

**GRUPE 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)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Débat Public sur le projet de contournement routier de Nice

Réunion d'ouverture Nice - Lundi 7 novembre 2005

Introduction au débat

Le point de vue du GIR Maralpin sur la validité du projet

Intervention de Jacques Molinari, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

À l'initiative de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de contournement routier de Nice présidée par Monsieur Jean-Claude Coquet, le GIR Maralpin a été invité à présenter sa position dès la réunion d'ouverture du débat. Cette présentation, sous la forme d'une intervention de brève durée ci-après retranscrite, renvoie naturellement aux analyses formulées antérieurement par le GIR Maralpin, notamment dans ses derniers Bulletins, et tout particulièrement dans la réponse que ce dernier avait formulée au sujet du questionnaire de la CPDP sur les "Propositions en vue de la préparation et de l'organisation du débat public", documents auxquels le lecteur de la présente intervention est invité à se reporter.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

C'est au nom de notre Président, Monsieur Éric Gasperini, qui - empêché - vous prie de l'excuser, que je présenterai, brièvement comme il convient, les grandes lignes de nos réflexions sur le projet.

En vous remerciant, Monsieur le Président, de nous permettre de le faire en cette réunion publique d'ouverture, je rappellerai que notre *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* s'est constitué il y a presque exactement dix ans, au moment où le projet de percée autoroutière sous le Mercantour (et du

réseau maillé d'autoroutes censé le desservir) désemparait quelques élus et de modestes associations qui s'étaient constituées pour tenter de le remettre en questions.

Motivés par un souci de leur venir en aide, nous nous sommes fixés d'emblée pour objectifs de procéder à l'analyse de la problématique des traversées sud-alpines et, plus généralement, de celle de l'aménagement durable du territoire des Alpes méditerranéennes, et ce, dans une perspective à long terme, en association étroite avec nos voisins *ligures* et *piémontais*, et selon les principes exprimés dans la *Convention alpine* alors en cours de ratification.

Nos tâches ainsi cadrées, nous avons tenus nos engagements et, au cours de nos dix années d'existence, nous avons suivi avec attention, et, dans la mesure du possible, participé aux réflexions sur les grands projets qui concernaient, de loin ou de près, notre territoire proche et dont s'étaient saisies nos sphères dirigeantes.

Rappelons-en quelques-uns

- les différentes versions de doublement de l'A 8 [Voie Verte (1979), A 8bis (1990) et A 58 (1995-1997)] ;
- le projet Mercantour, percée autoroutière de 17,3 km de long dont ses promoteurs affirmaient que le sort de la Côte d'Azur en dépendrait mais dont l'abandon n'a pas mis pour autant notre région en péril;
- la RN 202 bis devant la desservir, mais dont la réalisation a tout de même été entreprise ;
- le remaniement du Port de Nice pour y accueillir des navires de croisière de 300 mètres de long ;
- un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse pour relier Nice à Paris mais *via Turin* (!) ;
- le doublement du tunnel routier de Tende (une revanche sur l'abandon du Mercantour ?).

Dans cette succession de projets, portant pour une bonne part sur des infrastructures routières, ce ne sont pas seulement leur extravagance, leur anachronisme, ou leur irrationalité qui doivent être mises en cause, mais bien plus encore leur approche sectorielle, parcellaire et étriquée dans le temps comme dans l'espace.

La *directive territoriale d'aménagement* des Alpes-Maritimes fut la bienvenue : les services de l'État avaient dressé un constat sévère mais objectif de la situation du département, et le gouvernement assigna des directives précises pour y remédier :

- en étouffant dans l'œuf le projet de *métropole azurienne* lancé en 1996 dont ses promoteurs ("le Groupe des 4"¹) avaient entre autres ambitions de porter la population de notre littoral à 2 millions d'habitants ;
- en prônant la maîtrise de l'urbanisme et la fin de l'étalement urbain ;
- en promouvant enfin le transfert modal.

Le résultat n'a cependant pas été à la mesure des espérances :

- sans attendre l'entrée en vigueur de la DTA et, plus encore depuis celle-ci, le mitage de l'espace a pris une extension démesurée (au point de se demander, comment s'exerce ici, dans les Alpes-Maritimes, le pouvoir de l'État) ;
- son volet "transports-déplacements" (l'étude dite *intermodale*), n'a pas été en mesure de pressentir le prolongement à Nice de la ligne ferroviaire à grande vitesse (pourtant mise ici-même récemment en débat, et avec succès), n'a accordé que peu d'intérêt aux modes respectueux de l'environnement, mais a accouché du présent contournement de Nice.

¹ fugitivement autoproclamé par la Préfecture des Alpes-Maritimes, le Conseil général des Alpes-Maritimes, la Ville de Nice et la Chambre de commerce et d'industrie de Nice Côte d'Azur (CCINCA)

Le maître d'ouvrage nous aura donc présenté ce soir un projet validé par les seules conclusions d'une DTA que ses services ont *eux-mêmes* façonnée à cette fin.

À la lecture rapide du dossier qui nous est parvenu fort tardivement, nous ne pouvons que confirmer les craintes que nous avons formulées, il y a quelques années déjà dans le cadre de l'étude intermodale elle-même, et, plus récemment, à l'examen du dossier de saisine.

1. Un projet biaisé

La désignation du projet est à la fois

- (a) *fallacieuse*, car il s'agit d'un projet strictement autoroutier, et
- (b) *euphémique*, car le projet est loin de concerner le seul secteur niçois mais s'étend quasiment à l'ensemble de la traversée des Alpes-Maritimes en une sorte de résurrection des projets autoroutiers bannis.

2. Un projet anachronique

- (a) En dépit de l'échec patent de la politique du "*tout automobile*" qui a sévi jusqu'ici dans les Alpes-Maritimes, le projet s'inscrit dans le *scénario tendanciel* pour poursuivre cette même politique avec un doublement autoroutier conçu pour devancer une demande irréfrenée de trafics routiers de transit et de déplacements automobiles urbains.
- (b) Dans le même temps, le projet se prêterait à l'ouverture de nouveaux fronts de valorisation spatiale (extension de Sophia-Antipolis et création du Plateau Tercier) sinon d'urbanisation, dont les ravages sur le plan des déplacements est maintenant avéré et contrecarré par des lois (SRU) et dispositions récentes (DTA 06) ...dont l'application n'est toujours pas de mise sur la Côte d'Azur !

3. Un projet qui s'appuie principalement sur la reproduction tendancielle ("suivisme") des comportements passés, sans prendre en compte des éléments fondamentaux de rupture

- (a) A l'échelle globale (hausse des prix du pétrole, mise en œuvre du protocole de Kyoto, démonstrations épidémiologique de l'impact négatif de la pollution automobile, etc...)
- (b) À l'échelle nationale (non prise en compte des réflexions en cours sur le "chronométrage du territoire" et les autoroutes urbaines "apaisées"², visant à la fois à améliorer le fonctionnement des autoroutes urbaines existantes et à rompre avec les critères dépassés de *gain de temps* auxquels ont pourtant recours constant les auteurs de la présente étude)
- (c) A l'échelle locale (foisonnement de projets TCSP dans les agglomérations azuréennes, succès révélateur de la réouverture de la ligne ferroviaire Cannes Grasse, impacts prévisibles du futur projet de LGV PACA³)
- (d) Au niveau des ressources (raréfaction inquiétante des capacités financières de l'État et des collectivités locales)

Nous ne pouvons donc considérer comme satisfaisant un projet qui ne répond pas à l'esprit fondamental de la DTA (à savoir la remise en question des errements passés), nous ne pouvons non plus considérer son dossier comme *satisfaisant à la demande* de la Commission nationale du débat public (CNDP), en raison des nombreuses imprécisions en tous genres qui y subsistent.

² réflexions conduites depuis deux ans à l'initiative du Syndicat mixte du Schéma directeur de la région grenobloise avec le Conseil général de l'Isère et le Ministère de l'Équipement

³ dont la réalisation intégrale jusqu'à l'Italie et l'articulation avec la ligne historique (prônées toutes deux par le GIR Maralpin) permettrait de dédier cette dernière à une desserte métropolitaine de la conurbation

Néanmoins, ce n'est pas sur des points de détail que nous souhaitons porter l'accent, et nous ne comptons pas apporter, *directement ou indirectement*, une quelconque caution à un projet que nous considérons par essence comme pervers pour le développement durable de notre territoire. Aussi, demandons-nous expressément à la CPDP, mais aussi à la CNDP, d'engager dès à présent la réflexion sur d'autres plans. La Loi leur accorde toute latitude pour organiser le débat. Nous souhaitons que des questions que nous jugeons fondamentales fassent l'objet d'**ateliers** où soient débattus, *avec des experts nationaux et internationaux qualifiés*, des sujets qui ne sont qu'effleurés dans le programme qui vient de nous être présenté.

Ces Ateliers devraient être les suivants :

Atelier n°1 sur un scénario rétroactif volontariste et sur les dispositions à prendre pour atteindre les objectifs fixés

Atelier n° 2 sur les dispositions à prendre *dans la période transitoire* pour faire face aux besoins réels (et non pas proclamés) de transports-déplacements

Le débat public qui s'ouvre aujourd'hui est le cinquième du genre à concerner la Côte d'Azur ; il a été précédé par les débats publics sur :

- Projet de Ligne à haute tension Boute-Carros
- Projet d'extension du Port de Nice
- Projet de LGV-PACA
- Projet de liaison Grenoble-Sisteron, qui nous concerne aussi à travers ses prolongements et ses conséquences

Tous ces débats ont abouti ou sont en voie d'aboutir à de sérieuses remises en question ou recadrages des propositions formulées par le maître d'ouvrage du projet ; on donnera pour exemples les plus flagrants le cas du Port de Nice et celui de la LGV-Paca.

Il y a lieu d'espérer que le présent débat, comme ceux qui les ont précédés, conduise nos concitoyens à s'interroger, *non pas tellement* sur quelques détails du projet mais sur le fond, *non pas tellement* sur les avantages/inconvénients qu'il présente à courte échéance mais sur le devenir à long terme de notre territoire, et *non pas seulement* à l'échelle du territoire des Alpes-Maritimes ou de celui nos proches voisins monégasques et italiens (pour autant qu'on y pense parfois), mais dans son contexte le plus large, celui de l'arc méditerranéen tout entier, et à la lumière *non pas seulement* de la problématique des transports/déplacements, mais à celle, de toute évidence majeure et prioritaire, de l'urbanisme.

Car, le 3 novembre à Paris, à quelques jours de la Conférence ministérielle sur la protection de l'environnement méditerranéen, vient d'être publié le rapport "*Les perspectives du Plan Bleu⁴ sur l'environnement et le développement*" ; il annonce un avenir sombre pour les pays méditerranéens, "si aucune mesure n'est prise pour enrayer l'urbanisation accélérée des côtes et les conséquences qu'elle entraîne".

C'est à ce niveau-là, sur ce plan là, que nous souhaitons que se déroule le débat. Pour notre part, nous nous appliquerons à contribuer à l'infléchir en ce sens.

⁴ Créé en 1978 en appui de la Convention de Barcelone, le Plan Bleu, Centre d'activités régionales du PNUE, a son siège à Sophia Antipolis