

**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
Membre de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA)

*SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : (33) 0493353517 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr*

Monsieur le Président
Commission d'enquête
relative à la création de la RN 202 bis
Mairie de Nice
5, rue de l'Hôtel de Ville
06000 NICE

Menton, le 18 avril 1999

Objet : Enquête publique intéressant la demande d'autorisation en application des dispositions de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1993 sur l'eau modifiée, relative à la création d'une route nationale nouvelle à 2 fois 2 voies entre Baous-Roux et Saint Isidore.

Monsieur le Président et Messieurs les Commissaires enquêteurs,

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance les remarques suivantes concernant le projet de route nouvelle ci-dessus référencé, projet dont vous avez à charge de mener à bien une enquête le concernant.

Notre Association, *qui a pour vocation de rassembler les enseignants universitaires, chercheurs et experts, français et étrangers, de toutes disciplines, aux fins de contribuer à l'analyse approfondie de la problématique de l'aménagement du territoire, des voies de communication et des transports, ainsi que de la protection de l'environnement, dans les zones littorale et maralpine*, oppose aux dispositions adoptées par les autorités préfectorales les objections exposées ci-après.

(1) La légitimité du projet est remise en cause

Le projet soumis à enquête et le contexte dans lequel il a été élaboré ont été remis en question par les récentes mesures gouvernementales en date du 12 novembre 1997 donnant mandat au Préfet des Alpes-Maritimes d'élaborer la directive territoriale d'aménagement (DTA) du département [Référence 1]

(1.1) Le projet soumis à enquête au seul titre de la loi sur l'eau et dont le dossier a été déposé dans les seules communes affectées par le tracé, faisait, en réalité, partie intégrante d'un vaste programme de réalisations d'infrastructures autoroutières débordant largement du cadre de la basse vallée du Var et couvrant l'ensemble des Alpes du Sud.

Notre Association en veut pour preuves notamment les informations et données figurant dans les documents publics cités ci-après, prônant ces nouvelles infrastructures autoroutières.

[Référence 2] : "La vallée du Var accueille le débouché de la Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (sic) entre val de Durance et Nice par la RN 202, et se trouve desservie par l'A8 et, dans l'avenir, par la future Azuréenne (A8bis) [page 21]... Une nouvelle percée alpine internationale [Mercantour (n.d.r.)] doit assurer le maillage du réseau [page 11]... Les accès doivent être conçus pour s'adapter à l'évolution des trafics internationaux dont le trafic potentiel est évalué à 12000 véhicules par jour à l'horizon 2010 dont 20 à 30% de poids -lourds [pages 17 et 23]"...*et, enfin*, "la solution par la vallée de la Tinée [et en conséquence par la basse vallée du Var (n.d.r.)] apparaît comme plus attractive pour le grand transit et notamment pour les poids-lourds"[page 34].

[Référence 3] : "L'aménagement de la R.N. 202, son doublement dans la plaine du Var en rive droite ou en rive gauche du fleuve, complèteront le maillage des trois grands projets autoroutiers (A8, A8bis et percée alpine) [page 14]... Le débouché de la percée alpine dans la plaine du Var... complètera ce dispositif en assurant un raccordement satisfaisant de la métropole azuréenne aux flux d'échanges européens [page 11].

(1.2) Le grand projet dont faisait partie le présent projet est remis en cause aux niveaux international et national par, notamment :

(a) la Convention alpine, dont la ratification a été autorisée par le Parlement (Loi n° 95-1270 / J. O. du 7 décembre 1995), convention qui préconise notamment, dans son Article 2(2)j," la réduction des nuisances et des risques du transport interalpin et transalpin...notamment par un transfert sur voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives..." ;

(b) les décisions franco-italiennes s'inspirant de ces recommandations, et notamment les conclusions des rencontres des ministres des transports prises aux sommets franco-italien du 3 octobre 1997 et des 5 et 6 octobre 1998, faisant porter l'accent sur la valorisation des infrastructures ferroviaires existantes et la création de la ligne nouvelle Lyon-Turin, au détriment des projets routiers.

(2) L'aménagement de la Vallée du Var doit désormais s'inscrire dans deux démarches d'ensemble, celle du SDAGE, et aussi celle de la DTA

L'aménagement de la Vallée du Var doit s'inscrire dans les démarches relatives à l'eau (loi sur l'eau) et dans celles relatives aux territoires et aux infrastructures (DTA).

(2.1) Le SDAGE

Selon le rapport de la Mission d'inspection spécialisée de l'environnement (MISE) [référence 4], "le projet RN 202 bis en rive gauche endigue plus étroitement le Var (empiètement de 50 m sur le lit mineur sur certaines sections et risque d'isoler davantage rivière et zones connexes"... "il semble que le choix d'une artificialisation accrue du Var inférieur (infrastructure et urbanisation) [telle qu'elle apparaît dans le projet] soit dérogoire par rapport aux orientations du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) de la région PACA qui s'imposent à l'administration (restauration des milieux et pas d'aggravation du risque)".

(2.2) La DTA [Référence 1]

Le mandat d'élaboration de la DTA, pour sa part, prend soin de rappeler que "la restructuration et le développement de la vallée du Var... devra tenir compte des contraintes liées aux risques d'inondation et à la protection des ressources en eau, en liaison avec le SDAGE et le plan de

prévention des risques..., prendre en compte *la préservation de la vocation agricole...* et favoriser une *desserte effective par les transports en commun*".

(3) La chronologie du déroulement de la présente enquête est incompatible avec celle de l'élaboration de la DTA

En conclusion de son rapport, la MISE souligne notamment :

"Sur le Var, l'enjeu est national (métropolisation de l'agglomération niçoise), et, pour l'État, la première obligation paraît être la mise en cohérence des politiques dont il a la charge : à cet égard un scénario de mise en valeur du système Var. A ce titre, la vallée du Var doit constituer un site test de la capacité de l'État à maîtriser les outils que le législateur lui a confiés dans le cadre de la décentralisation (cohérence de l'application des législations risques, environnement, aménagement du territoire)".

On notera *a contrario* que la durée d'élaboration de la DTA des Alpes-Maritimes ayant été fixée à 18 mois à compter de la date de notification (12 novembre 1997), les éléments de cette directive (et notamment ceux relatifs aux aménagements à apporter sur le cours inférieur du Var), éléments indispensables à toute prise de décision définitive quant aux aménagements à apporter à la vallée du Var, ne seront pas disponibles avant juillet 1999, échéance bien postérieure à celle de la présente enquête, rendue prématurée de ce fait.

(4) Certaines des recommandations qui pourraient être formulées dans la DTA (notamment en matière de transports durables) pourraient se révéler incompatibles avec le présent projet

(4.1) Le projet obère l'avenir

Le projet tire le parti maximal (et peut être même au delà du raisonnable) des empiètements encore possibles sur le lit mineur du Var.

En cas de réalisation d'un tel projet, les aménageurs ne disposeront plus d'aucune autre emprise dans la vallée pour d'autres infrastructures, et notamment pour des infrastructures plus respectueuses de l'environnement.

(4.2) Le projet n'accorde ni crédit ni place aux solutions alternatives, notamment aux solutions ferroviaires.

(a) Infrastructures de transport suburbaines et régionales

Ainsi qu'en attestent les états d'avancement du Comité de pilotage de l'étude intermodale conduite dans le cadre de la DTA, la déviation de la ligne des chemins de fer de la Provence sur la rive gauche du Var apparaît comme une solution intéressante pour la desserte de la zone de Carros-Gattières. Un tel aménagement *n'a pas été prévu et ne pourrait s'inscrire* dans le projet actuellement soumis à enquête.

(b) Infrastructures de transport internationales

Par ailleurs, le projet soumis à enquête ne prend pas en compte un projet ferroviaire de beaucoup plus grande ampleur, s'agissant d'une liaison ferroviaire de base mixte (grande vitesse et ferroutage) dont le tracé, aux caractéristiques compatibles avec celles des lignes du schéma directeur européen, déboucherait en vallée du Var au niveau d'Aspremont. Ce projet, qui avait pourtant fait l'objet à Nice de présentations à la presse et aux autorités locales, le 11 avril 1995 dans le cadre de l'Association Renouveau Côte d'Azur, et le 13 juin 1995 au Consulat Général d'Italie, satisferait, sans dommage pour l'environnement, et ce, pour le long et même le très long terme, les problèmes de communication et d'échanges entre le littoral provençal et le Piémont, et, à plus grande échelle, ceux des liaisons entre la péninsule ibérique et l'Europe orientale [Référence 5].

(5) En conséquence

Se fondant sur l'ensemble des considérations qui précèdent, notre Association considère que toute décision relative au projet soumis à enquête *doit être suspendue* dans l'attente :

- de compléments d'informations sur les dispositions prises ou à prendre en matière de risques,
- d'un examen comparatif des incidences à long terme de chacun des deux scénarios d'aménagement, l'un fondé sur l'application stricte des orientations du SDAGE, l'autre d'aménagement lourd tel qu'il est décrit dans le projet,
- *des recommandations émises dans le cadre de l'élaboration de la DTA*, et notamment de celles émanant du comité de pilotage "transport intermodal,

notre Association est d'avis que **le devenir du projet concerné est subordonné aux décisions de la DTA, et que l'enquête telle qu'elle est présentée est, de ce fait, sans objet à la présente date.**

Pour le Bureau
Le Secrétaire
Jacques Molinari

RÉFÉRENCES

[Référence 1]

Mandat d'élaboration de la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes.

Instructions, en date du 12 novembre 1997, de M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, de Mme. Dominique Voynet, ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, et de M. Louis BESSON, secrétaire d'État au Logement, à M. le préfet des Alpes-Maritimes ; 11 pages.

[Référence 2]

Les liaisons Franco-italiennes dans les Alpes du Sud ; stratégie d'aménagement.

Nice-Cuneo, une liaison Franco-italienne de dimension internationale.

Direction Régionale de l'Équipement Provence-Alpes-Côte d'Azur ; document non daté, année présumée 1994, 37 pages.

[Référence 3]

Charte d'aménagement du territoire.

Conseil Général des Alpes Maritimes ; document non daté, année présumée 1995, 42 pages.

[Référence 4]

Les conditions de gestion des rivières des bassins du Var et du Verdon dans les Alpes-Maritimes et les Alpes-de-Haute-Provence

Rapport établi par Armand BOUTTIER, Philippe HUET, Bernard GLASS, et présenté par Jean-Claude SUZANNE

Mission d'inspection spécialisée de l'environnement (MISE) ; Conseil général des Ponts et Chaussées ; Affaire n° 95-033 ; La Défense, le 22 août 1997 ; 67 pages.

[Référence 5]

ABATE Giovanni ; MANFREDI Gabriele ; NICOLA Sergio

Progetto di una linea ferroviaria ad alta velocita per traffico passeggeri e merci sull'itinerario Torino-Nizza. Torino, 25 aprile 1995, 14 pages, 2 planches.

(traduction provisoire en français par les soins du GIR Maralpin ; 13 pages, 3 planches).