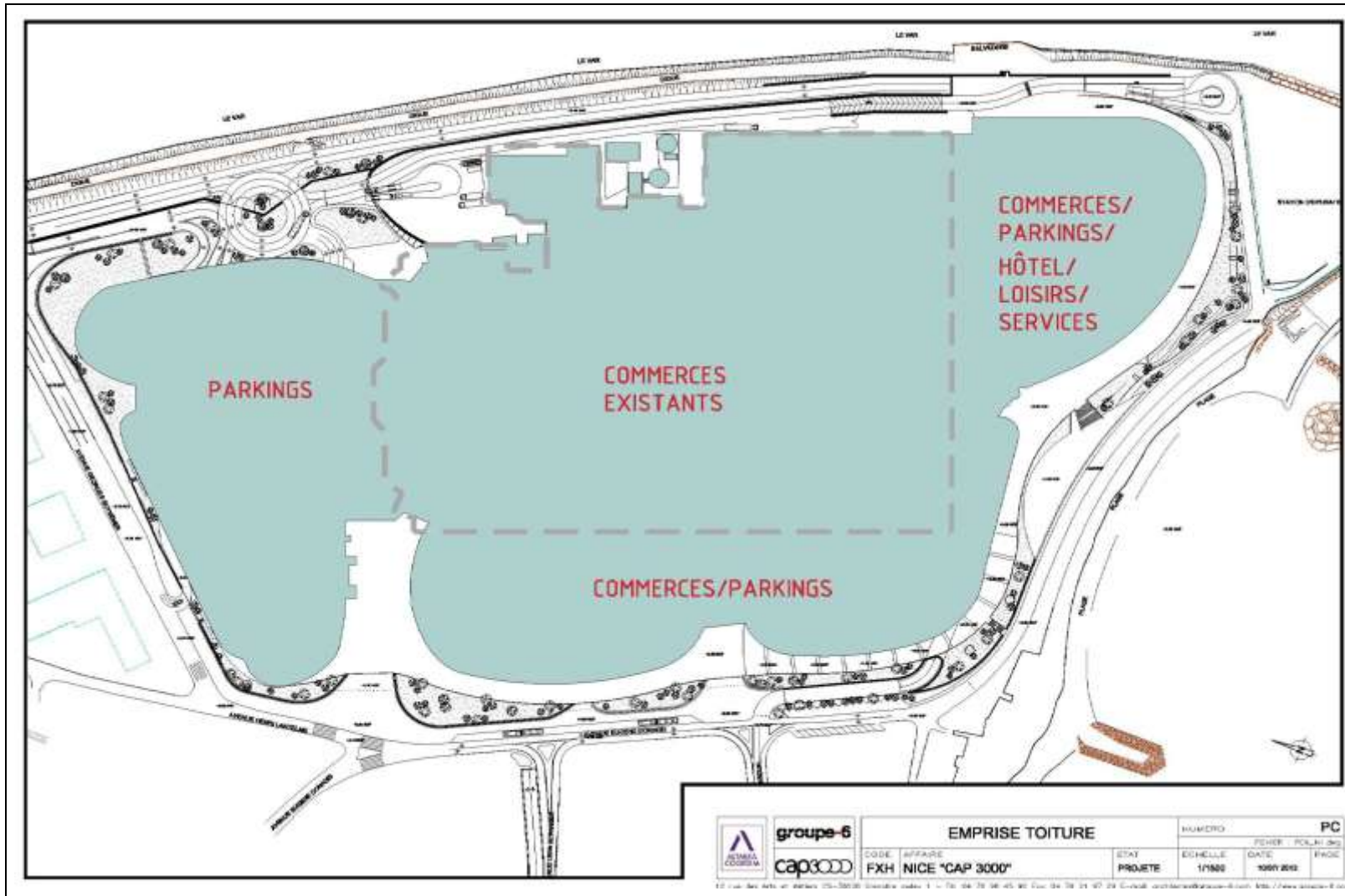


Planche 3
 Projet Cap 3000
 Emprises au sol
 [cf. D 1 p.45]



Planche 4 Projet Cap 3000 [cf. D 1 p.46]

Vue d'artiste, cavalière dans toute ses acceptions - Les élévations prévues sur l'extrémité Sud du site (où serait implanté un hôtel) sont près du double de celles des bâtiments proches. Les ouvrages de circulation, ou autres, en toiture ne sont aucunement évoquées dans les documents techniques.

PHOTOGRAPHIE OBLIQUE DU SITE
sans échelle

source NCA 2007



Planche 5 - Vue panoramique du site dans son état actuel - Dans son état de projet, l'établissement s'étendrait sur l'ensemble du périmètre (parking inclus) et la hauteur de ses bâtiments près du double de celle des bâtiments actuels [cf. Étude impact p. 138]



EXTRAIT DU PPR INONDATIONS - Basse Vallée du Var

échelle 1/10 000

SOURCE Commune de Saint-Laurent-du-Var / Préfecture des Alpes Maritimes

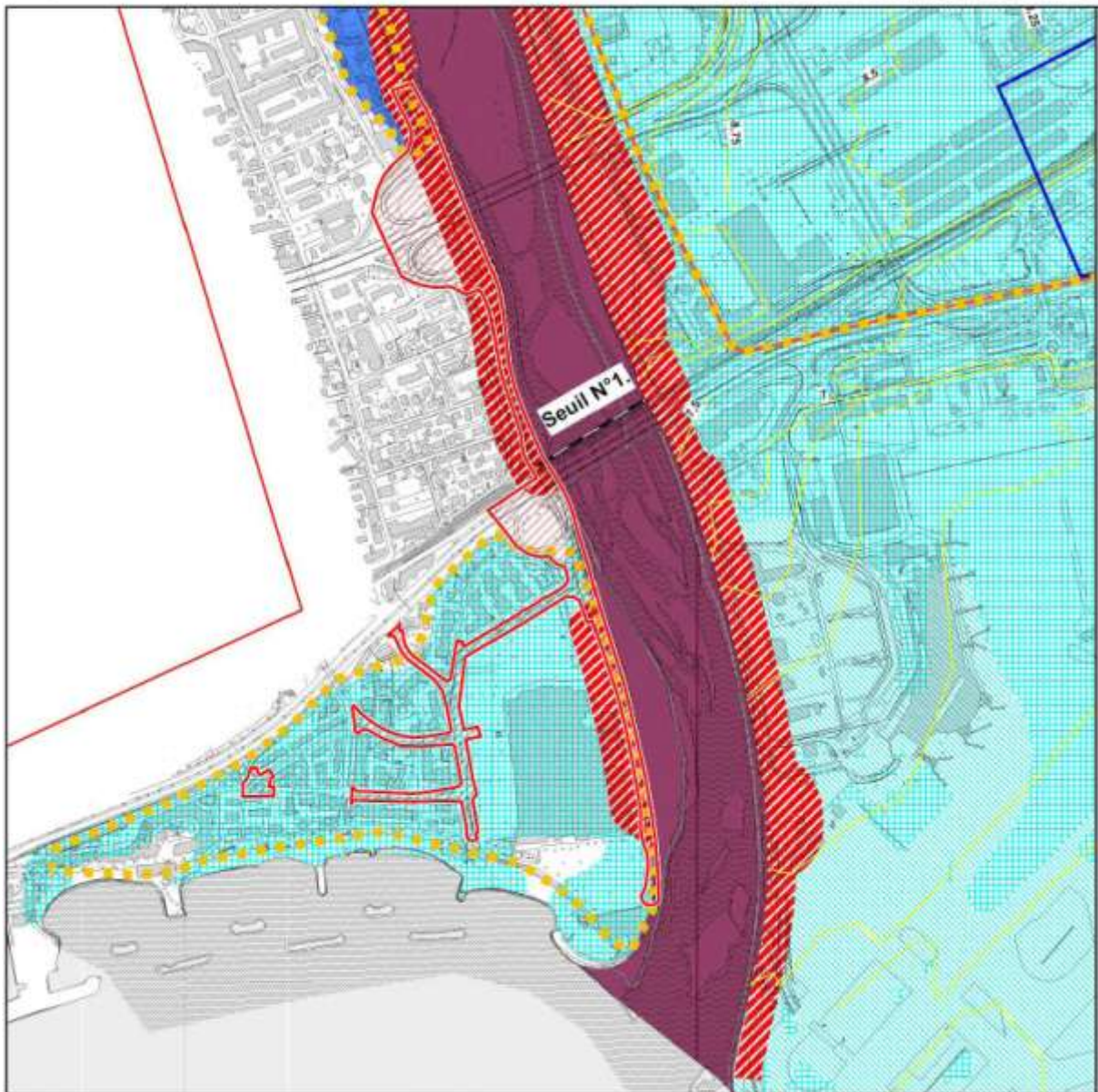


Planche 6 - Aléas inondation [cf. Étude d'impact 4.2.6.2 p. 162]

En violet : lit mineur endigué du Var

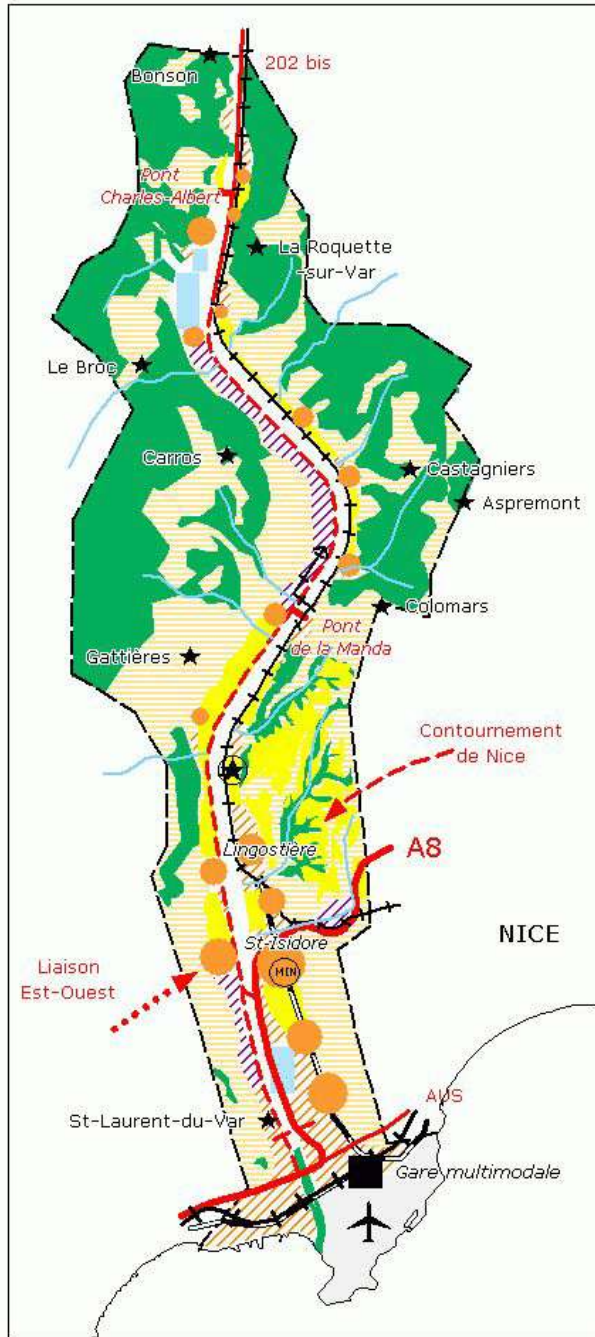
En hachuré rouge : bande de recul en arrière des digues et des berges non respectée dans le projet

En quadrillé bleu : risque fort à très fort

L'ensemble de ces risques est censé devoir être pallié par un ouvrage cadre/chenal longeant les emprises Ouest et jouant le rôle d'évacuateur de déversements de crues. L'implantation de ce dispositif est schématisée en Planche 2.

Les questions soulevées par ces risques et le dispositif proposé pour les pallier sont abordées dans l'*Annexe technique* joint au présent document.

24 - Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var



Sous réserve de la prise en compte des risques d'inondations en cours d'étude dans le cadre de l'élaboration du plan de prévention des risques.

- Urbanisation mixte actuelle
- Activité industrielle actuelle
- Urbanisation des coteraux
- Urbanisation nouvelle et restructuration
- Marché d'Intérêt National
- Maison d'arrêt
- Activité agricole
- Sports et loisirs
- Espace naturel
- Vallon
- Vieux village
- Voie ferrée
- TCSP
- Autoroute et route principale
- Voie projetée

BD CARTO ©IGN-Paris-2000 - Reproduction interdite - Autorisation n° 8410

DDE 06 - SAUV - SIG

Planche 7 - DTA 06 : le secteur stratégique de la vallée du Var [Dta 06 p. 108]

"Dans l'attente du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) en cours d'élaboration, il conviendra de tendre vers un fonctionnement plus naturel du fleuve plus favorable sur le plan du risque d'inondation, et de préserver les milieux aquatiques remarquables situés à l'aval du pont Napoléon III."

2. Note sur la protection et la gestion du risque d'inondation

La zone est soumise à un **risque fort d'inondation** provoqué par la surverse sur la digue existante en cas de forte crue.

Planche A1 Extrait : 4.2.5. Hydrologie page 74

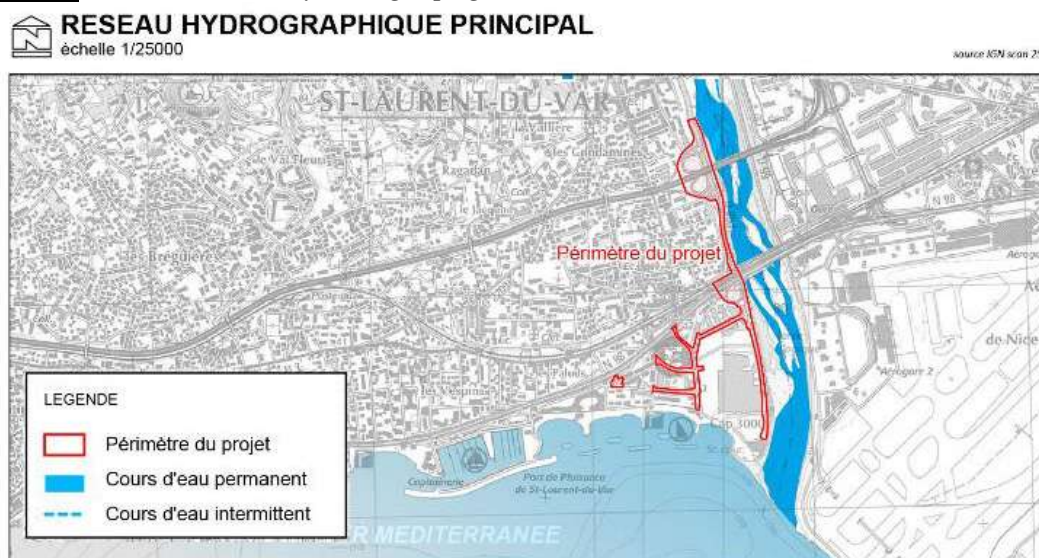


Planche A2 Extrait : 4.2.5.2. Le risque d'inondation page 76



La solution proposée

La solution proposée est la réalisation d'un chenal de récupération et d'évacuation des eaux de surverse [cf. Planche B].

Ce chenal est en partie utilisé comme voie d'accès au parking souterrain [cf. la mention "porte étanche" spécifiée en Planche B] ; ce mélange des fonctions crée un risque potentiel qui devrait être évité.

Les réserves qu'elle suscite

Aucune étude hydraulique n'est explicitée (Sogreah ou autres...), ni pour évaluer le débit de surverse et son occurrence, ni pour évaluer la capacité d'évacuation du chenal.

Les documents fournissent une vue en plan mais aucun profil permettant de connaître la pente de l'ouvrage, donnée indispensable pour le calcul de la ligne d'eau.

Un calcul sommaire à partir de la formule de Bazin et des parois lisses en béton pour des pentes de 2 mm/m à 5 mm/m donne une capacité d'écoulement de 100 m³/s à 150 m³/s.

Cette valeur représente environ 10 % du débit décennal, mais moins de 3 % du débit de crue de référence centennal [cf. Tableau].

C'est dire la **fragilité du système en cas d'occurrence plus forte.**

extraits du document

4.2.5.1. Réseau hydrographique [page 74]

...Le débit moyen du fleuve à proximité de son embouchure, au niveau du Pont Napoléon III, est de 53 m³/s. Le débit de crue décennal Q₁₀ est de 900 m³/s. Le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable préconise de retenir comme hypothèse la plus plausible un débit de crue centennal Q₁₀₀ = 3800 m³/s....

3.2.2. Chenal d'évacuation des eaux de surverse [page 45]

Le chenal d'évacuation des eaux de surverse de la crue exceptionnelle du PPR Inondation permettra d'intercepter et de rediriger vers le fleuve Var à l'aval les déversements sur la digue qui interviendraient au-delà de la crue centennale.

Des solutions alternatives ont-elles été envisagées comme par exemple une rehausse de la digue avec déplacement des installations commerciales et annexes en recul suffisant ?

La gestion du chenal d'évacuation est très aléatoire car soumise au bon fonctionnement des portes étanches au risque de noyer le parking et autre ouvrages souterrains.

Les risques d'embâcle sont forts sur un ouvrage de dimensions limitées, qui plus est, avec une largeur variable se rétrécissant vers l'aval sur un débouché soumis aux aléas côtiers et marins.

La force de l'habitude et la survenue d'épisodes très espacés dans le temps risque de provoquer des négligences ou oublis dans la gestion et l'entretien des ouvrages.

L'ouvrage couvert devra pour des raisons évidentes de sécurité être fermé à l'intrusion du public par des grilles (dites fusibles ?) : quelle sera la fiabilité du système en cas de crue exceptionnelle ?

En définitive le risque d'inondation reste important particulièrement au delà de la période de référence choisie ou en cas de dysfonctionnement des ouvrages.

Déposé le 4 novembre 2013

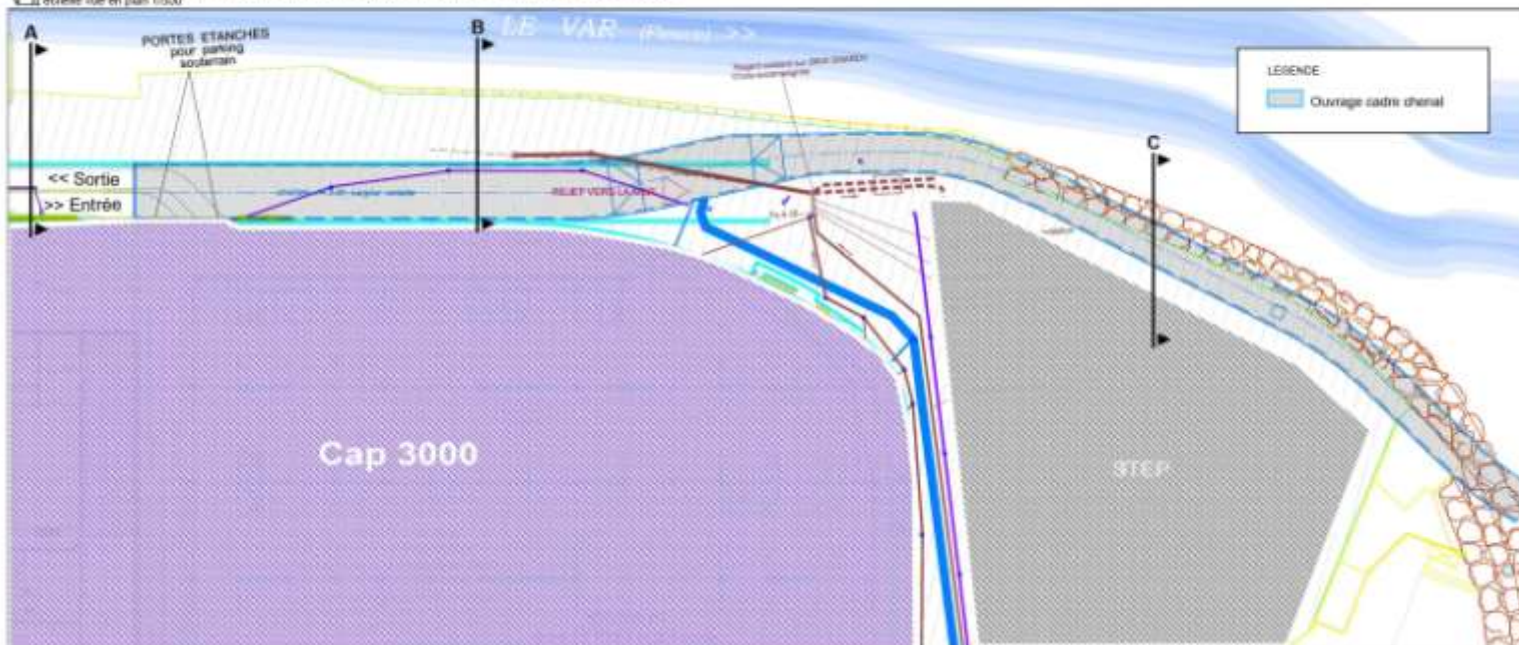
Pierre Desriaux

Ingénieur divisionnaire des TPE honoraire

Administrateur du GIR Maralpin

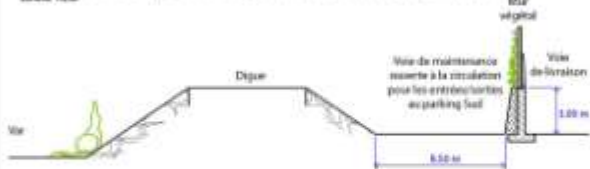
VUE EN PLAN & PROFILS EN TRAVERS TYPES DU CHENAL PROJETÉ

échelle vue en plan 1/500



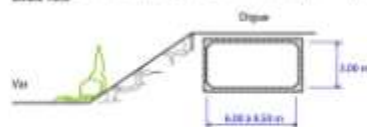
COUPE A - Mur végétal au niveau de la voie d'accès au parking Sud

échelle 1/200



COUPE B - Ouvrage cadre au niveau du parking Sud

échelle 1/200



COUPE C - Ouvrage cadre au niveau de la station d'épuration

échelle 1/200

