

**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 (DATAR)

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) – Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)*

---

*Ville de Nice*

---

**Projet de plan local d'urbanisme**  
*Projet arrêté le 29 janvier 2010*

---

*Enquête publique du 10 mai au 18 juin 2010*

---

**OBSERVATIONS  
ET PROPOSITIONS  
DU GIR MARALPIN**

---

18 juin 2010

---

**Projet de Plan local d'urbanisme (PLU) de Nice**  
*Arrêté le 29 janvier 2010 par le Conseil municipal de Nice*  
**Enquête publique du 10 mai au 18 juin 2010**

●  
**Observations et propositions du GIR Maralpin**

**Avertissement**

La contribution du GIR Maralpin à l'enquête publique sur le projet de PLU de la Ville de Nice se présente sous la forme inusitée d'observations assorties d'un ensemble de notes documentaires à usage pédagogique, notes jugées nécessaires à la poursuite de réflexions sur le projet de Ville, sur le projet de Communauté urbaine, et sur le devenir du Département tout entier.

Nos observations, comme les notes d'accompagnement, attestent en effet que le présent projet de PLU ne peut être approuvé valablement sans qu'il ne s'inscrive au préalable dans un Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et dans des cadres encore plus larges, ceux du département et ceux de notre région transfrontalière.

C'est dans ces perspectives que le GIR Maralpin soumet le présent dossier, à la Commission d'enquête certes, mais aussi au plus large public, en attendant de ce dernier son soutien et sa participation active à une réflexion où il doit avoir toute sa place.

●  
**Remarques liminaires sur le champ couvert par le présent dossier**

Formuler des observations sur un document qui renferme largement plus d'un millier de pages et ne fut accessible au public qu'à la date de l'ouverture d'une enquête, fut-elle d'une durée de quarante jours, relève de la gageure.

Le GIR Maralpin se déclare en conséquence dans l'incapacité de procéder à son analyse détaillée et exprime d'emblée ses réserves sur la validité des procédures d'enquête retenues.

Bien qu'une lecture inévitablement superficielle du dossier soumis à examen révèle de nombreux points appelant remarques et commentaires, les observations du GIR se circonscrivent aux seuls domaines relevant de sa compétence reconnue (aménagement du territoire, transport et mobilité), aux études qu'il a conduites, aux travaux auxquels il a apporté sa contribution, ainsi qu'aux réflexions et débats auxquels il a été convié à participer ou qu'il a lui-même ouverts.

**Projet de Plan local d'urbanisme (PLU) de Nice**  
*Arrêté le 29 janvier 2010 par le Conseil municipal de Nice*  
**Enquête publique du 10 mai au 18 juin 2010**

●  
**Observations et propositions du GIR Maralpin**

## **1. OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES SUR LA FORME**

### **(a) Sur les conditions matérielles de l'enquête publique**

La fermeture systématique à 17:00 des locaux d'exposition est incompréhensible en regard, tant de l'importance du dossier que des circonstances de déroulement de l'enquête.

Le seul document mis à large disposition du public se présente sous la forme d'une plaquette au label "Nice, Ville verte de la Méditerranée" inutilement luxueuse et déplorablement concise, dépourvue en outre de toute indication sur les processus réglementaires régissant l'adoption des instruments d'urbanisme et le rôle des citoyens.

On y cherche vainement la moindre indication sur la structure et le contenu du dossier dont la consultation, quasiment impraticable compte tenu de ses dimensions, n'est guère accessible que par consultation électronique.

On déplore également que la Ville de Nice n'ait pas pris le soin de mettre à disposition du public les CD-Rom des fichiers correspondants dont la consultation en ligne n'est pas aisée pour tous, d'autant que, suprême inélégance à son égard, le document mis en ligne est frappé d'une protection interdisant toute copie partielle.

### **(b) Sur la présentation et le contenu du dossier**

L'ampleur du document et sa complexité rendent difficile son analyse mais donnent aux lecteurs l'impression d'un montage de pièces disjointes dont la lecture attentive révèle tout à la fois un manque de cohérence, et pis encore des défauts d'actualisation ainsi qu'en attestent les états d'avancement de certaines études ou dossiers cités (LGV-Paca et contournement routier de Nice) [cf. l'Encadré suivant relatif au contournement autoroutier de Nice]

#### **Encadré 1**

#### **Deux manières de se projeter dans l'avenir - Le cas du contournement autoroutier de Nice**

#### **Le contournement routier tel qu'il est présenté dans le projet de PLU [janvier 2010]**

"Suite au débat public relatif au projet de contournement routier de Nice, le ministre des Transports, de Équipement, du Tourisme et de la Mer a décidé le 20 juillet 2006 que la priorité serait donnée à l'amélioration de l'Autoroute A8 à l'Est du fleuve Var. Le principe de réalisation du projet de contournement Nord de Nice qui consiste, soit en un aménagement sur place, soit en un dédoublement en souterrain de l'A8 entre St Isidore et Nice, a été retenu.

D'autre part, les réflexions sur l'accessibilité multimodale à l'ouest du Var seront poursuivies avec les collectivités locales. Des études d'amélioration de l'A8 à court et à moyen terme seront également engagées. Ces aménagements visent à

- augmenter les capacités de l'A8 dans le secteur du contournement de Nice dont les

caractéristiques posent aujourd'hui des problèmes de sécurité

- prévoir la liaison Est-Ouest entre la rive gauche du Var et le secteur Nord d'Antibes afin de renforcer les capacités de franchissement du Var, absorber une partie du trafic urbain et améliorer l'accès au parc d'activités de Sophia."

[Rapport de présentation - Tome 1, Diagnostic, pp. 118-119/168]

**Le contournement de Nice tel qu'il est perçu en avril 2010 par M. Estrosi, député-maire de Nice, ministre de l'Industrie**

Commentant les premiers résultats de l'enquête ménage attestant les changements de comportement de la population en matière de mobilité, Christian Estrosi déclare : "*Ne pas commettre les erreurs du passé...*" ; "*pas question de dépenser des milliards pour le dédoublement de l'autoroute de contournement qui s'avèrera inutile*" [Nice Matin du 29 avril 2010, pages 2 & 3]

## **2. OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES SUR LE FOND**

### **Remarques sur la méthode et les procédures**

#### **Rappels sur le contexte institutionnel et réglementaire**

Le document soumis à enquête publique est l'aboutissement d'un long processus qui aurait dû aboutir en 2005 [cf. Tableau de l'Encadré 2] et résulter d'une mise en cohérence avec les autres documents d'urbanisme devant être élaborés dans un ordre logique à l'échelle municipale. Mais il devrait être également le fruit d'une réflexion à plus grande échelle, le SCoT, qu'en fait il devance.

L'élaboration de ce SCoT, devant être conduite par le SYMENCA<sup>1</sup>, a été elle-même retardée par la conversion laborieuse de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA) en Communauté urbaine (CUNCA).

Ce SCoT lui-même, comme tous les autres documents d'urbanisme du département, doit respecter les orientations fondamentales spécifiées par la DTA 06.

Or, sur le périmètre de la Plaine du Var qui couvre une partie notable du bassin inférieur du fleuve, la DTA risque de voir altérées ses directives par l'Opération d'intérêt national (OIN), laquelle affecte également non seulement une large partie de la CUNCA mais aussi un large pan de la commune de Nice.

Les intrications spatiales et temporelles de ces documents d'urbanisme, dont la mise en place est loin d'être achevée, affectent d'emblée à la fois le sens et la portée du PLU soumis à enquête.

[lire suite page 6]

---

<sup>1</sup> Syndicat mixte d'études et de suivi du SCoT de l'agglomération de Nice Côte d'Azur

## Encadré 2

### Organigramme des documents d'aménagement et d'urbanisme selon la loi SRU

[Vincent BICINI, Arnaud BUSSIÈRE]

Échelle pratique	Document de planification	Notes
Nationale	Lois Montagne et Littoral	
	↓	
Nationale	Opération d'intérêt national [OIN]	Niveau inférieur à celui des lois Montagne et Littoral car c'est un décret. Pour le reste, se reporter à l'encadré OIN.
	↓	
Département	Directive Territoriale d'Aménagement [DTA]	En réalité, elle dépasse les découpages administratifs. Elle se situe dans un espace avec divers enjeux. Permet de préciser les conditions d'application des lois Montagne et Littoral.
	↓	
Établissement public de coopération intercommunale	Schéma de Cohérence Territoriale [SCoT]	
	↓	
Établissement public de coopération intercommunale	Ceux de planification sectorielle comme le PDU (Plan de Déplacement Urbain) et le PLH (Plan Local de l'Habitat)	
	⇕	
Communale	Plan Local d'Urbanisme [PLU]	Seul document d'urbanisme opposable aux tiers, donc à toute demande d'autorisation d'occupation du sol.

On doit appliquer à tout cet ensemble la règle de compatibilité limitée. C'est-à-dire que chaque document doit être compatible avec le document qui lui est directement supérieur. Illustration avec le PLU qui doit être compatible avec le SCoT mais aussi avec les documents de planification sectorielle. En cas d'absence de ces derniers, il devra être compatible avec la DTA.

## **Quelques remarques à propos des déclarations de principe et des faits**

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de "Nice, Ville verte de la Méditerranée" (sic) semble devoir définir le cadre général du PLU mais sans s'engager sur les perspectives de mise en œuvre, ni sur les délais, ni encore sur les priorités.

L'impression générale qui prévaut est celle d'un catalogue touffu où ne figurent aucune des considérations financières, même sommaires, qui permettraient de traduire l'économie générale du plan et d'esquisser une vision stratégique.

De surcroît, les propos dithyrambiques sur la situation présente, et incantatoires sur la situation future, semblent grandement déconnectés de la réalité, tant pour ce qui concerne le passé proche que le présent.

La ceinture de verdure dont se targue Nice n'est pas le résultat d'une saine gestion mais le vestige de protections et d'interdits essentiellement stratégiques (fortifications sur la ceinture montagnaise et sur le littoral), malheureusement en grande partie levés à l'initiative des acteurs locaux.

Les collines proches, mais aussi le littoral lui-même, sont, celles-là gagnées par le mitage, et ce dernier toujours pas reconquis à l'aune pourtant étriquée de la loi littoral<sup>2</sup>.

### **Sur la mise en perspective du PLU**

Rappelons qu'au cours de la longue période d'élaboration de la DTA, dont le diagnostic préalable, fort sévère sur l'état des Alpes-Maritimes, laissait entendre la prise de mesures draconiennes pour y remédier, les communes du littoral s'employèrent à devancer ces mesures pour favoriser la poursuite des errements. De surcroît, du fait tant du laxisme de l'État que de celui des communes, et notamment celle de Nice, la mise en vigueur de la DTA et moins encore l'élaboration du PLU sont loin d'y avoir mis fin.

La consommation de l'espace et le mitage des collines niçoises semblent avoir même pris un élan nouveau si l'on s'en tient aux observations relevées et aux études conduites dans le cadre de *l'Étude prospective 06* dirigées par la DDE 06 de juin 2007 à mai 2008<sup>3</sup>.

Ces constats laissent sceptiques sur la possibilité de, ne serait-ce que, préserver les espaces non encore périurbanisés à ce jour.

Un exemple pourrait être pris concernant le stationnement<sup>4</sup> sur l'espace collinaire : il serait prévu davantage de stationnement pour toute nouvelle construction sur l'espace collinaire... ce qui laisse inférer la poursuite des errements relevés plus haut.

### **Des études prospectives embarrassantes**

L'étude Prospective 06 qui s'est trop brièvement prolongée par le *Suivi-évaluation de la DTA*<sup>5</sup>, également conduit par la DDE 06, a alerté le cénacle des acteurs qui s'y sont impliqués mais n'a pas été suivi des effets que certains d'entre eux en espéraient. On peut en imputer la cause à la survenue de l'OIN Plaine du Var qui, remettant en question la prévalence de la DTA 06 sur les 15 000 ha du bassin inférieur du fleuve, mettait fin aux velléités de juguler toute boulimie foncière qui s'exprimera désormais à travers l'OIN dans une "fuite en avant" octroyée tout particulièrement à la Ville de Nice corsetée par les collines qui l'entourent.

La rive droite du Var qui n'en attend pas moins les retombées et le quasi ensemble des "bénéficiaires" de cette opération sont censés s'exprimer dans le Symenca qui n'a toujours pas élaboré de SCoT mais s'est complu dans une étude prospective 2024. Cette dernière relevait davantage du jeu d'acteurs que d'une réflexion approfondie, mais s'inscrivait dans une perspective contraire à celle de la DTA, celle d'un accroissement délibéré de la population et d'un débordement urbanistique.

---

<sup>2</sup> C'est le cas du sentier du bord de mer entre Nice et Villefranche dont l'achèvement reste en suspens

<sup>3</sup> Cf. Site du GIR Maralpin <http://www.gir-maralpin.org/AtProspectTerrit06.htm>

<sup>4</sup> La question du stationnement occupé, notamment dans le PADD, une place que l'on peut qualifier de démesurée par le seul nombre d'occurrences

<sup>5</sup> Cf. Site du GIR Maralpin <http://www.gir-maralpin.org/AtSuiviEvaluationDta06.htm>

## **Peut-on, dans de telles conditions et de telles perspectives, concevoir isolément le PLU de Nice ?**

Que l'OIN soit l'expression d'une volonté de l'État, ou qu'elle soit celle des collectivités locales<sup>6</sup>, l'opération concerne l'aménagement du bassin inférieur du Var, de la plaine, de ses versants, du fleuve et de ses berges et aussi de son estuaire. Sans affubler le projet d'une intention politique destinée à gommer l'ancienne frontière qui séparait la France du Royaume de Piémont-Sardaigne, l'OIN ne devrait pas être conçue comme l'instrument de reconquête des zones inondables niçoises par un endiguement renforcé du Var mais celui d'une protection environnementale et paysagère du fleuve et de son estuaire dont le littoral amputé par l'aéroport est sous la menace d'extension portuaires et commerciales.

### **Un projet de ville écartelé et confiné**

Tout à l'encontre des lois de la République qui ont mis l'accent avec la loi SRU sur la reconstruction de la Ville sur la Ville, Nice mise son avenir sur un Far-West vers lequel elle ne peut se déployer, puisque contrainte par un cordon ombilical, celui du couloir bien nommé de "La Californie" dont découlent son essor ...et sa survie [cf. Section 4].

## **3. DÉVELOPPEMENT DURABLE**

La présentation du projet de PLU est assortie de l'intitulé « *Un cadre pour contribuer à faire de Nice la "Ville Verte" de la Méditerranée* ». Cet affichage exprime l'intention marquée de la Ville de se positionner favorablement dans les orientations nouvelles.

Le projet de PLU lui-même affiche, au travers du PADD, une volonté politique de développement durable. On verra cependant dans l'Encadré 3 que ses intentions ne se démarquent guère de celles qui avaient été affichées dès 2000 dans le POS toujours en vigueur, avant même que ne soient promulguées les lois plus récentes que sont notamment les lois SRU (qui lui sont postérieures), Urbanisme et Habitat et les Lois Grenelle.

En retardant l'élaboration de son PLU, la volonté de la Ville en matière de développement durable se serait exprimée de façon plus claire et plus ambitieuse, dans la mesure où elle aurait pu ainsi bénéficier des orientations des documents supra-communautaires en gésine.

### **Encadré 3**

#### **Développement durable : le projet de PLU n'est qu'un habillage du POS en vigueur**

##### **Les objectifs du POS en vigueur et ceux du projet de PLU**

Si l'on s'en tient à une stricte comparaison des objectifs affichés dans les deux documents on peut aisément constater que ce sont les mêmes qui sont poursuivis : volonté de préserver le cadre de vie des habitants (forêts, collines, architecture caractéristique du centre ville) et ambition de développer les axes de communication, les équipements publics et de proximité, l'économie et l'habitat.

En effet, le POS affiche déjà plusieurs objectifs qui prennent en compte les préceptes du développement durable et que l'on retrouve dans le projet de PLU :

**1** - Préserver le patrimoine naturel des collines et du grand paysage avec pour principales mesures (nous citerons seulement les plus révélatrices par rapport aux orientations du PLU) le maintien de l'activité agricole à Crémat et Bellet et le renforcement des pôles de centralité en évitant le mitage en améliorant la lisibilité par

---

<sup>6</sup> ce qu'affirmait encore tout récemment avec force le Président de l'EPA Éco-Vallée Côte d'Azur devant une délégation du GIR Maralpin [Cf. CR. audience du 29 avril 2010  
<http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/CrAudienceDgEpaPlaineVar1004.pdf> ]

l'augmentation des droits à bâtir sur les hameaux.

**2** - protéger et mettre en valeur le patrimoine urbain (orientation plus spécifique concernant les dispositions réglementaires)

Il s'agit de deux volets que l'on retrouve aisément dans les objectifs du PLU : ces volets se recoupent dans l'Orientation 1 du PADD « Préserver et valoriser un paysage et un environnement exemplaire ». Seules nouveautés apparaissant à la lumière du nouveau document :

- restaurer et valoriser la trame verte de la ville paysage
- conforter l'image de la Baie des Anges
- s'engager sur l'ensemble de la ville dans une politique énergétique (l'énergie qui prend une place importante de façon naturelle dans tous les documents d'urbanisme en cours d'élaboration aux vu des engagements pris pour un développement durable...l'entrée de l'environnement en urbanisme se fait pressant notamment avec le Grenelle...)

**3** - Mieux organiser les déplacements pour améliorer le cadre de vie

Dans le PADD du PLU cette orientation se retrouve dans 'Mieux circuler et se déplacer autrement »

La grande nouveauté du PLU en la matière : les modes alternatifs à la voiture, les parcs relais pour les déplacements domicile/ travail, l'extension des zones de stationnement payantes.

**4** - favoriser le développement économique, l'emploi et l'habitat

On retrouve déjà les idées d'une mixité sociale et fonctionnelle...

Dans le PADD du PLU orientation qui se retrouve dans « se loger et vivre ensemble »

**5** - Prévoir la réalisation de grands équipements structurants / RAS...

**6** - Prendre en compte les contraintes naturelles ou réglementaires

Un changement intervient considéré de taille par les aménageurs de manière globale : la trame verte et bleue qui est instaurée pour la première fois dans ce type de document ; trame permettant la mise en place et la reconnaissance d'un réseau écologique afin notamment de faciliter la mobilité des espèces sur l'ensemble du territoire et d'améliorer la fonctionnalité des écosystèmes jouant le rôle de réservoirs des gènes, des espèces et des communautés indispensables pour préserver la biodiversité.

**7** - Intégrer les divers changements ponctuels

**POS et PLU : Les objectifs du projet de PLU ne se démarquent guère de ceux du POS**

En conclusion, le POS a donné la préfiguration du PADD du PLU (le PADD étant une sorte d'encadrement aux instruments opérationnels). En effet le dernier POS n'est plus complètement un POS à proprement parler, il s'agit d'une sorte de POS/PLU. On peut penser qu'il aborde la transition dans l'attente de sa substitution en PLU.

#### **Encadré 4**

#### **Les Opérations d'intérêt national (OIN)**

##### **1. Leur régime**

Les Opérations d'intérêt national (OIN) sont nées avec la loi du 7 janvier 1983 (loi de décentralisation). Elles sont soumises à l'article L 121-2 du Code de l'urbanisme, et créées ou supprimées par simple décret en Conseil d'État, leur liste étant également fixée par décret, et reprise à l'article R 121-4-1 du même Code.

Dans une OIN, c'est l'État, *et non la commune*, qui délivre les autorisations d'occupation du sol (comme le permis de construire). De même, c'est le préfet, *et non la commune*, qui décide de la création d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) à l'intérieur du périmètre de l'OIN<sup>7</sup>. De plus, la règle de la constructibilité limitée<sup>8</sup> ne leur est pas opposable.

Il n'existe pas de définitions juridiques d'une OIN mais le Code de l'urbanisme, notamment l'article L 121-9, en précise le principe, les effets et surtout l'autorité capable de les créer. Aucune consultation publique des collectivités ou des populations n'est exigée.

<sup>7</sup> Nota. Si une ZAC est créée dans une OIN, la ZAC impose une procédure de Droit commun, donc une consultation publique sous la forme d'une enquête publique pour le seul dossier de réalisation

<sup>8</sup> La règle de la *constructibilité limitée*, impose aux communes n'ayant pas de document d'urbanisme opposable, de ne construire qu'en continuité de l'existant.

## 2. Leur relation avec les documents d'urbanisme - La procédure de mise en compatibilité

Cependant, la création d'une OIN n'entraîne aucune conséquence sur les compétences des communes et des EPCI pour l'élaboration des documents d'urbanisme (PLU, SCOT), mais ces derniers doivent être mis en cohérence avec les orientations de l'OIN (une procédure de mise en compatibilité du PLU peut être imposée par le préfet pour les communes les plus récalcitrantes).

### (a) Première étape de la procédure

Le préfet va examiner le dossier et engage la procédure régie par l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité avec l'opération.

### (b) Seconde étape

Il y a examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique. Les dispositions proposées par l'État pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de :

- L'État.
- La commune.
- L'Établissement Public de Coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), lorsqu'il existe.
- La région.
- Le département.
- L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains.
- Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultés, pour avis, les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée (Chambre d'Agriculture, centre régional de la propriété forestière, INAO) et, à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

A l'issue de cet examen conjoint il sera dressé un procès verbal.

### (c) Troisième étape : l'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique de cette opération et sur la mise en compatibilité des PLU des communes concernées dès lors que cette opération ne serait pas compatible avec les dispositions de ce plan.

## 3. La gouvernance et les opérateurs

L'intérêt national des opérations à entreprendre qui justifie l'établissement d'un droit dérogatoire se traduit par la présence forte de l'État dans l'aménagement. C'est pourquoi les OIN s'appuient sur un EPA (Établissement Public d'Aménagement) dont le périmètre d'intervention est au minimum celui de l'opération d'intérêt national (plus large possible, généralement dans les villes nouvelles).

L'EPA peut prendre de plein droit l'initiative des opérations (article L 311-1 alinéa 1 du Code de l'Urbanisme). Il peut également être aménageur. Mais aussi se voir déléguer l'exercice du droit de préemption urbain (DPU) ou être directement désigné comme titulaire du droit de préemption d'une ZAD (Zone d'Aménagement Différée)<sup>9</sup>. L 212-2 alinéa 2 du Code de l'urbanisme précise cette possibilité.

Le périmètre d'une OIN a vocation à être délimité sur les secteurs stratégiques d'un territoire et/ou ceux sur lesquels la mutabilité des sols permet d'envisager des opérations d'aménagement. L'accord et les engagements de l'État et des collectivités peuvent enfin être matérialisés, sous des formes diverses, par un protocole, portant sur la gouvernance du territoire, les périmètres, les éléments d'orientation et de programmation, les opérateurs à créer ou à mobiliser...

La mise en œuvre et le financement des opérations peuvent également être encadrés par des protocoles.

---

<sup>9</sup> Selon M. Thierry Bahougne, Directeur de l'Établissement public d'aménagement de la plaine du Var, le Préfet des Alpes-Maritimes a arrêté une pré-ZAD couvrant 3000 ha de l'OIN [cf. référence en note infrapaginale 6]

## **4. TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES, URBANISME ET MOBILITÉS**

### **La Ville de Nice dans son contexte géographique et prospectif**

Sans même remettre en question la regrettable gouvernance transversale de la bande littorale des Alpes-Maritimes, la seule approche du SCoT aurait permis de souligner combien la Ville de Nice se doit d'assumer son propre fonctionnement interne, les transits qu'elle génère et ceux qui la traversent. Le point faible de la DTA 06 aura été de persévérer dans l'erreur des aménageurs routiers de la vieille école, celui de miser sur le doublement de l'autoroute pour tout résoudre et faire prospérer l'économie. Le débat public sur le projet euphémiquement qualifié de "contournement routier de Nice", heureusement survenu après celui sur le projet de LGV-Paca, aura révélé la nécessité du premier et l'inanité du second, désormais considéré par le premier magistrat niçois comme inutilement coûteux<sup>10</sup>. D'autres raisons techniques, stratégiques et environnementales (autoroutes apaisées, chrono-aménagement du territoire, facteur 4, etc.), avancées par les experts sollicités par le GIR Maralpin ont pesé sur une telle décision.

Il n'en reste pas moins que les missions dévolues au renforcement du réseau routier doivent l'être à l'unique autre système de transport capable de les assumer, le chemin de fer.

Sur ce point, le PLU semble se contenter de l'infrastructure ferroviaire historique mise en service il y a près de 150 ans et se satisfaire de la future mise en service de la ligne 2 du tramway incorrigiblement dépourvue d'intermodalités ferroviaires.

### **La Ville de Nice peut-elle se désintéresser à ce point des rôles internes, périphériques et transverses que peuvent jouer les infrastructures ferroviaires lourdes ?**

En matière de transports ferroviaires; Nice dispose d'un dispositif ferroviaire étoffé [la ligne littorale, son embranchement vers le Piémont (ligne de Tende) ainsi que la ligne à voie métrique des Chemins de fer de Provence dont l'intermodalité avec celle du PLM a été rompue dans les années 60] mais leurs capacités, tant pour le fret que pour les voyageurs, se révèlent de plus en plus insuffisantes.

La Ville de Nice n'a manifesté d'intérêt que pour la branche Ouest de la LGV-Paca dont elle considère nécessaire et suffisant son aboutissement à la future gare intermodale de Saint-Augustin, cela sans accorder la moindre attention au fait que la liaison vers le centre ville (Nice-Thiers) et l'Italie seraient fort étroitement dépendante de l'étranglement à deux voies du couloir de Saint Philippe, irrémédiablement confiné par les deux voies routières rapides récemment construites au détriment des emprises ferroviaires<sup>11</sup>. [cf. Encadré 5].

Le PLU projeté ne dit mot, ni de cette situation, ni de la souhaitable intermodalité à rétablir à la Gare Thiers avec les CP pour faire assumer à cette dernière une desserte cadencée périurbaine vers la Plaine du Var, et formule des propositions d'aménagement aussi inadaptées que dérisoires [cf. Encadré 6].

Survivance de la politique du tout automobile qui a sévi à Nice et sur la Côte d'Azur, le dédain niçois de la problématique ferroviaire est d'autant plus surprenant que ses métropoles voisines, et comparables en importance<sup>12</sup>, y attachent une attention extrême.

Ainsi, on connaît avec quelle insistance et pertinence, Marseille et sa conurbation ont arraché leur traversée par la ligne nouvelle en se fondant sur la nécessité de constituer ainsi un réseau maillé confortant les dessertes locales et régionales.

C'est le même souci qui a conduit Gênes (reliée par ailleurs à la Lombardie par trois lignes existantes à laquelle s'adjoindra une ligne nouvelle mixte à grande vitesse et hautes performances) à réaliser le quadruplement et, partiellement, le sextuplement de sa ligne littorale est-ouest.

---

<sup>10</sup> cf. déclaration de Ch. Estrosi [Nice Matin du 29 avril 2010, pages 2 & 3]

<sup>11</sup> Projet de ligne à grande vitesse TGV selon le PLU : "créer une arrivée directe sur Nice avec une grande gare multimodale qui sera située dans la plaine du Var, au nord de l'aéroport. À moyen terme, un enjeu majeur consiste aussi à connecter la L.G.V. à l'Italie" (sic) [Rapport de présentation, Tome 1, p. 112/168]

<sup>12</sup> Gênes : 610 000 habitants ; Marseille : 800 000 habitants

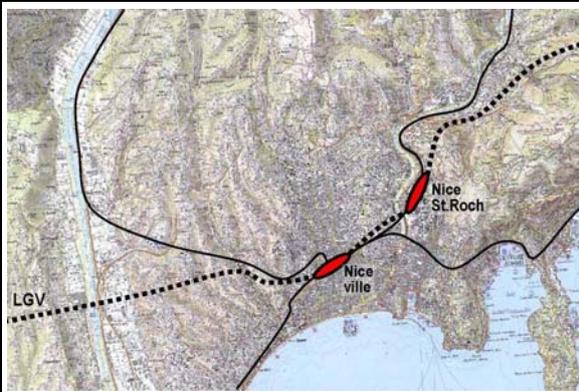
### **Encadré 5**

Les propositions du GIR Maralpin exposées aux débats publics et aux Autorités des l'État [cf. GIR Maralpin (CNDP, 2003)]

Traversée et desserte des Alpes-Maritimes  
Réseau maillé articulé sur La Bocca, Nice & Xxm



Noeud de Nice (Nice-Thiers & Nice St. Roch) et remaniement LN-LH de Nice-Thiers



En regard de ces réalisations, est surprenante l'indifférence de la Ville de Nice face à des enjeux d'importance au moins égale sinon supérieure puisqu'il en va de la continuité et de l'étoffement de la desserte régionale d'une conurbation d'une centaine de kilomètres entre Cannes-Mandelieu et San Remo, de la continuité de la liaison ferroviaire longue distance avec l'Italie et du report modal partiel qui s'impose pour le fret.

### **La Ville de Nice fait-elle les meilleurs choix en matière de transports en commun structurants ?**

Le projet de ligne 2 du tramway que la Ville de Nice semble présenter comme une solution audacieuse en est d'autant plus dérisoire, le tramway ne répondant pas aux besoins de déplacements entre les pôles urbains niçois que constituent le centre actuel, le centre de St Augustin et celui envisagé au niveau de Lingostière, ce dernier devant être tout naturellement desservi par une exploitation banlieue de la ligne des CP modernisée et valorisée par une intermodalité TER en gare de Nice-Thiers.

### **Intermodalité CP/SNCF en gare de Nice Thiers**

Cette proposition se réfère à la liaison d'environ 400 m qui fut utilisée jusqu'aux années 60 pour acheminer entre les deux gares, par une voie à 3 files de rail, des wagons de marchandises des deux réseaux. Formulée au titre de l'intermodalité voyageurs depuis plus de deux décennies par le GIR Maralpin et réitérée par lui dans le cadre de la préparation de la DTA 06, elle est d'autant plus plausible dans sa variante souterraine qu'un franchissement souterrain pour véhicules routiers a été réalisée naguère à l'aplomb de la Gare SNCF. Une variante en surface est également envisageable sans affecter les emprises ferroviaires actuellement en service [cf. Planche A].

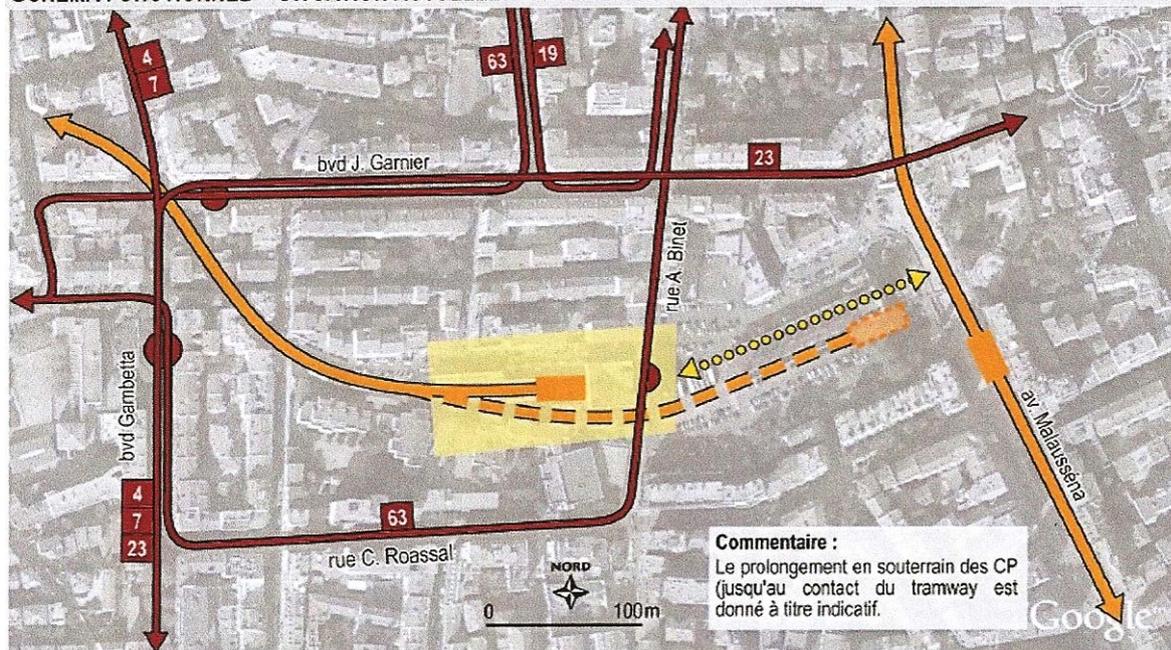
Une telle réalisation devrait s'inscrire dans le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) auquel ressortit la Ville de Nice pour les quartiers de la Gare Thiers, et aurait une toute autre incidence sur les dessertes du grand Nice que les dérisoires intermodalités des gares du Sud et Thiers figurant dans le projet [cf. Encadré 6].

**Encadré 6**

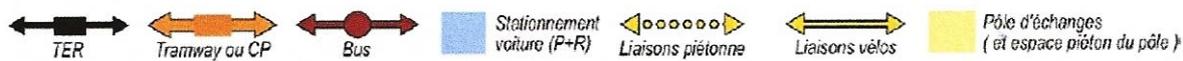
**Gare du Sud [en haut] et Nice-Thiers [en bas] : Une conception étriquée de l'intermodalité**

[cf. T3 - Explication des choix, pp. 66 & 68/232]

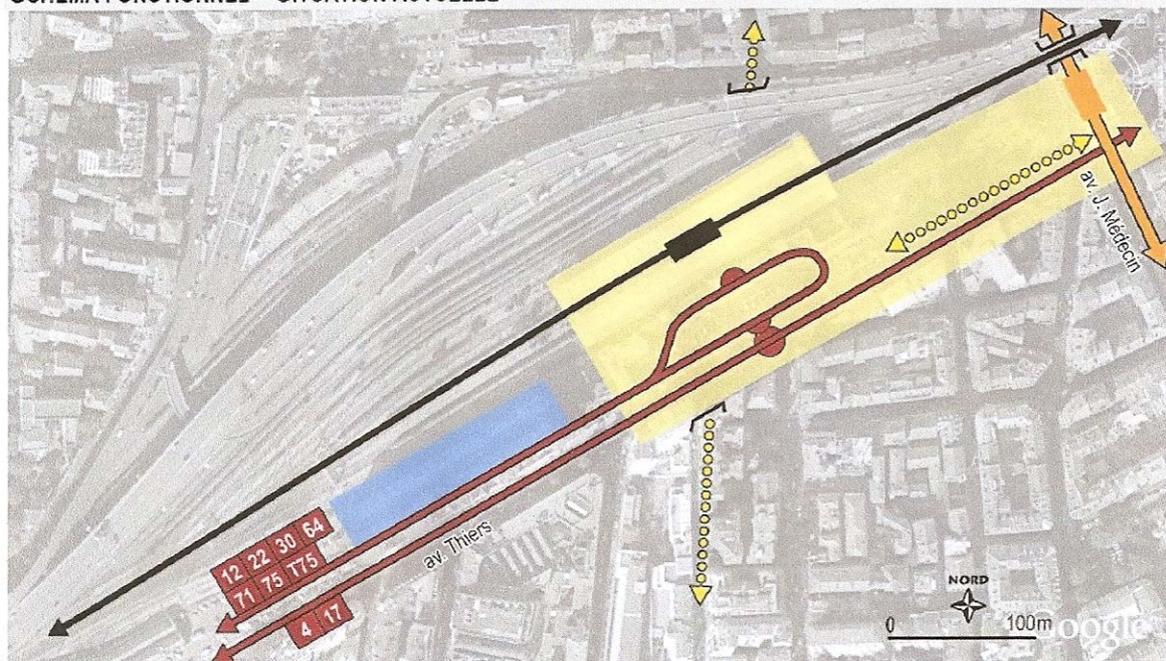
**SCHEMA FONCTIONNEL – SITUATION ACTUELLE**



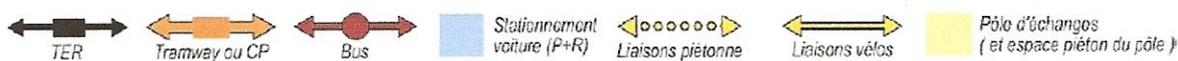
Légende:



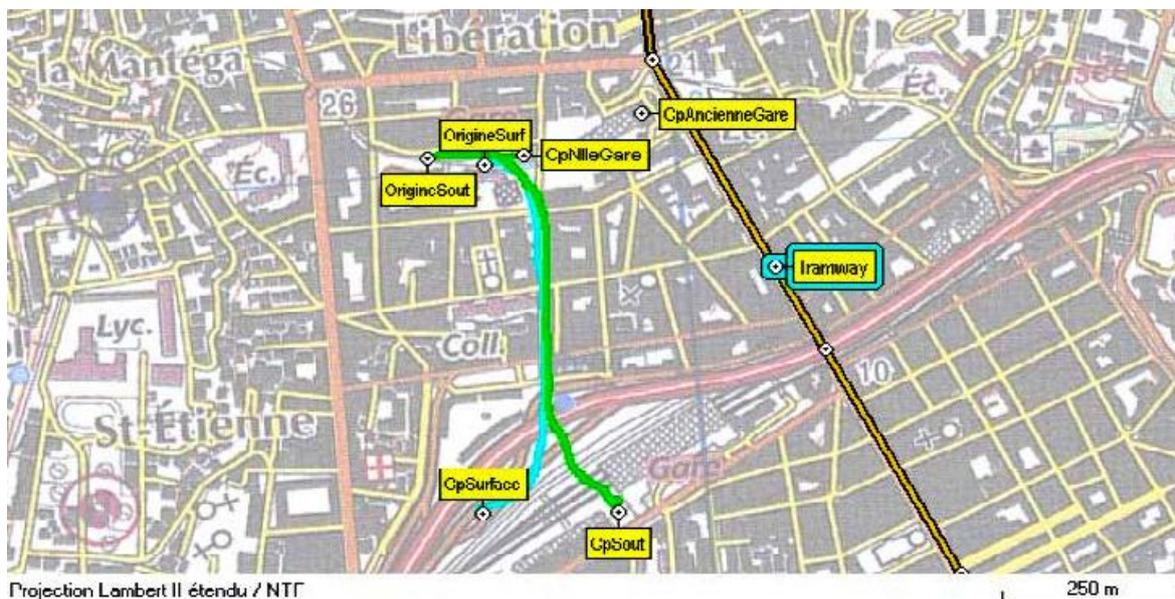
**SCHEMA FONCTIONNEL – SITUATION ACTUELLE**



Légende:



## **Planche B - Intermodalité CP/TER par reconstitution de la liaison ferroviaire historique**



Cf. Étude refondatrice des Chemins de Fer de Provence [GIR Maralpin ; juin 2004]

### **Téléphérique de l'Observatoire**

Mentionné dans le Rapport de présentation au titre des projets du réseau de transports en commun en tant que "téléphérique reliant la station de Pont Michel avec l'Observatoire" [cf. Tome 3 Explication des choix, p. 42], il est à nouveau évoqué comme devant "desservir en site propre le parc de l'Observatoire (sic)" in « Exposé des motifs de changement sous le thème "Mieux circuler et se déplacer autrement" » [cf. ibidem p. 226].

L'Encadré 7 établit que ce projet se heurte à de sérieuses objections relevant des règles de l'urbanisme. On est en droit de s'étonner par ailleurs de l'absence de réflexions sur l'établissement ou le rétablissement de modes de transport guidés pour assurer des liaisons entre la partie basse de la ville et les zones les plus densément peuplées et actives des collines proches tel le site de l'Hôpital de l'Archet. Une telle lacune de la part des Services de la Ville de Nice ne peut que surprendre à l'heure où s'engage la reconstruction du funiculaire de Grasse et où de nombreuses villes de France examinent l'éventualité de recourir à des systèmes téléportés particulièrement appropriés à certaines configurations niçoises.

#### **Encadré 7**

Le téléphérique de l'Observatoire - Un projet incompatible avec les règles d'urbanisme

On peut s'étonner qu'au sein d'une zone où la loi littoral s'applique (tout le zonage NI) on trouve du UF à l'emplacement d'une école primaire (qui par ailleurs se trouve sur un terrain appartenant à l'Observatoire, donc à l'État) [cf. Planche ci-dessous (extraite du Plan directeur, Feuille 3)].

Ce qui est le plus inquiétant :

- Article UF.7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives p 80  
Toute partie de bâtiment dont la hauteur n'excède pas 6 m à l'égout du toit ainsi que les parties situées en sous-sol, peuvent être implantées sur toute l'unité foncière jusqu'aux limites séparatives.

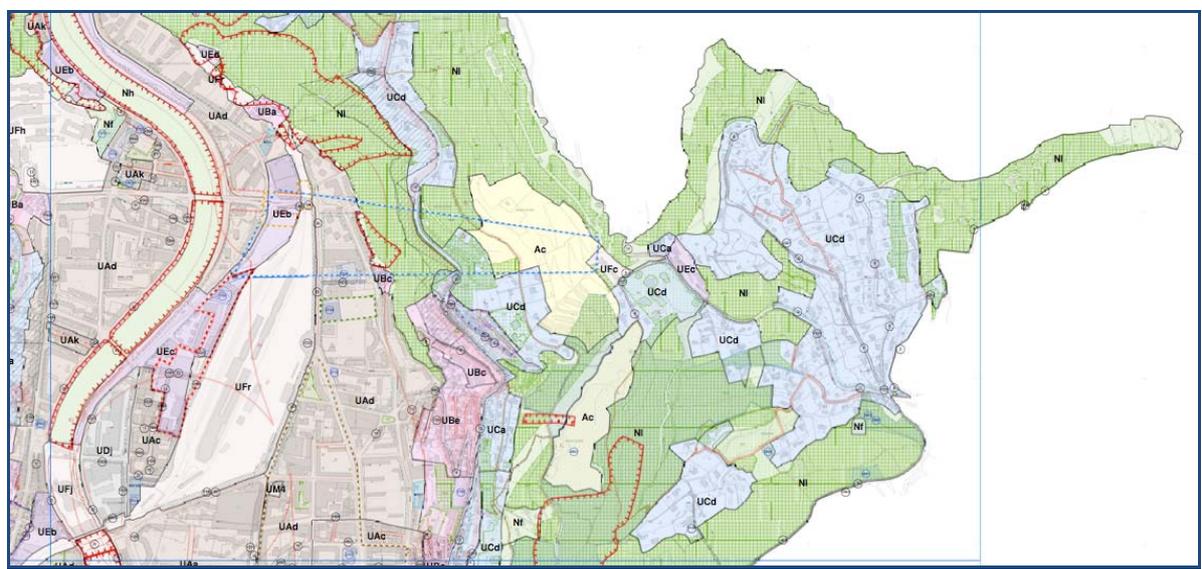
Toute partie de bâtiment dont la hauteur excède 6 m à l'égout du toit doit être implantée à une distance des limites séparatives d'au moins 6 m.

• Article UF.10 Hauteur maximum

- 15,5 m en Ufc
- dépassement de hauteur pour des motifs d'architecture + 2m  
ne sont pas soumis aux règles de hauteur
  - « les œuvres architecturales non habitables »
  - « les ouvrages techniques nécessaire au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif »
- édifices techniques autorisés en superstructure.

On peut en déduire que si le projet se réalisait

- la loi littoral serait bafouée, car la parcelle est pleinement visible de tout Nice;
- la gare d'arrivée par sa localisation et le gabarit prévu (hauteur à peine inférieure à celle de la grande coupole blanche, largeur beaucoup plus importante) dénaturerait gravement le caractère du site de l'observatoire dont les bâtiments et édifices sont classé au titre des MH.



## **5. CONCLUSIONS - Avis et propositions du GIR Maralpin**

En conclusion, le GIR Maralpin

Considérant

- (1) l'insuffisance de la prise en compte des données de prospective 06 et de suivi-évaluation de la DTA 06 produites par les Services de l'État (DDE 06), rappel étant fait que l'élaboration de cette DTA était de la pleine responsabilité de l'État,
- (2) l'attente imminente des résultats de la nouvelle *Enquête ménage*, résultats d'autant plus précieux que la DTA n'avait pu bénéficier de l'interprétation de ceux de la précédente enquête,
- (3) l'incongruité de la survenue de ce projet de PLU dans un imbroglio de documents d'urbanisme inachevés, cela en totale contradiction avec le Code de l'Urbanisme et de l'Environnement,
- (4) le fait que la Ville de Nice, s'étant prémunie de tout vide juridique, dispose, depuis le 29 septembre 2000, d'un document d'urbanisme approuvé, lequel a de surcroît fait l'objet de 9 modifications successives,

marque son opposition à l'approbation du projet de PLU par le Conseil municipal de Nice dans l'attente de l'approbation du SCoT, et demande, qu'au mieux, cette approbation ne soit que partielle et

limitée aux seuls secteurs qui vont ou doivent accueillir les équipements stratégiques lourds pour lesquels il serait impératif de disposer, pour les entreprendre et les réaliser, d'un document d'urbanisme approuvé (tel est le cas de la nouvelle traversée ferroviaire).

Par ailleurs, le GIR Maralpin appelle l'attention de la Commission d'enquête sur les propositions à forts enjeux qu'il a formulées et qu'il rappelle brièvement dans le présent document, à savoir les dispositions à prendre pour que soient assurées :

- (a) la continuité de liaison de la ligne ferroviaire nouvelle avec l'Italie
- (b) la desserte du cœur de ville (Nice Thiers) par cette nouvelle ligne et, de ce fait, le maillage de la ligne historique et de la ligne nouvelle
- (c) l'intermodalité des Chemins de fer de Provence (CP) avec les TER en gare de Nice-Thiers

Enfin le GIR Maralpin appelle fortement l'attention de la Commission d'enquête sur deux incongruités qu'il a pour le moins relevées dans le projet de PLU, à savoir :

- (i) le projet de téléphérique incompatible avec les règlements d'urbanisme en vigueur
- (j) un projet (tunnel de Villefranche) en contradiction avec les objectifs de mobilité urbaine durable



#### AVERTISSEMENT

##### **Sur l'applicabilité du PLU sous sa forme présente dans l'éventualité de son approbation**

Compte tenu notamment de la non-prise en compte de certains projets d'infrastructures prioritaires en cours d'études, et donc d'absence de mise en place de mesures conservatoires afférentes, Compte tenu également du caractère touffu et imprécis de la traduction des objectifs de la Ville dans le projet soumis au public, On ne voit pas comment les Services de la Ville en charge de l'instruction des demandes d'occupation des sols pourraient mettre en œuvre le dispositif PDU sans affronter les Fourches Caudines des multiples recours juridiques qui s'ensuivraient.

*Dossier élaboré par  
Vincent BICINI,  
Claude BRULÉ,  
Arnaud BUSSIERE,  
Pierre DESRIAUX  
Pauline GUICHARD,  
Françoise LEGUET-TULLY,  
Jacques MOLINARI  
Amandine RAMIS*



#### ANNEXE

Quelques références

## ANNEXE

### Quelques références clés relatives aux analyses et propositions du GIR Maralpin

*Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle LGV-PACA  
Rapport d'étape établi à la date du 20 juin 2007*

Juin 2007 ; 67 pages

<http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLgv06EtudeGirMaralpin709.pdf>

*Desserte de la conurbation azurienne par la ligne littorale  
Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future*

Décembre 2005 ; 37 pages

<http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLigneLittorale06Capacite512.pdf>

*Refondation des Chemins de fer de Provence - Aspects économiques*

Juin 2004 ; 47 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/CpRefondAspectsEconom501.pdf>

*Réexamen des zones de chalandise des gares CP (section urbaine et périurbaine)-*

Octobre 2005 ; 16 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/CPChalandise510s.pdf>

•

**Nota :** L'essentiel des travaux et publications du GIR Maralpin est en ligne sur son site Internet  
[www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

•