

**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 (DIACT) et de la COFHUAT

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

Réflexions sur le territoire des Alpes-Maritimes à la lumière de 17 années d'activités du GIR Maralpin

●
*Note de synthèse adressée le 3 mai 2013 à M. Christophe Mirmand, Préfet des Alpes-Maritimes
au titre de termes de référence et de fil conducteur de l'audience qu'il a accordée
le 14 mai 2013 au GIR Maralpin*
●

Fondé en 1996, à l'apogée du programme de percées autoroutières à travers les Alpes franco-italiennes et du projet Mercantour, rassemblant des compétences de toutes disciplines des Régions concernées (Piémont, Ligurie et Provence-Alpes-Côte d'Azur), le GIR Maralpin s'est positionné d'emblée sur les enjeux d'aménagement du territoire et des transports des *Alpes méditerranéennes*, dans une perspective à long terme et dans le cadre de la *Convention alpine* qui venait alors d'entrer en vigueur.

Se flattant du qualificatif de société savante, le GIR Maralpin consacre exclusivement ses activités à l'organisation de conférences, ateliers et colloques, ainsi qu'à la production de rapports d'étude, de communications ou de publications.

Depuis sa création, le GIR n'a pas eu d'autre ambition que celle de contribuer à élargir la réflexion à une échelle spatiale et temporelle à la mesure des enjeux à venir, sans pour autant négliger d'alimenter les consultations et débats publics régionaux et locaux, particulièrement dans les Alpes-Maritimes, en apportant sa propre expertise, indépendante et soucieuse de rigueur.

Les observations et commentaires qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais tous se réfèrent implicitement aux travaux du GIR Maralpin dont l'essentiel a été porté à connaissance et mis à disposition du public sur son site Internet <http://www.gir-maralpin.org/>, ou diffusé par l'entremise de son bulletin d'information *Info.Circ@Maralpines*.

Les Alpes-Maritimes et leurs enjeux de territoire

Le contexte international, transfrontalier et interrégional et le *désenclavement*

Au faîte de leur prospérité, se revendiquant rivaux de Marseille, les acteurs des Alpes-Maritimes n'ont eu de cesse de déplorer un *enclavement* auquel ils préconisaient remédier par des projets irréalistes et/ou extravagants [Doublement de l'autoroute littorale ; Percée autoroutière du Mercantour ; Ligne à grande vitesse vers Turin pour faire équilibre à la LGV Méditerranée venant de desservir Marseille ; plus récemment, LGV Nice-Paris en 3 h 30 et "chantage" à la liaison "pendulaire" (sic) Nice-Genova pour concurrencer le tracé des Métropoles].

De tels projets ont fait longtemps obstacle à une analyse objective des situations et des enjeux des espaces voisins, sur les carences et la fragilité de leurs liaisons existantes mais aussi sur leurs potentialités méconnues ou dédaignées (*raddoppio* ferroviaire ligure) ou laissées périlcliter [ligne internationale du Col de Tende ; *Parco ferroviario Roya* (objet des convoitises conjuguées des municipalités de Menton et Vintimille) ; Chemins de fer de Provence (difficilement sauvegardés par la Région)].

Un *enclavement* bien réel, auquel il n'a pas cependant été accordé d'attention suffisante est celui de la Principauté de Monaco. Il pèse pourtant sur l'ensemble des infrastructures, des systèmes de transport, d'adduction (eau, énergie) du département, sur les structures d'hébergement et de prise en charge sociale (enseignement, santé, asiles) des communes et pays voisins, en accaparant l'espace périphérique pour y implanter sa logistique ...tandis que son existence même fut occultée tout au long de l'élaboration de la *DTA 06*¹, puis, plus tard, de la *prospectivité territoriale* dont le cours fut inopportunément interrompu.

Un territoire maltraité

Du "*tout auto*" (qui a fait exploser la consommation de l'espace) au "*tout avion*" (qui a émasculé le réseau ferroviaire du PLM dont est née la Côte d'Azur), en passant par le "*tout bateau*" (qui a stérilisé une bonne moitié du rivage sans pour autant donner accès au transport maritime²), aucune des orientations successivement ou simultanément adoptées dans les Alpes-Maritimes n'était, ni fondée, ni justifiée, et la politique menée à ce jour n'a conduit qu'à une détérioration irréversible du patrimoine et de l'économie.

Fortement industrialisées avant la seconde guerre mondiale (en partie pour motifs stratégiques), disposant alors d'un patrimoine hôtelier exceptionnel, les Alpes-Maritimes, hormis la bulle fragile et désormais évanescence de la technopole Sôphopolitaine, a sombré dans la spéculation foncière qui démantela la capacité hôtelière au profit de l'habitat secondaire, lequel évince les actifs des centres d'activité et désagrège les patrimoines paysager et agricole.

Fleuron d'une modernité dépassée, le parc de Sophia Antipolis a affiché son succès au détriment des zones d'activités dont la pénurie a engendré une implantation anarchique des entreprises.

La régression des activités pastorales et agricoles n'a pas suscité le sursaut que pourrait inspirer l'exemple de nos voisins ligures qui ont su se prémunir du morcellement et instaurer des dispositions institutionnelles adéquates (*Communautés montagne*).

Un environnement menacé

On ne doit pas accrédiiter l'idée que le département des AM se serait dédouané de ses obligations de protection de l'environnement en possédant sur son territoire un grand parc national³ et un parc régional⁴.

La richesse environnementale et la biodiversité remarquable du département se situent aussi sur la zone littorale et le moyen pays, secteurs extrêmement sensibles et menacés par l'urbanisation et les aménagements. La déclinaison des trames vertes et bleues en cours d'élaboration doit être particulièrement précise pour sauvegarder ce qui peut encore l'être. Cette déclinaison doit se déployer, des SCOT jusqu'aux PLUs, seuls documents opposables pour canaliser la pression du développement urbain.

¹ engagée à la demande de l'État le 12 novembre 1997, élaborée dans le cadre d'une large concertation débouchant sur un projet mis à disposition du public du 18 décembre 2000 au 21 février 2001, soumise à nouvelle consultation des personnes publiques associées, puis à enquête publique du 11.12.2001 au 04.02.2002, avant d'être approuvée par décret le 02.12.2003

² l'abandon du projet CCI d'extension du port de Nice en vue de favoriser l'accès de navires de croisière, n'a pas mécontenté ses promoteurs qui dédient désormais l'ouvrage existant à la très grande plaisance

³ Parc national du Mercantour

⁴ Le Parc naturel régional des Préalpes d'Azur qui inclut 45 communes des Préalpes de Grasse et de la vallée de l'Estéron,

L'organisation et la gestion du territoire

L'intercommunalité

Ainsi que l'avaient clairement campé les Services de l'État dans leur diagnostic préparatoire à la DTA 06⁵, la morphologie et l'histoire du Département ont dicté un découpage géographique par strates (bande littorale, moyen pays et haut pays) dont les rôles respectifs ont basculé avec l'irruption du tourisme mais se sont figés depuis.

Tandis que le Haut pays fournit les grands électeurs constituant l'assise d'un Conseil général au service des puissances littorales, il devient le refuge des exilés de ces dernières et le lieu de résidence principale des actifs ne pouvant plus se loger sur le littoral.

Cette "transhumance inverse" brouille la carte géoéconomique d'un aménagement souhaitable du territoire ordonné sur des logiques de gestion susceptibles de préserver et de conforter les remarquables spécificités des paysages et des cultures des trois strates géographiques des Alpes-Maritimes.

On peut regretter que n'aient pas abouti les efforts du nouveau Préfet pour contrecarrer, en Roya⁶ et en Pays de Grasse⁷, l'irrésistible aspiration des grands élus du littoral à s'approprier "l'espace vital" de leur hinterland.

Ainsi, les Alpes-Maritimes sont-elles désormais découpées en "tranches napolitaines" dont la gestion ne diffèrera guère, sous peu, de celle d'époques révolues.

Notre département aura, de plus, longtemps à rougir d'avoir grand ouvert à la Ville de Nice les portes d'une métropole, la première et la seule en France à prétendre atteindre des cimes, celles du Mercantour ...et de la fatuité, même s'il est vrai que les découpages électoraux tendaient à favoriser ce processus.

On peut regretter également le déficit patent de concertation sur les enjeux d'agglomération avec des Conseils de développement bien peu présents dans la vie publique locale, contrairement à d'autres métropoles où cette instance de dialogue fournit l'opportunité d'associer des « forces vives ».

De la DTA 06 à l'OIN Plaine du Var

L'OIN de la Plaine du Var en aura été le tapis rouge, et, dans le même temps, l'abrupte solution de continuité de la *prospectivité territoriale* lancée par la DDE 06, ainsi que le renoncement à tous les engagements de la DTA 06 dans l'ensemble du secteur.

L'État peut-il ainsi s'effacer et renoncer à ses engagements face à des pressions circonstanciées dont les fondements restent à établir ...et à valider ?

À l'encontre des caprices passés qui furent mis à l'épreuve des faits (percée autoroutière du Mercantour, Jeux Olympiques d'hiver) ou mis en pièces par le débat public (Extension du Port de Nice, Doublement de l'Autoroute A8), le projet d'OIN Plaine du Var a été soustrait par ses promoteurs à un débat démocratique dont ils pouvaient craindre à juste titre les conclusions.

Ainsi s'engagent et se poursuivent en Basse vallée du Var, dans la foulée d'un désordre et d'un mitage qui se perpétuent, des projets hâtifs [RN 202 bis (renommée RD 6202 bis) ; Grand stade "Allianz Riviera" ; Nouveau centre commercial IKEA ; etc.] contradictoires aux recommandations de la DTA, incompatibles avec les risques naturels (désormais occultés avec la cession du fleuve au département), et inconséquents du point de vue de l'évolution des transports et de la logistique [transfert du Marché d'intérêt national ; non-incorporation des CP dans le schéma général d'aménagement].

Peut-on continuer à gérer de la sorte un territoire reconnu par tous comme « stratégique » et pourtant soustrait à tout processus démocratique ?

Retours sur Monaco et la France

⁵ Phase d'études préalables initiée en novembre 1995, conduite en 1996 et achevée le 12 novembre 1997

⁶ secteur auquel il eut été judicieux d'adjoindre le secteur de la Bevera, le bassin versant commun aux deux vallées constituant une entité géographiquement et économiquement cohérente [ressources en eau et infrastructures ferroviaires]

⁷ Dans la future intercommunalité (au 1er janvier 2014), *Monts d'Azur* et *Terre de Siagne* sont absorbés par le pays grassois contre la volonté de bon nombre d'élus de ces deux communautés de communes

Les récentes dispositions de l'État (et plus précisément de la préfecture des Alpes-Maritimes) à l'égard de la Principauté de Monaco semblent relever de complaisances inusuelles en matière de relations internationales :

- dérogations aux réglementations du survol aérien du territoire français (hélicoptères)
- abandon de la desserte fret ferroviaire de la Principauté au profit de la plateforme logistique routière de Nice St. Isidore (ex-Zigofolis)
- création d'une bretelle autoroutière dédiée (Autoroute A500)
- tunnel descendant destiné à alléger la circulation intérieure de la Principauté (entrée et sortie aux frontières monégasques et entier développement en tréfonds français) [enquête publique discrètement conduite sur la commune de Cap d'Ail en période estivale]
- Tour Odéon : double gratte ciel de 170 m de hauteur en limite de commune de Beausoleil,

alors que la Principauté :

- se retire du cofinancement de la LN-PCA (ex LGV-Paca) pour asseoir sa desserte ferroviaire (5 millions de voyageurs, 3ème gare Paca) sur la seule ligne historique du PLM dont la charge financière est assumée par le CR Paca
- envisage, pour alléger son approche routière, l'implantation en territoire français (Èze ou La Turbie) d'un parc de stationnement relié par TCSP à la Principauté
- persévère dans ses projets d'extension en mer, projets qui grèveront plus encore les dessertes et approvisionnements de la Principauté.

Des enjeux majeurs d'aménagement ...ou de désagrégation du territoire

L'intrication étroite entre *urbanisme* et *déplacements* et entre *infrastructures de transport* et *territoires* n'est pas encore entrée dans les réflexions et les usages. On en donnera pour preuves l'organisation de la DREAL et celle du Conseil régional Paca où les Services Transports observent une conduite détachée des autres, et on déplorera aussi, plus amèrement encore, l'effacement, puis la disparition, de *l'Observatoire des territoires et de la métropolisation dans l'espace méditerranéen* conjointement soutenu par les DRE Paca et Languedoc-Roussillon, où infrastructures et territoires pouvaient être traités globalement à l'échelle interrégionale, ce que, pour sa part, le GIR s'est proposé d'aborder modestement dans le secteur des Alpes méditerranéennes.

Plus généralement encore, les problèmes de production de logements sociaux, de développement des activités économiques entrent au même titre que les infrastructures de transports, la préservation de l'environnement et la gestion des déchets⁸ dans cette prospective territoriale.

Vers un système ferroviaire intégré ou la salutaire métamorphose de la LGV-Paca en LN-Pca

Annoncée et revendiquée comme complément de la liaison aérienne Nice-Paris et contrepartie niçoise au TGV-Méditerranée desservant Marseille "la rivale", la LGV-Paca a été au contraire présentée d'emblée par le GIR comme instrument d'aménagement du territoire, de valorisation des métropoles littorales et de restructuration de leurs cœurs de villes, et, à travers l'ossature ferroviaire ainsi modernisée et renforcée, l'intensification et la sécurisation des dessertes fret et voyageurs, aux niveaux métropolitains, interurbains interrégionaux et internationaux.

Les préconisations du GIR, plaidées avec succès à l'Ouest [conférences de Marseille (le 19 décembre 2008 à la CCIMP) et de Meyreuil (le 4 février 2009 avec les élus aixois)] ont emporté la décision de l'État en faveur du tracé des métropoles mais n'ont pas recueilli l'adhésion du secteur Est qui persiste à défendre un tracé direct Nice-Centre Var, au détriment de la desserte de Cannes et du maillage-sécurisation ferroviaire des Alpes-Maritimes.

Outre cette obstination, qui n'est pas dénuée d'arrière-pensées spéculatives sur le devenir des emprises littorales de la gare de Cannes-la-Bocca et relève d'une vision naïve de la desserte de Sophia-Antipolis

⁸ l'intrication de ces différents volets de l'aménagement n'est toujours pas maîtrisée. Ainsi, aura-t-il fallu l'intervention du nouveau préfet pour mettre fin aux convoitises spéculatives du la carrière de La Roque que le GIR Maralpin désigne de longue date comme futur site d'entreposage des déblais de la future ligne nouvelle

par une LGV, la réflexion sur la traversée-desserte des Alpes-Maritimes ne s'est guère éloignée du degré zéro qui conduisit naguère la Ville de Nice à étrangler les emprises du PLM par deux autoroutes urbaines, à imposer l'arrivée de la ligne nouvelle à Saint Augustin, à entamer au profit de parkings le plateau de Nice St Roch, et à se garder de desservir la gare SNCF principale de Nice-Thiers et celle de Nice-Riquier par les lignes 1 et 2 du tramway.

La dernière bataille à mener par le GIR ne sera pas la plus aisée, même si la salutaire intervention de l'Ing. Général Yves Cousquer a judicieusement prôné un *sous-phasage* azuréen qui accordera le temps aux décideurs locaux de découvrir l'ineptie ferroviaire d'une desserte longue distance de Cannes par la ligne de Grasse.

Les liaisons transfrontalières

Face à la croissance du trafic de transit international routier et aux nuisances ainsi qu'aux risques qu'il fait peser sur les populations⁹, les décideurs locaux semblent avoir accordé foi au report modal sur Lyon-Turin, derrière lequel se sont retranchées les administrations ferroviaires françaises pour bannir la mixité de la LGV ; ils semblent accorder plus grand crédit encore à un cabotage maritime que nos voisins italiens, pourtant maîtres en la matière, peinent à maintenir à l'international.

En fondant leur stratégie sur des *a priori*, au gré des modes et au mépris de toute analyse objective, les décideurs locaux ont commis et continuent à commettre des erreurs de jugement auxquelles il sera bien difficile de remédier.

La percée autoroutière du Mercantour et le Col de Tende

Condamné par sa conception monotube et ses accès incertains, abandonné après plusieurs années de forages exploratoires, le projet Mercantour, qui devait être assorti de l'étude alternative exigée par la LOTI portant sur la ligne ferroviaire de Tende, a entaché cette dernière d'appréciations partisans et infondées relatives à ses potentialités (étude *Ingerail* de 1994), que le GIR s'est appliqué en vain à dénoncer.

Le percement d'un nouveau tunnel routier au Col de Tende est apparu au lobby routier comme compensatoire à l'échec du Mercantour, en dépit des voix qui s'élevaient alors en Piémont en faveur de la valorisation de la ligne.

Un imbroglio aveuglément entretenu autour d'un réseau étoffé de communications routières et ferroviaires majeures, communes à trois régions frontalières alpines

La méconnaissance des réalisations et programmes ferroviaires et routiers italiens sur le littoral ligure et les traversées apennines, doublée d'une ignorance des enjeux de la puissante région piémontaise, a conduit les institutions françaises à se cramponner à une vision étriquée, purement frontalière, que n'ont guère éclairé des programmes européens toujours marqués d'unilatéralité et demeurés inexploités¹⁰.

L'obstination française à doubler le tunnel routier de Tende, dont la sécurisation par réalésage, offerte par la partie italienne en février 1999 et refusée par la partie française¹¹, serait achevée de longue date, n'a d'égale que celle à ne pas réviser la convention ferroviaire, léonine en défaveur de l'Italie, ratifiée pour la reconstruction de la ligne inaugurée en 1979.

Investir coûteusement sur l'itinéraire routier de Tende pratiqué par des pendulaires piémontais de fin de semaine; qui disposent de plusieurs autres traversées routières et même autoroutières, au détriment de la modernisation de l'axe ferroviaire qui débouche à Vintimille sur le futur axe méditerranéen, est inapproprié et obsolète quand l'aménagement du littoral impose des mesures drastiques en matière de mobilité routière.

⁹ Dès sa création en 1996, le GIR Maralpin a tenu à jour et largement diffusé les données de trafic de l'Arc alpin recueillies par ses soins auprès des autorités helvètes

¹⁰ nombreux programmes dont *Alcotra* [*Interreg II, Lirica, Calipso*] et *Medocc* [*Arcomed*]

¹¹ cf. <http://www.gir-maralpin.org/conf/nvxdossiers/MolinariConfRouteRailColTende807s.pdf>

La mise en cohérence du réseau ferroviaire, remarquablement maillé dans ce secteur, doit faire l'objet d'une étude globale, où le prolongement de l'ex LGV-Paca vers l'Italie peut, là aussi, sortir du carcan conceptuel d'origine, tout en accordant à la desserte de la Principauté la place qui lui revient sans investissement démesuré. Comme l'a proposé le GIR, ce maillon complémentaire peut, à l'image de la LN-Pca, être doublement *sous-phasé*, et ce, dimensionnellement (voie unique) comme géographiquement (en ne réalisant que la liaison prioritaire Nice-Monaco).

Transport : les spectres du transit international et de la logistique métropolitaine azurée

Instrumenté pour justifier des investissements autoroutiers, ou objet d'incantations, le trafic croissant de transit international poids lourds pèse sur le territoire et plus encore sur la qualité de vie et la sécurité des habitants des Alpes-Maritimes, sans que n'ait été soutenue par le Département la prise en compte du fret dans la ligne nouvelle, prise en compte arrachée par le GIR au cours de la dernière phase de la concertation.

Hormis quelques velléités compromises par la cession d'emprises fret de Cagnes-sur-Mer au profit d'une station d'épuration, et par le débranchement ferroviaire du MIN, reste pendant la réflexion sur une vision nouvelle et nécessaire de la logistique dans les AM.

Focus sur la Plaine du Var : la DTA 06 et l'OIN

Infrastructures

Tandis qu'avait été retenu dans la DTA le principe du report en rive droite des CP, afin d'en desservir la longue zone industrielle qui s'y déroule de Carros au Broc, et faciliter son accès direct tant aux populations littorales qu'à celles des Moyen et Haut pays, la voie sur berge programmée à une seule chaussée a été réalisée sous caractéristiques autoroutières (RN 202 bis renommée RD 6202 bis et sans doute aujourd'hui M 6202 bis), épousant en cela le schéma autoroutier du projet Mercantour et condamnant de fait le projet ferroviaire.

L'intermodalité CP/SNCF en gare de Nice-Thiers, qui fut en usage jusqu'à l'après-guerre pour le fret, repoussée par le déplacement de la Gare CP à l'initiative de l'antépénultième municipalité niçoise, n'est toujours pas considérée par les responsables de l'OIN comme l'instrument majeur de la desserte future de la Vallée du Var, laquelle reposerait, selon ces derniers, sur le seul prolongement de la ligne 2 du tramway niçois.

En matière logistique, alors que la prospective urbaine mise sur la création d'interfaces rail-route, le marché d'intérêt national (MIN), actuellement raccordé au rail à Nice St Augustin, est déplacé de 7 km en amont pour être exclusivement desservi par une voie routière à créer.

Delta du Var : Aéroport (rive gauche) et Port communautaire (rive droite)

Le périmètre de l'OIN s'étend au delà de la limite littorale en débordant largement à la fois des périmètres du port de plaisance de Saint Laurent du Var en rive droite, et de la plateforme de l'aéroport international de Nice en rive gauche.

Outrepassant le caractère géologiquement instable¹² et hydro-géologiquement sensible¹³ de l'ensemble du secteur, semblent prendre corps, sur ce secteur estuarien de l'OIN, une série de projets restés à ce jour au stade de l'esquisse, à savoir :

- le confortement, sinon l'extension, de la plateforme aéroportuaire
- la reprise des projets de création d'un port commercial au large
- la réalisation du port communautaire intercommunal de la Métropole Niçoise, composé à l'Est d'une extension du port de plaisance de St Laurent du Var, et à l'Ouest de la création d'un port symétrique sur Cagnes sur Mer,

sans que leur incidence sur l'Opération d'intérêt national ait été prise en compte.

¹² Le 16 octobre 1979, une partie du chantier de construction du nouveau port de Nice, au sud de la plateforme de l'aéroport de Nice, s'effondre en mer provoquant un tsunami de Nice à Antibes

¹³ au débouché de la nappe aquifère du fleuve Var

Environnement et Agriculture

Historiquement aménagée et équipée à des fins agricoles, la plaine du Var souffre depuis des décennies d'une amputation croissante et anarchique de ses terres cultivées. Les décisions de la DTA pour tenter d'y mettre un frein sont remises en cause par les projets de l'EPA Plaine du Var qui induisent une pression spéculative conduisant les communes de la nouvelle métropole à ouvrir à l'urbanisation des terres fertiles à la faveur d'un classement en zone agricole des secteurs inappropriés. Cette mutation anarchique de l'utilisation des sols, qui crée des conflits d'usage entre les citoyens d'un département en manque de surfaces constructibles et les exploitants des terres les plus fertiles de la région, n'augure pas le succès conjoint à la fois des pôles *économique et urbain* et *agroalimentaire* prévus respectivement en rive gauche et en rive droite du Var.

D'une manière générale, on peut regretter un « pilotage par coups ». La multiplication des grands projets commerciaux (extension de *Cap 3000*, *Polygone Riviera* à Cagnes-sur-Mer, *Ikea* et zones commerciales autour du *Grand stade*) n'est qu'une nouvelle manifestation de cette juxtaposition de projets qui contraste avec les discours affichés sur un développement durable de la Plaine du Var.



Rédacteurs

Cl. Brulé ; St. Cadiou ; Ch. Collet ; P. Desriaux ; E. Gasperini ; B. Gourmanel ; J. Molinari

Le 3 mai 2013

