

**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
(sous sa version provisoire du 3 avril 2006)**

2 mai 2006

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

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 qui fait l'objet des présentes observations devant être soumises à la CANCA avant la date limite du 3 mai.

Les observations qui suivent ne s'attardent donc pas aux détails d'un document de 125 pages, détails sur lesquels le GIR Maralpin sera amené à formuler ultérieurement des commentaires précis. Elles s'attachent en revanche à appeler 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 cantonne le projet.

1. OBSERVATIONS D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE

1.1. Les lacunes de la démarche

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

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

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. 2-5] alors qu'elle devrait en constituer le cadre contraignant.

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

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 devraient constituer référence pour le PDU de la CANCA et infléchir les réflexions engagées jusqu'ici.

(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].

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. 3].

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 niçoises⁴.

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*"⁵ [cf. Synthèse p. I].

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 Nice⁶.

Le projet est donc élaboré hors du temps, sans regard sur le passé, ni sur la situation présente et, de surcroît, sans séquençage 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 différents⁷, 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.

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

⁴ auquel ne remédient en aucun cas les vœux pieux de "*maîtrise de l'étalement urbain*" formulés en page 11 du document

⁵ "*mise en service de la 3^{ème} voie TER dès 2012, extension du réseau de tramway dès 2015, etc.* (sic)" [cf. Synthèse, p. 1].

⁶ Doublement autoroutier pourtant discrètement représenté sur les planches des pages 69 & 78

⁷ *Altermodal* [Lot 1] ; *SARECO* [Lot 2] ; *SYSTRA* [Lot 3] ; *Interface Transport* [Lot 4] ; *CITEC* [Lot 5]

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 prétendue⁸ non-pertinence d'un cabotage maritime "sur le territoire de la Communauté urbaine" (sic) [cf. p. 17].

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. 100].

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.

2.2. Le Chemin de fer de Provence (CP)

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. II], 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. 100] (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

⁸ 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

DTA 06, n'est pas pris en compte dans le projet [cf. Planche p. 83], en dépit de l'importance reconnue en page 10 des déplacements entre CCCA et CANCA.

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'irréparable 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. I] 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. 53)] 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. 20], 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 06⁹, 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.

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

En définitive, hormis les gares-centre à pourvoir de parcs autos payants¹⁰, 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 doux¹¹, TC et taxis, le reliquat disponible devant être consacré à un parc relais pour personnes à mobilité réduite (PMR).

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, buvette¹²). 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.

⁹ 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

¹⁰ ce qui semble le cas pour le projet de Cagnes-sur-Mer [Convention d'études Région-Sncf pour un parc relais de 200 à 300 places] évoqué p. 71

¹¹ en incluant parcs vélos

¹² ainsi que pratiqué dans les stations FS des Cinque Terre (Ligurie, Italie) par exemple

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.

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.

[02.06.2006]

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]

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

- 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]

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]
