

Présentation de Roya Expansion Nature pour la concertation sur l'avenir des vallées

Table des matières

1.Prise en compte de l'environnement dans les domaines structurants.....	1
1.1.Les cours d'eau.....	1
1.2.Urbanisme.....	2
1.3.Transports : RD6204, Tunnel routier du col de Tende, ligne ferroviaire.....	3
1.4.Qualité de l'air.....	4
1.5.Déchets et eaux usées.....	4
2.Économie et environnement.....	5
2.1.Agriculture locale.....	5
2.2.Tourisme.....	5
2.3.Pérennité des réseaux et fibre.....	5
2.4.Énergie.....	5
3.Conclusion.....	6

Face aux effets du changement climatique en Roya

Préambule

Dans les semaines qui ont suivi la crue du 2 octobre 2020, nous avons demandé que REN participe, dès la phase de consultation, aux instances institutionnelles qui agissent pour la reconstruction. Cette demande a été formulée auprès de la préfecture/DDTM, du Conseil départemental, de la CARF et des communes. Sans résultat.

Nous accueillons donc avec satisfaction la «concertation sur l'avenir des vallées», telle que proposée dans le projet de démarche participative du Centre interministériel de la participation citoyenne. Nous souhaitons participer à la phase destinée à établir un «diagnostic territorial partagé» (prenant donc en compte l'ensemble des travaux réalisés par les différents acteurs du territoire). Ce document résume notre analyse de la situation de la vallée de la Roya sous le prisme de l'environnement et les évolutions que nous souhaitons.

1. Prise en compte de l'environnement dans les domaines structurants

Il est nécessaire de faire avant tout une étude générale des causes et des conséquences de la catastrophe et de l'ampleur de celles qui pourraient suivre, en sachant que le changement climatique les rendra bientôt fréquentes.

Le plan ORSEC prévoit la mise en place d'un retour d'expérience (RETEX) sur la gestion du risque en matière d'aménagement (étude hydrologique et étude géomorphologique). Il apparaît que des études, pilotées par la DDTM06 et RTM/ONF, ont été menées et les résultats communiqués à un comité technique constitué par le SMIAGE, la CARF et les communes, Météo-France et autres gestionnaires des cours d'eau.

1.1. Les cours d'eau

a) Diagnostic

Le partage des informations s'est arrêté au niveau des collectivités territoriales. Nous avons demandé à avoir accès à ces études, ou que soient organisées des présentations aux habitants par le comité technique, mais les seules informations communiquées ont été des documents de vulgarisation de l'OFB et de RTM, pas les données techniques.

De même pour le traitement des berges: les arrêtés préfectoraux du 7 octobre 2020, 12 janvier et 1 avril 2021 autorisent l'intervention d'urgence dans les cours d'eau. Ils permettaient les opérations dans le lit mineur pour enlèvement des

embâcles jusqu'au 30 juin. Nous avons officiellement demandé la communication du dossier final du SMIAGE et conservons de sérieux doutes sur la pertinence des «chenalisations» dans la traversée des villes.

b) Évolution

Nous demandons l'organisation de réunions publiques de présentation des résultats et des enjeux par les membres du comité RETEX. Les habitants ont besoin d'une communication institutionnelle sur ce qui est arrivé, même tardive.

Pour les travaux définitifs sur les berges, nous souhaitons avoir accès aux différents dossiers déposés par le SMIAGE dans le cadre de la convention territoriale signée avec la CARF (45 M€). Nous souhaitons pouvoir peser sur les choix des travaux de protection et éviter ceux de type digue qui ne font que déplacer le risque. Ces choix de travaux doivent être présentés au public.

De même, nous demandons communication des procédures et projets d'EDF dans la Roya.

La participation du public concerné à la gestion future des berges (droits des propriétaires riverains d'un cours d'eau non domanial) est à envisager, de concert avec la puissance publique, c'est-à-dire la CARF au titre de sa compétence GEMAPI, sous le contrôle de l'autorité préfectorale (police de l'eau et des milieux aquatiques, DDTM). Il convient de souligner que la propriété occasionnellement communale de berges n'a pas pour conséquence de mettre en œuvre la compétence GEMAPI de la CARF : les Conseils municipaux restent souverains sur la gestion du droit de riveraineté de la commune.

Mais, avant même de se préoccuper des berges, il conviendrait d'avoir une vision claire et objective du tracé des limites des deux lits nouveaux de la Roya, majeur et mineur, d'autant plus que ces délimitations conditionnent la mise en œuvre de cette police administrative ainsi que la révision des documents d'urbanisme. Nous rappelons notre demande d'une expertise hydrologique indépendante sur ce point, avec mise à disposition du public de ses conclusions.

Complément: Un document est en ligne sur le site de REN qui contient nos analyses sur la situation créée par la crue du 2 octobre et les propositions : [Vallée de la Roya, reconstruction et Hydrologie](https://ren.roya.org/?p=849) - <https://ren.roya.org/?p=849>.

1.2. Urbanisme

a) Diagnostic

La crue a malheureusement mis en évidence le risque lié à la présence de constructions dans le lit majeur des cours d'eau ainsi que l'absence de PPR-inondation, exception faite du PPR généraliste de la commune de Saorge, dans lequel un risque d'inondation mineure du torrent Caïros à Maurion est signalé.

Elle a aussi, de fait, rendu inconstructibles des zones qui sans cela auraient fait l'objet de projets d'urbanisme. Il a été dit, par des particuliers, des entrepreneurs et des élus, qu'en remplacement de ces zones, il était nécessaire de déclasser des espaces naturels pour permettre d'installer des équipements collectifs ou privés. En parallèle, déjà bien avant la crue, le devenir du bâti ancien ou épars ne rentrait plus dans les stratégies urbaines. Souvent délaissé ou vide ou incohérent, il ne fait pas l'objet de plans d'investissement ou de réhabilitation publics (hors actions Soliha individuelle).

b) Évolution

La publication des «Porté à Connaissance» et des cartes d'aléa en mars 2021 est une évolution majeure. Les règlements de zone des PLU doivent prendre en compte les nouvelles zones inconstructibles dans le lit majeur que la Roya a redessiné le 2 octobre. Or le SCoT de la CARF, qui sur-détermine les PLU, n'est toujours pas approuvé, et la situation actuelle implique qu'il soit radicalement reconsidéré sur la question de la prévention du risque « inondation et crue torrentielle ». Seul un PPRi, à l'échelle communale ou intercommunale, privilégiant dans tous les cas l'optique du bassin versant, peut remplir cette fonction, n'excluant pas, par la suite la mise en œuvre d'un PAPI.

REN demande à être associé à l'élaboration des PPRi communaux ou du PPRi intercommunal avec la mise en place d'une « Concertation environnementale » permettant une information du public.

Le déclassement des espaces naturels n'est pas acceptable dans un contexte effondrement de la biodiversité. D'autant plus qu'il existe déjà des zones particulièrement adaptées au développement des services publics, de commerces, de zones artisanales et de logements: par exemple aux abords des gares ferroviaires.

Il paraît donc opportun de se donner les moyens de «reconstruire la ville sur la ville» et de réhabiliter le bâti ancien ou épars par des politiques publiques de restructuration, de rachat (ou préemption) et remise en état pour du logement

social ou des équipements. Ce qui entraînerait une émulation dans le privé et une plus grande sollicitation des entreprises locales. Des associations locales, notamment à Breil, réfléchissent à ce sujet en parallèle de projets municipaux. Il semble plus qu'urgent d'organiser une concertation pérenne des habitants dans toutes les communes.

1.3. Transports : RD6204, Tunnel routier du col de Tende, ligne ferroviaire

a) Diagnostic

Le Conseil départemental a choisi de reconstruire la route RD6204 au même endroit, avec semble-t-il des techniques plus adaptées que les replâtrages faits dans les dernières décennies. La somme de 70 M€ a été annoncée par les représentants du CD06.

Le projet de doublement du tunnel routier du col de Tende est maintenu, contre vents et marées, avec à ce jour un montant des travaux annoncé de 258 M€. La facture ne cesse d'augmenter. Il faut noter que les informations sur ce projet sont essentiellement fournies par la presse; ni la DREAL, ni la Commission Intergouvernementale, ni les élus y siégeant, ne communiquent officiellement (sur les détournements et dérives mafieuses de 2017, sur les dépassements de budget, sur les décisions...).

La ligne ferroviaire, «sauvée par la crue» (termes employés par un vice président de la RégionSud), est toujours dans un état critique. 20 M€ ont été alloués dans l'urgence pour consolider les secteurs touchés par la crue en amont de Breil-sur-Roya, laissant 10 M€ à la charge de l'Italie pour les réparations sur le remblai de l'Arbousset à Piene-Basse.

Toutefois, connaissant les «réparations» précédemment faites sur la ligne, on aimerait avoir une information fiable sur la qualité de ces travaux. Par exemple est ce que le mur à arcatures pourrait supporter un train de fret de 1800t à 80 km/h?

Dans une délibération de la Région Sud du 17 décembre 2020 il est indiqué : «*le coût estimé de remise aux conditions d'exploitation nominale de la ligne s'élevait [...au 3 septembre] à hauteur d'environ 160M€ courants à horizon 2032* ».

On est en effet très loin de l'exploitation nominale: vitesse à 40 km/h entre Tende et Breil, impossibilité pour les rames françaises d'aller à Limone, incohérences des horaires, division par 4 des trajets par rapport à 2012, blocage sur le fret, malgré les possibilités techniques

On ne peut que constater l'écart entre les objectifs le transfert modal, lié aux impératifs de transition énergétique, et les sommes allouées: 70 M€ plus 258 M€ disponibles immédiatement pour la route à comparer aux 20 M€ pour le rail (le reste peut-être pour 2032).

b) Évolution

Route versus Rail: Reconstruire la RD 6204 avec un tracé hors zone inondable pourrait paraître souhaitable, mais pas forcément réaliste en tenant compte du temps de réalisation, du coût et surtout des dégâts environnementaux d'un nouvel axe routier en tunnel ou en hauteur si le projet est mené en s'asseyant sur les réglementations comme on a pu le constater sur les «travaux d'urgence». Cette route ne doit en aucun cas redevenir un axe de transit des poids lourds. Elle doit conserver une vocation à l'usage local et que tout soit mis en œuvre pour un report modal vers le train.

Une façon d'y parvenir est de réviser le projet de doublement du tunnel routier au col de Tende en ne conservant qu'un seul tube de circulation, en alternance totale, avec retour du feu tricolore à l'entrée du tunnel coté français et le deuxième tube en galerie de secours.

Les économies réalisées doivent permettre de commencer immédiatement les travaux sur l'infrastructure ferroviaire. Avec pour objectif le retour aux 80 km/h et aux cadences de 2012, avec valorisation maximale:

- * des trains du fret, des trains de nuit mixtes fret-voyageurs, trains internationaux de jour, une desserte locale cadencée,
- * un aménagement progressif des infrastructures ferroviaires pour accompagner la croissance du trafic (mise en sécurité des ouvrages et de la voie, électrification, aménagement de tronçons à double voie, sécurisation d'interconnexions électrique, fibre, eau potable, ...).

Il faut aussi que les gares ferroviaires redeviennent des centres de vie:

- * par leur fonction transport de passagers avec des navettes desservant les hameaux et bourgs à chaque train,
- * avec des trains aménagés pour le transport des mobilités douces (en interne ou avec wagon dédié) et des bagages,
- * par leur fonction de transport de messageries (conteneurs légers style aviation manoeuvrables directement vers et depuis le quai) ou de fret plus lourd à la demande. Ce qui sous-entend une organisation locale de gestion terminale/livraison/enlèvement à organiser par la CARF avec La Poste et des acteurs locaux, pour éviter la multiplication d'engins de livraison souvent peu chargés.

- *par les fonctions sociales et économiques pour les garder ouvertes: vente des billets et abonnements, boutique multi-usages, buffet, centre de télétravail, projets culturels, espaces partagés,...

Complément:

- Pour une sortie de crise: Lettre ouverte au président de la république - <https://ren.roya.org/?p=478> (août 2018).
- 20 propositions pour le train des Merveilles - <https://ren.roya.org>

Pistes alternatives

La voie ferrée et la RD 6204 reconstruite peuvent être coupées en même temps par des éboulements, comme en 2000. Il est donc nécessaire de maintenir des "voies de circulation alternatives stratégiques", type sentier valléen, sous réserve d'inventaire écologique et paysager, plus les sentiers pédestres stratégiques, à entretenir en parfait état constamment, et pas uniquement pour les touristes. Ces pistes doivent être strictement réglementées, interdites à la circulation motorisée en temps normal.

Complément : Réflexions de l'association R.E.N. sur la reconstruction dans la vallée de la ROYA - <https://ren.roya.org/?p=780>

1.4. Qualité de l'air

a) Diagnostic

REN fait partie du comité territorial d'AtmoSud. Nous avons suivi la préparation du PPA06 et alerté sur les conséquences de la pollution atmosphérique engendrée sur le littoral. Les hautes vallées sont concernées par la pollution à l'ozone avec des dépassements des valeurs limites. Le transport routier reste la principale source de pollution dans les AM (67% des émissions). Nous avons regretté que la catastrophe climatique qui s'est abattue sur les 3 vallées en octobre 2020 n'ait même pas fait l'objet d'une mention dans ce PPA. D'autant que les scientifiques pointent des causes locales sur la bande côtière. Dans une lettre ouverte au président de la république, des magistrats et des scientifiques alertent: « Or à ce jour aucune étude n'a été réalisée pour décrire d'évolution toute récente de ces phénomènes climatiques de tempêtes et de pluies torrentielles appelées à s'accroître, notamment du fait des effets de serre qui, s'ils ont des causes planétaires, ont aussi, nous semble-t-il, des causes locales liées notamment à l'intensité du trafic routier, aérien et maritime sur la bande côtière »

b) Proposition

Par des aménagements permettant le report modal de la route vers le rail, la vallée de la Roya peut apporter sa part aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (Voir paragraphe 1.3)

Complément: Sur le PPA06: La Protection de l'atmosphère - <https://ren.roya.org/?p=862>

1.5. Déchets et eaux usées

a) Diagnostic

- Les ordures ménagères de la Roya sont brûlées à l'incinérateur de Nice. Les colonnes de récupération des emballages sont opérationnelles (tout comme la collecte des encombrants). Les déchetteries relais fonctionnent mais ne prennent pas en compte certains déchets (gros cartons, amiante,...)
- Une pratique habituelle dans la vallée consistait à organiser des dépôts dans le lit majeur des cours d'eau. Ainsi sont parties à Vintimille le 2 octobre, 15 années d'accumulation de scories de l'incinérateur d'ordures ménagères de Tende (lieu dit Loubé à Vievola); le dépôt sauvage, sur la Ceva le long de la route de Berghe, a de même été emporté. Un atelier de stockage avant exportation d'huiles alimentaires usagées à Piene-Basse, dévasté par la crue, a pourtant été réaménagé sommairement en aval, juste avant la frontière italienne.
- Les stations d'épuration ont été plus ou moins touchées. Un entretien avec un responsable de l'assainissement à la CARF nous a un peu rassurés sur le statut des installations et sur les travaux de reconstruction en cours.

b) Evolution

- Notre objectif: tendre vers zéro déchets en incinération et 100% de recyclage pour la vallée. Pour cela il faut sortir les déchets humides des ordures ménagères. REN s'y emploie avec la création en cours de sites de

compostage collectif dans toutes les villes de la Roya. Dossier porté par REN, Roya en Transition et Curieux de Nature. Nous prévoyons aussi de peser sur la CARF pour organiser la collecte des cartons et de l'amiante.

- Nous proposons un moratoire sur toutes les aires de dépôt de déchet, du bâtiment ou autre, et une discussion avec la CARF sur les implantations.
- Pour tous les déchets non réutilisables sur place, la solution du transport par camion n'est plus acceptable. La présence de la voie ferrée permet d'aménager un ou deux ateliers locaux de tri/valorisation/expédition.
- Nous avons demandé à ce que les analyses réglementaires de polluants des rejets des stations d'épuration soient rendues publiques.

2. Économie et environnement

Les interactions de notre association avec les acteurs économiques portent essentiellement sur les questions environnementales.

2.1. Agriculture locale

De nombreux canaux d'irrigation ont été détruits par la crue. Certains ont été reconstruits, mais il reste des zones où la question de l'eau agricole, déjà complexe avant la crue, mérite une concertation des acteurs: l'agence de l'eau, CARF et des syndicats agricoles. Nous avons essayé de mettre en place cet espace de discussion en nous appuyant sur la MISEN, mais la pandémie a eu raison de tous les efforts d'organisation. Un atelier sur cet enjeu est nécessaire.

2.2. Tourisme

Nous sommes intervenus à plusieurs reprises en faveur du tourisme doux, «non motorisé» qui consiste à inciter les touristes à venir en train, réclamer la limitation de la vitesse à 30km/h en agglomération, à s'opposer à la présence d'engins motorisés sur des pistes de montagne. A titre d'exemple:

- Nous sommes partie prenante de la consultation sur la création d'un téléphérique pour desservir Casterino et ouverts aux autres propositions de télécabine.
- Nous avons soutenu la demande des accompagnateurs de montagne après de la CARF; ils souhaitent avoir leur mot à dire sur l'aménagement des sentiers y participer; la réponse de la CARF est tout à fait décalée.

Complément: [lettre et réponse sur https://www.roya-citoyenne.fr/2021/03/lettre-ouverte-aux-elu-e-s-la-restauration-des-sentiers-reconstruction-economique-et-touristique-de-la-roya-7-3-21/](https://www.roya-citoyenne.fr/2021/03/lettre-ouverte-aux-elu-e-s-la-restauration-des-sentiers-reconstruction-economique-et-touristique-de-la-roya-7-3-21/)

2.3. Pérennité des réseaux et fibre

La discussion sur la présence de la 5G doit obligatoirement inclure les associations et les habitants. Il est urgent d'y ajouter une information détaillée sur le plan de distribution de la fibre et les dates de mise en service.

Dans le but d'éviter le gaspillage de ressources, il est nécessaire d'assurer la pérennité des réseaux (eau, électricité, routes, communications ...) qui ont été imprudemment liés aux routes dont on a pu constater la vulnérabilité, alors que la voie ferrée apporterait des solutions.

2.4. Énergie

Les 5 centrales hydroélectriques de la Roya produisent 250 GWh par an (dont 2/3 pour les trois amont, construites par l'Italie il y a plus d'un siècle). Nous avons pu voir les dégâts occasionnés par la crue aux installations EDF, ce qui pose quand même quelques questions de sécurité de ces aménagements. Par le passé, EDF ne s'est pas non plus montré exemplaire sur la communication des données sur les débits des cours d'eau impactés. Le barrage de Breil-sur-Roya présente toujours une rupture de la continuité écologique sur le fleuve classé en Liste 1, sujet sur lequel REN est intervenue lors de la discussion d'un contrat de rivière. Par ailleurs, depuis la directive européenne énergie, la France s'est engagée à une remise en compétition des concessions EDF ce qui, du fait que la centrale de Saint Dalmas dépasse les 50MW, concerne toutes les installations actuellement concédées à EDF du bassin de la Roya. Et notre intercommunalité, la CARF, a légalement le droit de créer une SEM pour concourir à cette reprise et faire en sorte que ces aménagements bénéficient désormais directement au territoire et à la transition écologique.

Ces éléments conduisent à souhaiter une concertation sur l'utilisation de la ressource en eau ou au minimum des informations sur les projets.

3. Conclusion

La concertation envisagée devrait avoir comme objectif de redonner confiance aux habitants dans leur capacité à peser sur les décisions. Ce besoin existait avant la crue d'octobre, mais il a été amplifié.

Nous espérons que notre contribution ne devienne pas un document archivé et que les thèmes exposés soient repris dans le diagnostic et les ateliers, même ceux qui abordent des sujets qui ne sont pas consensuels.

Les explications données sur le déroulement de la concertation laissent entendre que les associations ne seront pas représentées dans les 50 personnes recrutées pour les ateliers. Nous demandons à ce que des séances soient prévues pour que les associations puissent venir exposer leur point de vue et leurs arguments.

Nous souhaitons avoir accès aux mêmes documents et éventuelles formations que les participants aux ateliers.