

**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

SECRÉTARIAT : 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

Révision du Plan Local d'Urbanisme et adoption du Schéma d'assainissement des eaux
pluviales de la Commune de Menton
ENQUÊTE PUBLIQUE du 2 OCTOBRE 2017 au 3 NOVEMBRE 2017 inclus

●
Observations du GIR Maralpin
●

PLU de Menton et PADD de la CARF

Les dispositions prises par la Ville de Menton, à savoir arrêt le 27 mars 2017 du projet de PLU, suivi d'une enquête publique du 2 octobre au 3 novembre 2017 portant sur la révision de ce plan, relèvent de l'incohérence quand, plus d'une année auparavant, le 11 janvier 2016 était présenté le SCoT de la CARF, et que, depuis au moins le 28 juillet 2016, date de sa validation, son projet de PADD, dont fait partie la commune de Menton, est soumis à concertation et sera soumis à examen des personnes publiques associées le 14 novembre prochain, quelques jours seulement après la clôture de la présente enquête.

Une telle inversion de l'ordre logique d'élaboration des documents d'urbanisme n'est certes pas rare, mais, dans le cas de Menton, elle trahit une précipitation permettant à sa municipalité de poursuivre ses errements avant que le SCoT de la CARF ne puisse tenter d'y porter remède.

Sur la forme et le fond du projet soumis à consultation

Hormis une belle apparence et une confection de qualité, l'examen du projet est rendu malaisé du fait de la carence regrettable de notices explicatives.

Si l'habillage du PLU apparaît séduisant, en revanche son analyse révèle un consternant entêtement à poursuivre les errements passés, à quelques infléchissements près.

En effet, par delà les apparences, le nouveau PLU, tenu à prendre en compte l'évolution générale des orientations et des concepts, n'affiche cependant pas le changement de cap en matière d'aménagement de territoire mentonnais auquel il faudrait s'attendre.

Si la logique était respectée, le projet devrait s'ouvrir sur une sévère analyse rétrospective et déboucher sur une mise en perspective, considérations qui font toutes deux défaut. Ce sont celles que le GIR Maralpin s'est proposé d'aborder à l'échelle de la CARF dans l'avis qu'il formule dans le cadre du projet de PADD en cours d'examen.

Ceci dit, les considérations du présent projet le confinent aux bornes du territoire, en témoigne caricaturalement son application à traiter "d'entrées de Ville" [rappelées dans l'orientation n° 5 du PADD encore en cours].

Pourtant la réflexion sur le territoire ne peut buter à l'Ouest sur le torrent de Gorbio¹ et à l'Est sur le Pont Saint Louis. Ainsi, les quelques velléités de prendre enfin en compte le rôle capital que peuvent jouer les gares de Menton-Garavan et de Menton-Ville, méconnaissent l'importance et l'intérêt d'y associer dans la réflexion celles de Carnolès et de Roquebrune-Cap-Martin dans une approche globale

¹ Le Pont de l'Union délimita la frontière de l'occupation italienne (de 1940 à 1943)

de la mobilité locale, approche que le GIR Maralpin prônait déjà il y a 30 ans². Dans ce même registre, les enjeux de la mobilité mentonnaise ne peuvent se restreindre à des considérations sur les accès à l'Autoroute A6 sans que soient évoquées le rôle capital des liaisons ferroviaires avec Vintimille et Monaco au sujet desquelles Menton s'en remet à des décisions lointaines sans s'y impliquer avec sérieux.

En s'en tenant au seul territoire communal, le GIR Maralpin appelle l'attention sur deux enjeux qu'il considère particulièrement préoccupants et corrélés, ceux de la consommation et de la dégradation de l'espace, d'une part, et ceux de l'urbanisation non maîtrisée, d'autre part.

Ne se contentant pas de corseter sous bâches ses fleuves côtiers et d'avoir ainsi étranglé et stérilisé les cours aval de sa trame bleue, avec les énormes risques hydrauliques qu'ils font peser, la Ville de Menton pousse l'impudence à prétendre s'étendre encore en fond de vallée du Careï, dont la desserte se révèle de plus en plus improbable, et à poursuivre le mitage essentiellement pavillonnaire de ses collines, établissant ainsi un double record, celui de la proportion de résidences secondaires³ et celui de l'artificialisation du territoire communal⁴, sous prétexte fallacieux de besoins impérieux en logements d'actifs que récuse le MRAe !

Face à une telle situation, le GIR Maralpin ne peut que rappeler avec désarroi qu'aucune de ses analyses, propositions, requêtes qu'il a formulées; dont certaines l'ont été avec la municipalité et le SIDELT⁵ (qui a précédé la CARF), n'ont pu aboutir, alors qu'elles s'inscrivent encore, plusieurs dizaines d'années après, dans des réflexions plus que jamais d'actualité.

Quelques illustrations et commentaires du présent avis

Les présentes observations et celles qui suivent ne peuvent prétendre inventorier toutes les facettes d'un projet de PLU qui ne répond aucunement aux attentes d'une société savante, domiciliée à Menton, qui œuvre depuis sa création, il y a plus de trente (30) ans, à l'aménagement du territoire dans une approche transfrontalière particulièrement appropriée à l'espace considéré.

L'étendue, la diversité et la complexité des avis à formuler, conduit le GIR Maralpin à ne présenter, outre les considérations générales qui précèdent, les commentaires et observations qui suivent.

1. Renvoi aux observations du GIR sur le PADD du SCoT de la CARF

Une grande partie de ces observations concerne directement la Ville de Menton. Elles sont d'ores et déjà consultables sur le site Internet du GIR

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/CarfScotPaddObservGirjm20171029.pdf>]

2. Totale adhésion du GIR à l'Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) PACA sur le PLU de Menton (avis du 22 juin 2007) ; 11 pages

Ce document atteste la vigilance et la pertinence des Services de l'État, et témoigne de l'intérêt d'y faire appel dans tous les cas où les instructions de l'État et les droits des citoyens ne seraient pas respectés.

3. Rappel de quelques analyses et propositions formulées par le GIR et restées sans écho ni effet

Trois exemples en sont donnés en ANNEXE. Ils portent sur

- Observations complémentaires formulées les 7 et 23 janvier 2002 sur le Secteur Riviera lors de l'enquête publique sur la DTA 06
- Observations formulées le 19.03.2005 dans l'enquête publique sur la Requalification de la RD

² On trouvera ces analyses en annexe des dires du GIR Maralpin sur le PADD de la CARF

³ En 2014, la part des résidences secondaires s'établissait à 43,2 % [INSEE 2017]

⁴ Les espaces artificialisés représentent une part importante du territoire communal avec 48 % de sa superficie [MRAe, 1.3., p. 6]

⁵ Syndicat intercommunal de l'Est du département des Alpes-Maritimes

2556 en entrée de ville de Menton

- Recommandations du GIR Maralpin en date du 9 août 2015 à l'attention de la CARF et de CarPostal Riviera adressées le 11 août 2015 au président de la CARF et restées sans réponse ni commentaires à ce jour.

4. Demande de classement de site formulée auprès de la DRAC

Demande de modification de classement de parcelles du flanc Est de la colline des Serres de la Madone (quartiers Pigautier et Val d'Anaud) ainsi que du flanc Ouest de la colline des Vignasses (Château Marly/La Vierge)

Au titre de la protection des sites ainsi que des continuités paysagères et environnementales

Sous la forme d'un DIRE conjoint de l'ASPONA et du GIR adressé à

- Monsieur Luc Albouy, Chef de l'UDAP (DRAC) des Alpes-Maritimes
- Monsieur le Commissaire enquêteur

Ce DIRE complète la démarche de demande de classement d'une partie du Domaine Cernuschi effectuée auprès de la DRAC-Paca, *demande dont l'instruction est en cours depuis le 1^{er} août 2017.*



ANNEXE

Trois exemples d'analyses et propositions formulées par le GIR et restées sans écho ni effet



Enquête publique sur la Requalification de la RD 2556 en entrée de ville de Menton Observations du GIR Maralpin [19.03.2005]

<http://www.gir-maralpin.org/Interventions/AtEnqPublMentonCarei412.pdf>



Annexe aux observations du GIR Maralpin sur la DTA 06 – Considérations relatives au Secteur Riviera

Observations spécifiques à la Riviera formulées suite à entretiens de J. Molinari, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin, avec Madame A. Canis-Miletto- Commissaire Enquêteur, les 7 et 23 janvier 2002

http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/Dta06Riviera202.pdf



Recommandations du GIR Maralpin à l'attention de la CARF et de CarPostal Riviera

Formulées en clôture de la prestation sollicitée par la CARF et Car Postal Riviera en vue de l'attribution de la norme AFNOR à la ligne 1 des transports publics de la Communauté d'agglomération

Qu'elles figurent ou qu'elles ne figurent pas dans les spécifications de la norme NF Service, le GIR Maralpin considère de pas devoir s'associer à une démarche qui n'accorderait pas la priorité

- à la *qualité* de la desserte en matière de *fréquence* et de *ponctualité*
- à l'*agrément* et au *confort des usagers*, qu'ils soient valides ou handicapés
- au *report modal* vers les transports collectifs (routiers, ferroviaires, et maritimes) et autres transports doux (notamment deux roues non motorisés).

Si le constat que le GIR Maralpin peut actuellement dresser ne répond pas à ces attentes, il peut y être toutefois remédié en tenant compte des observations et des recommandations qui suivent.

La gageure de la desserte de la Vallée du Careï

La vallée du Careï, le long de laquelle se déploie plus de 50 % du tracé de la Ligne 1, dessert une importante population et, à son extrémité Nord, les plus importantes des grandes surfaces commerciales du bassin mentonnais ainsi que la zone industrielle de Menton-Castellar. De surcroît, hormis le chemin vicinal de la

vallée des Cabrolles, elle constitue le seul accès à l'autoroute A8.

Or les récents aménagements de voirie de son tronçon inférieur se sont révélés particulièrement inadéquats, au point de provoquer systématiquement, en débuts et fins de journées, des encombrements qui s'étendent sur la journée entière lors des périodes d'affluence touristique.

Une telle situation ne peut que s'aggraver à court terme avec l'extension de l'urbanisation ["Éco quartier" de St Roman ; "Éco-quartier" du Haut Careï].

Les réalisations et projets immobiliers le long et en partie amont de la vallée du Careï n'auraient jamais dû être programmés sans une procédure de type "contrat d'axe" impliquant la mise en place d'une infrastructure de transport et déplacements à la mesure des trafics générés par une telle urbanisation.

Quoi qu'il en soit, l'aggravation de la situation [qui aurait pu être éclairée par des relevés d'incidents et des enquêtes de ponctualité (à fournir par Zest)] devrait conduire à

L'aménagement de voies réservées aux services de secours et aux transports publics, par suppression d'une file de stationnement sur chacune des chaussées du tronçon inférieur et

La création d'un silo de stationnement en collaboration avec les entreprises automobiles accaparant l'espace public pour leurs besoins propres [ainsi que l'avait préconisé le GIR lors de l'enquête publique].

Dans l'attente de telles réalisations, il importe d'atténuer les désagréments aux usagers en instaurant

Le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV), avec une mise en place sur le tronçon Careï en premier temps.

En matière d'aménités

L'exploitation des transports de la Riviera Française conjointement par la CARF et Zest ne relève manifestement pas de la stratégie volontariste que prône le GIR, mais d'un service *a minima* de la *clientèle captive* du parcours de la ligne 1.

Sur l'inconfort

Le GIR s'est prononcé plus haut sur l'inconfort des véhicules affectés à la Ligne 1.

L'inconfort des banquettes des autobus de la ligne 1 est inacceptable compte tenu de la longueur des trajets et du profil des usagers dont l'âge moyen à Menton est particulièrement élevé (une enquête sociologique à ce sujet serait la bienvenue).

On déplorera d'autant l'absence d'aménagement piétonnier sécurisé entre les deux gares.

L'APF ne manquera pas de formuler ses propres observations en matière d'aménagement des accès [curieusement absents des préconisations AFNOR].

Sur l'intermodalité

Les très récentes réorganisations de la Gare d'autobus [réaménagement du plateau de stationnement et d'embarquement et reconstruction de la gare] ont fait fi de l'importance cruciale de l'intermodalité rail-route qui eut pu être grandement facilitée par un décalage d'une centaine de mètres de ladite gare (où culminent les trafics de la Ligne 1).

Sur la fréquence des dessertes

Le GIR ne soutient pas l'hypothèse avancée par la CARF de l'affectation d'un autobus articulé aux heures de pointe. Il considère que l'économie de personnel en résultant ne doit pas prévaloir sur l'intérêt des usagers qu'offrirait un resserrement de la desserte à ces heures.

Sur l'image du transport public

Le recours au transport public ne doit pas être un palliatif mais une démarche plaisante et valorisante. L'apparition sur certains des véhicules de ZEST de publicités aussi envahissantes qu'hideuses est inacceptable. Les usagers potentiels des transports urbains doivent pouvoir les identifier aisément, et les usagers captifs comme occasionnels ne doivent pas se sentir complices et soutiens d'opérations commerciales *qui altèrent l'image du service public et ne sont pas flatteuses* pour les stations touristiques de Menton et Roquebrune-Cap-Martin.



Les considérations qui précèdent révèlent et soulignent

- les lacunes et insuffisances de la Norme NF Services pour conduire les exploitants et les Autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) à répondre aux souhaits des usagers et de la population
- un traitement discriminatoire des deux autres membres du Comité tripartite (Zest et CARF) à l'égard du représentant des usagers (le GIR Maralpin), tenu *une année entière* dans l'ignorance de l'évolution et de la mise en œuvre du projet.
- La désinvolture de Zest quant à
 - la teneur du compte rendu de la seconde réunion

- la soumission pour accord de conclusions de travaux n'ayant pas fait l'objet du moindre examen commun.

En conséquence de quoi, le GIR Maralpin

- refuse de valider la nouvelle version du recueil des engagements de service soumise pour accord le 3 août 2015 pour accord
- n'accepte de poursuivre désormais sa participation au Comité tripartite qu'aux conditions suivantes, conditions que le GIR Maralpin estime indispensables pour l'amélioration substantielle et durable de l'exploitation et la satisfaction des usagers

(1) Prise en considération de critères supplémentaires

Parmi ceux-là, le représentant de l'APF a porté l'attention sur les lacunes de la norme quant aux dispositions légales en matière d'accès

(2) engagements de la CARF quant à

- aux aménagements de voirie à réaliser afin de faciliter la circulation et la desserte des services publics
- faute d'emplacement plus rationnel de la gare d'autobus à meilleure proximité de la gare SNCF, aménagement d'un cheminement aisé et sécurisé pour valides et handicapés entre les deux gares

(3) engagements de Zest et de la CARF pour

- la mise en place d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) et en priorité dans la vallée du Careï
- la suppression de la publicité commerciale sur les véhicules assurant le service public

•

L'importance que nous attachons, aux observations, avis et requêtes que nous formulons au titre d'association représentative des usagers nous conduit à adresser copie de la présente lettre aux directions générales de Car Postal et de la CARF aux fins d'appeler leur attention sur des questions qui relèvent de leur compétence en matière de transports urbains, d'urbanisme et d'aménagement du territoire, domaines auxquels se consacre le GIR Maralpin depuis sa création.

Dans l'attente des suites que vous leur donnerez avec votre partenaire institutionnel et l'AFNOR dans le cadre du projet proprement dit ou de son extension éventuelle à l'ensemble du réseau, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le GIR Maralpin
Par délégation Jacques Molinari, Secrétaire scientifique

•

Le 3 novembre 2017

•