

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET "MÉTROPOLE CÔTE D'AZUR"

La campagne de réflexions organisée, pour la relance de la Côte d'Azur sous le label de "métropole azurée", par le G4 (Préfecture des Alpes-Maritimes, Conseil Général, Ville de Nice et Chambre de Commerce des A.-M), campagne à laquelle n'ont pu que trop tardivement participer quelques membres du GIR Maralpin, a offert à plusieurs experts consultés l'occasion de formuler sans détours leur jugement sur l'état critique de notre région et les mesures à prendre pour y remédier.

Des communications à la Commission "Aménagement du territoire" de Messieurs André BRUSTON, Secrétaire permanent du Plan Urbain sous la co-tutelle des ministères de la Recherche et de l'Équipement [B], Professeur GACHELIN, membre du Bureau du Comité National Français du programme "Man and Biosphère" de l'UNESCO, co-organisateur des réserves de la biosphère française [G], André ROBERT, Directeur de l'Agence Européenne Territoires et Synergies [R] (communications dont nous tenons les textes à disposition de nos adhérents), extrayons le trop bref florilège qui suit.

"La fonction d'accueil a contribué à saturer l'espace de la Côte d'Azur et à congestionner de manière grave les voies de circulation, un retard considérable ayant été pris dans l'organisation des transports publics, carence toute méditerranéenne"[R].

"La question de la région niçoise ne pourra être résolue...sans un véritable réseau de transport rapide dans l'agglomération...et un classement respecté du caractère de la Côte d'Azur, comme monument" [Jean VIARD cité par B].

"Transports et communications intra-métropolitains reflètent à la fois l'absence de vision d'une organisation et donc d'une coopération intercommunale et aussi la part trop belle faite à l'automobile"[R].

"Un fort développement des transports en commun s'avère nécessaire...dont le concept de rentabilité devrait être relativisé par rapports aux déséconomies (sic) engendrées par la congestion du trafic routier"[R].

"Les espaces industriels des régions alpines qui entourent la métropole azurée engendrent d'importants flux de transit lourd qui peuvent avoir des effets néfastes sur la Côte d'Azur...L'exemple des métropoles suisses devrait être médité...;qui se sont affranchies des flux de transport routier lourd de transit en les détournant sur les pays limitrophes (ou en les transférant sur le rail)"[R].

"Quant au tourisme haut de gamme, il s'essouffle sous l'action conjuguée de la saturation, de la congestion, et d'une certaine manière, de la banalisation de l'espace..."[R].

"Un grand projet départemental (serait) certainement celui visant à enrayer les processus de dégradation de la qualité... (notamment) non-maîtrise du mitage, l'aberration de l'aménagement en patchwork, l'absence apparente de gestion du littoral... et à prévoir la reconstruction du front de mer"[G].

Ces propos, repris par de nombreux autres participants, ne sont pas restés sans écho, ainsi, en témoignait la présentation, par le Président François BERAUDO, en sa réunion de synthèse tenue le 16 janvier 1997 au Conseil Général, des recommandations issues des travaux de la Commission "Environnement, espaces naturels, agriculture et montagne", recommandations dont les grandes lignes sont les suivantes :

Axes majeurs du développement départemental : Qualité et Développement durable

(1) Mise en valeur des paysages (priorité) et considérer l'espace comme une ressource naturelle

- Maintenir des espaces verts intra-urbains et créer des coupures vertes
- Gérer les paysages de la montagne à la mer
- Protéger et gérer les espaces naturels littoraux

(2) Amélioration de la politique des transports dans le souci de diminuer la pollution atmosphérique et les nuisances sonores

(3) Reconquête de la bande littorale sous tous ses aspects (Urbanisme, Transports, Paysage).

Nous ne manquerons pas d'y souscrire et de veiller à leur mise en application.

LE GIR ET LA COORDINATION INTERNATIONALE D' ACTIONS TRANSFRONTALIÈRES POUR LA PROTECTION ET LE DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE DU MERCANTOUR

La rencontre régionale transfrontalière de Cuneo (1er février 1997)

Cette rencontre, qui fait suite à la réunion de concertation franco-italienne du 14 décembre 1996 à Lyon (cf. notre article du Bulletin n°4), s'est tenue, comme la précédente, sous le haut patronage de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA-International) et sous les auspices de l'Internationale des Amis de la Nature (IAN) et du Club Arc Alpin (représenté par les Présidents des commissions régionales de protection de la montagne des Clubs alpins français et italien).

Elle a réuni, outre les délégués de ces trois organisations, les représentants de fédérations et associations régionales et locales.

Après un échange d'informations sur la situation dans les Alpes méridionales, les participants y sont convenus d'une stratégie commune (cf. ci-dessous), devant être conjointement présentée aux Journées internationales d'Innsbruck (cf. Editorial), ainsi que du programme commun d'actions pour la protection et le développement soutenable du Mercantour défini lors de la réunion de Lyon (cf. Bulletin n°4).

Le GIR Maralpin, co-organisateur avec Legambiente, était représenté par cinq de ses membres.

Une stratégie commune d'aménagement du territoire des Alpes méridionales

Elle est fondée, *en premier lieu*, sur la remise en cause d'hypothèses de trafic contestables (la prise en compte inéluctable des coûts réels et induits [internalisation des coûts externes et notamment des nuisances environnementales] ne pouvant que mettre un terme à la hausse prétendument continue des trafics), et, *en second lieu*, sur le souci de répondre aux besoins réels des populations.

Aux projets autoroutiers pharaoniques, les associations piémontaises et azuréennes opposent l'urgence de remédier à la carence flagrante des infrastructures locales et régionales (transports en commun notamment) et d'améliorer l'existant (axe ferroviaire littoral, liaisons routières et ferroviaires du col de Tende, route du col de Larche, etc.).

Aux populations montagnardes et à celles du littoral, auxquelles les autorités font miroiter les espoirs fallacieux de retombées économiques bénéfiques, peut être proposée une prise en compte réaliste et globale de leurs problèmes, et ce, dans une perspective de développement durable (soutenable) spécifique aux Alpes méridionales et maritimes.

CONSEIL D'ÉTAT ET PROJETS AUTOROUTIERS

Le Conseil d'Etat a prononcé, le 28 mars, l'annulation du décret du 6 mai 1995 déclarant d'utilité publique la construction de l'autoroute A400 entre Annemasse et Thonon-les-bains, projet contesté par diverses associations et communes du Chablais.

Sans même "rechercher si les atteintes à l'environnement seraient excessives", le Conseil d'Etat a considéré que le coût financier et social du projet était, en regard du trafic attendu, suffisant à lui retirer son caractère d'utilité publique. Cette décision qui s'appuie sur des arguments de fond, selon la "théorie du bilan", et non sur des vices de procédures, marque peut-être un tournant dans la politique de l'équipement et des transports [Le Monde 30-31 mars], en établissant jurisprudence pour des projets tout aussi contestables, pour les mêmes motifs que pour l'A400, à savoir ceux de l'A51, de l'A58 (ex A8bis) et du Mercantour.

COTISATIONS (RAPPEL)

Le fonctionnement de l'association entraîne des frais importants qui ne peuvent plus être couverts par le seul secrétariat. Aussi, est-il fait appel à nos membres actifs, à nos membres associés, et à d'éventuels membres bienfaiteurs, pour qu'ils adressent d'urgence au secrétariat un chèque, libellé à l'ordre du GIR Maralpin, de 200 francs (ou de montant supérieur).

