

**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 - (0)4 93 35 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr*

OBSERVATIONS DU GIR MARALPIN SUR LE PROJET DE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES ALPES MARITIMES

1. Préambule

1.1. Considérations générales sur l'élaboration de la DTA 06

1.1.1. La ligne générale du Projet de DTA

Le GIR Maralpin considère comme particulièrement salutaires pour le département des Alpes-Maritimes les instructions du gouvernement telles qu'elles ont été définies par sa lettre de cadrage. Notre association, qui a participé activement à la concertation sur l'élaboration de la DTA et a formulé tout au long de son déroulement, ses propositions, ses observations et aussi ses critiques, souscrit pleinement au *Diagnostic* dressé par les Services de l'Etat, ainsi qu'à l'essentiel des *Objectifs généraux* décrits dans le projet de DTA soumis au public.

Elle estime cependant, qu'à l'issue d'une trop longue période d'élaboration, les propositions formulées dans le corps du projet sont loin de répondre, tant aux objectifs fixés par le Gouvernement, qu'à ses propres attentes, et présentent encore un trop grand nombre d'insuffisances, d'approximations, sinon d'erreurs.

1.1.1. L'élaboration de la DTA 06

Ainsi, tandis que les institutions s'interrogeaient encore sur la portée juridique et sur les modalités de mise en œuvre des Directives territoriales d'aménagement ¹, l'élaboration de la DTA des Alpes-

¹ Les directives territoriales d'aménagement

Colloque organisé par l'IDEFI-CREDECO avec le soutien du GRIDAUH, de l'AFDRU et de la SFDE, sous le parrainage du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement
Droit et Ville, Revue de l'Institut des Etudes juridiques, de l'Urbanisme et de la Construction ; n° 50/2000, 291 pages.

Maritimes, considérée comme opération pilote en la matière, a été lancée par les autorités de l'Etat à partir d'une analyse sévère mais objective de l'aggravation de l'état du département, et avec des objectifs clairs, ceux de la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable.

Or, l'élaboration de la DTA, telle qu'elle a été conduite par les Services de l'Etat, s'est toujours placée en deçà, à la fois de l'analyse et des objectifs, sans tirer parti des latitudes qui lui étaient octroyées en matière de propositions, et en se cantonnant à une démarche parcellisée préjudiciable à une nécessaire approche globale.

Tout au long de l'élaboration de la DTA, où a pu être regrettée la faible participation des élus concernés, les autorités et les institutions locales semblent s'être, dans l'ensemble, appliquées à légitimer leurs errements et à atténuer la portée des propositions novatrices venues, pour l'essentiel, de la société civile et des mouvements associatifs, dont les tâches et les rôles mériteraient davantage de considération et de moyens².

1.2. Esquisse de bilan critique

Au cours de l'élaboration du projet de DTA, le GIR Maralpin a apporté sa contribution à la réflexion notamment sous la forme de nombreux mémoires, notes, et publications [cf. Annexe ci-jointe]. L'analyse du projet l'a conduit à formuler une série d'observations qui figurent dans les chapitres suivants de la présente note.

De ses analyses du déroulement de l'élaboration et de ses observations sur le contenu du projet, le GIR Maralpin estime devoir appeler l'attention, dans le rappel synoptique ci-après, sur quelques insuffisances saillantes d'une opération pilote d'un intérêt majeur pour le développement durable des Alpes-Maritimes et dont il apparaît souhaitable de tirer le meilleur parti et le maximum d'enseignements.

Lacunes méthodologiques

- confinements spatial [cf. 2.1.] et temporel [cf. 2.2.] de l'ensemble de la DTA 06
- prééminence du suivisme tendanciel [cf. 2.3.]

Lacunes de mise en œuvre

- le projet n'apporte pas d'éclairages suffisamment précis sur les mises en œuvre des lois Littoral et Montagne [cf. 3]
- le projet est laxiste en matière de coupures d'urbanisation [cf. 3.1.]
- le projet s'abstient, en bande littorale, de traiter de manière cohérente l'ensemble de l'espace [cf. 5.3.1]
- le projet n'a pas été en mesure d'afficher pour les Moyen et Haut pays une stratégie de rupture avec les errements actuels [cf. 3.3.]

Non exhaustivité de l'approche (omissions et/ou insuffisances)

- insuffisances de l'étude intermodale : transports de marchandises (desserte et transit) ; déplacements doux ; projets infondés et contre-projets bannis [cf. 4]
- gestion des déchets : carence de directives
- insuffisante prise en compte des risques naturels (récurrents : crues et éboulements ; immanent : séisme majeur) dans l'aménagement [carence d'infrastructures de crise]

Démarche parcellisée

- dimension transfrontalière éludée
- cloisonnement des groupes de travail et absence de coordination

Lenteur du processus d'élaboration

- n'est pas justifiable par le contenu d'études (par ailleurs insuffisamment cernées et lacunaires)
- a favorisé l'accélération de l'appropriation des espaces sensibles et le déclenchement de processus irréversibles

² MOLINARI Jacques ; "La DTA et la concertation – Le point de vue d'une association" [ibidem ; pages 251-257]

1.3. Examen du projet de DTA 06 par le GIR Maralpin

Les observations qui suivent [cf. chapitres 2 à 5] ne prétendent pas à l'exhaustivité et ne portent que sur ceux des points où le GIR Maralpin s'est estimé en mesure de formuler un avis motivé. Ces observations sont classées selon les rubriques suivantes :

- Observations méthodologiques
- Observations sur les modalités d'application des lois Littoral et Montagne
- Observations sur les recommandations en matière d'infrastructures de transport
- Anomalies relevées.

Elles ont été, pour certaines, formulées et argumentées de manière plus détaillée dans les nombreux mémoires, notes et publications [cf. Annexe jointe] adressés par les soins du GIR Maralpin aux Services de l'Etat dans le cadre de l'élaboration de la DTA et portant sur les domaines où il fut impliqué, à savoir :

- Comité de pilotage de l'étude intermodale
- Groupe de travail "Développement durable"
- Groupe de travail "Bande côtière"
- Groupe de travail "Haut pays",

2. Observations méthodologiques

Ces observations portent sur les dimensions spatiales et temporelles de la DTA, ainsi que sur la stratégie de sa mise en œuvre.

2.1. Le confinement spatial

Si on s'accorde sur la nécessité de remettre en question la politique d'aménagement et la gestion du Département, il apparaît regrettable que la DTA, dont le périmètre est confiné à un espace administratif (celui du département), ne tienne pas davantage compte de sa dimension transfrontalière (avec la principauté de Monaco et l'Italie) et de son environnement le plus large, dans la mesure surtout où les Alpes Maritimes, par leur importance et leur rôle (géographique, économique et culturel), pèsent dans leur cadre régional, interrégional, national et international. Ainsi, aucun de ces aspects n'a-t-il été sérieusement pris en compte en matière de transports-déplacements, de gestion de l'espace terrestre, aérien et maritime, de gestion des déchets, ou d'environnement.

2.2. Insuffisante prise en considération du long terme

La perspective 2020 fixée aux DTA(s) ne devrait pas être considérée *stricto sensu*, en tant qu'échéance au delà de laquelle les décisions adoptées aujourd'hui seraient dépourvues d'incidence à plus long terme. Cette approche inconséquente est flagrante pour la plaine du Var où les projets d'aménagements proposés consomment la totalité de l'espace disponible, dont une partie devrait pourtant être réservée à une liaison ferroviaire de base à prévoir entre le littoral et le Piémont à l'horizon 2050³.

Des considérations analogues s'appliquent également aux devenirs des liaisons aériennes (second aéroport) et des nécessaires liaisons ferroviaires à grande vitesse et grande capacité vers l'ouest d'une part, et vers l'est d'autre part.

2.3. La prééminence du suivisme tendanciel

³ ABATE Giovanni (Dott. Ing.), MANFREDI Gabriele (Dott. Ing.), NICOLA Sergio (Arch.)
Projet d'une ligne ferroviaire à grande vitesse pour le trafic des passagers et des marchandises sur l'itinéraire Turin-Nice. Ingegneria per i Sistemi del Traffico e del Trasporto ; Torino Juillet 1995 ; traduction du GIR Maralpin 17.02.1996 ; 13 pages, 4 planches dont 2 couleurs.

En dépit des instructions données par l'Etat, le projet de DTA, ainsi que toutes les études instruites pour la fonder, se bornent à viser l'infléchissement des tendances d'évolution obtenues par simple extrapolation des valeurs observées. Ce suivisme, unanimement dénoncé par les représentants de la société civile, n'a plus lieu d'être admis devant la nécessité d'un changement de cap (ainsi en est-il de la démographie, du mésusage de l'automobile et des transports routiers, de la spéculation immobilière, etc.).

Une autre méthodologie s'impose, celle de l'analyse rétrospective ("*backcasting*"), qui consiste tout d'abord à définir les objectifs sociaux, économiques et environnementaux souhaités, puis à déterminer la manière dont les objectifs désirés peuvent être atteints. Or, ces objectifs, bien qu'évoqués dans le projet, n'ont été ni précisés, ni quantifiés, ni hiérarchisés.

2.4. Pour un accompagnement dynamique

Les observations qui précèdent soulignent l'importance de configurer la DTA dans des dimensions spatio-temporelles dynamiques, sous la forme de programmes emboîtés dans l'espace et le temps, encadrés par des procédures et des structures d'accompagnement, dont les cadres législatifs et réglementaires restent à définir et à programmer.

3. Observations sur les modalités d'application des lois Littoral et Montagne

3.1. Observations d'ordre général

3.1.1. Insuffisante précision de la rédaction des modalités d'application

(a) Modalités d'application des lois Littoral et Montagne

Les lois Littoral et Montagne sont conçues en termes volontairement *ouverts*. Conformément au Code de l'urbanisme (L 111-1-1), les DTA(s) peuvent préciser leurs modalités d'application.

Or, si la rédaction du projet de DTA 06 se révèle plus affinée que celle de l'avant projet, elle n'est pas, à quelques exceptions près, plus explicite que celle des lois Littoral et Montagne que le décret portant DTA a pour objet de préciser.

Ainsi en est-il des dispositions relatives à "l'extension limitée de l'urbanisation" [cf. § "Les dispositions applicables" (p. 85)] et notamment les définitions relatives aux "espaces urbanisés sensibles", "espaces enjeux" dont la traduction se prête à toute interprétation.

(b) Protection de l'espace

Les différents espaces retenus, à un titre ou à un autre, pour être maintenus à l'abri de l'urbanisation, seront les cibles de convoitises d'autant plus fortes qu'ils offriront des possibilités spéculatives exceptionnelles dans un contexte de pressions économique et démographique croissantes.

Dans une telle conjoncture, un *statut trop ouvert* conduira, d'une part, à faire dépendre la protection de ces espaces de décisions prises au cas par cas par l'autorité administrative (sur laquelle convergeront les pressions) et, d'autre part, à susciter un abondant contentieux.

(c) Législation et jurisprudence

La loi Littoral doit déjà à la seule jurisprudence d'avoir acquis un minimum de consistance. Pourquoi perpétuer ce style de législation qui fait reposer toute l'effectivité du Droit sur le juge ?

3.1.2. Espaces protégés assurant plusieurs fonctions

Il apparaît logique que des espaces puissent assurer plusieurs fonctions. Ainsi des coupures d'urbanisation peuvent relever d'une autre catégorie de protection. Cette réalité devrait se traduire sur le plan juridique par un classement multiple, faisant primer les règles de protection les plus strictes.

3.1.3. Coupures d'urbanisation

Les cartes proposées dans le projet indiquent très peu de coupures d'urbanisation, la plupart de dimensions restreintes, aussi bien dans le sens perpendiculaire au rivage que dans le sens transverse [cf. 3.1.1.(a)].

Ce constat est susceptible de résulter à la fois

- de la définition retenue pour les "secteurs d'urbanisation diffuse" (à savoir densité de 2 à 4 maisons à l'hectare),
- de la manière dont a été effectué le zonage,
- d'une volonté délibérée de ne pas remettre en question les errements en cours.

Quoi qu'il en soit, renvoyer aux documents d'urbanisme le soin de compléter les indications de la DTA est une manière hypocrite de s'en tenir à un minimum que l'on sait insuffisant et sans effet en regard des objectifs affichés.

3.2. Observations relatives au littoral

3.2.1. Basse vallée du Var

(a) Aménagement

Nonobstant de sévères réserves relatives à l'insuffisance des dispositions retenues en matière de protection contre les crues, les aménagements en cours ou prévus en basse vallée du Var, qui consommeraient la totalité de l'espace disponible, ne témoignent pas d'un souci suffisant de gestion patrimoniale du seul couloir de communication ouvert en direction du nord et susceptible de constituer le débouché d'une liaison ferroviaire envisageable à long terme en direction du Piémont [cf. 2.2.].

(b) Estuaire du Var

La section du lit mineur du Var retenue comme espace remarquable, entre l'embouchure et le pont Napoléon III, devrait être étendue en amont pour garantir à la ripisylve et aux roselières qui s'y sont développées leur efficacité en regard de la biodiversité.

3.2.2. Coupures d'urbanisation (littoral et frange sud de la zone montagne)

(a) Déficience de cohérence

Les dispositions générales (lois Littoral et Montagne) sont les suivantes

(i) Littoral

Les dispositions prises au titre de l'article L.146-2 du code de l'urbanisme visant à limiter le processus d'urbanisation linéaire [cf. III-123.2 ; pages 74 & 77] sont indiquées comme "*...sensiblement perpendiculaires au rivage et proches de celui-ci ; le cas échéant, elles peuvent se prolonger en dehors des espaces proches du rivage.*"

(ii) Zone montagne

En référence à l'article L.145-3-II, le projet précise que "*...les socles des villages ainsi que les prés et jardins familiaux délimitant les fronts urbains doivent être protégés...*" [cf. III-144-III ; page 105].

S'y confiner, comme le fait le projet, revient à méconnaître la nécessité, dans la bande littorale qui relève à la fois des problématiques "montagne" et "littoral", de conjuguer ces deux approches et de les y appliquer *conjointement*, en visant à la réalisation de coupures d'urbanisation *radiales* et *transverses*. La carence de la DTA 06 en la matière est illustrée par le cas de l'aire mentonnaise [cf. (b) infra].

(b) Le cas de l'aire mentonnaise

En matière de coupure perpendiculaire au rivage [ci-avant (a.i)], ce type de coupures est, sur la Riviera, sinon inexistant, tout au moins indiscernable en raison de la modicité de leurs dimensions. Pis encore, des potentialités flagrantes, telle celle de Menton-Garavan où, sur une même radiale, se

succèdent vers la mer, le parc de l'Hôpital Barricand, l'olivaie du Pian et le stade, ce dernier vient d'être englobé dans un "espace enjeu" désigné et convoité pour une urbanisation future.

De surcroît, sur le bassin mentonnais constellé de villages et édifices représentatifs (chapelles), aucune des dispositions de type (a.ii) ci-avant, assimilables à des coupures transverses d'urbanisation, ne semble avoir été prise.

Bien au contraire, la carte 3 "La frange sud de la zone montagne" avalise et favorise même des urbanisations "en doigts de gant" en continuité vers les villages ou hameaux de Castellar, Cabrolles, Ste Agnès, Gorbio, depuis les agglomérations de Menton et de Roquebrune entre lesquelles une vaste coupure d'urbanisation encore réalisable n'est pas esquissée.

La même carence regrettable est à déplorer sur les sites remarquables de l'Annonciade et de Roquebrune-Village dont les socles et les flancs ne sont pas préservés du mitage environnant.

Ainsi, le bassin mentonnais, dernier site identitaire du littoral azuréen, et, à ce titre, digne des plus restrictives des mesures conservatoires, subirait par la DTA la transgression de certaines dispositions de la loi.

3.2.3. Risques naturels et maintien d'activités agricoles (Bande côtière)

Cultures en terrasses

Il n'est fait allusion, ni en rubrique "Glissements de terrains" [cf. II.21, page 47], ni en rubrique "Maintenir et développer les activités agricoles" [cf. II.24, page 49], à la place considérable encore occupée récemment sur l'ensemble de la bande littorale par les cultures en terrasses ("restanques"), et à leur importante contribution à la *stabilité* des versants collinaires, notamment ceux surplombant des fonds de vallées, depuis urbanisés.

Ces considérations devraient conduire à promouvoir l'entretien de ces terrasses, en partie valorisable par le maintien d'olivaies et de vergers (d'agrumes pour certains secteurs de la frange littorale), et également justiciables de préservation à titre patrimonial ⁴.

Contrairement aux assertions de II.24, une telle situation peut se présenter en secteur urbain, précisément sur des coteaux affectés par les plans de prévention de risques naturels.

3.3. Observations relatives aux Moyen et Haut pays

3.3.1. Parachever le constat

L'intérêt légitimement porté à la Bande littorale a quelque peu détourné l'attention de la crise affectant les Moyen et Haut pays.

Le Moyen pays s'est, au cours des vingt dernières années, installé dans une logique de colonisation de son espace par l'économie littorale, tandis que le Haut pays, vidé progressivement de ses ressources économiques, culturelles et humaines historiques, s'engageait dans le stade terminal d'aire d'accueil épisodique pour les populations littorales.

3.3.2. Des dispositifs à élaborer et des dispositions à prendre

(a) Substituer à la logique de colonisation celle d'un développement autonome

Le projet de DTA n'insiste pas suffisamment sur la rupture nécessaire avec les errements passés et sur les moyens d'y mettre fin.

En matière institutionnelle, des choix pertinents restent à faire entre les différents dispositifs de coopération intercommunale (pays, communautés de communes, syndicats intercommunaux, etc.).

(b) Clarifier des situations confuses

(b1) Parc National du Mercantour

⁴ BRANCUCCI G., GHERSI A., RUGGIERO M.-E. ; Paesaggi liguri a terrazze – Riflessioni par una metodologia di studio ; Alinea, Firenze, ottobre 2000, ISBN 88-8125-448-4.

En proposant d'ouvrir le Parc aux constructions "compatibles" avec le règlement du Parc [cf. p. 115], le projet de DTA est en contradiction avec la législation des Parcs nationaux (articles L 241.3 & R 241.35 du Code de l'Urbanisme).

(b2) Zone périphérique du Parc

Est surprenant le désintérêt du projet pour la zone périphérique du Parc National du Mercantour, zone dont l'étendue n'a d'égale que son effacement et son inefficacité (tant pour la valorisation des ressources que pour la préservation des patrimoines), et dont l'espace n'a cessé d'être une zone de "non droit" (on en donne pour exemples, en vallée de Tinée les multiples exploitations de carrières sauvages et le laxisme sévissant dans les stations de ski dont certaines sont au coeur du Parc).

(c) Promouvoir le développement propre en renforçant les pôles de centralité

Les mesures prônées par le projet de DTA ne répondent pas à cet objectif, en premier lieu du fait d'un découpage entre Moyen et Haut pays ne tenant pas toujours compte des connexions et des usages.

- En ne formulant pas de propositions pour le renforcement de ces pôles [au nombre desquels Carros, Guillaumes, Puget-Théniers (et son partenaire Entrevaux dans les Alpes de Haute Provence), Roquebillère, St Martin Vesubie, St Etienne de Tinée, Sospel, Tende, etc.] ; ainsi, l'implantation d'un établissement public structurant tel un lycée ne serait-elle pas plus opportune à Carros plutôt qu'à Vence ?
- En formulant des propositions contre-productives, tel l'aménagement d'une pénétrante routière Menton-Sospel, ayant directement pour effet de muer en cité-dortoir du littoral la combe de La Bévéra, par ailleurs admirablement reliée par voie ferrée à Nice, d'une part, et à la vallée de la Roya, d'autre part.

4. Observations sur les recommandations en matière d'infrastructures de transport

4.1. Des contradictions

4.1.1 Entre la volonté de l'Etat et son expression par ses services décentralisés

La contradiction est flagrante entre, d'une part, le discours affiché par le gouvernement (notamment dans sa lettre de cadrage de la DTA) sur le rééquilibrage en faveur des transports et déplacements respectueux de l'environnement, et, d'autre part, la primauté accordée aux routes et autoroutes par les services décentralisés de l'Etat, tout au long de l'étude intermodale jusqu'aux formulations finales de cette étude et du projet.

4.1.2. Au sein du projet de DTA

La contradiction éclate aussi dans le projet de DTA dans la mesure où celui-ci prône tout à la fois un accroissement de l'offre de transport en commun et le développement des infrastructures routières. Ces dernières, ouvertes sans entraves (redevances) aux poids lourds et aux voitures particulières ne contribueront guère au succès de la première.

L'idée d'un ordre des priorités est esquissée en page 59. Pourquoi cependant :

- ne pas indiquer clairement la priorité du ferroviaire et des autres infrastructures de transport en commun pour une première phase de programmation ?
- ne pas reporter les aménagements nécessaires du réseau routier à une phase ultérieure ?
- n'envisager de réservations d'emprises qu'en faveur de la route et des autoroutes ?
- ne pas envisager des *couplages* modaux et intermodaux d'investissements structurants ?

4.2. Irrésolutions et incohérences

4.2.1. Une étude intermodale biaisée

(a) Des vœux sans concrétisation

L'objectif légitime de "réduire le bruit et la pollution de l'air... dues pour l'essentiel à la circulation automobile" [cf. II-253, page 50] est en contradiction avec l'absence de mesures concrètes à cet effet [cf. (b) ci-après]

(b) Des recommandations anachroniques

Les propositions retenues dans le projet traduisent les graves insuffisances (signalées en leur temps par le GIR Maralpin) d'une étude intermodale ayant refusé *ab initio* de prendre en compte les transports de marchandises et les déplacements doux, et abouti dans ses conclusions (reprises dans le projet) à des propositions

- *en retrait* de décisions déjà entérinées dans le cadre du Contrat de plan et du récent sommet franco-italien ; ainsi en est-il de :
 - l'occultation de la ligne Cannes-Grasse dont la réouverture a été adoptée dans le Contrat de plan Etat-Région
 - des allégations sur la prétendue inadéquation de la ligne Nice-Cuneo [cf. page 42] dont le sommet franco-italien du 29 janvier 2001 est convenu "d'approfondir les perspectives de développement de capacité".
- ni examinées ni débattues comme l'autoroute de contournement de Nice et celle de la "Médiane", nouvelle mouture des projets repoussés de l'A8bis et sa variante A58.

4.2.2. Des propositions dépourvues d'assise ou de fondement

(a) Autoroute de contournement nord de Nice

Ce projet n'est fondé sur aucune étude et ne serait justifié que par un accroissement démesuré d'un trafic poids lourds que les gouvernements français et italien se sont récemment engagés à juguler. Une proposition commune à de nombreux intervenants consiste à entreprendre une étude, aux fins de porter l'itinéraire de 2+3 à 2x3 voies, par création d'une troisième chaussée (à 3 voies), la chaussée à 2 voies étant rendue disponible pour les services de sécurité et d'éventuelles déviations.

(b) Nice, port de croisière ?

Le projet d'extension du port de Nice pour l'accueil de croisières de masse, est un exemple caricatural des errements passés en matière d'infrastructures qu'il reviendrait à la DTA de remettre en cause en regard de l'intérêt socio-économique, des contraintes locales (maîtrise de la circulation automobile urbaine au cœur de la capitale azurée) et des capacités existantes (Villefranche, Monaco [cf. 5.1. (b)], Cannes).

4.3. Des besoins urgents à formuler prioritairement

Aussi rappelons-nous avec la plus grande insistance quelques dispositions nous paraissant devoir être à retenir prioritairement dans le cadre de la DTA :

- Réseau ferré SNCF ("RER azuréen")
Réalisation urgente du renforcement de capacité entre Cannes et Nice, conjointement avec les diamétralisations sur Cannes-Grasse et Nice-Drac traitées en RER (réseau express régional).
- Chemins de fer de la Provence
prolongement de 500 m en voirie urbaine aboutissant transversalement sous la gare de Nice-Ville pour correspondance directe avec toutes les dessertes TER et grandes lignes ;
déport en rive droite du Var entre La Manda et St. Martin du Var pour la desserte de la ville et de la zone industrielle de Carros ;
traversée du Var inférieur se substituant ou s'accolant à un tracé de voirie urbaine médiane vers une desserte de Sophia-Antipolis.
- Intermodalité des transports collectifs

Elle est à mettre en œuvre (et, à défaut, à préserver) *dans l'urgence et systématiquement* le long de l'axe ferroviaire principal (ligne littorale) et de ses extensions (Cannes-Grasse, Nice-Drap, Chemins de fer de la Provence).
Ces sites d'intermodalité, qui ne se limitent pas aux centres intermodaux désignés, *auraient dû faire l'objet d'un signallement approprié sur les cartes correspondantes.*

4.4. Des normes à définir et études à entreprendre

4.4.1. Appliquer la législation et définir des recommandations

Le lancement de la DTA n'a pas eu d'effet significatif sur les pratiques de "non Droit" sévissant de longue date dans le département des Alpes-Maritimes. On en prendra pour exemple le non respect systématique par les autorités départementales et locales de l'article 20 de la Loi sur l'Air (devenu art. L 228-2 du Code de l'Environnement) relatif à "l'aménagement d'itinéraires cyclables... à l'occasion de réalisations ou de réaménagements des voies urbaines".

On pourrait attendre de la DTA 06, d'une part, un ferme rappel au respect des lois, et, d'autre part, des recommandations dont certaines auraient pu être formulées *ab initio* à partir des lettres de cadrage.

Ainsi, auraient pu être d'emblée formulées, dès lancement de l'étude intermodale, des recommandations d'orientation relativement aux voies routières nouvelles ou à réaménager :

- couplage avec transports en commun en site propre (TCSP)
- couplage avec pistes cyclables et voies vertes.

La formulation de telles recommandations aurait pu engager la réflexion du comité de pilotage sur des voies plus novatrices et plus consensuelles.

4.4.1. Beaucoup de temps perdu au détriment d'études indispensables

Tandis que les participants du Comité de pilotage intermodal s'égarèrent sur des études d'intérêt et de qualité contestables, ses animateurs se sont refusés à communiquer les moindres indications sur des projets litigieux [tels "la médiane" et le "contournement (autoroutier) nord de Nice"] et à faire entreprendre d'indispensables études sur les projets consensuels et les contre-projets satisfaisant aux instructions de l'Etat. On en donnera pour exemples (non limitatifs) :

- réévaluation du contre projet Gefida,
- renforcement de capacité de l'A8 (étude d'une troisième chaussée sur le contournement Nord de Nice)
- suppression des goulets d'étranglement de l'A8 (Pont sur le Var notamment)
- prolongement urbain sur 450 m de la ligne des Chemins de fer de la Provence (CP) pour intermodalité avec la SNCF en gare de Nice-Ville
- desserte de la rive droite du Var par les CP (couplage avec le projet de RN 202 bis)
- desserte du Moyen pays et de Sophia Antipolis par TCSP ou antenne CP
- révision du projet de TCSP niçois en vue de la desserte des gares et du port

5. Relevés d'anomalies

5.1. Erreurs relevées

(a) Introduction - II-2 (page 8) - Cartes à portée juridique

Après que soit énoncé [cf. Introduction - II-2 (page 8)] que "*Quatre (cartes)... ont une portée juridique*"

Trois seules sont mentionnées (n° 15, n° 17, n° 19).

A ce propos, la question doit être posée de "la portée juridique" de telles cartes, compte tenu de leur imprécision, tant en raison de la petitesse de leur échelle que de leur symbolique floue (hachures espacées, délimitations à traits grossiers, etc.).

(b) II-112. Aménager le port de Nice... (page 41)

"Le port de Monaco... vise une clientèle spécifique utilisant des navires de moins de 150 mètres"

Les aménagements portuaires en cours de réalisation à Monaco offriront dans le nouvel avant port un accostage d'un seul tenant d'une longueur de 350 m, le long de la digue semi-flottante autorisant, sans limitation aucune d'enfoncement (fonds de 40 mètres) des mises à quai sans restrictions de longueur.

Ces données semblent en contradiction avec les assertions du projet et réfuter l'intérêt d'aménager en tête de ligne de croisières le port de Nice qui dispose en tout état de cause de l'escale de Villefranche (non évoquée dans le projet).

(c) III-144-III – Terminologie (page 105)

Le terme provençal de "restanque" n'étant pas en usage en rive gauche du Var (ex-Comté de Nice), il serait judicieux de l'associer à celui de "planche".

5.2. Omissions relevées

(a) II-251 Protéger les ressources en eau

Au rang des aquifères karstiques à protéger a été omis celui du massif du Mont-Agel, dont les exurgences du Larvotto assurent une partie des ressources en eau de la Principauté de Monaco.

Devait également être préservé dans une vision prospective l'impluvium transfrontalier des importantes résurgences sous-marines de La Mortola (Frontière franco-italienne).

5.3. Mises en cohérence souhaitables

5.3.1. Sur la Riviera : une solution de continuité cartographique assortie d'un quasi-vidé directif

(a) Rappel de définitions (pour mémoire)

(a.1.) Bande côtière

Une définition de la bande côtière est donnée en I-14 (page 17).

"76 communes constituent "la bande côtière"... Ce sont les 74 communes qui composent l'aire des trois schémas directeurs (celui de Grasse-Cannes-Antibes, celui de Nice et celui de Menton)...

Dans la bande côtière peuvent être également distingués :

- *le littoral : il s'agit des 16 communes soumises à la "loi littoral" ;*
- *le moyen pays qui englobe 60 communes non "littorales", dont 32, situées dans le champ d'application de la loi "montagne", constituent la "frange sud de la zone montagne"...*

Ces "découpages" territoriaux utilisés, notamment pour l'élaboration des modalités d'application des lois "littoral" et "montagne", s'appuient sur la réalité de l'implantation humaine et du fonctionnement de la conurbation... "

(a.2.) Espaces proches du rivage

La limite des espaces proches assujétis à "l'extension limitée de l'urbanisation" [cf. article L.146-4-11 du code de l'urbanisme] est représentée par un trait bleu sur la carte n°2 "Le littoral". Elle est définie de la manière suivante [III-124.2 ; page 84].

"Sont considérés comme espaces proches du rivage :

- *en dehors des parties densément bâties des grands centres urbains :*
 - *les espaces situés entre la mer et la première ligne de crête du grand paysage, notamment dans l'Estérel et la Riviera,*
 - *les espaces entre la mer et les grandes infrastructures de transit qui passent, en général, à plus d'un kilomètre du rivage...*
- *dans les parties densément bâties des grands centres urbains :*
 - *les espaces situés à une distance maximale d'un kilomètre de la mer, qu'il convient d'ajuster au tracé des grandes infrastructures de communication créant un effet de coupure dans la ville..."*

(b) La césure Monaco-Beausoleil-La Turbie

(b.1) Une discontinuité dont le fondement juridique ne semble pas justifié

Se fondant sur :

- l'exterritorialité de l'Etat monégasque,
- l'absence de classement "littoral" et/ou "montagnard" des communes de Beausoleil et de La Turbie,

les auteurs du projet n'ont pas jugé devoir appliquer cartographiquement, au secteur médian de la Riviera, les principes et recommandations retenus sur les deux secteurs encadrants et transcrits sur les cartes 2 "Le littoral" et 3 "La frange sud de la zone montagne".

Un tel parti ne semble pas justifié aux motifs que :

- la DTA n'est pas restreinte aux territoires ressortissant aux lois précitées,
- les communes de Beausoleil et de La Turbie sont incluses dans le SDAU de Menton,
- la prise en compte de la Principauté dans l'élaboration de la DTA semble légitimée par l'article L.121-4-1 de la loi n° 2131 dite "Gaysot", ainsi rédigé :
"Les documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers prennent en compte l'occupation des sols dans les territoires des Etats limitrophes..."

N.B. On ne manquera pas de remarquer la diversité de prise en compte des communes de Beausoleil et de La Turbie en comparant la carte 1 "Le Littoral", dont elles sont exclues, et les planches 3 "Les territoires de la DTA", 5 "Evolution de l'urbanisation" et 11 "Littoral – Etat actuel..." où elles figurent inégalement.

(b.2.) Rétablir la logique et la continuité spatiales

Dans la logique des choix des auteurs et en cohérence avec leurs propres définitions [cf. A.1.1.], l'espace proche du rivage pourrait s'étendre au delà de la frontière nord de la principauté de Monaco dont la profondeur est partout moindre de 1km, et la recherche de coupures d'urbanisation transfrontalières Est et Ouest pourrait se justifier à ce titre.

D'autre part, la définition de coupures d'urbanisation concernant la conurbation beausoleillo-monégasque, coupure dont la nécessité est flagrante, ne doit pas se borner à des perpendiculaires au rivage mais se porter sur l'ensemble d'une périphérie s'étendant jusqu'à la "première ligne de crête du grand paysage", en continuité avec les secteurs Est et Ouest de la Riviera.

En conséquence, le secteur considéré doit faire l'objet, par extension, d'un inventaire des différentes catégories d'espaces et de leur classement cartographique.

Ces dispositions auraient pour effet salutaire de porter un coup d'arrêt à l'effacement du Trophée des Alpes et du Mont des Mules, de préserver les socles de la Tête de Chien et du Vieux village de La Turbie et de confiner guère au delà de la Moyenne Corniche l'extension de l'agglomération.

5.3.2. Cartes d'infrastructures

(a) Liste des planches d'infrastructures (pour mémoire)

Ce sont les cartes :

- n° 04 - Etat actuel (page 26)
- n° 06 – Echanges intermodaux dans le Sud-est et l'Italie (page 38)
- n° 07 – Améliorer la qualité des relations (page 40)
- n° 10 – Les objectifs généraux de la DTA (page 58)
- n° 12 – Littoral : centres, restructuration et infrastructures (page 82)
- n° 15 – Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var (page 92)
- n° 17 – Orientations pour l'aménagement des extensions de Sophia-Antipolis (page 96)

Les deux dernières de ces planches (n° 15 & 17) ayant *portée juridique* [cf. page 8]

(b) Observations

- (a) La section de ligne de Breil vers Vintimille *n'est pas représentée* en planche 4
- (b) La ligne Cannes-Grasse (ouverte à certaines dessertes marchandises, rouverte partiellement au service voyageurs jusqu'à une époque récente, et au sujet de laquelle

décision de réouverture a été prise dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région) *n'est représentée en tant que voie ferrée sur aucune des cartes concernées* (planches 4, 6, 7, 10, 12)

(c) Desserte TCSP de Sophia-Antipolis :

en planche 10, deux axes de desserte sont envisagés ; ils sont repris en carte 17 (sous forme édulcorée TC), puis disparaissent en planche 12 (et supplantés par deux projets de liaisons routières).

De telles approximations et incohérences ne peuvent qu'engendrer la confusion et affecter la validité et la portée du projet.

Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes
Schéma de services collectifs de transports Provence-Alpes-Côte d'Azur
Contributions écrites formulées par le GIR Maralpin
au titre du Groupe de réflexion, de CIPRA-France
et, éventuellement, d'autres associations
Mise à jour : 15.02.2001

Mémoire - Propositions du GIR Maralpin pour une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires dans la perspective d'une politique de transports soutenable et d'un développement durable des Alpes-Maritimes.

GIR Maralpin, 15.11.1998 ; 4 pages.

Sont adjoints à ce mémoire

- une liste de publications et documents produits par le GIR Maralpin,
- un tiré à part de la Revue *Montagnes Méditerranéennes*, n° 6 , décembre 1997, pp. 122-123 et 145-152.
- le document GIR ci-après
ABATE Giovanni (Dott. Ing.), MANFREDI Gabriele (Dott. Ing.), NICOLA Sergio (Arch.)
Projet d'une ligne ferroviaire à grande vitesse pour le trafic des passagers et des marchandises sur l'itinéraire Turin-Nice.
Ingenieria per i Sistemi del Traffico e del Trasporto ; Torino Juillet 1995 ; traduction du GIR Maralpin 17.02.1996 ; 13 pages, 4 planches dont 2 couleurs.

Recommandations de quatre associations sur quelques mesures à prendre dans le département et sa partie orientale

Thèmes traités ressortissant à l'étude intermodale : Trafic routier international ; Enclave monégasque et transfrontaliarité ; Déplacements doux : pistes cyclables, véloroutes et voies vertes.

Note ASPONA – ADET – GIR Maralpin – Roya Expansion Nature du 25 janvier 1999 ; 5 pages

[adressée s/c du GIR le 27.01.99 au préfet des A.-M. et le 28.01.99 à Mme D. Voynet et à M. J.-CI Gaysot (avec relevé des points relevant de positions politiques)]

Observations sur l'Étude d'accessibilité aux gares (Etude SCETA-Voyageurs/MTI Conseil)

Note Cipra-France – GIR Maralpin du 18.02.99 ; 3 pages + 3 annexes (8 pages)

Observations sur l'Étude de la desserte du Moyen pays (Etude SATO et Associés)

Note Cipra-France – GIR Maralpin du 18.02.99 ; 1 page

Observations sur les Fiches par projet

Note Cipra-France – GIR Maralpin du 18.02.99 ; 1 page

[adressées s/c du GIR le 17.02.99 à M. J.-Y. Belotte, DDE]

Observations sur le Scénario "TC Exclusif 1998" (Document CETE-Lyon du 22.02.99)

Note Cipra-France – GIR Maralpin du 01.03.99 ; 2 pages

[adressées s/c du GIR le 01.03.99 au préfet des A.-M.]

Observations sur le document d'études "Haut pays – janvier 1999" a/s de l'Etude intermodale

Note Cipra-France – GIR Maralpin du 28.02.99 ; 2 pages

[adressées s/c du GIR le 01.03.99 à M. Cl. Engrand, Sous-préfet des A.-M.]

Observations sur l'enquête publique relative à la création d'une route nationale nouvelle entre Baous-Rous et Saint-Isidore (202 bis)

Note GIR Maralpin du 18.04.99 ; 4 pages

[adressée au président de la commission d'enquête le 18.04.99]

Quelques observations sur le Comité de pilotage intermodal de la DTA 06

Note GIR Maralpin du 20.04.99 ; 4 pages

[adressée à M. Cl. Brulé, chef du Bureau des Infrastructures (Min. AtE)]

Observations sur la validité des enquêtes-ménages

Lettre GIR Maralpin du 27.04.99 (1 page) + 2 documents joints
[adressés à MM. Ch. Lebondidier (CETU Lyon), J.-Y. Belotte (DDE 06), J.-D. Blanchet]

Avis sur le tramway de Nice

Lettre GIR Maralpin du 27.04.99 (1 page) + copie lettre au Maire de Nice du 14.12.98 avec annexe
[adressés à M. J.-Y. Belotte le 27.04.99]

Nouvelles observations sur l'Etude de l'amélioration de l'intermodalité sur le territoire des A.-M. (Etude SCETA-MTI)

Lettre GIR Maralpin du 30.05.99 ; 2 pages
[adressée à MM. J.-Y. Belotte (DDE 06) et J.-D. Blanchet]

Schéma de services collectifs Transports PACA – Compléments aux propositions formulées par le GIR Maralpin dans le cadre de la DTA des A.-M.

Note GIR Maralpin du 23.06.99 ; 8 pages
[adressée le 23.06.99 à M. H. Peigné (DRE-Paca) et le 27.06.99 au préfet des A.-M. et à M. J.-Y. Belotte (DDE)]

Observations sur l'enquête publique relative au plan de déplacements urbains de la Ville de Nice

Note GIR Maralpin du 07.07.99 ; 2 pages
[adressée le 07.07.99 à M. Plourin, Commissaire enquêteur]

Préservation des emprises ferroviaires et des potentialités fret dans la conurbation azurée

Note GIR Maralpin du 13.08.99 ; 2 pages

Valorisation fret et voyageurs de la ligne internationale de Tende (Nice-Turin)

Note GIR Maralpin du 13.08.99 ; 2 pages
[adressées le 16.08.99 à M. J.-Cl. Gayssot, Hubert Dumesnil (Directeur de Transports Terrestres), Louis Gallois, Président de la SNCF), Claude Martinand (Président de RFF)]

Recherche d'une synthèse pour l'étude intermodale des transports – DTA des Alpes-Maritimes

Note GADSECA – GIR Maralpin du 22.08.99 ; 3 pages + annexe 6 pages
[adressée le 25 août 1999 à M. le préfet des A.-M. ; copies à MM. Marc Micoud (Cab. Min. ETL), Alain Neveu (Cab. Min. AtE), Jean-Didier Blanchet]

Reconstruction du tunnel routier de Tende

Note ASPONA – ADDET – GIR Maralpin – Italia Nostra Imperia – Pro Natura Cuneo – Roya Expansion Nature, du 30.12.99 ; 4 pages
[adressée s/c de Cipra-France à Mme D. Voynet et M. J.-Cl. Gayssot le 15.01.00]

L'inflation du trafic maralpin de transit poids lourds – Sera-t-elle résistible ?

Article de J. Molinari paru dans Montagnes Méditerranéennes n° 10, décembre 1999, pp. 115-122
[adressé au préfet des A.-M. et à MM. J.-M. Drevet (Secret. Gal. Préfect. 06), Y. Pipien (DIREN-Paca), J.-Y. Belotte (DDE), etc.]

Observations méthodologiques sur la DTA et l'Etude intermodale

Lettre GIR Maralpin du 09.02.00 ; 3 pages
[adressée au préfet des A.-M., à Mme D. Voynet et à M. J.-Cl. Gayssot]

La DTA et la concertation – Le point de vue d'une association

Communication de J. Molinari au Colloque organisé par l'IDEFI-CREDECO sous le parrainage du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, à Nice – Sophia Antipolis les 24 et 25 février 2000, sur les Directives territoriales d'aménagement.
Droit et Ville, Revue de l'Institut des Etudes juridiques, de l'Urbanisme et de la Construction, n° 50/2000, pages 249-257.