

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR LE PROJET DE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES ALPES MARITIMES

Formulées par le GIR Maralpin le 4 février 2002 dans le cadre de l'enquête publique

Le texte ci-après reproduit à l'identique la première partie des observations formulées par le GIR Maralpin dans le cadre de l'enquête publique ouverte du 11 décembre 2001 au 4 février 2002. Le reste des observations portait sur les erreurs relevées sur deux des planches du projet ainsi que sur des considérations spécifiques à la Riviera présentées en annexe. La version complète du document est tenue à la disposition de ceux de nos lecteurs qui en feraient la demande.

Les observations ici formulées le sont dans le cadre de l'enquête publique ouverte du 11 décembre 2001 au 4 février 2002 portant sur une ultime version du projet en date de juillet 2001. Cette dernière version ne diffère que par quelques retouches de la version de mai 2000, version au sujet de laquelle le GIR Maralpin avait formulé le 16 février 2001 des observations générales [cf. Bulletin GIR n° 22/23] notamment d'ordre méthodologique qui conservent toute leur portée dans la mesure où peu d'entre elles ont été prises en compte.

Le projet de Directive territoriale d'aménagement n'en constitue pas moins, par la qualité et la sévérité du diagnostic qu'il porte sur l'état du département et par les portes qu'il entrouvre sur son développement mesuré et durable, **une avancée considérable à laquelle le GIR Maralpin ne peut que souscrire** en souhaitant continuer à être associé à une réflexion qui doit s'inscrire dans un plus long terme que celui assigné à la DTA.

Dans cette perspective, le GIR Maralpin n'a pas jugé opportun de reprendre point par point des questions déjà soulevées et **dont la résolution sera en bonne voie à partir de l'adoption de la DTA**, a estimé pouvoir restreindre ses observations à quelques commentaires ainsi qu'à des considérations complémentaires [cf. Annexe] sur un secteur du Département justiciable d'une attention particulière : la **Riviera** qui eut pu faire l'objet de dispositions spécifiques dont nous soumettons en annexe quelques exemples.

Les quelques questions traitées ci-après de manière parcellaire sont destinées à appeler l'attention sur des **erreurs à corriger** et/ou sur des points susceptibles de faire l'objet d'**amendements par consensus**. Elles ne doivent pas occulter l'analyse plus approfondie et plus étendue à laquelle s'est consacré le GIR Maralpin dans les observations qu'il a formulées en février 2001 au sujet de la version précédente du projet (version de mai 2000) [cf. Pièce jointe].

1. RÉÉQUILIBRAGE DES MODES DE TRANSPORT

La référence au développement du transport combiné et du cabotage maritime "dans le respect de la Convention alpine" [cf. p. 43] est très bien venue. mais il faut souhaiter que l'on fasse des avancées rapides dans ce sens pour contenir la pression des transports routiers de marchandises sans nuire aux économies, notamment celle de nos voisins italiens.

Pendant, on reste dans un discours souvent démenti par la réalité. On fera la même observation à propos des transports en commun dont le Projet nous dit qu'ils bénéficieront d'investissements "notamment dans les Contrats de plan" [cf. p. 137]. Or, on sait que les derniers contrats de plan signés, en particulier celui de notre Région comportent un fort déséquilibre entre les crédits affectés à la route et ceux consentis aux autres infrastructures de transport.

Compte tenu du retard considérable accumulé en matière d'infrastructures ferroviaires et TCSP, devraient prévaloir à l'avenir deux principes :

- suppression du déséquilibre par plafonnement des crédits routiers à 50 % des crédits consacrés à l'ensemble des transports
- pas d'ouverture de voie routière nouvelle sans création corrélative d'une infrastructure ferroviaire ou TCSP

2. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Le GIR Maralpin considère comme *inappropriés* :

- le contournement autoroutier de Nice auquel peut avantageusement être substitués l'équipement à 3 chaussées dont une éventuellement banalisable (type A6 en région parisienne) pour couvrir les pointes de trafic et l'accès des secours d'urgence en cas de catastrophe naturelle ;
- l'aménagement en GLAT de la 202, privilégiant le transit au détriment du tourisme et des CP, l'aménagement de la RN 85 devant lui être préféré afin d'assurer une desserte plus équilibrée du littoral ;
- le percement coûteux [le double de la valorisation de l'ensemble des lignes du col de Tende] d'un nouveau tunnel routier à Tende (le réalésage du tunnel actuel suffisant à la desserte locale), du fait à la fois de l'existence d'une infrastructure ferroviaire performante et de la programmation d'un nouvel itinéraire de transit routier Piémont-Ligurie.

3. TRANSPORTS & INFRASTRUCTURES MARITIMES

Port de Nice

S'agissant du port de Nice [cf. p. 41], le projet comporte des *contradictions* dans la mesure où il prétend, sur un site dont l'extension est limitée, tout à la fois faire de Nice

- une tête de ligne pour les plus grands navires de croisière, et
- une base efficace pour le trafic avec la Corse,
- un port assurant le développement de la grande plaisance,
- un port accueillant des cargos dans le cadre d'un développement du cabotage.

A subsisté dans le projet une *donnée erronée* concernant la concurrence monégasque. Il est certes plausible que Monaco préfère les croisiéristes "haut de gamme" à ceux qu'amènent les grands navires, d'autant que ces derniers, débarqués dans un autre port, choisissent Monaco comme lieu d'excursion. Autrement dit, Monaco peut, grâce à des investissements réalisés par ses concurrents, drainer une bonne part du marché touristique (conjoncture dite du "passager clandestin"). *Il est néanmoins faux* de prétendre que l'extension de son port restreint l'accueil aux navires de 150 mètres.

Autres ports

Le projet propose, avec bon sens, de valoriser la façade littorale en évitant la construction de ports nouveaux au profit de renforcements d'aménagements existants. Mais il introduit dans le même paragraphe [cf. p. 48 *in fine*] une menace de nouvelle dégradation de ce qui subsiste de cette façade littorale qu'il entend "valoriser", avec la possibilité d'un port nouveau entre le Var et l'Hippodrome. De surcroît, c'est une curieuse façon d'amener ainsi cette dérogation, sans l'accompagner d'aucune justification.

4. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES [cf. pp. 41-42]

Le GIR Maralpin *apprécie* l'introduction dans le Projet de diverses mesures positives :

- maintien des gares de marchandises de Cannes-La Bocca et de Nice-St Roch dont les espaces n'auraient pas manqué de susciter des convoitises comme au Parco Roya de Vintimille ;
- développement des services "intercités" avec notamment la préservation de possibilités de réalisation de sections de lignes nouvelles ;
- développement des capacités avec électrification de la ligne Nice-Vintimille-Cuneo ;
- desserte de la rive gauche du Var et de Carros par le Chemin de fer de Provence (CP) dont on espère qu'elle amorcera une revitalisation plus ample de cette ligne [cf. p. 57].

Le GIR Maralpin *regrette*, en revanche, de ne pas trouver mentionnés