

EPA Plaine du Var/Comité Permanent de Concertation
Groupe de Travail Inter-Collèges
Études préparatoires sur les observations à formuler¹

●
Aménagement du territoire et infrastructures de transport
●

Nota : L'ampleur et la complexité du thème exigerait de nombreux développements ainsi que d'encore plus nombreuses références. Il y a été en partie remédié par quelques *encadrés* dont le plus important fait encore défaut, celui d'une *chronologie précise* de tous les avatars de l'aménagement du territoire azuréen dont les plus marquants ont fait l'objet d'études universitaires et de publications dont nous recommandons vivement la lecture [leurs références et leurs accès éventuels sont précisés dans le premier encadré]. Cette lecture vous conduira certainement à retoucher et à compléter le présent texte qui est soumis à vos remarques et avis avant d'être porté à connaissance dans le cadre de la concertation annoncée.

1. L'anachronisme spatial du projet

Un surcoteur de la DTA

À l'issue de sa mission de préfiguration de l'opération d'intérêt national (OIN) Plaine du Var, M. Thierry Bahougne s'en faisait le chantre, ne doutant pas de sa nécessité pour l'essor d'une "*Métropole azurée qui se situe au tout premier rang des métropoles françaises et dont le rayonnement s'étend de l'Est varois jusqu'à Imperia et Gênes en Italie, soit environ 3,5 millions d'habitants. Située dans le groupe de tête des classements mondiaux des destinations touristiques, elle est au premier rang mondial après Paris, et 2ème aéroport de France, elle constitue l'une des deux portes d'entrée de la France ouverte sur le Monde. Ce rayonnement de dimension mondiale la distingue de Gênes et de Marseille dont les rayonnements et les caractéristiques sont essentiellement méditerranéennes et de Barcelone qui se présente comme une grande métropole méditerranéenne*" (sic)².

Si l'aéroport de Nice Côte d'Azur constitue indiscutablement l'atout majeur de l'OIN qui le porte en exergue dans le *Projet de territoire de l'Eco-Vallée*, il n'en verrouille pas moins, avec son vis-à-vis le "caravansérail" de *Cap 3000* (dont l'extension en bordure de mer vient d'être consentie), l'embouchure du Var, fleuve impétueux dont les effets furent naguère dévastateurs³.

Certes, bien des années auparavant, la *Directive territoriale des Alpes-Maritimes* (DTA 06)⁴, s'appuyant sur les travaux d'un Groupe de travail "géographique" spécifique⁵, n'avait pas manqué

¹ études engagées suite à la rencontre organisée à Nice le 3 septembre 2013 par le GIR Maralpin

² cf. Audience de M. Thierry Bahougne le 29 avril 2010

<http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/CrAudienceDgEpaPlaineVar1004.pdf>

³ 5 novembre 1994 - Une crue exceptionnelle du Var noie sous les flots une grande partie de la basse plaine et de l'aéroport - Étude d'Anne Tricot

<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Tricot&LoliveCrueVar&PratiquesUrbainesNice999.pdf>

⁴ La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée par Décret n°2003-1169 du 2 décembre 2003 (JO n°284 du 9 décembre 2003). Dans le cadre de la consultation ayant précédé son approbation, elle avait fait l'objet de d'observations commentaires et de commentaires critiques de la part du GIR Maralpin qui avait participé à plusieurs de ses groupes de travail [cf. http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/AnalDta102z.pdf]

d'identifier la Plaine du Var comme un *secteur stratégique* devant être l'objet de *restructuration et de requalification tout en tenant compte, en premier lieu, des risques d'inondation provenant du fleuve et des vallons adjacents* et en soulignant aussi qu'*elle constitue l'articulation principale du département, axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut Pays. Au centre de l'agglomération azuréenne, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes Maritimes : aéroport, voie ferrée, autoroute A8 et routes nationales du littoral*⁶, spécificités hautement contraignantes qui semblent ne pas préoccuper outre mesure les promoteurs de l'OIN et les planificateurs de l'EPA (ainsi qu'on le verra en seconde partie du présent document).

Une DTA à revitaliser

Près de dix années plus tard, les Services de l'État se sont réattelés à l'étude du territoire départemental dont le diagnostic avait été établi en 1998 pour définir les objectifs et les orientations de la DTA, en renouvelant l'exercice, à la lumière d'un nouvel état des lieux, sous la forme d'une *étude prospective*. Cette *étude prospective*, à laquelle le GIR Maralpin a été associé, s'est déroulée du 28 septembre 2007 au 21 mai 2008 ; elle a permis de mettre en débat des questions insuffisamment approfondies lors de la gestation de la DTA ou soulevées depuis.

Ainsi en a-t-il été de l'étude universitaire sur la consommation de l'espace 06 et 83 réalisée à cette fin⁷ et des commentaires sur les consultations en cours sur la LGV-Paca, étayant les critiques relatives au confinement de la réflexion d'aménagement au strict territoire administratif des Alpes-Maritimes. En effet, l'urbanisation comme les déplacements débordent largement du territoire départemental (tant pour ce qui est de son enclave monégasque que de sa frange varoise) et des segmentations géographiques adoptées dans la DTA (le "*littoral*" et la "*bande côtière*"), le groupe de travail a été conduit à mettre en cause le compartimentage des SCoT alors en cours d'instauration, celui qui se dessinait avec la *Métropole Nice Côte d'Azur* (NCA) et l'émergence des 3 communautés d'agglomération⁸ dont la mise en place a récemment fait l'objet de vives controverses.

Le *Suivi-évaluation de la DTA*, démarche qui devait lui succéder et dont on pouvait espérer qu'elle mette fin au laxisme ayant prévalu dans l'application de la Directive territoriale, n'a été qu'amorcée. Ne semblent pas étrangers à son abandon la création de l'OIN⁹ puis la fusion des Services départementaux (DDE 06) au sein d'une Direction régionale (DREAL-Paca)¹⁰.

La discordance en la matière entre les souhaits de l'État et les pressions locales apparaît très clairement dans les propos de M. Thierry Bahougne, répondant sans ambiguïté à la demande du GIR si l'OIN était bien née de la volonté de l'État : "*l'OIN est bien d'origine locale. La décision s'est prise ici, le Ministère des Finances n'en voulait pas... Si M. Estrosi n'avait pas été ministre*¹¹, *elle n'aurait jamais vu le jour... De plus, l'État n'en veut toujours pas, tout du moins sa partie Équipement... qui a succédé au SGGOU (Secrétariat général aux grandes opérations urbaines)*"¹².

La poursuite obstinée des errements

⁵ La problématique de la plaine du Var a fait l'objet d'un Groupe de travail "géographique" spécifique, dont les travaux ont été pris en compte dans la DTA 06, notamment dans les sections III.141 "Secteurs stratégiques" pp. 104-109, pl. 22, 23 & 24, et IV.54 "Actions spécifiques" p. 140.

⁶ DTA 06 ; III-141, p. 105.

⁷ *L'évolution de l'habitat dans les Alpes-Maritimes et dans l'Est Var - Éléments d'analyse pour un scénario de développement tendanciel*; Giovanni Fusco, Floriane Scarella – UMR ESPACE, Equipe de Nice <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Predat06R2EvolHabitat803.pdf>

⁸ CA Sophia-Antipolis (CASA), CA Pôle Azur Provence (PAP) et CA de la Riviera Française (CARF).

⁹ Décrets du 7 mars 2008 et du 30 juillet 2008 portant respectivement création de l'OIN et de l'EPA

¹⁰ au 1er janvier 1999

¹¹ Thierry Bahougne, chargé de mener la mission de préfiguration de l'opération d'intérêt national (OIN) Plaine du Var, avait été précédemment conseiller au cabinet de Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du territoire [2 juin 2005 - 15 mai 2007] du gouvernement Dominique de Villepin.

¹² cf. Audience de M. Thierry Bahougne le 29 avril 2010 [opus cité]

Ainsi, au découpage du département en "tranches napolitaines", du littoral au moyen pays, puis au haut pays, instauré à la demande des grands élus littoraux, découpage dont les effets pervers apparaissent dans l'élaboration de leur SCoT aux effets frontière accusés, vient de s'ajouter celui, démesuré, de NCA sur lequel se greffe incomplètement l'OIN.

Un tel dispositif en dents de peigne ne favorise, ni l'analyse, ni la maîtrise, des grands enjeux d'aménagement, de desserte, et de protection des espaces naturels, dont l'essentiel épouse les étagements structuraux, climatiques, environnementaux et économiques.

Pour autant qu'un aménagement spécifique de la plaine du Var soit légitimé par l'exception géographique que constitue la basse vallée, sa mise en œuvre, isolément de la problématique territoriale d'ensemble, incomplètement analysée par la DTA et justiciable d'un réexamen plus ambitieux, apparaît quelque peu anachronique.

2. Infrastructures de transport et logistique urbaine

Évolution des traversées et dessertes de la Plaine du Var

Jusqu'à l'issue de la seconde guerre mondiale, la Plaine du Var a bénéficié d'une double traversée-desserte ferroviaire :

- à son débouché littoral, la ligne SNCF (ex PLM) pourvue à l'Ouest de la station de St Laurent-du-Var et à l'Est de la modeste gare de marchandises de Nice-St. Augustin.
- en sa partie médiane, à Colomars-La Manda¹³, l'embranchement de Nice-Meyrargues des Chemins de fer de Provence (CP), section de ligne qui assura, via Vence, Grasse et Draguignan, jusqu'à l'extrême fin du conflit, l'approvisionnement de Nice entravé par les incessants bombardements du viaduc SNCF d'Anthéor entre St Raphaël et Cannes.

Tandis que la reconstruction du Pont ferroviaire PLM du Var était menée bon train, était abandonnée au profit de la seule route, celle du pont ferroviaire de la Manda, assurée par un remarquable ouvrage mixte à deux niveaux (route et Rail) raccordant, par son étage supérieur ferroviaire, la ligne de Meyrargues à chacune des deux autres branches, celle de Nice et celle de Digne.

Alors qu'était désormais abandonnée la seconde traversée ferroviaire du Var (et, de ce fait, la ligne CP Nice-Meyrargues), allait s'instaurer dans le Département la politique du "tout automobile" ponctuée par l'achèvement de la route du Bord de Mer (seconde traversée routière littorale du Var) [*date à préciser*], la réalisation, en prolongement de la traversée autoroutière de l'Estérel [en service depuis 1961] du viaduc autoroutier de l'A8 (troisième traversée routière littorale) [18.06.1976] et son prolongement le long du Var vers St Isidore et Nice Est [24.12.1976].

Au cours de la même période, se réalisait son extension jusqu'au cœur de Nice par l'Autoroute urbaine [cf. Encadré A].

La plus récente opération routière d'envergure est la réalisation de la RN 202bis (rebaptisée D6202bis, puis M6202bis) avec la quatrième traversée routière littorale du Var [ouverture le 15.04.2005] cette fois au niveau de St Augustin [cf. Encadré B].

Sont actuellement engagés (2013-2014) des travaux de mise à niveau autoroutière à 2x3 voies d'un court tronçon de l'A8 situé entre le Viaduc du Var et la sortie Nice-St Augustin et les deux diffuseurs de sortie.

Dans le domaine ferroviaire, hormis la réalisation à St. Augustin du chantier ferroviaire du Marché d'intérêt national (MIN)¹⁴, l'électrification de Marseille Vintimille, achevée le 28 janvier 1969, fut accompagnée d'une résorption d'emprises de gares et de voies dont un exemple regrettable est la couverture de la Gare de Cannes par la voie rapide urbaine en 1967.

Pour ce qui concerne la ligne subsistante des CP (Nice-Digne), une succession d'avatars n'a abouti qu'à un maintien précaire indigne de ses potentialités [cf. Encadré C].

¹³ distances entre les deux franchissements : 11 km à vol d'oiseau et 13 km par la route

¹⁴ En 1965, face à l'ampleur du marché de gros du Vieux Nice, sur l'actuel Cours Saleya, le maire Jean Médecin décida de le transférer dans le quartier de Saint Augustin. Dès l'année suivante, ce marché fut classé "Marché d'intérêt national" avant de devenir le second MIN de France, après Rungis.

L'EPA a-t-il pris la mesure des enjeux d'infrastructure et de logistique inhérents à la Plaine du Var ?

Pôle de convergence de tous les grands projets infrastructureux ou leur obstacle, la Plaine du Var semble en être devenue le maelström. Ont disparu de l'horizon prospectif azuréen le Projet A8bis et son clone A58, le Projet de percée autoroutière du Mercantour assorti de l'aménagement aux normes autoroutières de la RN 202 dans le prolongement de la A51 (Grenoble-Sisteron), le Contournement routier de Nice (une relance détournée de la A8bis), la Liaison Est-Ouest (affichée dans la DTA). De tous ces projets autoroutiers censés franchir ou sillonner la plaine du Var n'aura été que tardivement réalisée la RN 202 bis (désormais M6202bis) vestige anachronique de l'ambitieux réseau maillé autoroutier sur lequel les décideurs locaux fondaient leur espoirs de développement, espoirs désormais reporté sur une LGV-Paca, projet sur lequel ils ont aussi fait fausse route en s'obstinant tout à la fois sur le tracé direct (désormais condamné) et sur l'implantation de sa gare à St Augustin dont les accès ferroviaires ont été verrouillés par leurs soins.

La disparition de la "bulle autoroutière" a-t-elle pour autant laissé place nette pour une organisation rationnelle et durable des transports et déplacements ?

Le report modal du transit international routier, dont les autorités locales croient se libérer par des incantations sur un cabotage maritime dont l'échec est patent, est évacué du ferroviaire que les mêmes s'obstinent à dédier exclusivement à la grande vitesse. Quant au trafic généré par l'existence du million d'habitants dont s'enorgueillit NCA, il devrait pouvoir être maîtrisé par des dispositions logistiques analogues à celles mises en place dans la métropole marseillaise voisine dans la concertation orchestrée par le *Cluster Paca Logistique*¹⁵.

Il n'en est rien dans les Alpes-Maritimes où les tentatives de l'ADAAM pour bâtir un plan Marchandises ont été balayées par l'EPA.

Ainsi, le MIN, second marché d'intérêt national¹⁶, qui bénéficie d'un embranchement ferroviaire que l'ADAAM souhaitait voir consacré à la distribution urbaine¹⁷, est-il déplacé par l'EPA, largement en amont où il dépendra exclusivement d'un raccordement autoroutier à construire.

L'autre établissement de la vallée du Var est le Parc d'activités logistiques, haut perché sur le socle d'une colline arasée pour les besoins du projet englouti d'extension de l'aéroport, et désormais dédié à la logistique de la Principauté de Monaco depuis son renoncement au fret ferroviaire.

De tels errements font présager les pires difficultés d'approvisionnement du département et de cette plaine du Var où l'EPA ambitionne de "créer 40 000 à 50 000 emplois à terme"¹⁸.

L'EPA a-t-il pris la mesure de ses besoins intrinsèques en matière d'infrastructures ?

Infrastructures ferroviaires

Avec l'EPA, NCA s'engage vers une configuration bicéphale (Plaine du Var et Nice centre) parfaitement identique à celle de sa voisine ligure, la métropole de Gênes, également située sur l'axe de transit circumméditerranéen. Mais tandis que Gênes-Centre et Gênes-Voltri sont reliées et desservies par 3 (trois) lignes ferroviaires à double voie, ainsi qu'une ligne de métro, les deux futurs cœurs de ville niçois ne le seront que par l'historique ligne du PLM à deux voies, dont les emprises, phagocytées par les deux voies urbaines rapides; ne se prêtent à aucune augmentation de capacité, et par la future ligne 2 du tramway.

En faisant l'hypothèse d'une vitesse commerciale moyenne de 20 km/h¹⁹, le trajet urbain de Nice-Centre à Nice Aéroport s'effectuerait en 20 minutes au mieux.

¹⁵ dont est membre le GIR Maralpin

¹⁶ Le MIN de Nice est le deuxième marché de gros alimentaire en France après le marché de Rungis

¹⁷ ADAAM - Agence d'urbanisme 06 - Schéma multimodal des transports et déplacements des Alpes-Maritimes
Présentation au Groupe de travail Marchandises, DREAL Marseille 29 septembre 2009 ; 24 diapositives

¹⁸ EPA Projet de territoire p. 8

Sur les mêmes critères, le parcours en tramway de la future ligne 3, "colonne vertébrale des projets de restructuration" (sic), de l'Aéroport à son terminus, le Centre commercial de Lingostière, nécessiterait la même durée, durées à rapprocher de celles du trajet CP Nice-Centre/Lingostière, à savoir 10 minutes par les trains long parcours et 15 minutes par les trains navette.

Il ya lieu d'être surpris du peu d'intérêt accordé par la Ville de Nice, et surtout par l'EPA, à une ligne qui court-circuite les collines niçoises, dessert entre autres le cœur de la Vallée du Var et pourrait, à moindre frais sur une distance extrêmement modique (450 m), assurer une intermodalité directe avec le nœud ferroviaire de Nice Thiers. Ici encore, la comparaison avec les valorisations étrangères de lignes métriques, aux caractéristiques de tracé pourtant moins généreuses que celles des CP, est éloquente : *Cento Valli* où la Ville de Locarno a financé la mise en souterrain sur 1,9 km de la section urbaine d'une ligne désormais équipée de la commande centralisée de trafic²⁰ ; mutations de même nature et de même ampleur dans les grandes banlieues de Bilbao; San Sebastien, Naples et Palerme notamment.

On sera moins surpris du mépris affiché par les représentants de la *Direction des Routes* en charge de l'*Étude intermodale*²¹, à l'encontre du projet de report des CP en rive droite entre La Manda et St Martin-du-Var pour desservir la zone industrielle de Carros²², ces derniers ayant eu manifestement en tête l'aboutissement de la RN 202 bis et d'autres projets routiers.

En ce qui concerne le projet LGV-Paca, désormais désigné *Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur*, les décideurs azuréens, enfermés dans leurs certitudes dès avant le long débat public et tout au long des concertations qui s'en sont ensuivies, ont considéré incontournable l'implantation de la Gare nouvelle à St Augustin, sans pour autant cesser d'investir le site et ses abords, sans nul souci des contraintes, tant ferroviaires que topographiques.

Ainsi, tandis que les experts diligentés par RFF se questionnent encore sur le dimensionnement des faisceaux d'attente à prévoir sur le projet de gare pour l'acheminement des trafics futurs par l'étroit goulet à deux voies de St. Philippe, est précipitamment engagé le chantier du passage inférieur du tramway²³.

Infrastructures routières

Zébrée de routes et d'autoroutes, auxquelles s'ajoute la "voie des quarante mètres", la partie aval de la vallée du Var, faisant l'objet des aménagements majeurs de l'EPA, pourrait sembler facile à desservir. Il n'en est pourtant rien puisque l'A8, d'une part, et la M6202bis, d'autre part, constituent des sortes de conduits étanches à tout échange hormis les "diffuseurs" en cours de réalisation.

Ces derniers travaux attestent que la culture autoroutière reste encore vive dans les Alpes-Maritimes en dépit des premières sages dispositions, dictées par l'accidentologie, qui ont conduit les autorités préfectorales à abaisser les vitesses autorisées sur l'A8.

L'*autoroute apaisée*, plaidée avec succès lors du débat public sur le contournement routier de Nice pour n'avoir pas peu contribué à l'abandon du projet, mériterait la plus grande attention des aménageurs azuréens et tout particulièrement de l'EPA, sans qu'elle puisse pour autant prétendre résorber l'énorme charroi automobile qu'engendrera l'urbanisation accélérée d'une vallée du Var modiquement desservie par une ligne de tramway et un chemin de fer que les efforts de maintenance de la Région n'arrachent pas à la médiocrité.

3. L'EPA et l'aménagement du territoire

¹⁹ la vitesse commerciale de la ligne 1 du tramway de Nice est de 15 km/h, celle des tramways de Strasbourg, de 16,6 et 22,5 km/h, et celle des tramways de Bordeaux de 20 km/h

²⁰ <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/CpApprochComparatReseaux407s.pdf>

²¹ Etude intermodale des Alpes-Maritimes réalisée à la demande de l'État dans le cadre de la DTA 06

Conseil Général des Ponts et Chaussées - Jean-Didier Blanchet, IGPC & Christian Lebonidier, Directeur d'études au CETE de Lyon ; mars 2000 ; 76 pages + 12 dossiers annexes

²² 188 ha, 600 entreprises et 10 000 emplois

²³ cf. Intervention de Annabelle Jaeger (Région Paca) au CA de l'EPA du 9 mai 2011 in Supplément à l'Info@Circ 125 du 26.09.2011

<http://www.gir-maralpin.org/Interventions/OinLgvConcertEnjeuxStAugustin.2011.09.26.pdf>

Le projet EPA est-il antinomique avec les stratégies d'aménagement antérieures ?

Le lancement du projet sous la forme qui lui a été donnée ne risque-t-il pas, en période de crise, de porter atteinte à l'image des pôles existants (Sophia-Antipolis notamment) et de menacer leur équilibre précaire ?

Alors que Sophia Antipolis ne suscite plus depuis longtemps les convoitises de l'immobilier d'entreprise, la concurrence stérile avec la technopole introduite par Eco-Vallée, rend les Alpes Maritimes inaudibles aux investisseurs nationaux et plus encore aux investisseurs internationaux.

L'aménagement territorial interne

Le projet Eco-Vallée affiche des ambitions fortes et vise le long terme, mais on n'y trouve aucun objectif de restructuration interne du territoire. Les opérations sont plaquées ici ou là sans aucune logique de fonctionnalité ou de complémentarité, mais surtout sans aucune production d'un schéma structurant d'aménagement du territoire.

Le message délivré sur l'agriculture, notamment, "nouveau modèle d'urbanisme dans lequel l'agriculture a toute sa place au sein d'un maillage avec le bâti et les espaces naturels sur les deux rives du fleuve" (sic) constitue une forme de provocation, confronté aux pauvres schémas d'aménagement produits par l'EPA.

Les programmes immobiliers d'entreprise annoncés, de l'ordre de 70 000 m², à l'horizon 2017, dans un premier temps, laissent planer un doute sur leur commercialisation (il a fallu plus de 20 ans pour commercialiser 90 000 m² sur l'Arénas).

Les responsables de l'EPA ne peuvent pas espérer "duper" les milieux économiques sur le caractère immobilier basique d'Eco-vallée en multipliant les qualificatifs "ECO" et en reproduisant un message Eco-exemplaire.



L'isolement infrastructurel dans lequel l'EPA s'enferme dans la vallée du Var, sans préoccupation aucune des connexions à tisser en direction de l'Ouest, semble attester l'intention de ses promoteurs de s'accaparer, à leur seul avantage, les atouts, majeurs à leur sens, de l'aéroport et de la gare "grande vitesse" dont ils priveront délibérément leurs concurrents potentiels, en confortant la puissance niçoise au détriment de ses rivaux, dans une régression historique anachronique.

Ces hypothèses, comme les constats sévères dressés de longue date par le GIR Maralpin depuis sa création, attestent la nécessité d'un changement de cap radical en matière d'aménagement du territoire, non pas à l'échelle d'une parcelle de territoire, fut-elle de 10 000 hectares, mais à une toute autre qui déborde largement du département des Alpes-Maritimes et dans une perspective à plus long terme que ne le furent les opérations précédentes dont il est temps de tirer les enseignements.

Christian Collet & Jacques Molinari
29.11.2013

Encadrés

Travaux universitaires de référence sur la conduite de l'aménagement du territoire azuréen

Encadré A

Autoroute urbaine de Nice - Voie rapide - Aide mémoire

Encadré B

La RN 202 bis - Aide-mémoire

Encadré C

Les avatars des CP

Travaux universitaires de référence sur la conduite de l'aménagement du territoire azuréen

Gabriel JOURDAN

Transports, planification et gouvernance urbaine

Étude comparée de l'aire toulousaine et de la conurbation Nice Côte d'Azur

L'Harmattan ; ISBN : 2-7475-4278-5 • mai 2003 • 320 pages

Anne TRICOT

Les avatars de l'A8 - Rétrospective épistémologique

La mise à l'épreuve d'un projet par son milieu associé - Analyse des controverses du projet autoroutier A8 bis

Centre de recherche Société, Environnement, Territoire URA 911, Université de Pau

Techniques, Territoires et Sociétés n° 31 – Mai 1996 – 203 pages

http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/DP_ContNice_files/A8bisControverses1996s.pdf

Anne TRICOT, Jacques LOLIVE

Pannes, conflits et pratiques urbaines autour de Nice - Les débordements d'un fleuve méditerranéen

Annales de la recherche urbaine (sept. 1999) n° 84 ; pp. 185-194

<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Tricot&LoliveCrueVar&PratiquesUrbainesNice999.pdf>



Encadré A

Autoroute urbaine de Nice - Voie rapide - Aide mémoire

Description

La voie Pierre Mathis (du nom de son concepteur), initialement qualifiée *d'autoroute urbaine*, mais désignée ensuite *Voie rapide*, est insérée au sein du tissu urbain de la Ville de Nice, parallèlement à la Promenade des Anglais. Tout au long de son tracé, elle longe la voie ferrée (au détriment de ses emprises latérales) ou la surplombe, notamment en coiffant une partie des emprises de la gare centrale de Nice, pour aboutir dans la vallée du Paillon au débouché d'un tunnel sous la colline de Cimiez.

Sa réalisation s'est opérée en deux temps dans l'ordre suivant : voie rapide Sud (1962-1967), puis voie rapide Nord (2003-2007). Initialement destinée à prolonger l'A8, elle reste inachevée du fait de la lacune subsistant à son extrémité Ouest (St Augustin).

Historique

1962 - début des travaux

31.07.1969 - Mise en service de la section St. Augustin/Les Bosquets

04.03.1973 - Mise en service de la section St. Philippe/Abbé Grégoire

2003 - DUP sur le tronçon Fabron/St Augustin (Chaussée Nord)

16.02.2007 - Inauguration de la Chaussée Nord

Novembre 2009/ Février 2011 - Requalification Chaussée Sud (St. Augustin/St. Philippe)

Encadré B

La RN 202 bis - Aide-mémoire

Désignations successives

Ancien projet de dédoublement de la RN 202. Transférée en 2006, le Conseil général des Alpes-Maritimes en a repris la maîtrise d'ouvrage et assure le déroulement des travaux. La route a été rebaptisée D6202bis puis a été déclassée à la Métropole niçoise sous le nom de M6202bis

Historique

Années 70 & 80 - Étude de liaison entre la France (Nice) et l'Italie (Cuneo) via le tunnel sous le massif du Mercantour

27.07.1994 - 1ère DUP confirmée le 15.03.1996 et prorogée le 26.07.1999

20.03.2000 - 2ème DUP après recours sur la Loi sur l'eau

04.07.2002 - Arrêté préfectoral pour validation de l'enquête sur le Loi sur l'eau. Les travaux commencent par le franchissement sud du Var

01.01.2006 - Transfert au département des Alpes-Maritimes de la RN 2020 bis

15.04.2007 - Ouverture de la section Nice St. Isidore/Pont de la Manda

13.12.2008 - Ouverture de la section Pont de la Manda/Carros (8ème rue)

19.12.2009 - Ouverture de la section Carros (8ème rue)/Carros (15ème rue)

15.05.2012 - Ouverture de l'échangeur Nice Plaine du Var (A8 sortie 51.1 sens Sud/Nord)

Encadré C

Les avatars des CP

Dès l'abandon de la branche Nice-Meyrargues, sa plate-forme fut livrée à des accaparements variés et le nœud ferroviaire de Colomars-La Manda démantelé, la halte en subsistant étant déportée sur la berge du fleuve et réduite à un simple évitement. Objet de mépris mais aussi de convoitises, la ligne subsistante (Nice-Digne), frappée à plusieurs reprises par des crues du Var, n'a échappé que de peu à une disparition, entamée sous la pression de la Ville de Nice.

Ainsi le raccordement en voirie urbaine à trois files de rails entre la Gare du Sud, terminus des CP (à voie métrique et celle de la gare centrale SNCF de Nice, distantes de 400 m, raccordement qui permettait de procéder à des échanges marchandises, fut rapidement supprimé. Par ailleurs, la Ville de Nice peu intéressée à participer au financement de la ligne, réclame sa fermeture au delà de Colomars et échange le maintien de celle-ci contre la cession par les CP de la Gare du Sud dont les emprises sont réduites et le terminus reculé, faisant désormais obstacle à une intermodalité avec la ligne 1 du nouveau tramway de Nice.

On notera par ailleurs que, jusqu'à la suppression définitive en 1953 des tramways niçois à voie métrique, les CP étaient directement raccordés au port de Nice par leurs voies, l'échange des wagons se faisant en gare de Nice-CP. Par cet itinéraire parvenait, sur embranchement particulier, le charbon destiné à la centrale thermique de Lingostière.

