

**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 : 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : (33) 04 93 35 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr

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

4 février 2002

***AVERTISSEMENT***

*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 <sup>(\*)</sup>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**, il 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 **Rivière** qui eut pu faire l'objet de dispositions spécifiques dont nous soumettons en annexe quelques exemples.*

---

(\*) Observations du GIR Maralpin sur le projet de directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes ; 16 février 2001 ; 14 pages

*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.

Cependant, 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

- le prolongement des CP jusqu'à la gare SNCF de Nice-Ville, lequel, au prix de moins de 500 m de parcours en voirie urbaine et terminus en impasse sous le faisceau SNCF, autoriserait une directe intermodalité des CP avec les lignes TER [RER azuréen] (dont celle desservant la Vallée du Paillon) et les liaisons interrégionales du réseau grandes lignes (dont Nice-Cuneo) ;
- la nécessité de préserver, en basse vallée du Var (unique débouché vers le nord), les emprises requises pour une future liaison mixte fret/voyageurs à grande vitesse vers le Piémont.

#### **5. DÉPLACEMENTS URBAINS ET INTERMODALITÉ**

Les propos qui précèdent révèlent une des insuffisances du volet "déplacements urbains" de l'étude intermodale à laquelle ont échappé nombre de mailles et noeuds potentiels d'intermodalité

##### **Gares multimodales et intermodales**

Sans porter ombrage au projet de gare multimodale de St. Augustin (dont la plurimodalité est incontestable, surtout si le débat public sur le projet d'extension du port de Nice débouche, comme souhaitable, sur une extension portuaire sur le site de l'aéroport), le Projet devrait faire apparaître plus nettement l'utilité de noeuds intermodaux majeurs, devant ponctuer une conurbation d'un million d'habitants.

Ceci devrait se traduire sur la Carte 1 et 2 par l'apposition des figurines signalant comme :

- gare intermodale principale : Nice-Thiers (non mentionnée comme pôle d'échanges)

- gares intermodales secondaires : Cannes ; Antibes ; Cagnes ; Menton (non mentionnée comme pôle d'échanges) ; ainsi que le port de Nice (qui reste l'interface de continuité territoriale avec la Corse).

### **Tramway de Nice et TCSP**

La reconnaissance de l'ouverture de Nice sur le transport maritime doit s'exprimer clairement par la *desserte tramway du port* : l'avenir des déplacements de loisirs avec la Corse n'étant pas nécessairement automobile. A l'heure où les Chemins de fer corses amorcent un énorme programme d'investissements, il est paradoxal de ne pas prévoir une desserte TCSP du port de Nice en liaison avec le dispositif de transports azuréens.

La ligne 1 du tramway niçois dont le tracé en U est *totalelement irrationnel* (dans la mesure où son trafic de bout en bout sera inexistant) doit être exclusivement Nord-Sud pour *relier le port à la gare d'autobus, puis aux gares SNCF et CP*, assurant ainsi la connexion entre modes de transport terrestres et leur réseau.

La liaison annoncée entre le port et l'aéroport via la ligne 2 ne présentant aucun intérêt intermodal, la ligne 2 gagnerait à se déployer plus rationnellement de l'extrême ouest vers le nord-est en direction de la vallée du Paillon.

## **6. GESTION DE L'ESPACE ET COUPURES VERTES**

### **Plaine du Var**

La plaine du Var, dans sa section littorale, est à l'évidence dans un état insatisfaisant. Mais lorsque le Projet évoque un "équilibre" entre les espaces agricoles et l'urbanisation, sans dire en quoi il consistera ni comment l'atteindre, on ressent l'impression que ses rédacteurs se payent de mots [cf. p. 91]. Quoi qu'il en soit, dans cet "équilibre", il convient aussi de considérer que le Var, notamment avec ses coteaux et la végétation de son lit mineur, représente aussi une coupure verte offerte par la nature, située opportunément à la périphérie de milieux urbains et qui est plaisante. Pourquoi diable vouloir transformer cet "espace coupure" en "espace lien" ?

### **Coupures vertes**

D'une manière générale, les coupures vertes n'ont pas reçu dans le projet de DTA une place suffisante eu égard à la forte pression immobilière qui s'exerce dans les Alpes-Maritimes. On remarquera qu'elles sont le plus souvent orientées perpendiculairement au rivage de la mer, ce qui semble dicté par la tendance forte à construire en bord de mer. Mais rien n'empêche de les orienter autrement et de ménager des coupures parallèles au rivage pour distinguer des villages ou noyaux urbains tendant à former une agglomération continue. Cet aspect est développé et illustré dans notre note traitant de certains aspects spécifiques à l'est du département (Rivière azurée).

## **ERREURS RELEVÉES**

### **Planche 4 (Etat actuel)**

N'est pas représentée la branche sud de l'étoile ferroviaire de Breil (Breil-Vintimille) pourtant parcourue par 11 paires de trains régionaux et interrégionaux transfrontaliers (Imperia-Cuneo) assurant une liaison entre la Riviera, la vallée de la Roya et le Piémont [N.B. Cette branche est représentée ne Planches 6 et 10].

### **Planche 14 (Littoral : centres, restructurations, infrastructures)**

La ligne ferroviaire Cannes-Grasse dont la réouverture est pourtant décidée entant que branche TER, figure improprement en représentation TCSP.

## **PIÈCES JOINTES**

- Annexe aux observations du GIR Maralpin – Considérations relatives au secteur Riviera

- Observations du GIR Maralpin sur le projet de directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes ; 16 février 2001 ; 14 pages