

**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)

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

ENQUÊTE PUBLIQUE

Requalification de la RD 2556 en entrée de ville de Menton

Le Groupe interdisciplinaire sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin), *association agréée pour l'environnement au niveau régional PACA* (Arrêté 2004-277 du 9 septembre 2004 du préfet de Région PACA), a pris connaissance du dossier d'enquête publique et formule les observations ci-après.

1. Considérations générales

1.1. Accessibilité du dossier

L'étude d'un dossier de cette ampleur nécessite un examen collectif et attentif qui ne peut être conduit sur place. Le CD-ROM consultable ne présente qu'un caractère ludique et, s'il avait pu être répliqué (ce qui ne semble pas avoir été prévu par les services municipaux), n'aurait pas été d'une très grande utilité.

Il est instamment demandé, qu'à l'avenir, les autorités organisatrices d'enquête (qui, dans le cas présent, sont le Conseil général et la Ville de Menton) prennent toutes dispositions pour que le dossier fasse l'objet, *selon l'usage maintenant généralisé ailleurs*, d'une reproduction *exhaustive* sous forme numérisée (CD-Rom).

1.2. Le contexte du dossier

Cette enquête publique concerne le troisième projet d'une série portant sur l'aménagement de la Vallée du Careï dont chacun des lots se présente *en discontinuité* et *sans aucune cohérence* mutuelle, bien que formulés par les mêmes entités (Conseil général et municipalité) et dans un laps de temps fort bref (moins de 4 années).

Un tel "saucissonnage" est une offense à la rationalité et a pour effet regrettable d'occulter à la population l'ampleur des enjeux urbanistiques et paysagers de la plus importante vallée du bassin hydrographique mentonnais.

2. Enquête conjointe Loi sur l'eau

2.1. Biodiversité

L'enquête rappelle fort justement les nécessités (cf. SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse) de :

- "maintien de la biodiversité des écosystèmes
- continuité biologique des milieux"

mais omet de faire état des renoncements en la matière auxquels conduirait la couverture

irréversible du torrent Careï en continuité sur plus de 2500 mètres jusqu'à la mer. La question devrait cependant se poser sur le sort des civelles (anguilles juvéniles) qui furent abondantes à migrer dans le Careï jusqu'à une époque récente.

2.2. Situation hydraulique

Le projet "*a été conçu pour ne pas aggraver (sic) les conditions actuelles*". En d'autres termes, le Bureau d'études SOGREAH s'est calé sur la capacité d'écoulement de la section aval, à savoir 132 m³/s, débit considéré comme correspondant à la crue dite centennale. Outre les réserves à formuler sur des probabilités récemment infirmées par la crue du Var de 1994, la situation est reconnue préoccupante par Sogreah en raison (1) des risques d'embâcles et d'alluvionnement susceptibles d'amoinrir considérablement la capacité d'écoulement et (2), corrélativement, de la subsistance de biefs affouillables.

Le projet prévoit six (6) puits d'accès pour permettre la visite et spécifie que "*l'évacuation des matériaux se fera le cas échéant (sic) par l'amont*".

Une telle disposition semble

- d'une part, inappropriée au site (il n'existe en amont aucun point d'accès pour des engins mécaniques)
- d'autre part, insuffisante, compte tenu de la longueur future de la couverture continue (près de 3 km jusqu'à la mer)

En conséquence, s'impose la réalisation d'une trémie d'accès, pour engins mécaniques et le personnel, à implanter le plus en aval possible, à l'extrémité aval de la couverture projetée (au niveau de la station service).

Un tel dispositif est indispensable à la fois pour accéder aux chantiers de curage, pour procéder à d'éventuelles opérations de *sauvetage* (circonstances malheureusement vécues en 1952), et, quoi qu'il en soit, assurer au personnel d'entretien des conditions de travail sécurisées.

3. Dossier d'enquête publique sur le projet

3.1. Remarque générale sur l'étude d'impact

L'ensemble du dossier, mais plus particulièrement l'étude d'impact, manque de cohérence ; il comporte des "collages" et des développements peu utiles à la prise de connaissance, et, en revanche, présente de graves lacunes.

D'une façon générale, autant les auteurs sont prolixes quant à la description de l'environnement global, autant ils restent discrets sur *l'insertion du projet* dans son contexte routier (liaison avec l'autoroute A 8, et le bassin de Sospel) et urbain, tant en amont (secteur urbanisé et zones d'activités commerciales et industrielles de Menton-Castellar) qu'en aval (secteur densément urbanisé et à forte activité commerciale) et sur les flancs de la vallée (voies et chemins d'accès, urbanisation existante et potentielle).

3.2. Les trafics

Tandis que le dossier Sogreah inscrit légitimement l'étude dans son contexte hydrographique naturel, l'étude des trafics (unaniment reconnue comme ressortissant à la dynamique des fluides) n'examine

- ni les conditions d'écoulement du trafic *en aval*,
- ni la nature des flux et déplacements O/D (transit, desserte résidentielle locale, desserte résidentielle éloignée, déplacements induits par les dépôts, commerces et grandes surfaces implantés dans la "zone industrielle", l'acheminement des secours en provenance du centre situé en extrême amont, etc.),

- ni leur évolution potentielle dans le temps en fonction (1) des projets d'urbanisation [une référence aux zonages amont du plan d'urbanisme s'impose] et (2) des dispositions à prendre dans le futur PDU pour maîtriser les déplacements et réduire les nuisances.

3.3. L'urbanisme

L'étude d'impact ne prend en considération que le strict couloir valléen (en fait le lit majeur naturel du Careï), et ce, sur les seuls 500 m du projet [ce segment est classé en zone UTb (zone centrale dense discontinue)].

Est-il concevable de traiter l'impact environnemental sur l'axe du Careï *sans tenir compte* des versants de la vallée (en partie construits et constructibles) [versants pourtant amplement décrits dans le chapitre paysager et étudiés dans le chapitre nuisances sonores], et en totale déconnexion des parties amont et aval ?

3.4. La voirie

L'aménagement proposé revient à ouvrir une troisième chaussée et à *doubler la surface bitumée* existante, sans aucune justification, l'emprise existante du RD suffisant amplement à répondre aux besoins de la circulation que l'on devrait par ailleurs s'efforcer de maîtriser dans un PDU *à réaliser* où une grande partie des déplacements intercommunaux littoraux pourrait s'effectuer *en intermodalité* avec le chemin de fer dont la gare est située à l'extrémité aval de la vallée.

3.5. Les aménagements cyclables

La piste cyclable proposée a des caractéristiques (largeur 1,5 m) qui, en milieu urbain, correspondent à un aménagement unidirectionnel et devrait de ce fait être dupliquée sur l'autre rive. De surcroît elle s'interrompt dangereusement à deux reprises pour le franchissement de places "traversantes" ouvertes au transit de la totalité des circulations.

En fait, l'aménagement de la vallée requiert la réalisation *de bout en bout* jusqu'à la mer d'une voie verte (largeur minimale de 2,5 m) praticable par tous usagers non motorisés, et s'offrant aux déplacements doux de l'ensemble des riverains, et notamment aux déplacements des scolaires.

Il revient au Conseil général et à la Ville de Menton de satisfaire aux exigences de la loi (Loi sur l'Air et plus généralement Code de l'environnement) en la matière.

3.6. Le stationnement

Ainsi que l'attestent un certain nombre de contributions à l'enquête publique, le stationnement constitue une préoccupation récurrente (qui ne peut avoir échappé à la municipalité) mais qui n'a nullement conduit à procéder à une enquête, pourtant justifiée dans le cadre du projet.

Quelles auraient été les questions à poser à ce sujet ?

- Pourquoi des constructions à usage de stationnement ont-elles été dévoyées de cet usage ? Quelle proportion d'entre elles ?
- Les constructions récentes ont-elles été pourvues de locaux de stationnement suffisants et d'accès appropriés ?
- Comment des entreprises liées à l'activité automobile (garages, carrosserie, dépannage, ambulanciers, etc.) peuvent-elles à cette fin s'approprier des espaces publics de stationnement, sinon la voirie ?
- Une solution novatrice à ce problème endémique de stationnement ne consisterait-elle pas en l'aménagement d'une parcelle réservée à l'édification d'un silo à véhicules pour le moins à l'usage et aux frais de ces professionnels ?
- Comment une politique volontariste de transports publics pourrait-elle infléchir l'usage de la voiture individuelle ?
- Pourquoi la Loi sur l'air imposant la réalisation d'aménagements cyclables, pourtant

indispensables dans cette vallée densément peuplée, n'a-t-elle pas été respectée dans les aménagements aval ? Comment y remédier ?

3.7. Le mobilier urbain et la collecte des ordures ménagères

On n'objectera pas à ce qu'il soit fait état de l'impact visuel des panneaux publicitaires mais il y a lieu de s'étonner qu'il ne soit aucunement fait mention de la collecte des ordures ménagères, laquelle devrait tirer avantage du remaniement projeté pour bénéficier de dispositifs plus adéquats et plus esthétiques que sont les silos enterrés.

3.8. Le recueil des eaux de surface

Tel que conçu dans le projet, le réseau séparateur conduit au rejet direct des eaux pluviales des chaussées fortement chargées dans le Careï et, par voie de conséquence en mer, au risque d'affecter gravement les eaux de baignade dont le qualité est déjà fort médiocre. Concernant des travaux neufs, de telles dispositions *sont inacceptables*. Des bassins de décantation-rétention doivent être prévus pour recueillir en début de précipitation les premiers apports les plus chargés en substances polluantes.

4. Conclusions

4.1. Analyse critique des motifs invoqués pour justifier le projet

L'aménagement proposé s'accompagne de plus d'un doublement de la surface de voirie, extension qui n'est aucunement motivée par le trafic (quasiment stagnant) mais que l'on tente de justifier par une réduction des nuisances sonores (par création d'une troisième chaussée axiale) ; cet amoindrissement (s'il en est) pourrait plus judicieusement être obtenue à la source par une réduction des vitesses, un contrôle plus strict des deux roues motorisés, la promotion des transports en commun et la réalisation des aménagements cyclables *imposés par la loi* (mais pourtant *non réalisés* lors des deux premières tranches).

A l'examen du dossier, il apparaît que l'essentiel de l'argumentation réside dans l'intention de réaliser "*un aménagement urbain d'entrée de ville auquel est intégré le RD*" et "*redonner à l'entrée de ville une fonction urbaine, parcours initiatique (sic) des splendeurs de la Ville de Menton (resic)*".

4.2. Un projet alternatif s'impose

La justification de la couverture du Careï se réduit donc à une argumentation de nature purement esthétique.

Une réponse à ce souhait ne résiderait-elle pas dans une mise en valeur appropriée du cours d'eau et au moins de ses berges, laissées à l'abandon et accaparés par un stationnement sauvage qui pourrait laisser place à une piste cyclable (et mieux une voie verte) dominant le Careï dans un écrin de verdure ?

Ce stationnement sauvage mais aussi le stationnement longitudinal ne pourraient-ils pas être éliminés et supplantés par aménagement d'aires de stationnement sur certains espaces non encore bâtis ?

L'étude soumise à enquête publique, bien que ne comportant aucune variante et ne s'étayant sur aucune justification valable, présente la couverture du Careï comme inéluctable.

Une telle formulation révèle une absence de réflexion sur ce que pourrait être l'aménagement durable du cours inférieur d'une "vallée obscure" dont il existe peu d'exemples sur le territoire national et dont la valeur patrimoniale reste à évaluer.

Le projet n'aurait-il pas surtout pour effet de mettre sur le compte des finances départementales des aménagements que la commune n'a jusqu'ici jamais assumés dans une vallée dont elle favorise pourtant l'urbanisation ?

4.3. Conclusion générale

En conclusion, la couverture du Careï, telle qu'elle est conçue, est :

- dangereuse du point de vue de l'aménagement hydraulique,
- oblitérante en matière environnementale,
- non justifiée par les besoins de la circulation,
- inopportune en matière d'esthétique et d'aménagement urbain.

En ces motifs, nous fondant sur la non recevabilité, tant de l'étude d'impact que de l'étude hydraulique dont nous avons relevé au moins un vice majeur, nous demandons l'abandon du projet soumis à la présente enquête.

Pour le GIR Maralpin
Son secrétaire scientifique
Jacques MOLINARI

Copie pour info : Direction de l'Environnement PACA