

**ANNEXE
AUX OBSERVATIONS DU GIR MARALPIN**

**CONSIDÉRATIONS
RELATIVES AU SECTEUR RIVIÉRA**

*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*

En raison de son caractère exceptionnel, la façade maritime de l'Est du département est plus que jamais l'objet de convoitises et continue à être gangrenée par un mitage de l'espace qu'une application laxiste des lois censées le protéger (loi littoral et, le cas échéant, loi montagne) ne permet toujours pas de juguler.

Unique espace de desserte de la Principauté de Monaco et de transit terrestre circum-méditerranéen, la Riviera est, de surcroît, assujettie à de lourdes infrastructures de transports et déplacements.

A1. Une problématique spécifique à la Riviera, secteur à enjeu environnemental et logistique

Dans le présent projet, la Riviera n'a pas fait l'objet d'une attention suffisante, ni sur le plan de la protection patrimoniale de l'espace et des paysages, ni sur celui des transports.

En raison de la gravité de la situation, ce secteur eut pu constituer un *secteur à enjeu environnemental et logistique*.

Ainsi, il eut été alors possible, dans un tel cadre, de traiter *de manière cohérente*, à la fois l'extrême est de la Riviera (Cantons de Menton et de Roquebrune-Cap-Martin), unique secteur du département où zones littoral et montagne sont juxtaposées, et le reste de la Riviera, y compris les communes "perchées" de Beausoleil et de La Turbie ne ressortissant à aucun de ces classements mais se révélant justiciables des mêmes mesures, d'autant qu'elles constituent avec Roquebrune-Cap-Martin et Cap-d'Ail, la *proche couronne de la Principauté de Monaco* sur laquelle cette dernière exerce de puissantes contraintes spéculatives et logistiques.

A2. Une approche paysagère inadaptée au site - Les carences des coupures d'urbanisation

La protection de l'espace et des paysages d'un tel site patrimonial doit être assurée des *points de vue* non seulement des habitants permanents mais aussi des visiteurs. Cette façade maritime des Alpes n'est pas exclusivement perçue de son sein, elle l'est également de ses plages et de la mer, cette dernière constituant un important espace de loisirs mais aussi une voie d'accès et de découverte (tourisme de croisière notamment).

La protection des paysages doit donc être également conçue *en élévation*, et il est bien regrettable de ne pas avoir dressé comme le demandait le GIR, à titre de complément du *Diagnostic*, un état de la situation, laquelle est consternante.

Vue de la mer, la Riviera présente aujourd'hui d'est en ouest, en projection, un bandeau quasi continu d'espaces bâtis entre le rivage et les niveaux supérieurs de desserte routière. Une stratégie volontariste s'impose non seulement pour sauvegarder les espaces actuellement non bâtis mais également pour reconquérir des zones susceptibles de conforter les coupures existantes ; cette stratégie doit s'accompagner sur tout l'espace concerné de dispositions aussi radicales qu'en zone montagne (et dans l'esprit des dispositions d'urbanisme de la loi SRU), tels les obstacles à la création de voies nouvelles.

On rappellera que dans ses observations en date du 19 février sur l'avant projet en date de décembre 1999, le GIR Maralpin avait déjà sans succès formulé :

(le projet méconnaît) la nécessité, dans la bande littorale qui relève à la fois des problématiques "montagne" et "littoral", de conjuguer les deux approches et de les appliquer conjointement, en visant à la réalisation de coupures d'urbanisation radiales et transverses. La carence de la DTA en la matière est illustrée par le cas de l'aire mentonnaise où les villages et autres sites remarquables perchés littoraux ne bénéficient pas de la protections de leur socle.

A2.1. Une approche étriquée – L'identification des coupures d'urbanisation existantes est insuffisante

Coupure N-S de Garavan (Commune de Menton)

Son extrémité basse s'interrompt à l'olivaie municipale du Pian alors qu'elle pourrait se poursuivre par le stade situé à son pied dangereusement inclus dans un *espace enjeu* dont la nécessité ne serait justifiable que par la réhabilitation du domaine maritime où la présence d'un supermarché, particulièrement incongrue, est à reconsidérer.

Coupure N-S de la colline des Serres de la Madone (Commune de Menton)

Elle constitue une coupure réelle de grande ampleur entre les espaces urbanisés de Menton et de Roquebrune.

Ses extrémités nord et sud sont traitées en "coupure" alors que sa partie médiane l'est en "espace remarquable". Le classement de cette partie médiane est d'autant plus surprenant qu'il constitue le promontoire de la colline et que cet espace non bâti était jusqu'à une époque récente réservé à la construction d'un établissement départemental d'enseignement.

On trouvera en pièce jointe les observations formulées le 30 décembre 1996 par le GIR Maralpin dans le cadre de l'enquête publique de déclassement, observations qui soulignaient alors tout l'intérêt de classer la totalité de cet espace en zone protégée en constituant ainsi la continuité de la coupure d'urbanisation.

A2.2. L'esprit de la loi non respecté – L'absence de préservation du socle des villages perchés

Quatre villages perchés méritent une attention exceptionnelle, il s'agit de trois villages situés en zone montagne (Castellar, Ste Agnés et Gorbio) et d'un village situé en zone littorale (Roquebrune-Village).

Villages zone montagne (Castellar, Ste Agnés et Gorbio)

Les dispositions adoptées en Planche 25 (Gestion de l'urbanisation dans la frange sud de la zone montagne, secteur mentonnais) dessinent, à partir du secteur urbanisable de Menton, des urbanisations *en doigts de gant* englobant les socles des villages (Castellar et Gorbio) et menaçant la majesté du site (Ste Agnés).

Dans ces trois cas des coupures transversales pourraient être recherchées en élévation et non pas en plan. Elles auraient pour objet de préserver largement les socles principaux des villages et les socles secondaires de hameaux (Castagnins, Cabrolles) ou sites (édifices religieux perchés)

Village en zone littorale (Roquebrune-Village)

Ce village groupé d'intérêt historique et touristique reconnu ne semble pas avoir fait l'objet de protection paysagère particulière si l'on s'en tient au document cartographique particulièrement confus (où se superposent notamment des indications contradictoires). Ce site serait justiciable d'une mise en valeur paysagère (coupures radiales et transverses) à désigner avant que le mitage de la commune n'ait parachevé n'ait parachevé son oeuvre.

A2.3. S'assurer du respect de la légalité

L'attention des services de l'Etat est appelée sur des constructions très récentes ou en cours apparues dans les communes de Roquebrune-Cap-Martin et de Menton sur des espaces classés remarquables ou même des coupures d'urbanisation [notamment en versant est du Cap-Martin] figurant sur la Carte II.

A3. Infrastructures de transport – Des décennies de retard et absence de prospective

A3.1. Routes et autoroute soumises à un intense trafic de transit

Trafic poids lourds de transit

Alors que sur le reste des Alpes franco-italiennes, la croissance du trafic routier s'est atténuée, elle se poursuit à un rythme élevé (+ 5,1 %) à Vintimille qui détient le niveau record de toutes les traversées françaises (Alpes et Pyrénées) avec 61,2 % en tonnage et 51,4 % en nombre de poids lourds, tandis que la part du rail ne cesse de s'amenuiser (5 % environ).

Déplacements de travail et touristiques

Les 30 000 emplois de la principauté de Monaco engendrent autant de déplacements concernant l'ensemble du département et la Ligurie, déplacements qui se surimposent à ceux liés aux activités locales et au tourisme. Faute de desserte ferroviaire appropriée, la part du rail dans ces déplacements n'est que de l'ordre de 15 %.

A3.2. Un outil ferroviaire à valoriser mais aussi à développer

Quand l'interpénétrabilité ferroviaire (indispensable pour l'acheminement compétitif tant du fret que des voyageurs), quand l'intermodalité des transports publics sur le littoral sera réalisée (elle n'est toujours pas entreprise à ce jour), se poseront de façon cruciale des problèmes de capacité. Du fret pourra être en partie évacué vers le Piémont via Nice-Sospel-Breil, mais la ligne du littoral avec son tracé tortueux du XIXème siècle constituera un goulet d'étranglement entre un littoral ligure désormais pourvu sur la totalité de son tracé d'une infrastructure à double voie autorisant des vitesses de circulation de 200 km/h [cf. Livre Blanc du GIR Maralpin sur la valorisation des lignes ferroviaires transalpines (en cours de finalisation)].

Dans ces conditions, le simple constat du "doublement du tronçon de voie italienne prévu vers 2005 (sic)" [cf. p. 41 *in fine*] qui n'est d'ailleurs pas à porter au crédit de la DTA, ne résout rien.

Une réflexion doit être engagée en deux étapes sur une augmentation de capacité :

- une valorisation de l'existant, avec préservation impérieuse de la totalité des emprises ferroviaires actuelles sur la Riviera ainsi qu'à Vintimille où les emprises du Parco Roya et aussi de la gare centrale sont dangereusement convoitées ;

- une étude approfondie des dispositions à adopter pour un saut qualitatif et quantitatif (ligne nouvelle à grande vitesse ou "by-pass") ; une difficulté à résoudre est l'incontournable desserte de la Principauté et celle, érudable, de Menton (les autres centres urbains restant desservis par la ligne actuelle).

P.J. Observations formulées le 30 décembre 1996 dans le cadre de l'enquête publique relative à la modification du POS de Menton (2 pages)
