

**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 – Internet : www.gir-maralpin.org*

**Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur
[CANCA]
Plan de déplacements urbains communautaire
[PDU]**

**OBSERVATIONS DU GIR MARALPIN
SUR LE PROJET DE PDU DE LA CANCA
(Projet arrêté par le Conseil communautaire du 25 septembre 2006)**

Observations formulées dans le cadre de l'enquête publique

13 avril 2007

Observations du GIR Maralpin sur le projet de PDU de la CANCA

[Projet arrêté par le Conseil communautaire du 25 septembre 2006]

PRESENTATION

La **Communauté d'agglomération de Nice-Côte d'Azur (CANCA)** existe officiellement



depuis le 1^{er} janvier 2002. Avec les communes d'Èze et de Cap-d'Ail¹ qui l'ont rejointe depuis, la CANCA regroupe sur 350 km² autour de Nice (5^{ème} ville de France avec 350 000 habitants) 24 communes réunissant 500.000 habitants, soit plus de la moitié de la population du département des Alpes-Maritimes².

L'élaboration du **Plan de déplacements urbains communautaire (PDU)** s'appuie sur trois différents niveaux de structure [Comité de pilotage, Comité technique, Groupes de travail].

La séance de lancement du Comité de pilotage³ du PDU s'est tenue le 8 mars 2004.

Le GIR Maralpin a été convié à participer à une réunion de chacun des trois groupes de travail ["*Marchandises*" ; "*Accessibilité multimodale et modes doux*" ; "*Stationnement*"] (qui se sont tenues respectivement les 1, 2 et 3 mars 2005), mais non aux réunions du Groupe de travail "*Évaluation et suivi*".

Depuis lors, aucune information sur l'élaboration du PDU n'est parvenue au GIR jusqu'à réception, le 12 avril 2006, du projet dans sa version provisoire datée du 3 avril, version soumise à ses partenaires par la CANCA pour avis avant la date limite du 3 mai 2006.

Le GIR Maralpin y a donné suite dans les délais en soumettant des observations sous la forme d'un document de 9 pages appelant l'attention sur des questions méthodologiques et stratégiques, questions qui semblent avoir été, sinon ignorées par le Comité de pilotage, du moins éludées, et qui paraissent d'une toute autre importance que le catalogue de mesures à court terme auquel se cantonnait le projet.

C'est le 7 décembre 2006 que la CANCA a porté à connaissance de ses partenaires de la société civile le projet arrêté le 25 septembre par son conseil communautaire. C'est sur cette nouvelle version, soumise à enquête publique entre le 8 mars et le 13 avril 2007, que le GIR Maralpin formule les présentes observations.

¹ Le territoire de la Commune de Cap-d'Ail (non encore porté sur la carte) jouxte à sa droite celui d'Èze

² Avec une superficie de 350 km², la CANCA ne couvre que le douzième du département (4 294 km²)

³ Comité technique dont la composition est la suivante : Maires des 24 communes, Préfet, Président du Conseil régional, Président du Conseil général, Président de la CCINCA, Présidents des communautés d'agglomérations ou communautés de communes riveraines

Comme lors des observations formulées le 2 mai 2005, celles qui suivent ne s'attardent donc pas aux détails d'un document de 168 pages, sauf à relever quelques différences représentatives des légers changements apportés à la rédaction du document entre la version provisoire du 7 avril 2005 et celle arrêtée le 25 septembre 2006.

On verra dans la suite du présent document que ces modifications généralement mineures ne remettent pas en cause et même confortent la première analyse du GIR Maralpin dont l'essentiel est repris dans la présente note.

Aux fins d'éclairer le lecteur sur les réponses apportées par les autorités de la CANCA aux questions soulevées par les observations du GIR Maralpin, ces observations initiales ont été reprises dans leur intégralité (Chapitres **1** à **3**) et assorties chaque fois qu'il y a lieu de l'écho qu'elle ont pu avoir dans la version arrêtée du projet.

[Ces commentaires figurent en italiques et renvoient à la nouvelle version du PDU – Afin d'éviter toute confusion entre les deux documents, les renvois au premier (Version provisoire du 3 avril 2006) ont leurs références indicées de la lettre "P"]

En complément de cet exercice, on trouvera en Chapitre **4** quelques commentaires sur ajouts et modifications survenues entre les deux versions du PDU, ainsi qu'une conclusion générale sur ce que l'on aurait pu attendre d'un Plan de déplacements urbains couvrant une période aussi étendue, laquelle à notre sens ne devrait pas être qualifiée de *transition* (sic) mais bien *requalifiée en rupture* avec les errements dont ont pâti les Alpes-Maritimes au cours du demi siècle passé.

1. OBSERVATIONS D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE

1.1. Les lacunes de la démarche

(a) La non-prise en compte de la DTA 06

Tant par son extension spatiale que par l'importance de sa population, la Communauté d'agglomération Nice – Côte d'Azur (CANCA) constitue une part majeure du département des Alpes-Maritimes qui a récemment fait l'objet d'une *Directive territoriale d'aménagement* (DTA 06).

Assez étrangement, la DTA 06, où ont été formulées de nombreuses recommandations relatives à l'urbanisme, aux déplacements et aux transports portant précisément sur le territoire de la CANCA, n'est même pas invoquée dans le préambule de l'étude [cf. pp. 2-5P] alors qu'elle devrait en constituer le cadre contraignant.

Mention de la DTA 06 est apparue dans la nouvelle version du PDU [page 4] sans toutefois qu'il en soit tenu particulièrement compte, ainsi en est-il du projet d'implantation d'un grand stade à St Isidore⁴

(b) La non-prise en considération des avancées récentes en matière d'aménagement du territoire

⁴ Cf. Observations du GIR Maralpin à ce sujet [cf. Annexe]

Depuis l'élaboration de la DTA 06, trois grands débats publics portant sur des projets infrastructurels majeurs (*Extension du Port de Nice, LGV-Paca et Contournement routier de Nice*) impliquant directement ou indirectement le territoire de la CANCA se sont déroulés. Tous ont apporté des éclairages nouveaux en partie contradictoires avec ceux ayant prévalu dans l'étude intermodale de la DTA et, surtout, ont dessiné des perspectives d'un aménagement à long terme dans lesquelles devraient s'inscrire les travaux de la CANCA.

On en donnera pour exemple particulièrement éloquent les études réalisées par le *Syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du Schéma directeur de la région grenobloise* sur le "*chrono aménagement*" du territoire, études prises en considération au niveau national français et qui devraient constituer référence pour le PDU de la CANCA et infléchir les réflexions engagées jusqu'ici.

Différentes rubriques de la nouvelle version du PDU font mention de l'abaissement de la vitesse sans pour autant le faire apparaître comme une stratégie d'ensemble à l'échelle de la CANCA.

(c) La non-prise en compte d'études et travaux antérieurs à la création de la CANCA ou bien réalisés hors du cadre de celle-ci

On regrettera également que les bureaux d'études missionnés par la CANCA n'aient pas inscrit leur démarche dans le cadre départemental et ne se soient pas référés explicitement aux études conduites jusqu'alors par l'ADAM (et devant l'être désormais par l'ADAAM), et qu'ils aient également fait preuve d'absence de curiosité ou d'intérêt pour des analyses et des études animées, à un niveau certes plus modeste, par des collectivités limitrophes de la CANCA (notamment CCCA & CASA), par ou d'autres entités, et pourquoi pas notre propre Groupe [cf. Annexe].

Au même titre que pour la DTA 06, il est fait maintenant mention du Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), du Plan de protection de l'atmosphère (PPA), des principaux schémas du CG 06 (Résorption des points noirs routiers et Plan vélo), sans pour autant analyser leur intrication avec le PDU [p. 4]. Ainsi pourrait-on légitimement se poser la question de l'éventuelle antinomie entre un plan de résorption des points noirs routiers (d'un coût de 1,5 milliards d'Euros pour l'ensemble des Alpes-Maritimes) et la stratégie affichée par la CANCA de maîtriser les vitesses de déplacement des véhicules.

1.2. L'insuffisance d'analyse critique

(a) Tirer les leçons des errements passés

Dans son préambule, le projet se fixe les objectifs « *de tout d'abord "rattraper le temps perdu" puis d'instaurer les bases d'une nouvelle culture de mobilité* » [cf. p. 3P].

Nous ne pouvons que souscrire à la reconnaissance d'un retard culturel des Alpes-Maritimes en matière d'aménagement du territoire, mais la question que doit se poser le Comité de pilotage n'est pas tellement celle d'un temps censé écoulé à ne rien faire mais celle du temps passé à *mal*, sinon *très mal faire*, tant en matière d'infrastructures que d'urbanisme.

Nous considérons que le salutaire changement de cap, apparemment souhaité par tous, ne peut être opéré sans se fonder sur l'analyse des *erreurs passées* mais aussi celle des *erreurs en cours*. Une telle analyse devrait faire l'objet d'un chapitre introductif, sans lequel on ne saurait édicter des recommandations sur les correctifs à apporter et les décisions à prendre pour ne pas persévérer dans l'erreur.

(b) ... et celle des errements en cours

Ainsi nous permettons-nous de soumettre à la sagacité des experts et à l'esprit critique des décideurs de la CANCA la liste non exhaustive suivante de quelques opérations, (dont certaines encore en cours) qui auraient pu être conduites dans un sens différent, sinon évitées, aux fins de respecter l'esprit des lois SRU et LOTI notamment.

- L'autoroute urbaine de Nice (dont la voie Nord est en cours de réalisation) étranglant irrémédiablement les emprises de l'unique axe ferroviaire littoral
- La pénétrante du Paillon (dont l'achèvement est tout récent) qui jouxte une voie ferrée sous-utilisée
- La ligne de tramway de Nice (en cours de travaux) dépourvue d'intermodalité avec les Chemins de fer de Provence et la Gare centrale SNCF de Nice
- Le mitage intensif (et accéléré depuis l'adoption de la DTA) des collines niçoises⁵.

En page 122, la CANCA exhibe sans pudeur ni repentance un cliché des deux voies rapides qui compromettent définitivement l'essor de la desserte ferroviaire locale (autoroute urbaine) [cf. études GIR]

1.3. Sur la méthode

(a) Une analyse restrictivement extemporanée

Le projet de PDU soumis à examen est présenté en tant que "*intervenant en appui sur la période 2007-2015... en transition préalable et complémentaire aux projets de transport lourds actuellement en étude*"⁶ [cf. Synthèse p. IP].

On se doit de déplorer l'absence de précision sur ces projets de transports lourds dont on imagine mal qu'ils puissent être étudiés hors du cadre du PDU. On déplorera, bien davantage encore, l'absence de questionnement sur les dispositions à accorder pour l'insertion de la LGV-Paca et pour écarter le doublement partiel de l'A8, comme le Conseil général des Alpes-Maritimes l'a exprimé en clôture du débat public sur le contournement routier de Nice⁷.

Le projet est donc élaboré hors du temps, sans un regard sur le passé, sans analyse approfondie de la situation présente et, de surcroît, sans programmation ni prospective pour dans l'avenir, y compris à long terme.

(b) Un catalogue de mesures parcellaires sans vision d'ensemble

Le document reflète la méthode utilisée pour le réaliser.

Articulé en quatre thématiques (*Modes doux et accessibilité multimodale* [Lot 1] ; *Stationnement* [Lot 2] ; *Intermodalité* [Lot 3] ; *Marchandises* [Lot 4]) [toutes déliées de leur prégnance urbanistique] et confié à quatre bureaux d'études différents⁸, les produits qui en sont issus ont été "consolidés" par un cinquième bureau d'études [Lot 5] qui ne pouvait conférer d'autre cohérence que formelle à une collection de propositions disparates, dont *certaines* se retrouveront à l'identique dans d'autres CDU, dont *peu d'entre elles* portent la marque d'une connaissance approfondie du terrain, et dont *aucune* ne relève d'une stratégie d'ensemble.

⁵ auquel ne remédient en aucun cas les vœux pieux de "*maîtrise de l'étalement urbain*" formulés en page 11P du document

⁶ "*mise en service de la 3^{ème} voie TER dès 2012, extension du réseau de tramway dès 2015, etc.* (sic)" [cf. Synthèse, p. 1P].

⁷ Doublement autoroutier pourtant discrètement représenté sur les planches des pages 69P & 78P

⁸ *Altermodal* [Lot 1] ; *SARECO* [Lot 2] ; *SYSTRA* [Lot 3] ; *Interface Transport* [Lot 4] ; *CITEC* [Lot 5]

Cette absence de cohérence semble en grande partie imputable à l'impossible référence à un quelconque plan d'urbanisme à l'échelle d'une communauté d'agglomération dont les limites ont été définies arbitrairement, sans référence aucune à l'histoire ou à la géographie, mais incontestablement selon des critères de politique locale.

On en prendra pour exemple le saupoudrage, sur chaque commune de l'arrière pays niçois, d'actions ne répondant aucunement à un aménagement d'ensemble de cet espace sur lequel aucune mesure ne semble avoir été envisagée pour le faire échapper à l'emprise et à la convoitise de la "ville-centre".

2. QUELQUES CARENCES ET/OU CONTRESENS DU PROJET

2.1. La mer, la navigation maritime et les ports

Assez paradoxalement le PDU de la CANCA (qui s'étend sur une moitié de la façade maritime du département) "tourne le dos à la mer" en se prévalant tout simplement de la seule prétendue⁹ non-pertinence d'un cabotage maritime "sur le territoire de la Communauté urbaine" (sic) [cf. p. 17P].

Pourtant, le port de Nice, qui assure une grande part des liaisons territoriales régionale et nationale avec la Corse, et la rade de Villefranche, qui abrite la grande escale croisiériste azurée, génèrent tous deux des flux de déplacements, de desserte et d'approvisionnement importants, qui ne sont pas analysés dans le document.

L'hypothèque d'une extension éventuelle du port de Nice ayant été levée par le débat public, la réflexion sur les dispositions définitives à prendre en matière de desserte de ces ports aurait dû être engagée sans plus tarder.

On regrettera que la ligne n°1 du tramway de Nice dont le tracé en "V" ne répond à aucun besoin de déplacement de bout en bout, n'ait pas été conçue comme liaison entre gares (CP, SNCF, Autobus et Port) ce qui aurait répondu à une flagrante demande d'intermodalité, et on ne peut considérer que dérisoire, en regard des besoins de la desserte portuaire, la mesure 106 de création d'un parc VP souterrain et d'aboutissement de la ligne TCSP n° 2 au fond du Bassin Lympia [cf. p. 100P].

Pour ce qui concerne la desserte de la rade de Villefranche, qui avait fait l'objet il y a deux décennies d'une étude mettant en œuvre un dispositif TCSP, le projet de PDU invoque la ridicule création en gare d'un parc relais autos de 50 (cinquante) places ! [cf. 2.5.].

Une réflexion d'un tout autre ordre aurait dû aussi être engagée par la CANCA sur les possibilités qu'offre sa façade maritime pour l'accès par mer de secours et d'interventions en cas de graves sinistres ou de catastrophes naturelles dont l'accident du Casino Ferber et la crue du Var constituent des signaux significatifs.

Les mesures d'intermodalité proposées pour la baie de Villefranche restent insuffisantes : après avoir fait état de l'intérêt de sa desserte ferroviaire pour les croisiéristes, l'accès à la gare (ascenseur, intermodalité bus sur la Basse Corniche) n'est pas évoqué autrement que par un improbable et incongru parc relais de 100 places (au lieu de 50) [p. 110] [cf. 2.6].

2.2. Le Chemin de fer de Provence (CP)

⁹ Les acteurs azuréens n'ont jamais approfondi la réflexion sur les conditions et modalités locales d'une desserte maritime pourtant pratiquée en mer ouverte dans d'autres secteurs littoraux métropolitains et outre-mer

Prônant la "mise en valeur des potentialités des Chemins de fer de Provence afin d'en faire à terme un axe TC structurant à l'échelle de la CANCA (sic)" [cf. Synthèse – Levier intermodalité, p. IIP], les rédacteurs du document semble perdre de vue la fonction régionale, sinon interrégionale des CP.

Prônant l'intermodalité, ils omettent de prendre en considération l'intérêt majeur pour cette ligne régionale de bénéficier d'une intermodalité directe, non pas incommodément avec la ligne de tramway niçois [cf. Mesure 105, p. 100P] (lequel ne desservira pas plus commodément la gare de Nice-Thiers) mais avec cette gare centrale qui en est distante de moins de 500 m et devrait constituer le pôle ferroviaire azuréen de l'avenir.

Du fait sans doute du découpage communautaire qui a reconnu l'indépendance territoriale de la *Communauté de Communes des Côteaux d'Azur* (CCCA) située en rive droite du Var, le report des CP sur cette rive pour la desserte de la zone d'activités de Carros, pourtant retenue par la DTA 06, n'est pas pris en compte dans le projet [cf. Planche p. 83P], en dépit de l'importance reconnue en page 10P des déplacements entre CCCA et CANCA.

Le report des CP en rive droite du Var apparaît en Annexe 6 [p. 161] au titre de "perspective 2015 et au-delà" ; la ligne y figure comme devant être électrifiée au-delà même du périmètre CANCA, mais toujours sans intermodalité directe avec le réseau TER en gare de Nice-Thiers.

2.3. Non prise en compte de la future LGV circumméditerranéenne

Le projet de PDU a été élaboré, puis rédigé, alors que le débat public sur la LGV-Paca était achevé depuis plusieurs mois et que ses conclusions en avaient été tirées.

Le principe est désormais acquis qu'une liaison ferroviaire nouvelle circumméditerranéenne devra être établie à travers les Alpes-Maritimes et le territoire de la CANCA.

Parmi les arguments avancés pour la justifier, figurent notamment la libération de la ligne historique pour les besoins de la desserte TER locale et l'allègement des trafics nationaux sur la plateforme aéroportuaire.

De telles considérations ne sont pas évoquées dans le document, comme ne sont pas non plus évoquées celles sur l'implantation de la gare TGV niçoise, pourtant décisive tant en matière d'urbanisme que d'intermodalité.

2.4. L'omission de l'indispensable modernisation de la gare centrale ferroviaire niçoise

Selon nos propres thèses qui ont retenu l'attention des administrations ferroviaires, la grande gare TGV niçoise ne pourra être implantée sur le site de St Augustin de fait de diverses considérations dont les plus importantes sont celle liées aux risques pesant sur la basse plaine du Var et à l'irréversible étranglement de l'accès ferroviaire Est par l'autoroute urbaine [cf. 1.2. (b)].

Ces hypothèses sur St Augustin conduisent à opter pour le site de la gare centrale de Nice Thiers et de son satellite Nice-St Roch où seraient reportées les installations de lavage et de service.

Le remodelage de la gare de Nice-Thiers, dont le plateau est suffisamment vaste pour accueillir l'escale TGV, se révèle par ailleurs indispensable pour faire face à l'accroissement de trafic local TER et régional TEN estimé à + 260 % à l'horizon 2015.

Cette restructuration, qui ne nécessite aucune extension d'emprises, offre en outre les opportunités

- d'y faire aboutir les CP pour l'obtention d'une intermodalité directe avec le réseau régional TER et national ;
- d'ouvrir la gare actuelle sur une façade Nord à créer ;
- et entreprendre de ce fait une grande opération d'urbanisme par remodelage et valorisation des quartiers nord.

De telles réflexions ne peuvent pas être évacuées d'un document qui se targue de couvrir la période 2007-2015 [cf. Synthèse, p. IP] d'autant que, dans ce même document, certaines des options proposées pour le court terme [cf. Action 17 "*Restructuration de St Roch en pôle d'accueil du transport et de la logistique urbaine*" (p. 53P)] risquent d'engager irrémédiablement l'avenir (comme cela a été et reste le cas pour l'autoroute urbaine).

2.5. Une étrange approche de l'intermodalité urbaine : les parcs relais urbains

Sous le titre "Développer une politique de parcs relais à l'échelle de l'agglomération" [cf. Mesure 03, p. 20P], le projet inventorie 11 projets cumulant au plus 2000 places dont 400 à Eze/Cap d'Ail relevant strictement de la Principauté de Monaco.

Hormis la parc de Lingostière (250 places) et les quatre autres parcs répartis en amont le long de la ligne des CP (au total 330 places), les projets qualifiés de parc relais sont situés en cœur de ville où les transports en commun acheminent quotidiennement plusieurs milliers de voyageurs. Ainsi, le nombre de "places-relais" quotidiennement offertes se révèle sans aucune commune mesure avec la clientèle potentielle du transport public concerné (ainsi la totalité de ces emplacements relais atteint à peine la capacité en voyageurs d'une rame TER à deux niveaux).

La configuration est plus caricaturale encore si l'on se réfère aux projets de parcs relais dans les gares d'Eze (20 places de stationnement) et de Villefranche sur Mer (50 places), ce dernier n'étant accessible que par une rue étroite et tortueuse en cul de sac.

Quels effets bénéfiques sur le transfert modal peuvent espérer les auteurs de telles élucubrations ?

Faut il encore rappeler comme nous l'avons fait lors de la présentation de l'étude dite "d'accessibilité des gares" alors réalisée par SCETA-Voyageurs & MTI Conseil dans le cadre de l'étude intermodale de la DTA 06¹⁰, que la configuration de la conurbation azurée est celle d'une métropole à très haute densité de population, à flux de déplacements élevés où les gares présentent des trafics de type RER et où des parcs relais *stricto sensu* n'ont place que sur les parcours terminaux hors cœur de ville, à savoir pour la CANCA dans les seules vallées du Var et du Paillon.

La nouvelle version du PDU fait état de quelques réajustements de capacité de certains de ces parcs relais mais se félicite surtout d'atteindre une capacité cumulée de 3300 places sur l'entier territoire de la CANCA [p. 23]. La question que l'on est en droit de se poser est celle du ratio ainsi atteint en regard du parc automobile concerné et de l'évolution de ce parc qui concerne près d'un demi-million d'habitants. Le PDU est autant muet à ce sujet qu'à celui de l'évolution de la population et de son éparpillement croissant dans les vallées et sur les collines niçoises où, comme il le prétend sans ambages "dans l'arrière pays, la voiture s'impose d'elle-même alors, qu'en ville, son usage est à limiter" (sic) [p. 13].

2.6. L'aménagement des gares en secteur urbain – Les aménités

En définitive, hormis les gares-centre à pourvoir de parcs autos payants¹¹, les autres gares et haltes ne peuvent être en capacité d'accueillir des parcs relais à la mesure des déplacements quotidiens. En revanche, tout l'espace nécessaire doit être réservé à l'intermodalité déplacements doux¹², TC et taxis, le reliquat disponible devant être consacré à un parc relais pour personnes à mobilité réduite (PMR).

¹⁰ Étude intermodale dans les Alpes-Maritimes – 6^{ème} réunion du comité de pilotage – Observations CIPRA-France/GIR Maralpin sur le Point 3 : Étude d'accessibilité des gares (Étude SCETA-Voyageurs/MTI Conseil) ; 18.02.1999 ; 3 pages

¹¹ ce qui semble le cas pour la projet de Cagnes-sur-Mer [Convention d'études Région-Sncf pour un parc relais de 200 à 300 places] évoqué p. 71P

¹² en incluant parcs vélos

Le changement de comportement pour le passage du mode VL au mode TC dans les déplacements pendulaires est fortement dépendant des facilités d'accès et surtout des inconvénients de l'attente. Pour les transports lourds de type TER et CP, le délai d'attente pourra atteindre la dizaine de minutes ou le quart d'heure dans le meilleur des cas.

Le rapport ne fait pas état des aménités susceptibles d'atténuer ces inconvénients. La réouverture des gares et leur aménagement, notamment pour les besoins de l'intermodalité (garage et location de vélos, station taxi, kiosque à journaux et articles touristiques, buvette¹³). Ces aménagements iraient de pair avec l'amélioration des accès comme ce pourrait être le cas à Villefranche-sur-Mer avec l'installation d'un ascenseur permettant de relier le bord de mer, la gare et une station bus-autocars à aménager en partie haute de la ville, sur la corniche littorale.

2.7. Méconnaissance de deux itinéraires nationaux VVV traversant la CANCA

Le GIR Maralpin qui a participé à l'élaboration du Plan vélo du département des Alpes-Maritimes appelle particulièrement l'attention du Bureau d'études en charge du Lot 1 (spécialiste de la discipline) sur la décision de l'État formalisée par la CIADT de décembre 1998 de réaliser parmi les itinéraires nationaux véloroutes voies vertes (VVV), ceux de Arles - Frontière italienne et de Nice-Grenoble, itinéraires concernant directement la CANCA et devant faire l'objet d'un aménagement approprié à la mesure de leurs enjeux touristiques.

Corrélativement, le GIR regrette qu'en matière de déplacements doux les liaisons entre les deux rives du Var relevant de l'administration de la CANCA ne fassent pas l'objet d'aménagements prioritaires à la fois aux niveaux de CAP 3000 et du terminal 1 de l'aéroport, à ceux des ex RN 98 et RN 7, et, plus en amont, au niveau des nouveaux quartiers de St Laurent du Var et de Nice La Plaine qui font désormais, par "le choix de leurs élus", partie d'une même entité.

La nouvelle version du PDU accorde désormais beaucoup d'attention aux modes doux [cf. notamment pp. 26, 27, 66 & 116] et a pris bonne note de l'existence des deux itinéraires nationaux la traversant [cf. C in p. 66]

3. POUR UNE VALORISATION DES ÉTUDES ET RESSOURCES EXISTANTES

3.1. Un recours nécessaire aux études préexistantes

La plupart des questions soulevées dans le cadre des présentes observations invoquent des études déjà réalisées dans un autre cadre institutionnel (DTA 06, DDE 06, ADAM puis ADAAM, Conseil général 06, Ville de Nice et autres villes azuréennes) et à des réflexions engagées par ailleurs, notamment dans le cadre des trois débats publics (*Port de Nice, LGV-Paca, Contournement routier de Nice*). Ces travaux et réflexions, dont l'essentiel semble avoir échappé aux bureaux d'études chargés d'élaborer le projet, constituent un fonds précieux auquel le PDU doit se référer, sinon avoir recours.

3.2. Contributions potentielles du GIR Maralpin à l'amélioration du projet

Au cours d'une décennie d'activités dans les domaines des transports, des déplacements et de l'aménagement du territoire, le GIR Maralpin a participé à l'ensemble des débats locaux, régionaux et nationaux les concernant, a formulé des propositions et élaboré des études qui ne semblent pas avoir retenu l'attention des prestataires de l'étude PDU.

¹³ ainsi que pratiqué dans les stations FS des Cinque Terre (Ligurie, Italie) par exemple

En appelant celle des autorités responsables de l'élaboration du PDU, le GIR Maralpin les assure de la mise à disposition de ses propres travaux dont il soumet ci-après une liste non exhaustive et les assure de sa disponibilité pour contribuer à l'amélioration du projet.

Depuis la formulation de ses premières observations, le GIR Maralpin a produit d'autres analyses et études qui auraient également pu, si elles avaient été prises en compte par la CANCA, contribuer à une formulation plus rigoureuse de ses dernières propositions.

4. COMMENTAIRES CONCLUSIFS SUR LE PROJET

4.1. Entre la version soumise à consultation en avril 2005 et la version arrêtée en septembre, des différences de portées contradictoires

(a) Des avancées

La nouvelle rédaction du PDU s'est amendée par la prise en considération (uniquement formelle cependant puisque sans analyse de leur implication)

- de la DTA 06
- des plans régionaux et départementaux (PRQA, PPA, Développement durable, Routiers, et Déplacements doux) [p. 4]

Elle s'est enrichie avec la prise en compte

- des incidences environnementales des déplacements (sans toutefois fixer d'objectifs précis) [pp. 5 & 29-31 notamment]
- du tourisme [pp. 12 & 19] (sans pourtant reconnaître l'urgence d'apprécier la nature et de l'importance des flux de déplacements qu'il engendre)
- des déplacements doux [pp. 26-31 et 33-34 notamment] (sans pour autant être en mesure d'évaluer les parts modales devant leur revenir)
- des déplacements deux roues motorisées [pp. 38-39] (dont l'essor est effectivement préoccupant)
- du rôle structurant que peut assumer la ligne ferroviaire Nice-Breil [pp. 15 & 35]

(b) Des insuffisances

En matière de transports en commun, elles relèvent

- d'une investigation incomplète [ainsi la nouvelle planche de la page 15 où ont été représentées les chalands habitants-emplois autour des gares de la ligne de Breil mais ne fait pas état en revanche de celles de la ligne des CP (qui sont connues et ont été récemment réévaluées par le GIR) ; cette omission est d'autant plus regrettable qu'un petit complément d'étude sur la desserte de la rive droite aurait révélé l'énorme potentiel de chalandise que recèle cette rive]
- d'une médiocre connaissance des dossiers, ainsi en est-il :
 - des CP dont la CANCA attend "une fréquence au ¼ d'heure en heure de pointe" sans que soit prévue l'infrastructure adéquate (évitements supplémentaires et leur allongement éventuel pour croisements dynamiques)] [p. 65]
 - de la mention "étude d'un arrêt des trains TER à Nice-Magnan" [p. 101] ; cette proposition que nous n'avons vainement cessé de formuler depuis vingt-cinq ans auprès des autorités municipales niçoises, relèverait-elle d'un repentir bien tardif ou bien d'une méconnaissance de la situation nouvelle, les emprises disponibles naguère ayant été phagocytées par la voie rapide Nord, avec une exploitation drastiquement contraignante de l'improbable troisième voie en cet espace ferroviaire désormais étranglé par les 2 voies rapides ?

- d'un manque d'ambition [ainsi, la liaison TCSP Vence-Cagnes (d'un intérêt tout aussi marqué que le projet de TCSP Sophia-Antibes retenu par la CASA) n'est-elle pas prise en compte dans les aménagements urbains prévus par la Ville de Cagnes-sur-Mer [pp. 69 & 75-76].

En matière d'indicateurs de suivi, les mesures annoncées restent souvent imprécises, semblent peu contraignantes et manquer de cohérence, ainsi la création d'un observatoire du stationnement [p. 42] ne pourrait-elle pas être englobée dans un observatoire de la mobilité et s'harmoniser avec et s'inscrire dans la décision de l'Etat de créer un observatoire interrégional de l'arc méditerranéen, observatoire qui devra notamment prendre en compte la mobilité touristique en matière de laquelle peu de données sont disponibles ?

(c) Des reculs

Une lecture comparée attentive des deux versions révèle nombre de modifications conférant au projet arrêté un caractère nettement moins volontariste et quelque peu édulcoré. Ces modifications affectent particulièrement :

- les aménités à susciter en matière d'espaces publics : ainsi ont étrangement disparu dans la nouvelle version les recommandations suivantes :
 - "considérer les mobilités douces comme un acteur important de l'espace public facilitant la socialisation, la convivialité, l'animation et l'activité économique des centres de localité comme des quartiers" [p. 23P]
 - "disposer d'une place de gare (esplanade ou parvis) animée, hors trafic voiture, convivial où se côtoient transports en commun, piétons et deux roues. Les abords des gares doivent être des espaces à vivre." [p. 25P]
 - "La réussite de cette dimension vivante de l'espace public n'est possible qu'avec une bonne intégration du piéton et du vélo : l'espace public remplit une fonction sociale" [p. 28P]
- l'ordre des priorités
 - en matière d'enjeux, l'amélioration de la sécurité des déplacements est passée au premier rang au détriment de la diminution du trafic automobile repoussée au second [p. IP *versus* p. I]
- la rigueur des recommandations
 - l'enjeu "abaissement général de la vitesse qui permet de diminuer la gravité des accidents est une mesure efficace pour favoriser la mixité et une bonne cohabitation entre les modes de déplacement" [p. 24P] n'a pas été repris en p. 27
 - la précision "au même titre que la desserte ferroviaire littorale" [p. 21P] a disparu de l'objectif de faire des CP un axe TC lourd et structurant [p. 24]
 - l'enjeu de "centralité" [p. 24P] a disparu de l'accessibilité et de l'aménagement des gares [p. 27]
 - l'étendue des zones 30 km/h définies pour la Ville de Nice a été considérablement réduite entre la version de février 2006 [carte de la page 96P] et celle de septembre 2006 [carte de la page 100]
 - en matière de marchandises, les nouvelles dispositions réglementaires sont moins contraignantes : interdiction matinale plus brève (de 8:00 à 9:00) [p. 52] au lieu de 7:30 à 9:00 [p. 48P]
 - l'enjeu PDE de "disposer rapidement d'actions démonstratives et d'initier un effet d'entraînement" [p. 58P] a disparu de la fiche correspondante [p. 60]
 - etc.

4.2 Conclusion générale

Le Plan de déplacements urbains communautaire soumis à enquête publique se présente davantage comme un catalogue de bonnes intentions présumées, estimées devoir concourir à un changement annoncé, nécessaire mais imprécis dans ses objectifs.

Le GIR Maralpin tient une nouvelle fois à rappeler que la réflexion sur les transports et déplacements doit être subordonnée à celle sur l'urbanisme et, mieux encore, à celle sur le territoire ; or, le présent projet ne s'appuie aucunement sur un projet urbain et ne s'inscrit nullement dans la perspective d'un devenir du territoire pourtant esquissé dans la DTA 06, laquelle n'a été que mentionnée, et ce, tardivement, en préambule de l'ultime version du document.

La durée assignée au projet (2007-2015) est démesurée en regard de l'objectif étié que se sont fixé ses concepteurs. Face aux retards qui obèrent le devenir du territoire, l'on ne peut se satisfaire d'engager, à petits pas et dans le désordre, une "*transition*" (sic) de huit années qui ne prépare aucunement une rupture annoncée pour des calendes grecques.

Au train où vont les affaires locales qui se manifestent davantage par le mitage accéléré de l'espace, la poursuite, sinon la relance des grands travaux routiers et autoroutiers que tempèrent faiblement quelques innovations annoncées en matière de déplacements doux, la CANCA et l'ensemble du département se trouveront bientôt dans l'impossibilité de donner suite aux projets de protection patrimoniale et d'aménagement du territoire salvateurs qui ne figurent aucunement dans le présent projet.

C'est ainsi, qu'avec l'assentiment de l'ensemble des décideurs locaux, en pleine gestation du PDU, l'achèvement des deux chaussées de l'autoroute urbaine vient d'étrangler le corridor ferroviaire de Nice et de porter atteinte à sa desserte locale TER et longue distance TGV. Ailleurs, sous prétexte que rien ne presse plus que de coûteux aménagements routiers de confort, les emprises des éventuels TCSP (dont l'étude n'est pas entamée, ni même envisagée) seront aussi allègrement dilapidées que celles de la Gare de Nice St Roch que convoite le PDU pour des camions, sans prendre en compte l'impérieuse nécessité de les préserver pour l'entretien des TGV devant desservir la Côte d'Azur par une ligne nouvelle dont on se préoccupe encore trop peu du tracé.

Ainsi, le GIR Maralpin, ne peut-il que souscrire aux remarques méthodologiques et techniques auparavant formulées par les services déconcentrés de l'Etat, ceux de l'Equipement comme ceux de l'Environnement, regrettant que le projet soumis par la CANCA ne repose pas davantage sur une analyse approfondie de la situation et ne s'inscrive pas davantage dans une vision volontariste, progressive et prospective, de manière à ce que la période "*transitoire*", pour autant qu'elle s'impose, soit la plus brève possible et débouche sur des réalisations qui excluent tout opportunisme, soient compatibles avec les projets annoncés, et s'inscrivent dans le long terme.

ANNEXE

Liste non exhaustive d'études et de propositions du GIR Maralpin traitant de questions intéressant la CANCA

Urbanisme et aménagement du territoire

- Ville automobile et planification urbaine : le cas de la Côte d'Azur - Le passage de la ville pédestre à la ville automobile dans une conurbation de montagne du littoral méditerranéen [Mai 2005]
- Conurbation azuréeenne - Rompre avec le cercle vicieux de la dépendance automobile [Janvier 2006]

- [*nouveau*] Enquêtes publiques préalables au projet de création d'un stade de football à St Isidore Sud dans la plaine du Var – Observations du GIR Maralpin [Juin 2006]
- [*nouveau*] Les déplacements des étudiants de l'UFR-Staps (PDE) – Analyse des accessibilités dans la zone périphérique et propositions d'aménagements favorisant les déplacements respectueux de l'environnement [Novembre 2006]

Chemins de fer de Provence (CP)

- Refondation des Chemins de fer de Provence – Approche comparative avec des réseaux métriques de référence [Juillet 2004]
- Refondation des Chemins de fer de Provence – Aspects économiques [Janvier 2005]
- CP - Section urbaine et périurbaine - Réexamen de l'évaluation des zones de chalandise des gares [Octobre 2005]

LGV-Paca et ligne historique

- Proposition du GIR Maralpin pour la traversée et la desserte des Alpes-Maritimes par la ligne nouvelle
 - Notice explicative [Juin 2005]
 - Note de synthèse [Juin 2005]
- [*nouveau*] Desserte de la conurbation azurée par la ligne littorale – Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future [Octobre-Décembre 2005]
- [*nouveau*] Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Mise à jour et compléments 2005 [Novembre 2005]

Contournement routier de Nice

- Cahier d'acteur du GIR Maralpin [Janvier 2006]
- Le point de vue de Marc Wiel (Urbaniste) sur le contournement routier de Nice [Novembre 2005]
- Les concepts de "Chrono-aménagement du territoire et Autoroutes apaisées" par Maya Vitorge (Directrice d'études à l'Agence d'Urbanisme de la Région grenobloise) [Janvier 2006]

Intermodalité

- Étude intermodale dans les Alpes-Maritimes – Observations sur l'Étude d'accessibilité des gares [Février 1999]

Déplacements doux et Véloroutes Voies Vertes

- Avis et propositions du GIR Maralpin sur le projet de Schéma départemental cyclable des Alpes-Maritimes [octobre 2003]

Ces documents sont consultables sur le Site Internet du GIR Maralpin [www.gir-maralpin.org]
