



# ASPONA

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA NATURE ET DES SITES

DE ROQUEBRUNE – CAP MARTIN, MENTON ET ENVIRONS

**B.P. 17 – 06501 MENTON CEDEX**

AGRÉE N° SIREN 401 480 827 N° SIRET 401 480 827 000 21

23 février 2025

## **Dire complémentaire pour le projet de réalisation d'ouvrages de protection du littoral à Menton**

L'ASPONA souhaite compléter son Dire du 13 février en portant à la connaissance des commissaires-enquêteurs quelques éléments de contexte et de données à caractère historique et technique. Elle confirme son avis défavorable quant au projet présenté et sa demande de prise en considération de solutions alternatives.

Quatre points sont développés ci-après.

### **1° Effets des courants sur le transport de sédiments**

Il est bien connu du monde académique que la mer se saisit de matériaux que lui fournissent les rivières (matériaux détritiques), les vents (éolien) ou le plancton marin (matière organique), les transporte et les dépose sur les côtes. C'est ici qu'interviennent les courants, quelle que soit leur origine.

Sur les plages, le régime est toujours turbulent car la vitesse est grande, due aux courants de vague. Lorsque la houle attaque la plage sous un certain angle, le sable est entraîné à l'assaut mais la lame descendante l'entraîne vers le large perpendiculairement à la ligne du rivage. La nouvelle lame le saisit et l'entraîne de nouveau à l'assaut de la plage. Les sédiments cheminent ainsi suivant un tracé en dent de scie. Le résultat de ce cheminement est un entraînement des sédiments le long de la plage. Au cours du déferlement le sommet de la vague prend une vitesse supérieure à celle du fond. En eau peu profonde, les crêtes deviennent aigües et finissent par donner le déferlement. La houle peut avoir une origine très lointaine.

Toutefois, si un « point singulier de la côte » interfère (caps, golfes, etc.), il se produit des réflexions. De plus, lorsque des « points singuliers se placent en aval » (réalisation d'ouvrages portuaires, allongement de digues, construction d'épis, de terre-pleins, voire de plages alvéolaires), les réflexions sont multiples et le phénomène devient très complexe.

→ Ces considérations mettent en exergue le fait que seule une approche globale (contrat de baie) permet d'appréhender ces types de phénomènes, ce que les deux communes concernées (Menton et Roquebrune Cap Martin) se sont refusé d'engager. L'ASPONA veillera d'ailleurs à ce que le « volet Mer » du SCoT (schéma de cohérence territoriale) en cours d'élaboration permette d'initier une telle analyse à l'échelle du Golfe.

### **2° Existence d'une alternative simple à la Route D 6327 pour le trafic routier transfrontalier**

L'argument selon lequel le perré protégerait la route d'intérêt transfrontalier D 6327 est à relativiser :

- Premièrement, la réalisation du poste frontière de Saint-Ludovic est récente : ce tronçon routier a été ouvert seulement en 1964.
- Deuxièmement, cette route est actuellement interdite aux poids-lourds en raison de la hauteur insuffisante des deux tunnels situés au-dessus des Rochers rouges et de la Baie Benjamin: encore en juillet 2024, un camion a arraché le plafond du tunnel et entraîné la fermeture de la route pendant la durée des travaux de réparation qui ont pris 2 semaines. La route « historique » du Pont Saint-Louis, qui a été créée en 1861, est la seule qui est ouverte à ces camions et elle est obligatoire pour les cyclistes. En dépit de l'existence

récente (2022) d'une piste cyclable côté français entre le Pont Saint-Ludovic et les Sablettes, le seul passage des cyclistes autorisé par les autorités italiennes est celui du Pont Saint-Louis en raison de la dangerosité de la voie inférieure, jusqu'à Latte.

→ Ainsi en cas de forte houle et de submersion rendant impraticable la circulation routière sur la RD 6327, il existe une alternative celle de la route « principale » passant par le poste frontière du Pont Saint-Louis.

### 3° Les étapes successives de la construction du mur d'endigage et des enrochements

- A partir de la fontaine Hanbury, le mur de soutènement de la route menant à la Pointe-Saint-Louis, et aux Rochers Rouges a été édifié à la fin des années 1880. Il a été conçu avec un bourrelet de pierre dans sa partie haute sur toute la longueur de l'ouvrage afin de limiter les submersions et de renvoyer les plus fortes vagues. Les Rochers Rouges constituaient un haut lieu touristique pour les hivernants à la Belle époque.

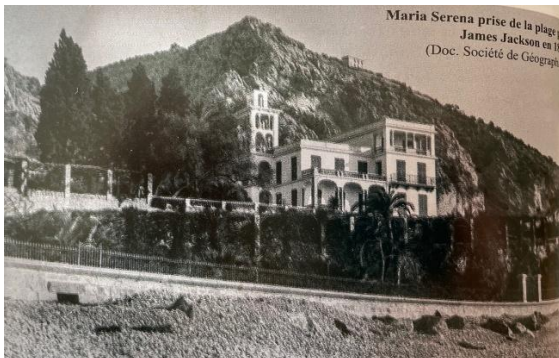


Photo prise en 1888 par James Jackson ((1999), Charles Martini de Chateauneuf, *Un siècle à Menton 1900-1999* Les éditions du cabri)



Collection privée P Bertrand

- Le perré est plus récent, postérieur à la seconde guerre mondiale, puisque des ouvrages avaient été réalisés sur la plage de sable, à des fins de défense militaire pendant la période d'occupation, entre 1942 et 1944, en anticipation d'un possible débarquement des Alliés (Voir : (1999), Charles Martini de Chateauneuf, *Un siècle à Menton 1900-1999*, Les éditions du cabri).



Pose tardive de rochers pour des motifs de défense militaire

Les réparations successives intervenues sur ce mur depuis une dizaine d'années (notamment lors de la réalisation de la piste cyclable) n'ont malheureusement pas été effectuées dans les « règles de l'art ».

→ La construction tardive d'un perré et la pose de rochers en pied de mur pour les raisons précédemment évoquées montrent que ces ouvrages n'ont jamais été considérés comme essentiel pour la protection de la voie. Se focaliser sur ces ouvrages (alors que possiblement d'autres solutions peuvent être déployées) témoigne d'une méconnaissance sur le fonctionnement des courants et du transport de sédiments dans la baie allant des Rochers rouges au Cap Martin.

#### **4° Les submersions ne sont pas des phénomènes nouveaux**

Si le changement climatique accroit les risques, les gravures, récits et photos datant du XIXème siècle et au-delà montrent que des submersions majeures ont affecté la commune.

Signalons en particulier, les franchissements plusieurs fois constatés de la digue Sud du Vieux Port de Menton (voir illustration ci-dessous d'Ernest-Louis Lessieux) et la construction de l'église St Roch sur la place éponyme pour servir de refuge à la population, les vagues ayant à maintes reprises envahi la place, située à 200 m du rivage.

