

Le Parvis de la gare, un espace partagé de nature et de respiration pour les usagers et les riverains

La gare de Menton-Garavan est la seule gare historique, avec celle de Cabbé-Roquebrune, de l'ancienne ligne PLM internationale entre Monaco et Vintimille encore en place. Située dans un quartier Belle-époque paysagé résidentiel, au climat subtropical, elle bénéficie d'une connexion TER de 1^{ère} catégorie (l'une des plus fréquentées de la Région Sud, à l'instar du tronçon Toulon-Marseille) directe avec Monaco, Nice, Cannes et Grasse. Sa fonctionnalité pour la clientèle active (trajets quotidiens domicile-travail), les élèves (proximité d'un lycée professionnel), les touristes et les résidents garavonais (200 m de la plage et du port de plaisance ainsi qu'un accès très rapide à l'Italie) est évidente.

Toutefois son parvis d'une dimension de plus de 1100 m² est délaissé, quasiment en friche, complètement minéralisé, depuis plus de 4 ans (voir extrait du bulletin de l'ASPONA de septembre 2016 et photos de septembre 2020)

La parcelle AT 235, qui appartient à SNCF Réseau (970 m²), ainsi que l'AT 236 (175 m²) pourraient faire l'objet d'une opération de renaturation urbaine dans le cadre des engagements pris par le groupe SNCF pour contribuer à la protection de la biodiversité, promouvoir la mobilité décarbonée et la nature en ville. Cette opération pourrait être menée avec le soutien de la Région (programme « arbres en ville »).

Bulletin ASPONA (septembre 2016)

Place nette à la gare de Garavan

Fin mai, tous les pins parasols qui ombrageaient la place de la gare de Garavan ont été tronçonnés à raz du goudron. Il semble que les services municipaux aient voulu satisfaire des



riverains qui s'étaient plaints des gouttes de résine tombant sur leurs véhicules !

Adieu la brise odorante, le chant des cigales, l'atténuation du bruit au passage d'un train, la halte ombragée offerte par ce bel alignement, l'harmonie d'un lieu s'offrant au voyageur à peine débarqué... Les riverains ne pourront s'en prendre qu'à eux-mêmes lorsque, l'été venu, la température de leur appartement prendra quelques degrés sous l'effet de l'asphalte chauffée à blanc. Les arbres ont également ce merveilleux pouvoir

de filtrer l'air. A la place, ils auront les particules fines et le parfum des gaz d'échappement !

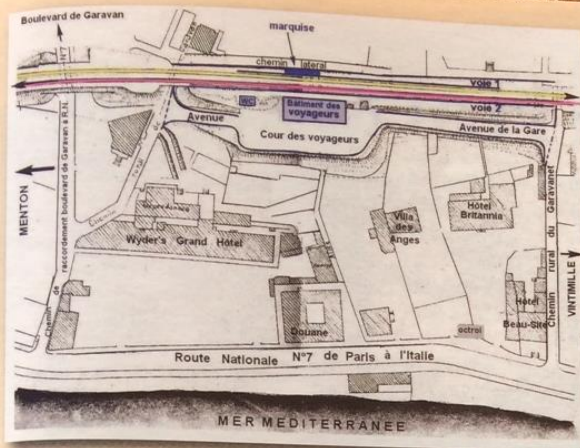
Un panneau indique que le parking de 15 places est « Réservé aux Clients de SNCF »



Le réaménagement du parvis envisagé par les membres du groupe « Plan climat énergie de quartier » (PCAÉQ) de Garavan consisterait à :

- débitumer tout le parvis et enlever les pavés autobloquants, en séparant bien ce qui relève de la circulation routière devant la gare, du reste de l'espace.
- relocaliser en un seul site, exclusivement sur la partie Est de la parcelle, les 15 places de stationnement actuelles (soit une surface de moins de 300 m² pour un parking en bataille) – utiliser un revêtement non imperméabilisant pour ce nouveau parking.
- revégétaliser tout le reste (700 à 800 m²) en plantant 4 ou 5 arbres de 1^{ère} grandeur pour créer de l'ombre et de la fraîcheur, ainsi qu'une dizaine d'arbres de 2^{ème} grandeur plus décoratifs et productifs (en commençant, par exemple, par le transfert des 7 bigaradiers voués à l'abattage dans le cadre du projet de construction d'un parking sous le parvis de la gare principale de Menton).
- organiser la partie ombragée et naturalisée en deux sous-zones, l'une aménagée en square public pour le repos des passants, touristes, usagers du train, l'autre pour accueillir des plantations jardinières par des habitants ou des associations d'agriculture urbaine.

Cette opération pourrait aussi être couplée à une réflexion sur un possible « usage citoyen » des locaux de cette gare, y compris sous forme de « tiers-lieux ».



D'après un croquis PLM (Coll.Charles Martini)

Création de la gare de Menton-Garavan

Sur son avant-projet (1865), la compagnie ferroviaire PLM n'a pas envisagé la création d'une gare secondaire pour desservir ce quartier Est peu habité. Lors des travaux de construction de la ligne (1871/1872), ce tronçon ferroviaire ne traverse que des terrains plantés d'oliviers, de citronniers et d'orangers qui seront incorporés par la suite dans les jardins de deux grands hôtel (1) et de la villa *Les Anges* qui fourniront leur foncier. Cette implantation d'hôtels, l'activité des hôteliers, celles des propriétaires ou des résidents suisses (une centaine dans ce secteur) vont amener ce besoin.

A partir de 1880, la municipalité s'en fait l'écho. Le 11 mars 1885, le Ministre des Travaux publics lui répond que le PLM accepte de prendre en charge l'exploitation de l'arrêt et un tiers des dépenses de la gare et ses extérieurs. Pour cela, le lieu privilégié se situe entre le Pian (parcelles des frères Faraldo Horace, Charles et Antoine) et plus exactement, entre le chemin rural de Garavan (actuelle partie basse de la rue Webb Ellis) et -côté Est- bordé par le chemin rural de Garavanet (actuelle avenue Katherine Mansfield). Rassemblés en syndicat, ces propriétaires ouvrent une souscription pour recueillir les fonds nécessaires à couvrir les 2/3 restants (40 000 francs gérés par Me Gubernatis - novembre 1890). Néanmoins, ne pouvant négocier directement avec le PLM, c'est la mairie qui est chargée de signer une convention (conseil municipal n°150 du 19 mars 1891). La gare est de 3^e classe (rez-de-chaussée avec un étage-habitation) de 12 m de long sur 8 m de large avec des cabinets d'aisance extérieurs. Les trottoirs de quai mesurent 150 m de long. Elle est livrée en 1892. La traversée de la voie pour les piétons se fait par un platelage. Les trottoirs en bordure de quai doivent permettre le passage des brouettes chargées de bagages de la clientèle surtout britannique. Le plan du doublement de la voie unique, sa partie entre Menton à la frontière avec l'Italie date du 10 Août 1909. Cette seconde voie est ici établie sur le talus Nord, d'après la proposition de M. Viallefont, ingénieur PLM du service de la voirie à Marseille. Le modeste bâtiment d'origine (côté voie 2 en direction de Marseille) est agrandi de deux petites ailes.

Christian ROBIGLIO



La gare de Garavan en 1910
(Archives Municipales de Menton)

Billet d'Aller et retour Londres Menton - Garavan
Plan de la marquise abri - Gare de Menton Garavan 1909
Coll. Ch. Martini

En 1913/1914, le chef de gare
(Coll. Christian Robiglio)

