

**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 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Communauté Agglomération de la Riviera Française
Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)
Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

**Observations du GIR Maralpin sur le PADD
Version 8 (31 juillet 2017)**

Les observations qui suivent ont été élaborées au titre de la contribution du GIR Maralpin dans le cadre de la préparation de la *Réunion des Personnes Publiques Associées*, initialement prévue le 26 septembre 2017 et reportée au 14 novembre 2017.

Elles se réfèrent aux documents mis à disposition à cet effet par la CARF ainsi qu'aux instructions générales relatives à l'élaboration des PADD, tout en portant l'accent sur des recommandations du GIR se référant à ses propres travaux relatifs à l'aménagement et le développement durable du territoire de la CARF et de son intrication avec celui des territoires environnants.

Outre une observation générale sur l'évolution du projet [A], le document formule des remarques et commentaires [B pour la Section 1, C pour la Section 2, D pour la Section 3] et complète ses observations sous la forme de commentaires portant sur des questions jugées devoir retenir l'attention des Bureaux d'études, des élus, des personnes publiques ainsi que des associations [Encadré E - Carf & Principauté de Monaco – Une nouvelle stratégie à définir] – Encadré F (document d'archive 1996) – Un Plan prospectif pour Roquebrune-Cap-Martin – Encadré G - Assumer et valoriser le maillage d'infrastructures dont la Carf constitue le cœur]

A. Sur l'évolution du projet entre les versions 2 & 8

Entre les deux versions du PADD auxquelles le GIR Maralpin a eu accès [version 2 du 25 mars 2016 (V2) et version 8 du 31 juillet 2017 (V8)] de très importantes différences sont apparues

Structure du document

Si le volume du document n'a pas sensiblement évolué (32 pages pour V2 ; 34 pages pour V8), le nombre de sections a été réduit de 6 à 4, avec la suppression des sections

- 1. Pour un recentrage du fonctionnement du territoire prenant appui sur une polarité relié à Sospel et Breil-sur-Roya
- 4. Accompagner la croissance économique de Monaco et développer une économie résidentielle diversifiée
- 6. Répartir les équipements et les services en cohérence avec le projet d'agglomération

Tandis que

- 3. Valoriser la qualité exceptionnelle de la Riviera française passait au point 1 ;
- 2. Axer prioritairement le développement du territoire en valorisant les transports collectifs existants à renforcer ou à créer passait en 3 ;

- 5. *Développer le logement accessible pour accueillir de jeunes actifs sur le territoire* passait en 4 ;

Et qu'était introduite la section

- 2. *Développer une économie axée sur les filières d'excellence.*

Sur la modification de structure

La suppression des 3 Sections 1,4 & 6 est particulièrement inappropriée du fait que les 3 thèmes correspondants devraient être mis en exergue,

- Le "*recentrage du territoire*" dans la 1 (la "mise en cohérence" serait un terme plus approprié).
- Le "*poids de la principauté de Monaco*" dans la 4 [la prise en considération et la prise en compte de la Principauté de Monaco dans le PADD et le SCoT de la CARF font l'objet d'une contribution du GIR Maralpin aux présentes consultations (cf. E)].
- La "*répartition des équipements*" en cohérence avec la Section 1.

B. Remarques et commentaires sur la Section 1 "Valoriser la qualité environnementale exceptionnelle de la Riviera Française"

Un constat extemporané et complaisant

À l'exception d'un seul [le 1.7] des huit points de cet inventaire, tous devraient faire l'objet, non pas d'appréciations contemplatives et complaisantes, mais d'appréciations critiques sur les errements qui ont conduit la bande littorale et parties des moyen et haut pays à leur dégradation environnementale, patrimoniale et socio-économique, dégradation dont il n'est fait nullement état par les acteurs en charge de l'élaboration du SCoT.

Ces derniers y ont pourtant œuvré dans le cadre du SIDELT [*Syndicat intercommunal pour le développement économique local transfrontalier*]¹, tout au long de l'élaboration de la DTA 06 [*Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes*] (qu'ils se sont ensuite appliqués à ne pas respecter), puis de son *suivi-évaluation* qui en a dressé un constat consternant.

Une terminologie inappropriée

Tout au long de la plupart des huit points de cette section 1

- 1.1. Maintenir les grands équilibres entre espaces naturels, agricoles et artificialisés
- 1.2. Préserver l'intégrité des espaces de biodiversité et favoriser le maintien de la Trame Verte et Bleue
- 1.3. Préserver les terres agricoles stratégiques contribuant à l'économie et aux paysages
- 1.4. Préserver et mettre en valeur l'espace marin
- 1.5. Améliorer la gestion des risques naturels et la protection des Populations
- 1.6. Optimiser la gestion des ressources
- 1.7. Promouvoir les énergies renouvelables et renforcer l'isolation thermique des constructions
- 1.8. Optimiser la gestion des déchets

Il y aurait lieu d'en revoir la rédaction en y exprimant une volonté forte de *rétablir* (et non *maintenir*) [...la qualité environnementale du paysage (1. Ligne 3) ... sa Trame Verte et Bleue (1. Ligne 4); de *reconquérir* (et non *maintenir*) [1.1. ligne 1] ; ...favoriser *la restauration* (et non *le maintien*) de la trame verte et bleue [1.2. Titre] ; ...continuités écologiques *rompues* (et non fragilisées) par des éléments de rupture [1.2. ligne 12] ; etc.

Commentaires sur le point 1.2 [Biodiversité & trame Verte et Bleue]

L'urbanisation accélérée de la bande littorale et le mitage envahissant des hauteurs de l'arrière pays compromettent la Biodiversité en constituant des coupures, parfois irrémédiables à une trame bleue qui, dans le cas de la CARF, doit tisser son maillage des sommets du Mercantour aux rivages de la Méditerranée.

Dans les Haut et Moyen pays, les recommandations de *préservation* sont *appropriées*. Il n'en est pas de même sur la Bande littorale où des *mesures de reconquête s'imposent*.

Elles s'y imposent

¹ Syndicat intercommunal de l'Est du département des Alpes-Maritimes (SIDELT)

- en mettant fin à la couverture des cours d'eau et en y remédiant ;
- en procédant à la *restauration* et à l'*assainissement* des cours inférieurs des fleuves côtiers [dont l'état désastreux a été signalé par l'étude ASPONA/GIR]² ;
- en *étendant les zones protégées*, comme l'ASPONA et le GIR l'ont proposé à la CARF³, notamment en les portant aux têtes de bassin et en les prolongeant jusqu'au littoral, partout où subsistent des couloirs de continuité [qui furent préconisés par la DTA 06 mais non respectés].

Commentaires sur le point 1.3 [Terres agricoles]

[ajout] Aux trois rôles évoqués (économique, paysager, social), l'agriculture peut jouer un rôle *sécuritaire* qu'elle assumé au cours de l'histoire en favorisant l'infiltration et la recharge des nappes, et en stabilisant les flancs des collines

Commentaires sur le point 1.4 [Espace marin]

[modifications proposées] Cet espace est aujourd'hui ~~menacé~~ affecté par les différents rejets, notamment les lessivages des surfaces urbanisées et/ou anthropisées (y compris ceux transportés par le courant Ligure depuis le littoral italien), etc...

Commentaires sur le point 1.5 [Risques naturels]

[modifications proposées]

Modification du titre : "Améliorer la *prévention* et la gestion des risques..."

Ajout d'une orientation spécifique [fin de §]

- La préservation et l'entretien des ouvrages [restanques et canaux d'irrigation]

Commentaires sur le point 1.6.1 [Gestion de l'eau]

[ajouts proposés]

...la sécurité sera assurée par...

- L'optimisation de l'usage de l'eau et la lutte contre ses mésusages (lavages portuaires)
- La préservation des pratiques d'irrigation agricole (bassins de rétention, canaux d'irrigation)

...l'amélioration de la qualité des eaux de surface sera recherchée par...

- La maîtrise totale de la qualité des eaux, notamment des rejets chroniques et accidentels de toutes origines (notamment routière) des Bassins Roya/Bevera qui constituent la source essentielle d'approvisionnement en eau potable des deux rivieras et de la principauté de Monaco.

C. Remarques et commentaires sur la Section 2 "Développer une économie axée sur les filières d'excellence"

Remarques et commentaires sur la Section 2.1 "Développer l'activité touristique en favorisant la montée en gamme"

Cette section consiste en un inventaire aussi faussement louangeur qu'hétéroclite, *parfois erroné* [le projet Unesco "Les Alpes de la Mer" fondé sur le patrimoine géologique ne peut guère susciter de grandes retombées touristiques], *parfois dérisoire* [le "cabanon Le Corbusier" n'est qu'un des jalons du sentier du bord de mer pourtant digne des plus hautes attentions, mais non mentionné dans l'inventaire], *parfois contre-productif* [l'aménagement irrespectueux du Plateau Saint-Michel, l'un des rares sites naturels et classés de la Ville de Menton, fait l'objet d'une procédure contentieuse, comme d'ailleurs le parking des Sablettes pour offense au site classé du Vieux-Menton, ou encore l'établissement cinq étoiles implanté à Garavan au niveau de la seule coupure verte prévue par la DTA 06], et, *plus souvent encore, fallacieux*.

² Vallées et vallons, "arrière-cours" de la bande littorale azurée - Regards sur l'un des fleuves côtiers des Alpes-Maritimes - La basse vallée du Borrigo

<http://www.gir-maralpin.org/Environnement&DD/EnvMentonValBorrigo.2015.05.ppt>

Biodiversité des Vallons du Borrigo (Ravin de Cabrolles) et de Pescaire à Menton et Ste. Agnès

<http://www.gir-maralpin.org/Environnement&DD/BioDivMentonBorrigoCabrPescDeffarges2015.pdf>

³ Proposition du GIR auprès de M. Philippe Rion, Président du Copil "Vallée du Careï – Collines de Castillon" en date du 19.06.2017

En effet, en matière d'activité touristique, *l'état des lieux est consternant*. Il est la rançon conjuguée d'un désinvestissement de la capacité hôtelière au profit d'une spéculation immobilière effrénée qui a impunément accaparé le front de mer hôtelier au profit de résidences secondaires inoccupées à longueur d'années. Ces processus se sont doublés d'une multiplication d'autres résidences secondaires sur la bande littorale et d'une migration des actifs au delà⁴, généralisant le mitage du paysage à l'ensemble du territoire de la CARF, qui détient par ailleurs le record des résidences secondaires du département des Alpes-Maritimes.

Il y a donc lieu de s'étonner que, dans un document politique censé exprimer le projet de la collectivité à horizon de 10 à 20 ans, rien ne soit reconnu et affirmé quant au changement de cap devant s'imposer en matière de patrimoine et de tourisme.

Remarque sur la Section 2.2.1 "Développer une agriculture identitaire privilégiant les circuits courts"

[ajout proposé]

Préservation et financement des restanques : la remise en culture, entravée par les coûts de restauration et d'entretien des restanques, appelle à soutien à cet effet.

D. Remarques et commentaires sur la Section 3 "Axer prioritairement le développement du territoire en valorisant les transports collectifs existants ou à créer"

Des connaissances et des analyses et des propositions archaïques et étriquées

Aucun des deux points de cet inventaire :

3.1. Valoriser les transports collectifs

3.2. Prévoir un développement adapté aux capacités de transports collectifs,

ne se réfère, ni à la situation en matière de mobilité, ni à ses enjeux.

De surcroît, certaines des données dont le PADD fait état sont en partie incomplètes, sinon erronées. Se fondant sur les travaux sur l'ensemble de la problématique, travaux et études qu'il poursuit depuis sa création en 1996, le GIR Maralpin tient, d'une part, à corriger certaines données incomplètes ou erronées, d'autre part, à rappeler des propositions qu'il a formulées vainement il y a une trentaine d'années, et enfin, à appeler l'attention sur des enjeux prioritaires sur lesquels la CARF devrait s'engager [cf. Encadré F - *Un plan prospectif pour Roquebrune-Cap-Martin* (proposé en 1996)].

Quelques compléments, corrections et retouches à apporter

3.1.1. La ligne TER Grasse – Vintimille : un outil en puissance

Les allégations de l'administration ferroviaire quant à l'augmentation des dessertes (6 trains/h) ne sont pas fondées dès lors que la robustesse de l'exploitation est (légitimement) exigée.

La liaison directe et fréquente avec l'aéroport ne pourra être assurée tant que l'infrastructure ferroviaire entre Nice-Ville et l'aéroport ne sera pas renforcée à au moins trois voies.

3.1.2. La ligne nouvelle PACA entre Nice et l'Italie n'est pas encore à l'ordre du Jour

Il revient à la CARF de plaider avec les Autorités françaises et monégasques pour qu'au moins une portion de ligne nouvelle, éventuellement à voie unique renforce et sécurise la section Nice-Monaco, la plus chargée du réseau national. La CARF doit également faire valoir qu'à ses portes, en Ligurie proche, 19 kilomètres de ligne nouvelle à haute performance y ont été inaugurées le 11 décembre 2016.⁵

3.1.3. ...Relier Monaco en transport collectif en site propre

À la proposition monégasque d'implanter un parking relais à La Turbie, les Autorités départementales devraient objecter l'essor de mobilité routière qu'il induirait et opposer les réticences affichées par la Principauté à s'investir dans le renforcement ferroviaire LN-PCA [cf. E].

3.1.4. & 3.1.7. Lignes SNCF & P.L. en Roya

⁴ L'évolution de l'habitat dans les Alpes-Maritimes et dans l'Est Var - *Eléments d'analyse pour un scénario de développement tendanciel* - Giovanni Fusco, Floriane Scarella – UMR ESPACE, Equipe de Nice [suivi-évaluation de la DTA – mai 2008] [<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Predat06R2EvolHabitat803.pdf>]

⁵ Riviera Ligure ferroviaire – Inauguration, le 11 décembre 2016 d'un nouveau tronçon de ligne nouvelle (18,8 km) entre Andora et San Lorenzo al Mare [cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/RaddoppioAndoraSlorenzoInaugurationCrGirDec2016.pdf>]

Encadré E

Carf & Principauté de Monaco – Une nouvelle stratégie à définir

Occultée lors de l'élaboration de la DTA 06, l'intrication économique et fonctionnelle de la Principauté avec les territoires voisins, l'est encore, plus de dix ans après, à l'occasion de l'élaboration du SCoT de la Carf. Elle est certes évoquée à diverses reprises dans le projet de PADD mais n'est pas énoncée comme un thème majeur de la stratégie à définir en matière d'aménagement et d'urbanisme de la CARF.

À la lecture du projet de PADD, différentes sections y font allusion, tout en affichant une certaine résignation vis-à-vis des effets induits à sa périphérie par un État géographiquement contraint, et aussi une certaine complaisance pour répondre à ses besoins.

À défaut de riposte, le positionnement de la CARF semble s'inscrire "au fil de l'eau" de la politique monégasque en considérant que les "dés ont été jetés", que "rien ne va plus", et que le sort du SIDELT, devenu CARF, scellé depuis des décennies, repose à tout jamais sur le développement économique, censé être irrésistible, de la Principauté dont on n'aurait rien à attendre en retour.

Ce serait alors faire peu de cas des déclarations dithyrambiques sur le caractère exceptionnel de la Riviera française. Elles constellent le document en perdant de vue que, tout au long des décennies qui viennent de s'écouler, cette Riviera s'est, petit-à-petit, dégradée, se dépossédant de ses capacités hôtelières pour se livrer, à tout va, à la spéculation foncière et immobilière, et établir le record azuréen peu enviable de 45 % de résidences secondaires.

Les exemples de complaisance à l'égard du voisin monégasque, sinon d'allégeance, parsèment cette version du PADD :

Tandis que la CARF entreprend de protéger son littoral marin, sa voisine monégasque se livre à une nouvelle extension en mer, sans consultation de ses voisins immédiats et sans soucis de ses effets éventuels, aux fins d'y établir des résidences de luxe, le logement de ses actifs étant principalement dévolu à la CARF qui, dans ses objectifs d'emploi [2.8.2], ne dissimule pas sa satisfaction à l'annonce par la Principauté "d'un objectif d'environ 1000 emplois annuels", et ne se réjouit pas moins du "développement du numérique et du télétravail" qui permettrait d'envisager de localiser des emplois monégasques sur le territoire de la CARF" [2.4. p.16]. S'afficherait ainsi, de manière plus flagrante encore, l'assujettissement, aux besoins de la principauté, des collectivités frontalières passant ainsi du statut de "cités-dortoirs" à celui de "camps de travail".

Aucune allusion n'est faite dans le PADD aux processus de transfert, de la principauté vers sa périphérie, de ses activités non qualifiantes et de logistique, dont un exemple caractéristique est le PAL de Nice-Saint-Isidore.

Il ne fait guère de doute que la reconversion de la carrière de La Cruelle à La Turbie, assortie d'une zone dite d'activités, ne relève d'un tel processus.

Ce processus d'appropriation s'est d'ailleurs manifesté en 2006 de manière fort discrète, mais caricaturale, avec la réalisation du "tunnel routier descendant" destiné à alléger le trafic urbain de la Principauté, ouvrage dont les ouvertures haute et basse débouchaient certes en territoire monégasque, mais dont l'entièreté du parcours souterrain fut forée sous Cap d'Ail, sans autre forme de procès, en territoire français.

Le PADD faisant état de l'existence d'une *commission locale transfrontalière franco-monégasque* [2.4. p.16], il a lieu de s'étonner qu'aucune mention ne soit faite d'une question primordiale, s'agissant de l'aménagement du territoire et des transports.

Il s'agit de la problématique que la CARF ne semble pas juger capitale, celle de la desserte ferroviaire de la Riviera, au sujet de laquelle le PADD est particulièrement imprécis quant à la ligne existante et à la ligne nouvelle, affirmant, pour la première, que des aménagements en cours permettrait d'offrir une cadence de 6 TER par heure (ce qui est impraticable pour autant que la

robustesse des services, désormais exigée, soit respectée), et, pour la seconde, indiquant, non moins sereinement, que "la future ligne nouvelle n'est pas envisagée par l'État avant 2050... la CARF réservera les emprises nécessaires" (sic) [on peut se demander *où* et *comment* !].

La CARF semble ignorer que les dessertes ferroviaire locale et transfrontalière constituent un enjeu, non seulement capital mais urgent : (1) le fréquentation TER du tronçon Nice-Monaco est la plus élevée de France après celle du RER parisien, (2) l'amplification de sa desserte est impossible en raison de la saturation de la gare de Nice et de son au-delà, (3) la ligne nouvelle, telle qu'elle est actuellement conçue, aggraverait la situation à la sortie Ouest de Nice, (4) une section de ligne nouvelle Nice-Monaco-Menton est indispensable et urgente, or la principauté s'est retirée du cofinancement du projet.

Il importe que la CARF s'implique dans le projet et presse la Principauté d'assumer les responsabilités qui lui reviennent, en tant qu'État porteur de l'Arc méditerranéen ferroviaire et que générateur et bénéficiaire d'une mobilité démesurée, laquelle, à défaut d'investissement ferroviaire, impacte lourdement sa périphérie.

Encadré F – Document d'archive [proposition formulée il y a 30 ans]

**UN PLAN PROSPECTIF
POUR
ROQUEBRUNE-CAP-MARTIN**
(Projet finalisé le 19 décembre 1996)

Le projet de réforme du POS : des progrès indiscutables, mais sans perspectives

La nouvelle municipalité vient d'élaborer un projet de réforme du plan d'occupation du sol (POS). Le projet qui vient d'être présenté à la population comprend des dispositions pour préserver quelques espaces sensibles de la commune et affecte une partie du zonage précédent d'une réduction mineure des coefficients d'occupation des sols.

Cependant, ces mesures ne remettent pas suffisamment en question les errements passés, à savoir les effets

- d'une urbanisation précipitée et anarchique,
- d'une conquête non maîtrisée de l'espace (mitage du paysage),
- d'une politique du "tout automobile",
- d'une absence de stratégie communale et intercommunale en matière d'aménagement du territoire et d'économie.

Pour une réforme du POS dans une perspective à long terme

La réforme du POS, à elle seule et quelle qu'en soit sa qualité, ne peut répondre aux attentes de nos concitoyens qui aspirent à voir définies des *perspectives de développement durable* de leur commune et de leur région, et estiment que Roquebrune doit échapper au rôle de commune dortoir de la Principauté et peut vivre :

- d'un tourisme actif et éclectique,
- de ressources culturelles, intellectuelles et artistiques,
- d'activités nouvelles ne remettant en cause, ni la qualité de ses sites, ni celle de son cadre de vie.

Accorder la priorité à l'élaboration d'un Schéma directeur communal et inter- communal novateur

Cette nouvelle stratégie doit s'insérer dans le cadre d'un Schéma directeur d'aménagement dont le nouveau POS ne ferait que concrétiser les directives.

Les axes essentiels de ce schéma directeur (à harmoniser avec celui des communes voisines dans le cadre plus général d'un futur plan d'urbanisme azuréen) pourraient être les suivants :

- préservation prioritaire des patrimoines historique, architectural et paysager,
 - structuration de l'espace réservant les possibilités d'un développement économique équilibré,
 - établissement d'un plan de déplacements privilégiant les modes de transport doux,
- dans un souci d'amélioration du cadre de vie et d'atteinte *des plus hauts niveaux de qualité*.

Préserver l'avenir par des mesures suspensives et une réflexion sur les orientations du futur

Dans l'attente d'une définition de la stratégie communale et de la réalisation d'un plan urbain et paysager, il apparaît nécessaire de *suspendre le POS*, sinon en totalité, tout au moins dans une série de zones jugées particulièrement critiques, notamment :

- le front de mer de Carnolès,
- le quartier urbain commerçant de Carnolès,
- les stations SNCF de Carnolès et de Cabbé qui, dans le cadre de la mise en valeur de l'axe ferroviaire, devront jouer le rôle de nœuds d'échanges intermodaux,
- la "zone frontalière" de Saint Roman,

et de prévoir, sur l'ensemble du territoire de la commune, toute mesure conservatoire pour :

- la préservation du paysage,
- la matérialisation de coupures paysagères vertes en limites de communes (frontière monégasque et vallée de Gorbio), ainsi qu'au sein de la Commune, aux fins d'en mettre en valeur ses différentes entités (notamment le Village),
- réhabiliter aménager ou réaliser un réseau de sentiers, chemins ou voies réservés aux promeneurs, piétons ou cyclistes (pistes cyclables et itinéraires VTT),
- concevoir une voirie compatible avec le développement souhaitable de transports publics spécialement adaptés aux besoins et à la topographie de la commune.
- la mise à jour de règles architecturales préservant la cohérence et l'identité des différents noyaux urbains.

Exemples de zones critiques

(1) Le front de mer de Carnolès

Les hôtels et pensions, qui ponctuaient encore récemment le bord de mer, ont, en moins de deux décennies, cédé la place à une suite quasi continue de grands édifices de logements saisonniers.

Cette urbanisation du front de mer, en phase malheureusement terminale, compromet gravement tout projet d'équipement touristique des plages (hôtels et animation) et de valorisation des espaces situés en retrait.

Le plan d'aménagement du front de mer de Carnolès devrait prévoir :

- la préservation des créneaux subsistant encore le long du front de mer,
- la réservation de terrains pour la réalisation d'une importante structure hôtelière et festive (établissements à usage d'animation et de loisirs [et notamment une salle de spectacle de qualité dont Roquebrune est dépourvue],
- la dissuasion du trafic automobile de transit avec la réalisation progressive, au fur et à mesure des travaux d'aménagement des plages, d'une large promenade piétonnière et d'une piste cyclable,
- en corollaire des réalisations précédentes, des cheminements piétonniers et deux roues vers la gare SNCF et le centre commerçant.

(2) Le noyau urbain de Carnolès et la station SNCF

Le POS doit prévoir d'associer à la station SNCF de Carnolès, idéalement située entre le front de mer et le quartier commerçant, et déjà extrêmement fréquentée, un centre intermodal (correspondance avec les services d'autocars régionaux, d'autobus interurbains et urbains, station de taxi, garages deux roues, sinon parc de stationnement).

Des réservations à cette fin pourraient être effectuées sur les terrains des casernes jouxtant la station.

Les cheminements piétonniers et deux roues indispensables sont parfaitement réalisables, notamment sur l'axe

Est-Ouest (dans les directions de Menton et du cap Martin), en empruntant une partie de l'emprise de la SNCF actuellement occupée par de larges talus, et, selon des transversales Nord-Sud, en tirant parti des vestiges des anciens chemins de desserte de la plage.

(3) La gare de Cabbé et la desserte du Village par une liaison funiculaire

La création d'une liaison funiculaire souterraine entre le Vieux-village de Roquebrune et la gare SNCF de Roquebrune-Cabbé, implantée à son aplomb et dominant les plages préservées de Cabbé, pourrait affranchir les villageois de l'usage systématique de l'automobile ainsi que les scolaires de trajets fastidieux de ramassage. Elle pourrait offrir aux touristes, ainsi qu'aux voyageurs, d'exceptionnelles facilités pour la découverte et la visite du village dont la vitalité serait ainsi stimulée.

Cette liaison funiculaire disposerait d'une station intermédiaire au niveau de la Corniche inférieure où doit être réservé l'emplacement d'une halte pour autocars et autobus.

L'essor qui en résulterait pour la gare de Cabbé doit conduire à en préserver précieusement ses emprises actuelles ainsi que celles des chemins piétonniers et sentiers la reliant aux Hauts de Roquebrune ainsi qu'aux plages.

(4) La "zone frontalière" de Saint-Roman

L'engorgement de cette zone frontalière ne doit pas conduire à l'ouverture des nouvelles voies routières souhaitées par les autorités monégasques, notamment entre la Corniche inférieure et la mer, secteur jusqu'ici préservé de la circulation automobile et justiciable à ce titre d'une restauration paysagère dans le cadre de la loi Littoral (coulée verte d'interface entre la Principauté et Roquebrune).

L'allègement de la circulation automobile littorale devra plutôt être recherché, pour la desserte locale, par voie ferroviaire, et, pour le transit, par son évacuation vers l'autoroute qui, au niveau de Saint-Roman, en est particulièrement proche, en distance et en altitude.

La réflexion devra donc s'orienter vers l'amélioration de la liaison routière entre la sortie Est de Monaco (Pont de Saint Roman) et les hauteurs du Vistaero, et vers l'aménagement d'un accès autoroutier dans la direction de Nice, en complément de l'accès existant dans la direction de Vintimille.

En ce qui concerne la desserte ferroviaire, il importe de rappeler l'existence, à Saint Roman, d'une halte temporaire spécialement aménagée par la SNCF pour desservir les tournois de tennis de Monte-Carlo. Le plan d'aménagement du quartier devrait prendre en compte les potentialités offertes par l'activation et l'aménagement de cette halte susceptible de desservir, par ascenseur, Saint Roman ainsi que l'extrémité orientale de la Principauté de Monaco.

Post scriptum

Ce projet a été présenté à la réunion sur "*Les orientations de la politique municipale, notamment au sujet du Plan d'Occupation des Sols*", organisée le 23 janvier 1997 en l'Hôtel de Ville de Roquebrune-Cap-Martin par M. le Maire et Conseiller général.

Reproduction intégrale de cette contribution dont il n'a été strictement tiré aucun enseignement

Encadré G

Assumer et valoriser le maillage d'infrastructures dont la Carf constitue le cœur

La décision politique d'asseoir dans une entité territoriale unique, la Carf, des territoires relevant du *Haut Pays*, du *Moyen Pays* et de la *Bande Littorale* (parfaitement conceptualisés dans la DTA 06), sans prise en compte, ni de leur histoire, ni de leur évolution socio-économique, et moins encore des transversalités récentes, débouche sur un projet d'autant plus restrictif qu'il évacue la forte intrication des territoires de la Carf dans la problématique territoriale de ses voisins immédiats qui, outre *Monaco*, [cf. F] sont les *Pays des Paillons* et surtout *l'Italie*, dont deux de ses Régions sont impliquées (*Ligurie* à l'Est et *Piémont* au Nord), la première assurant sur le littoral la continuité de l'Arc méditerranéen, et, toutes deux, la liaison Nord-Sud desservant, depuis le Col de Tende, par la

voie ferrée et la route, l'ensemble de l'arrière-pays de la Carf.

Transversalement à ce niveau, la ligne Nice-Breil réalisée en conjonction avec la précédente, a renforcé les liaisons historiques dans l'étage sud-alpin tandis que disparaissait dans le même temps celle qui les avait précédées de peu, le tramway Menton-Sospel, réalisé sur le secteur méridional qui en fut jusqu'alors toujours dépourvu (Menton et Roquebrune, toutes deux monégasques, n'ayant que tardivement ressorti au Comté de Nice).

La louable mais naïve intention de la Carf de tirer parti de la liaison ferroviaire entre Sospel et Breil pour instaurer une meilleure cohésion entre ces deux bourgs, traite avec désinvolture, tant les conditions d'exploitation de la ligne dans leur configuration actuelle, que les usages et potentialités qui relient ces bourgs, au Pays des Paillons et Nice cœur de ville, d'une part, et à Vintimille et Cuneo, d'autres parts.

Après la brève existence du tramway Menton-Sospel dont subsiste le tunnel en sa version routière sous le Col de Castillon, Bevera et Roya sont potentiellement mieux desservis en direction des *Pays des Paillons* (et Nice) et de l'*Italie* (Cuneo et Vintimille) qu'en direction du littoral mentonnais.

La Carf ferait bien et mieux de porter ses réflexions sur l'ensemble de ces liaisons existantes et potentiellement perfectibles [en conjonction avec des dessertes de rabattement] que sur la singularité d'une valorisation ferroviaire entre Sospel et Breil.

Par ailleurs, la Carf ne peut, comme le fit le SIDELT en son temps, en connivence avec la municipalité de Vintimille, se livrer à des opérations de caractère spéculatif sur les emprises ferroviaires de Vintimille dont dépendent pourtant à la fois le devenir de l'axe ferroviaire méditerranéen (et de sa ligne nouvelle) et celui de la ligne de Tende.

Au sujet de cette dernière, l'implication de la Carf, à la fois dans les négociations sur la révision de la Convention franco-italienne et dans la mise à niveau de la ligne de Tende, dont le caractère interrégional doit être mis en valeur, lui conférerait un rôle pivot qu'elle peut jouer en matière ferroviaire, s'inscrivant en cela dans une mise en application exemplaire du *Protocole Transports* de la *Convention Alpine*, avec la maîtrise du trafic de poids lourds dans la Vallée de la Roya [préconisée en 3.1.7. du projet] mais aussi sur le littoral [dont les impacts en matière de nuisances et de risques ne sont pas évoqués dans le projet].

Sur la mobilité urbaine et périurbaine

L'approche globale et transfrontalière qui précède pourrait s'appliquer également *mutatis mutandis* à la mobilité urbaine et périurbaine.

Ainsi y a-t-il lieu de s'étonner, qu'au cours de la récente rencontre transfrontalière à Menton-Garavan sur le thème des déplacements doux⁶, le maire de la Ville y ait renouvelé son refus de 2000 d'établir une piste cyclable en continuité de la piste cyclable littorale ligure, selon le projet alors conçu par le GIR Maralpin et les Autorités provinciales et régionales ligures⁷.

À l'extrémité opposée de la Carf, à Beausoleil qui jouxte et domine la Principauté de Monaco, laquelle excelle dans la desserte piétonne par ascenseurs et aménagements souterrains, aucun projet de ce genre n'y est évoqué dans la présente version du PADD. Pourtant, à défaut de reconstruction de la crémaillère de La Turbie (dont les emprises urbaines ont été récemment livrées aux promoteurs immobiliers), la réalisation d'un ascenseur urbain desservant les quartiers hauts devrait figurer au présent PADD.

⁶ rencontre franco-italienne du 28 septembre 2017 sur le projet EDU-MOB, programme de coopération transfrontalière

⁷ Itinéraire voies vertes circumméditerranéennes. Franchissement du verrou maralpin. Un projet transfrontalier franco-italien [cf. <http://www.gir-maralpin.org/projet/ItineraireVVtransfrontalier.pdf>]