

**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

Ville de Nice

**Enquêtes publiques préalables
au projet de création d'un stade de football
à Saint Isidore Sud dans la plaine du Var**

**OBSERVATIONS
DU GIR MARALPIN**

16 juin 2006
[révisé le 22.06.06]

Dossier assemblé et élaboré par
Alexandra Le Guillou et Floriane Scarella

1 Cadre du projet

1.1. Genèse

Le stade municipal Léo Lagrange de Nice, plus communément appelé Stade du Ray, n'est plus conforme aux normes de sécurité imposées par les fédérations de football et bénéficie de ce fait d'une dérogation provisoire. Des travaux ont donc été envisagés par la Ville de Nice pour améliorer les conditions de sécurité du stade ainsi que le passage de 18 500 places à 22 000¹. Toutefois, le président de l'OGCN² objecta lors d'une réunion du conseil municipal (le 31.03.04) que "le stade du Ray n'est ni digne d'un grand club de football professionnel ni de la 5ème ville de France", et fit également remarquer que la montée de l'équipe niçoise en Ligue 1 se révélait bénéfique pour la Ville de Nice. Dans ce contexte et compte tenu de la forte densification du quartier du Ray, l'idée d'une réhabilitation du stade du Ray en vue de son agrandissement fut rapidement écartée, la Ville de Nice saisissant cette occasion pour développer un projet de stade pouvant accueillir des rencontres internationales (donc obligatoirement plus de 30 000 places selon la FIFA). Etant donné que la commune dispose d'environ 25 hectares dans la plaine du Var au niveau de Saint-Isidore, le choix du site d'implantation de ce projet de "grand stade" (voté en conseil municipal en mars 2006) fut rapidement déterminé, après rejet des sites des stades Charles Ehrmann (stade d'athlétisme) ainsi que des Arboras (stade de rugby), tous deux situés en basse plaine du Var³. Ce projet suscite depuis un certain nombre de contestations relatives tant à son implantation qu'à son financement (en partenariat public privé).

1.2. Consistance du projet

Le projet, implanté à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier de St Isidore [cf. Planche 1], se décline en différentes réalisations [cf. Planche 2] :

- stade couvert de type "chaudron" d'une capacité de 32 000 spectateurs, assorti de 6000 m² de commerces, d'un restaurant panoramique, de loges, de bureaux ainsi que de salles de réceptions ;
- centre d'entraînement pour l'équipe de l'OGCN, couvrant 6000 m² et comprenant 3 terrains ainsi que le siège social du club ;
- 3 terrains de football stabilisés ouverts à tous publics (hors soirs de match) ;
- parc de stationnement (automobiles, deux-roues et bus) de 2251 places ;
- Modification du tracé du Boulevard des Jardiniers avec un élargissement de 12 mètres prévu sur sa partie nord (aménagement prévu pour fin 2007) ;
- élargissement de l'Avenue Vérola avec création d'un cheminement piéton de chaque côté de l'avenue ;
- création d'une voie de 40 mètres (pourvue d'un trottoir de chaque côté) qui partira de l'Avenue Vérola et desservira directement le stade ;
- création de voies de liaison pour les navettes et les bus entre l'Avenue Sainte Marguerite et le parvis du grand stade.

Hors projet, peuvent être pris en considération d'autres aménagements d'infrastructure prévus ou en cours de réalisation, à savoir :

- en rive droite du Var, réalisation de la route départementale 6202 Bis à l'horizon 2007 ;

¹ Selon l'OGCN, la fréquentation moyenne s'est élevée à 11 524 spectateurs pour la saison 2004-2005, le record ayant été établi en 1952 avec 22 740 spectateurs

² Olympic Gymnaste Club de Nice

³ Le premier à proximité du Centre Administratif et du Palais de spectacles Nikaia, le second à proximité immédiate de la Faculté de Sports (UFR-STAPS)

- augmentation de capacité de l'A8 par passage à 2 x 3 voies entre St-Augustin et St-Isidore, et de 7 à 9 voies à l'échangeur de St-Isidore.

1.3. Calendrier et procédures de réalisation

Les travaux du grand stade devraient débuter en Juillet 2006, après avis du commissaire enquêteur de la consultation publique et sous réserve de l'accord du préfet, et s'achever à la fin de l'année 2007 [E-GT (2.1.3. p. 5)].

L'échéance de la réalisation de la voie de 40 mètres est, quant à elle, prévue dans sa totalité pour 2010 [E-GT (Contexte de l'opération, p. 12)].

La réalisation du projet est encadrée et contrainte par les différents documents de planification et d'urbanisme (SCOT, PDU, PLU et PADD) dont un rappel synoptique figure en Tableau 1.

Comme tout aménagement de travaux publics d'envergure importante, ce projet est soumis à enquête publique (selon le Code de l'Urbanisme articles L 300-2, R300-1 et R 300-3). Cette enquête publique permet à la population de prendre connaissance du projet (caractéristiques du site d'implantation, caractéristiques architecturales du projet, caractéristiques techniques de l'espace public du site et étude d'impacts), grâce aux renseignements fournis par les deux dossiers d'enquête publique ("*Grand stade de Saint-Isidore*" établi par les Services des délégations de service public [E-SP] et "*Voirie du grand stade*" établi par la Direction des grands travaux des espaces publics [E-GT]) consultables à la mairie annexe de Saint-Augustin et à Nice au Forum de l'urbanisme.

Les registres d'enquête publique sont mis à disposition de la population pour qu'elle s'exprime sur:

- "l'aménagement du futur grand stade (équipement sportif susceptible d'accueillir plus de 5000 personnes),
- la réalisation des voiries de desserte du futur grand stade,
- la désaffectation préalable à la modification de tracé d'une partie du boulevard des Jardiniers",

selon l'avis d'enquête publique du sénateur-maire de la Ville de Nice, lequel avis proclame que "l'élément sécurité est omniprésent dans l'esprit de la ville, qui souhaite disposer d'un stade d'accès facile et offrant suffisamment de places au stationnement des spectateurs" [cf. poster de présentation du projet exposé au Forum de l'urbanisme] ce qui permettrait, toujours selon les autorités municipales, "de réorganiser la circulation dans le secteur de Saint-Isidore et de décongestionner le quartier nord de la ville où est implanté le stade actuel."

1.4. Cadrage des présentes observations

Comme le reconnaissent ainsi les autorités municipales de Nice, les enjeux du projet débordent largement du cadre étriqué imparti à l'enquête. Les observations que nous tenons à exposer ne se cantonneront donc pas aux aménagements de voirie qui accompagnent le projet du futur grand stade mais porteront sur la problématique d'insertion, au sein de la ville et sur le territoire, d'un projet qui doit être considéré sur deux plans indissociables :

- l'aménagement du territoire,
- les transports.

Nos observations porteront certes sur le volet "voirie" de l'enquête publique, mais aussi sur les questionnements qu'il soulève, d'une part sur l'implantation du stade et, d'autre part, sur les modes de déplacements permettant de le desservir.

Ces observations se référeront nécessairement aux documents d'aménagement et d'urbanisme [cf. Tableau 1] à savoir :

- la DTA (Directive territoriale d'aménagement) des Alpes-Maritimes,
- les esquisses relatives au futur SCOT (Schéma de cohérence territoriale),

- le PDU (Plan de déplacement urbain) de la CANCA (Communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur)⁴,
- et le PADD (Projet d'aménagement et de développement durable) de la Ville de Nice devant être soumis à enquête publique.

2. Analyse du projet

2.1. Implantation du stade - Des incohérences entre projets d'aménagement

Dans la basse Vallée du Var les projets invoqués dans ces différents documents présentent un certain manque de cohérence.

Ainsi, tandis que la DTA prévoit à St. Isidore une urbanisation nouvelle et la réimplantation du MIN (Marché d'intérêt national), la Ville de Nice y fixe l'emplacement du projet du Grand stade. Pour sa part, le PDU de la CANCA, qui ne fait pas état du projet de Grand stade tout en affichant en préambule l'avoir pris en compte [PduCanca, p. 2], prévoit les gros aménagements à Lingostière, en faisant bénéficier ce secteur d'un ouvrage de franchissement du Var (désigné pont de la Baronne).

2.2. L'insertion du projet dans les infrastructures existantes ou projetées

Insertion dans le réseau de transports publics à grande capacité [cf. Planche 3]

Le projet implante le stade à proximité certes de la ligne des Chemins de fer de Provence, mais sans y prêter d'attention autre qu'anecdotique. En effet, les concepteurs du projet se bornent à constater que les investissements en matériel roulant prévus dans le plan de modernisation des Chemins de fer de Provence offriront l'opportunité de pouvoir acheminer en l'espace de deux heures 1500 spectateurs de Nice-Ville à Saint Isidore [E-SP 3.3.3.2 p 77].

La recherche de palliatifs à l'éloignement du Grand stade de l'axe ferroviaire littoral, armature du dispositif TC départemental et régional, n'est même pas esquissée en dépit du fait que la DTA des Alpes-Maritimes prévoie l'établissement d'une ligne de TCSP (transport en commun en site propre) entre Saint-Augustin et Lingostière. Il est vrai que, depuis lors, le PDU de la CANCA ne s'y réfère qu'évasivement, retardant son éventualité au-delà de 2015⁵.

Le projet évoque cette éventualité (future ligne 3 du tramway de Nice accédant par la voie de 40 m pour desservir l'entrée du Grand stade) mais s'appuie surtout sur la création d'une voie (Boulevard des Jardiniers qui fait l'objet d'une modification de tracé soumise à enquête) entre le carrefour d'accès à l'A8 sur la D6202, pour assurer le prolongement de la ligne 9 jusqu'au Grand stade les soirs d'évènement sportif; ainsi qu'une augmentation de la fréquence des passages des bus [E-SP 3.3.3.3 p 81].

Insertion dans le réseau routier et autoroutier

Il appert en conséquence que, selon le projet, l'accessibilité du Grand stade repose essentiellement sur la route.

Le stade devrait être relié à la voirie communale par prolongement de la voie de 40 m, vers le nord (St. Isidore) jusqu'à l'avenue Auguste Vérola à l'échéance 2007, et, vers le sud, jusqu'à rejoindre l'avenue Paul Montel par prolongement du Boulevard Maurice Slama, mais, ce, à l'horizon 2010.

⁴ sur la version provisoire (3 avril 2006) duquel le GIR Maralpin a également formulé des observations

⁵ S'agissant, "à l'horizon 2015, de compléter la ligne 1 du Tramway et la ligne de bus est-ouest par des lignes de tramway et TCSP supplémentaires" [PduCanca, p. 2]

Ainsi, sans que cela soit expressément spécifié, l'accès au Grand stade ne peut guère être assuré que par l'autoroute dont le projet de doublement récemment soumis à débat public a été rejeté à l'unanimité des élus du Conseil général.

En résultera inévitablement une optimisation du fonctionnement de l'autoroute à un niveau de criticité encore jamais atteint, et ce, sous restrictions (contrôles d'accès notamment).

On peut certes faire état du renforcement de capacité de l'autoroute A8 (passage de 2 x 2 voies à 2 x 3 voies entre St.-Augustin et St.-Isidore annoncés pour le second trimestre 2008⁶. Ces travaux devraient contribuer à favoriser localement la circulation mais non les accès, dans la mesure où des travaux de réaménagement des barrières de péage se restreignent à en porter le nombre de 7 à 9 seulement.

Insertion dans les itinéraires de modes doux

Pour ce qui est des cheminements piétons, le projet prévoit que la continuité depuis le Chemin des Sernes (qui dessert la gare) jusqu'à la future voie de 40 mètres (prolongement de l'Avenue Vérola), serait assurée par la neutralisation de cette dernière (sauf pour les navettes) durant les heures d'arrivée et de départ des spectateurs. A cette disposition s'ajouterait un aménagement piétons le long de la RD 6202 Bis [E-SP 3.3.3.5 p. 85].

En ce qui concerne les accès vélos, alors que le PDU de la CANCA fait état de deux itinéraires cyclables, l'un communal, l'autre départemental, remontant le Var jusqu'à Lingostière via St. Isidore [cf. Planche 4], le projet ne fait allusion qu'à une partie de ces itinéraires (itinéraire vélo du côté est de la RD 6202 prévu par le PDU et dont le maître d'ouvrage est le département [E-SP 3.3.3.5 p 85]) et précise même qu'"aucune piste cyclable n'est prévue" (sic) [E-GT 3.3.3.4 p 76].

3. Les insuffisances du projet perçues par ses propres concepteurs

3.1. La gestion des flux par les concepteurs

Pour un flux maximal prévu de 32 000 spectateurs, le projet du stade considère que l'utilisation des différents modes de transports se répartirait de la manière suivante :

- les spectateurs se rendant au stade en bus représenteraient 17 % de l'affluence, se répartissant presque également entre spectateurs recourant aux transports collectifs urbains et interurbains de l'agglomération niçoise (8,7 %) et spectateurs acheminés par les bus visiteurs (8,3 %) ;
- la proportion de spectateurs arrivant en véhicule individuel serait de 76 % ;
- les spectateurs arrivant par la gare de Saint-Isidore représenteraient 5 % ;
- les déplacements à vélo ne sont pas comptabilisés, le projet ne prévoyant d'ailleurs pas d'aménagement cyclable spécifique [cf. 2.2. ci-avant] ;
- la part des déplacements piétonniers parmi les spectateurs serait inférieure à 2 %.

En s'en tenant aux données issues de l'analyse faite par les promoteurs du projet, en situation future, les transports collectifs assureraient donc les déplacements des spectateurs à raison de 8,7 % par les transports urbains et interurbains de Nice et de 5 % par les Chemins de fer de Provence.

La répartition de l'utilisation des modes de transport est, pour les projeteurs, justifiée par l'utilisation plus ou moins privilégiée de certaines infrastructures routières et s'appuie essentiellement sur les capacités offertes au stationnement des véhicules automobiles.

⁶ Nice-Matin, vendredi 9 juin 2006, page 2

3.2. Les parcs de stationnement

L'essentiel des spectateurs est censé venir en véhicule individuel, mais la capacité de stationnement aux abords du stade est nettement inférieure à leur nombre

Ainsi, les parkings P1, P1Bis et P2, situés à proximité du stade [cf. Planche 2] disposent au total de 2 990 places destinées aux automobiles et de 770 places pour les deux roues, ces dernières étant prévues dans le parking P1 [E-SP (3.3.3.5 Stationnement p.85)].

En ce qui concerne les autobus et autocars, ceux des visiteurs ont à disposition 50 places de stationnement dans le parking P2 mais également dans le parking P3, en y respectant cependant la priorité de stationnement pour les navettes [E-SP (3.3.3.5 Stationnement p. 82)].

La capacité insuffisante pour les véhicules individuels, reconnue par les concepteurs, conduit ces derniers à prôner le recours à des parkings s'échelonnant jusqu'au M.I.N (ce dernier étant situé à près de 5 km du Grand stade [cf. Planche 5]).

Ces stationnements éloignés et dispersés représentent environ 4 942 places mais imposent de longs cheminements piétons et nécessiteraient même l'utilisation de navettes. Avec la création annoncée de 634 places sur ce parcours d'ici 2010 [E-SP 3.3.3.5 p 82], pourraient être ainsi recensées au total 7 932 places de parkings plus ou moins éloignées de l'entrée du stade, places dont certaines sont inventoriées sur la voirie locale, ce qui soulève la question des perturbations pouvant affecter le stationnement des résidents.

3.3. L'impact des événements sportifs et autres manifestations sur la circulation

Les aménagements routiers envisagés dans le projet pour assumer la desserte du Grand stade ne pourront faire face à une congestion du secteur de Saint-Isidore, déjà prévue par les services des délégations de service public. En effet, le dossier d'enquête publique fait état de niveaux critiques de circulation d'une durée comprise "entre 1h15 (Giratoire de Saint Isidore) et 1h30 (Giratoire des Baraques)" durant les rencontres de grande envergure, dont le nombre est estimé entre 20 et 30 par an. Le point le plus critique du secteur serait le rond point des Baraques qui atteindrait après 2010 "un niveau critique en limite de fonctionnement" [E-SP 3.3.3.2 p 81].

Il n'est, dans ces prévisions, pas tenu compte des coïncidences éventuelles mais fort probables de ces rencontres avec la congestion habituelle des vendredis soir dans la vallée du Var (départs d'une partie de la population en court séjour dans l'arrière pays) ou encore des samedis soir déjà couramment observée à certaines heures.

4. Observations du GIR Maralpin

4.1. Cadrage du projet par rapport aux optiques définies dans la version provisoire du PDU de la CANCA datant d'Avril 2006

Le PDU de la CANCA lancé le 8 mars 2004, a fait l'objet d'une version provisoire en date du 3 avril 2006. Ce document d'aménagement et d'urbanisme se réfère à la loi SRU et à la LOTI et, implicitement, aux recommandations de la DTA 06. Son objectif est de "rattraper le retard dans le développement des transports en commun, du vélo et de la marche et vise donc un changement de culture de la mobilité" [PduCanca p. I]. Ce PDU s'affiche comme "une transition préalable et complémentaire aux projets de transport en commun lourds actuellement à l'étude" [PduCanca p. I] comme par exemple le projet de développement des Chemins de fer de Provence.

Ca cadrage impose donc la recherche d'un équilibre entre le fonctionnement du stade et les exigences environnementales en matière de déplacements (moindre recours à la voiture

individuelle, et, conséquemment, réduction de l'émission de gaz à effet de serre) en incitant les citoyens à utiliser les transports en communs, le vélo et la marche [E-SP 3.3.3.2 p 77-78].

Or, alors que le grand stade devrait être présenté et surtout réalisé comme un pôle d'accessibilité intermodal en portant l'accent sur les TCSP et l'accessibilité par les modes doux, les dispositions prises pour l'exploitation des services de transports en commun prévus ne sont pas à la mesure des besoins.

En effet, hormis quelques mesures prises au niveau des lignes de bus de la ville de Nice [cf 2.1] et quelques améliorations de la ligne des Chemins de fer de Provence, dont on ne sollicite pas d'autres prestations que celles d'un service régulier amélioré par une modernisation annoncée [cf. 2.1], aucun aménagement lourd pour les TCSP n'est prévu pour la desserte de cet équipement sportif.

Les dispositions retenues n'auront que peu d'effet : elles permettront de transporter à peine plus de 3 000 spectateurs [cf. Tableau 2] ce que l'on peut considérer comme dérisoire en regard des 32 000 spectateurs attendus même si sont pris en compte les 2 560 spectateurs acheminés par bus dédiés aux visiteurs.

De surcroît, certaines des mesures n'étant mises en place que les soirs d'évènements, le projet du stade n'apportera le reste du temps, aucune amélioration à l'accessibilité du quartier et des installations sportives par les transports en commun.

4.2. Un choix inconséquent

La promotion des déplacements doux sacrifiée...

Cette incohérence du projet avec la plupart de préconisations des divers documents d'urbanisme et d'aménagement est accentuée par un manque de volonté de rupture avec le "tout automobile": très peu d'aménagements piétons prévus, mis à part l'élargissement de quelques trottoirs Avenue Vérola et Boulevard. des Jardiniers, l'accès piéton au stade étant considéré comme en grande partie assuré par neutralisation des principales voies d'accès deux heures avant les match et deux heures après. Ce parti révèle le peu d'attention porté à la sécurisation de cheminements piétons d'accès à des installations lesquelles, outre les services techniques et le centre d'entraînement, accueillent "trois petits stades stabilisés ouverts à tous publics" qui seront d'autant plus continûment fréquentées du fait de leur proximité d'une zone densément peuplée dont la population est relativement jeune (quartier des Moulins) ainsi que de la Faculté des Sports (UFR-STAPS).

Des remarques analogues peuvent être formulées en matière d'aménagements cyclables. Tandis que de nombreuses modifications de voirie sont prévus dans le projet pour la desserte du stade, aucune ne prévoit de dispositions en faveur du vélo alors qu'il est fait constat de la réalisation par le département à l'horizon 2010 d'un itinéraire cyclable en bordure est de la RD 6202 [E-SP 3.3.3.5 p. 85], itinéraire à partir duquel une liaison devrait être envisagée pour la desserte directe avec le stade.

Qui plus est, tandis que la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 impose "qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagement sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation" (article L 228-2), le dossier d'enquête publique [E-SP] proclame qu' « aucune piste cyclable n'est prévue » [E-SP 3.3.3.2 p 76].

...au profit du "tout automobile" et au détriment d'un aménagement cohérent de la Plaine du Var

De surcroît, le projet est prolix sur les aménagements routiers [cf. 1.2]. Certes, tous ne sont pas prévus dans le cadre du grand stade (notamment ceux concernant l'A8 la RD 6202), mais le

dossier d'enquête publique [E-SP] met d'entrée l'accent sur la proximité de ces axes de communication comme une opportunité et un atout pour le projet du grand stade [E-SP 1. Contexte de l'opération p 13]. Cet affichage sous entend le parti que le projet pourra tirer mais aussi le rôle qu'il pourra jouer en faveur d'un renforcement des axes routiers et autoroutiers. Cette démarche est lourde de menaces, le secteur de Saint Isidore étant déjà considéré comme un secteur de congestion du trafic [Diagnostic territorial relatif à l'élaboration du PLU de Nice carte n°27].

Le projet de grand stade ne peut donc être envisagé isolément dans l'aménagement de la basse vallée du Var comme le laisse entendre le dossier d'enquête publique. En accélérant le mitage d'un espace dont les espaces agricoles et naturels se résorbent sans directives claires, le projet y engendrera un accroissement de déplacements automobiles particulièrement perturbateur par sa nature pulsatoire, sans réflexion sur les contreparties que l'on pourrait en attendre. Ainsi, pourrait-il en être des capacités de stationnement qui seront créées grâce au stade "création de 2085 places pour automobiles et 52 places pour bus" [E-SP p 15], inutilisées hors de courtes périodes événementielles, et susceptibles d'être valorisées sous forme de parc de stationnement relais pour actifs [cf. propositions 1 & 2 du GIR en 5.1. & 5.2.].

4.3. Accessibilités comparées du stade actuel (Le Ray) et du Grand stade projeté

La délocalisation du stade niçois de football ne peut s'affranchir d'un examen comparé des accessibilités comparées du stade actuel et de son substitut.

Implantations respectives

Si l'on considère l'implantation du stade en regard de l'urbanisation, le secteur choisi est situé en périphérie l'agglomération niçoise et nettement éloigné du centre ville (que l'on fixe le plus communément à la Place Masséna). Le site du projet en est en effet situé à plus de 10 km. Le stade du Ray n'est en revanche distant que de 3,5 km⁷ de la place Masséna, mais il est surtout beaucoup mieux localisé dans la mesure où il est, d'une part, situé dans le secteur la plus densément peuplé de la ville et, d'autre part, sera à court terme excellemment desservi par les transports urbains. En effet, le stade du Ray pourra bénéficier, à partir de 2007, de la ligne 1 du tramway de Nice qui le reliera en moins de 15 minutes à la place Masséna [www.tramway-nice.org/].

En revanche, le Grand stade n'est situé qu'à 550 mètres de la gare de Saint Isidore du Chemin de fer de Provence, alors que celui du Ray est plus éloigné de la gare de Nice-Ville (un peu plus de 2 km), mais le tramway permettrait de se rendre au stade du Ray en moins de 10 minutes depuis la gare centrale de Nice, cœur du réseau ferroviaire TER et longue distance desservant l'ensemble de la Côte d'Azur.

Dessertes par les transports en commun (TC)

La mise en service du tramway s'accompagnera dès l'été 2007 de celle d'un parc relais à son terminus⁸, parc qui permettrait à 750 véhicules de stationner à environ 550 mètres du stade du Ray et compléterait d'autant les 610 places du parking prévues dans le projet de rénovation, jugées insuffisantes dans le dossier d'enquête publique (« création d'un parking souterrain de 600 places voitures et 10 cars : insuffisant » [E-SP 2.1.3 p 66]), lequel ne tient pas compte de cet apport complémentaire substantiel.

La primauté devant désormais être réservée aux modes les plus respectueux de l'environnement, la desserte par les TC importe davantage et le stade du Ray bénéficie de la desserte étoffée par 6

⁷ Cf. Tableau 3 – Caractéristiques comparées des stades du Ray et du Grand stade de St Isidore

⁸ Parc relais de Comte de Falicon

lignes d'autobus de la ville de Nice (ligne d'Azur) : lignes 1 (Riquier-Saint Sylvestre), 18 (Bermond-Las Planas), 20 (Parc Vigier-Col de Bast), 36 (Rimiez St George-Las Planas), 70 (Le Ray-St Pancrace), 76 (Le Ray-St Blaise). Les arrêts de ces lignes sont très proches du stade (« Stade du Ray » ou bien « Le Ray »).

En revanche, en termes de desserte par le réseau urbain d'autobus de la ville de Nice, le Grand stade n'est desservi que par les seules lignes 11 (Gare routière-St Isidore) et 59 (Gare routière-Plan du Var) dont les arrêts seront relativement proches de l'entrée du stade (arrêts « Gustave Eiffel » pour la ligne 11 et « St Isidore » pour la ligne 59). Le dossier d'enquête publique spécifie que la ligne 9 (Le Port-Nice la Plaine) remonterait jusqu'à Saint-Isidore pour desservir le grand stade mais, ce, uniquement les soirs de rencontres. Certes, le schéma directeur d'urbanisme de Nice fait état d'un projet de ligne 3 du tramway qui permettrait de desservir le Grand stade mais sa réalisation ne sera pas terminée, sinon entreprise, avant 2015. Cela implique que durant plus de 7 ans, en s'en tenant aux estimations du projet, une proportion dérisoire (5 %) des spectateurs du stade pourront s'y rendre par des transports en commun en site propre (acheminement par les CP de 1500 personnes de Nice-Ville à Saint Isidore grâce à deux rames supplémentaires mises en place uniquement les soirs de rencontres).

Ces quelques termes de comparaison soulignent les caractères de centralité du stade du Ray et ses avantages en regard d'un Grand stade de Saint Isidore dont la localisation excentrée, aggravée par une médiocre desserte par transports en commun, ne peut présenter d'attraits que dans le cadre d'une pérennisation d'errements surannés.

5. Propositions du GIR Maralpin

Pour le cas où l'implantation et l'ampleur du projet seraient retenues, le GIR Maralpin propose que sa desserte soit réexaminée à la lumière des engagements de l'Etat et des collectivités en faveur du développement des transports respectueux de l'environnement.

Trois mesures à ce sujet sont préconisées. Elles se révèlent mutuellement complémentaires et porteuses de changements comportementaux et d'aménagements durables ; elles devront être prises en compte dans le cadre du projet et à charge du futur maître d'ouvrage.

5.1. La valorisation de la gare CP de St. Isidore [cf. Planche 3]

La halte de St Isidore est située à proximité immédiate de l'emplacement prévu pour le Grand stade (à 500 m à vol d'oiseau et à moins de 600 m de distance et sous 30 m de dénivelée par cheminement piétonnier à améliorer). Elle est distante par voie ferrée de 6 km seulement de la Gare du Sud, terminus niçois de la ligne. Ce trajet ferroviaire, inférieur de plus de 4 km à la distance routière séparant le Grand stade du cœur de Nice [cf. Planches 2 & 3 & Tableau 3], devrait présenter pour la population niçoise du centre ville une desserte particulièrement efficace et attrayante.

La halte de St Isidore devant être transformée en gare d'évitement⁹ dans le cadre du plan de modernisation en cours¹⁰, les aménagements supplémentaires à prévoir au titre du projet seraient seulement les suivants :

- réalisation d'une voie en impasse pour le stationnement d'une rame voyageurs en attente de rebroussement ;

⁹ dont les emprises sont réservées à cet effet

¹⁰ Etude récemment réalisée dans le cadre de la modernisation du tronçon Nice-Lingostière [Le Train du Sud , Bulletin du GECP, n° 58, mai 2006, p. 2]

- élargissement du quai principal et réalisation d'un auvent de protection avec salle d'attente pourvue d'appareils distributeurs de billets ;
- réaménagement de l'escalier d'accès existant et réalisation d'un large cheminement piétonnier entre la Gare et le Grand stade avec traversées sécurisées des avenues d'accès et de desserte selon des dispositions fort différentes de celles envisagées dans le projet.

Une telle perspective est à rapprocher des préconisations du GIR Maralpin relatives à l'établissement d'une intermodalité directe des CP avec les TER azuréens sur le plateau d'une gare de Nice-Thiers entièrement rénovée pour y ménager l'escale de la future ligne nouvelle à grande vitesse circumméditerranéenne¹¹.

5.2. L'utilisation des parcs de stationnement du Grand stade à usage de parc relais

Les parcs de stationnement du stade disposent d'une capacité surabondante hors événements sportifs, de survenue épisodique et majoritairement programmés de surcroît en extrême fin de journée. L'implantation de ces parcs, à proximité à la fois de la gare de St Isidore et de l'accès autoroutier, permet de leur faire jouer le rôle de parc relais d'autant plus précieux que les parcs relais prévus par la CANCA en vallée du Var offrent un nombre de places dérisoire (50-100 places à La Manda, 250 places à Lingostière, 300 places à St Augustin) [cf. PduCanca p. 20 & Planche 7A].

Judicieusement placés et desservis, ces parcs constitueraient un relais remarquable pour la gare de Saint-Isidore [laquelle doit faire l'objet d'un aménagement (cf. projet des CP, création d'une voie d'évitement, complétée par une voie de stationnement pour des trains en attente)] mais aussi pour les lignes d'autobus de la Ville de Nice desservant St Isidore et le stade.

Au carrefour des CP, des autobus et de l'A8, St Isidore devrait au même titre que Lingostière (et sans doute plus légitimement), être alors pris en considération par la CANCA en tant que point d'interconnexion majeur [cf. Planche 7B].

À cet effet, outre les aménagements de la gare et de ses accès, une gare d'autobus couplée avec un mail piétonnier la reliant au stade pourrait être aménagée à l'aplomb du viaduc autoroutier. La question d'une extension du parc du côté nord de l'autoroute pourrait également être posée.

5.3. Ériger le Grand stade en pôle d'accessibilité modes doux

La création d'une infrastructure publique d'une telle importance doit être accompagnée de dispositions d'accès modes doux centrées sur elle. Il est communément admis¹² que la zone de chalandise à considérer pour ces aménagements est respectivement définie par :

- un rayon de 500 m pour les accès piétons
- un rayon de 5 km pour les accès des deux roues non motorisés

La première clause concerne essentiellement le quartier de St Isidore mais aussi les extensions sportives et commerciales de St Isidore Sud.

La seconde clause couvre un espace considérable le long du Var puisqu'il s'étend au Sud quasiment jusqu'à l'aéroport et au Nord en amont de La Manda.

Une telle approche implique la desserte de la rive droite du Var dont aucune facilité d'accès n'a été offerte au projet du Grand stade, lequel devrait au moins bénéficier d'une passerelle piétons/deux roues comme prévu par le PDU en basse vallée du Var au niveau des autres stades en service.

¹¹ Cf. notamment études du GIR Maralpin sur la refondation des Chemins de fer de Provence ainsi que ses analyses et propositions formulées dans le cadre du débat public sur la LGV-Paca

¹² Selon les recommandations du Comité interministériel vélo et dans le cadre d'une charte en cours d'élaboration

Cette démarche ne doit pas être considérée en tant que placage d'un réseau vélo sur un espace déterminé mais comme un volet indissociable d'un plan global de déplacements dont la plaine du Var et son sous ensemble de St Isidore constituent des éléments décisifs du PDU de la CANCA.

6. Conclusions

6.1. Des effets dommageables

La localisation du projet du stade présente de nombreux inconvénients et même des conséquences dommageables dont les plus évidents ressortissent aux modes de transports auxquels seront incités à, ou contraints de recourir les spectateurs.

L'ensemble des projets lancés dans ce secteur de la plaine du Var présente, tant pour ce qui concerne leur implantation que leur fonctionnement, un manque de cohérence indéniable.

La création du stade (auquel est intégré un secteur commercial sur lequel le projet ne s'étend pas) constitue un pôle d'activités de plus sur un axe où s'y échelonnent déjà de nombreux autres, chacun générant d'intenses déplacements automobiles lesquels ne pourront guère être jugulés sans une maîtrise de l'espace conjugué avec le développement de transports en commun et la promotion d'autres modes respectueux de l'environnement.

Or les recommandations en ce sens de la DTA¹³ sur l'aménagement de la plaine du Var seraient contournées avec le projet de Grand stade dont l'implantation *non* prévue s'aggrave d'une *non* prise en compte de la priorité à accorder aux transports collectifs.

Cet aspect du projet irait également à l'encontre des documents d'urbanisme et d'aménagement tels que le SCOT, le PDU et le PADD qui préconisent également une réduction de l'usage de l'automobile au profit de transports en commun, et le développement concomitant des déplacements doux, dans le but de limiter l'émission dans l'atmosphère de polluants et de gaz à effet de serre dont la réduction d'un facteur 4 est devenue impérative.

Les calendriers de réalisation du projet attestent en effet que l'achèvement du stade est prévue pour 2008, tandis que la troisième ligne du tramway ne sera pas réalisée, sinon entreprise, avant 2015 ; ainsi, au cours des dix années à venir, l'essentiel des transports à destination du Grand stade devrait s'effectuer en véhicules individuels.

Un tel retour sur la politique, aujourd'hui décriée du "tout automobile", rend difficilement acceptable l'intégration de ce projet dans les réflexions en cours sur l'aménagement cohérent et durable du territoire niçois et de l'espace azuréen.

Dans son contexte évènementiel, ce recours contraint et massif aux véhicules individuels ne peut être que contreproductif sur l'évolution des comportements ; il aura de surcroît pour effet de générer les soirs de manifestations une congestion importante du réseau routier et autoroutier principal, mais aussi du réseau secondaire du fait des difficultés l'accès aux parcs de stationnement d'appoint proposés loin du site et tout le long de la basse vallée du Var pour suppléer à l'insuffisance de capacité nominale des parcs du Grand stade.

6.2. Des palliatifs

¹³ Approuvées par décret en Conseil d'État le 2 décembre 2003

Dans l'éventualité où un tel projet devrait être retenu, un certain nombre de dispositions complémentaires auraient à être adoptées aux fins de pallier certains de ses effets dommageables et tirer quelque contrepartie de sa réalisation.

Pour sa part, le GIR Maralpin considère que le projet *stricto sensu* doit impérativement être assorti de trois engagements :

- valorisation de l'intermodalité ferroviaire par aménagement conséquent de la gare CP de St Isidore et de ses accès piétonniers ;
- valorisation des parcs de stationnement du Grand stade pour la réalisation d'un pôle intermodal avec les CP et les autobus de la Ville de Nice ;
- prise en compte des modes doux dans les périmètres proche et valléen du Grand stade.

De telles dispositions impliquent que le projet du Grand stade soit profondément intégré dans un plan global d'aménagements et de déplacements de la Plaine du Var au niveau de la Ville de Nice et également à celui de la CANCA et de l'ensemble du département des Alpes-Maritimes ; elles conduisent naturellement à :

- accélérer la modernisation des CP (assortie de la desserte de la rive droite du Var) et la réalisation du TCSP de la basse vallée du Var ;
- réexaminer et/ou compléter en vallée du Var le dispositif de parcs relais et de nœuds d'intermodalité et d'interconnexion des lignes de transport urbain et périurbain ;
- examiner la faisabilité d'un franchissement modes doux (piétons/deux roues) du Var au niveau de St Isidore.

La prise en compte de ces propositions est dictée par la nécessité d'une mise en cohérence du projet avec les décisions stratégiques, tant de l'État que des collectivités territoriales.

Elle est également dictée par la nécessité impérieuse d'épargner non seulement à la vallée du Var, mais aussi à une grande partie du réseau routier et autoroutier principal du département, les thromboses de trafic qu'occasionneraient épisodiquement les événements dont le Grand stade serait le siège.

SOURCES

E-SP

Grand stade de Saint Isidore : dossier d'enquête publique comportant étude d'impact,
Services des délégations de service public

E-GT

Voirie du grand stade : dossier d'enquête publique comportant une étude d'impact,
Direction des grands travaux d'espace public []

RÉFÉRENCES

DTA 06

Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes
Préfecture des Alpes-Maritimes ; décembre 2003 ; 145 pages, 4 planches hors texte

PDU CANCA

TABLEAUX & PLANCHES

Tableau 1

Organigramme des documents d'aménagement et d'urbanisme selon la loi SRU

Tableau 2

Accessibilité du grand stade définie par le projet

Tableau 3

Accessibilités comparées des stades du Ray et de Saint Isidore

Planche 1

DTA – Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var

Planche 2

Accessibilité du Grand stade de Saint Isidore [cartographie GIR Maralpin/ALG.FS]

Planche 3

Projet de Grand stade - Insertion du projet dans les infrastructures existantes

Planche 4

PDU de la CANCA version provisoire avril 2006 – Itinéraires vélo [Pistes, bandes cyclables, zone 30]

Planche 5

PDU de la CANCA version provisoire avril 2006 – Mesures d'accessibilité s'appliquant à la plaine du Var

Planche 6

Projet de Grand stade - Aires de stationnement mises à contribution lors de rencontres événementielles

Planches 7

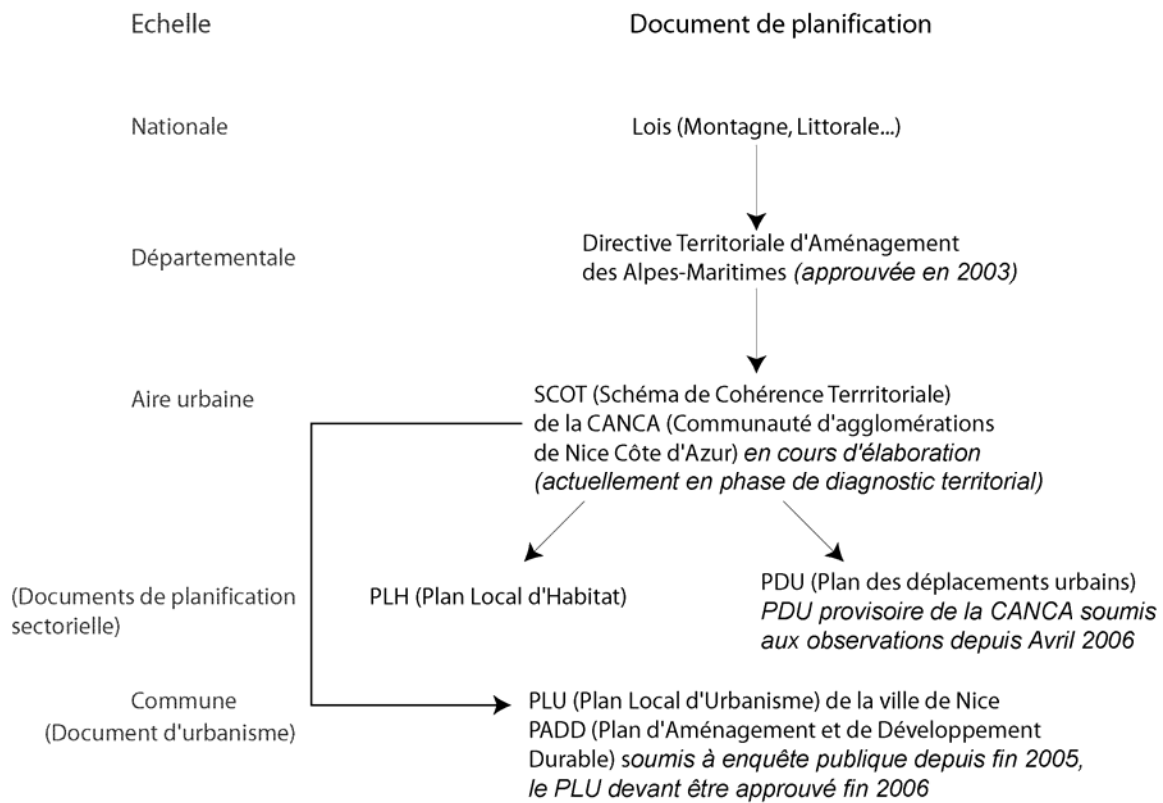
(a) PDU de la CANCA version provisoire avril 2006 – Les parcs relais à l'échelle de l'agglomération niçoise

(b) PDU de la CANCA version provisoire avril 2006 – Points d'interconnexion des lignes de transport en commun urbains

Tableau 1

Organigramme des documents d'aménagement et d'urbanisme selon la loi SRU ¹⁴

La loi SRU (2000) : une plus grande cohérence des documents d'aménagement et d'urbanisme



¹⁴ Solidarité et Renouvellement Urbain

Tableau 2 Accessibilité du grand stade définie par le projet

Mode de déplacement	Infrastructures actuelles utilisées	Flux prévus (pour le scénario de 32 000 spectateurs)	Infrastructures futures nécessaires	Stationnement
Piéton	Trottoirs sur l'Avenue Auguste Vérola et Boulevard des Jardiniers [E-SP 1.3.5.4 p 46]	500 spectateurs (venant principalement du village de St Isidore et de l'Avenue Sainte Marguerite) [E-SP 3.3.3.2 p 77-78]	Chemin des Serres et future Voie 40 mètres (prolongement de l'Avenue A. Vérola) seront neutralisées durant les heures de d'arrivée et de départ des spectateurs Aménagement piéton le long de la RD 6202 Bis [E-SP 3.3.3.5 p 85]	
Vélo	Aucune piste cyclable existante [E-SP 1.3.5.4 p 46]	Estimations que pour les 2 roues	Cheminement vélo prévu sur le côté est de la RD 6202 mais aucune piste cyclable n'est prévue [E-SP 3.3.3.5 p 85]	770 places pour les 2 roues dans le parking P1 [E-SP 3.3.3.5 p 82]
Automobile individuelle	Autoroute A8 avec échangeur à St Isidore Routes Départementales 6202, 95, 98 et 7 Accès direct par Boulevard des Jardiniers et Avenue de Ste Marguerite [E-SP 1.5.6 p 61]	23200 spectateurs soit 7733 véhicules [E-SP 3.3.3.2 p 77-78]	Réalisation de la RD 6202 Bis, Aménagements sur l'A8 (2X3voies entre St-Augustin et St Isidore et passage de 7 à 9 voies de péage en sortie), élargissement de l'Av. Vérola avec la création de la voie de 40 m débouchant sur le stade, élargissement de la partie nord du Bd. Des Jardiniers [E-SP 3.3.3.2 p 79]	Stationnements proches : P1+ P1 Bis + P2 = 2990 places pour automobiles et 770 places pour 2 roues ; Stationnements plus éloignés nécessitant des cheminements piétons et des navettes : 4942 places (+ 634 places créées à terme d'ici 2010). Soit un total de 7932 places de parking plus ou moins éloignées [E-SP 3.3.3.5 p 82]
Train	Gare SNCF de St-Augustin Gare du Chemin de Fer de Provence de St Isidore [E-SP 1.5.6 p 61]	1500 spectateurs arrivant par la gare St Isidore [E-SP 3.3.3.2 p 77-78]	Nécessité de réaliser des investissements matériels pour améliorer le Chemin de Fer de Provence ce qui permettrait d'améliorer la desserte en site propre du grand stade (acheminement de 1500 personnes en 2 heures de Nice-ville au grand stade) [E-SP 3.3.3.2 p 77]	
Bus	Arrêts de bus situés à St Isidore des lignes 9, 11, 59 de la Ligne Azur et 710, 720 790 du réseau TAM [E-SP 3.5.3 p 46]	Bus locaux : 2640 spectateurs soit 33 véhicules + Bus visiteurs : 2560 visiteurs soit 51 véhicules [E-SP 3.3.3.2 p 77-78]	Voie d'accès depuis l'A8 pour les bus visiteurs sera créée, Ligne 9 sera prolongée jusqu'au grand stade les soirs de match et la fréquence des passages sera augmentée [E-SP 3.3.3.3 p 81]	Un parc de stationnement pour les bus visiteurs de 50 places (P2) + possibilité de stationner pour les bus visiteurs mais surtout pour les navettes dans le parking P3 [E-SP 3.3.3.5 p 82]
Tramway			Création de la ligne 2 du tramway (horizon 2010) avec un arrêt (le plus proche du stade) au CADAM [E-SP 1.5.6 p 61] Possibilité de création de la ligne 3 qui pourrait desservir le grand Stade [E-SP 1.5.7 p 63]	

Tableau 3 Accessibilités comparées des stades du Ray et de Saint Isidore

Stade	Stade du Ray	Grand stade Saint- Isidore
Capacité du stade	18 500 places actuellement, 22 000 places projetées [E-SP 2.1.3 p 66]	32 000 places [E-SP 2.1.3 p 66]
Capacité de stationnements actuelle	Peu connue mais très faible (stationnements autorisés dans les rues bordant le stade ¹⁵)	3 727 dont plus de la moitié au parking du MIN [E-SP carte p 83]
Création de stationnements	Création de 600 places pour automobile et 10 places pour les bus [E-SP 2.1.3 p 66]	Création de 2 085 places pour automobiles et 52 places pour les bus [E-SP 2.1.3 p 66]
Distance à la sortie de l'autoroute A8 la plus proche (calculée à partir des données SIG de la ville de Nice)	Environ 550 m ¹⁶	Environ 770 m ¹⁷
Distance à la gare la plus proche (calculée à partir des données SIG de la ville de Nice)	2500 m (Gare SNCF Nice ville) ¹⁸	550 m (gare du chemin de fer de Provence de Saint Isidore) ¹⁹
Ligne de bus desservant le stade	Ligne d'Azur : 1, 18, 20, 36, 70, 76 (arrêts le Ray ou le stade du Ray) [www.lignedazur.com]	Ligne d'Azur : 9, 11, 59 (arrêt Saint Isidore) [E-SP 2.3.5.3 p 46]
Ligne de tramway desservant le stade	Ligne 1 (arrêt stade du Ray) [www.tramway-nice.org/]	Aucune
Distance au centre de la ville (calculée à partir des données SIG de la ville de Nice)	Environ 3,5 km ²⁰	Plus de 10 km ²¹
Coût des travaux	71 000 000 € [E-SP 2.1.3 p 66]	81 200 000 € [E-SP 2.1.3 p 66]
Impact sur l'environnement	« Aucun impact » [E-SP 2.1.3 p 66]	« Impact faible » [E-SP 2.1.3 p 66]

¹⁵ Bd. Gorbella, Av. du Ray, rue G. Bidault, Av. L. Imbert, Av. E. Lairolle

¹⁶ Par Bd. Comte de Falicon puis par Bd de Gorbella

¹⁷ Par Bd. des Jardiniers

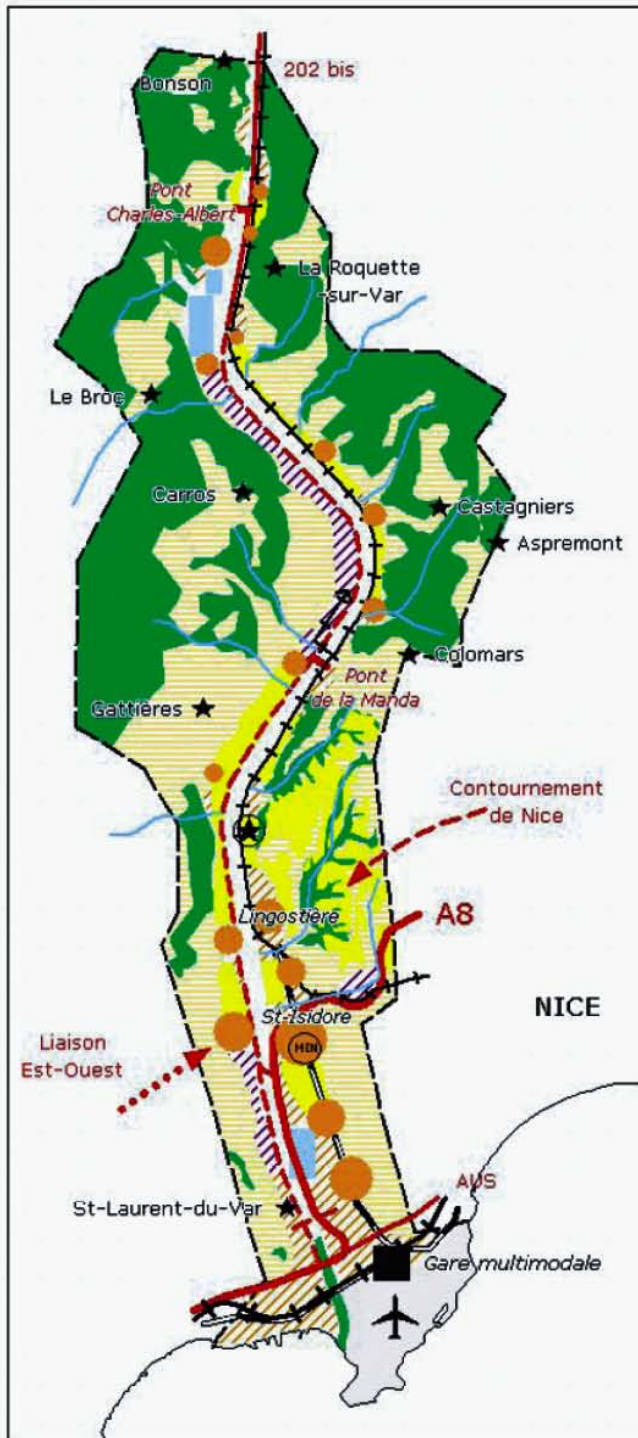
¹⁸ Par Bd. de Gorbella puis Av. C. Besset, Bd. Borriiglione et Av. Malausséna

¹⁹ Par Chemin du Crémat puis Av. Sainte Marguerite

²⁰ Par Av. J. Médecin puis Av. Malausséna, Bd. C. Besset et Bd. Gorbella

²¹ Par Bd des Jardiniers puis Route de Grenoble, Promenade des Anglais et Av. de Verdun

DTA : Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var



Sous réserve de la prise en compte des risques d'inondations en cours d'étude dans le cadre de l'élaboration du plan de prévention des risques.

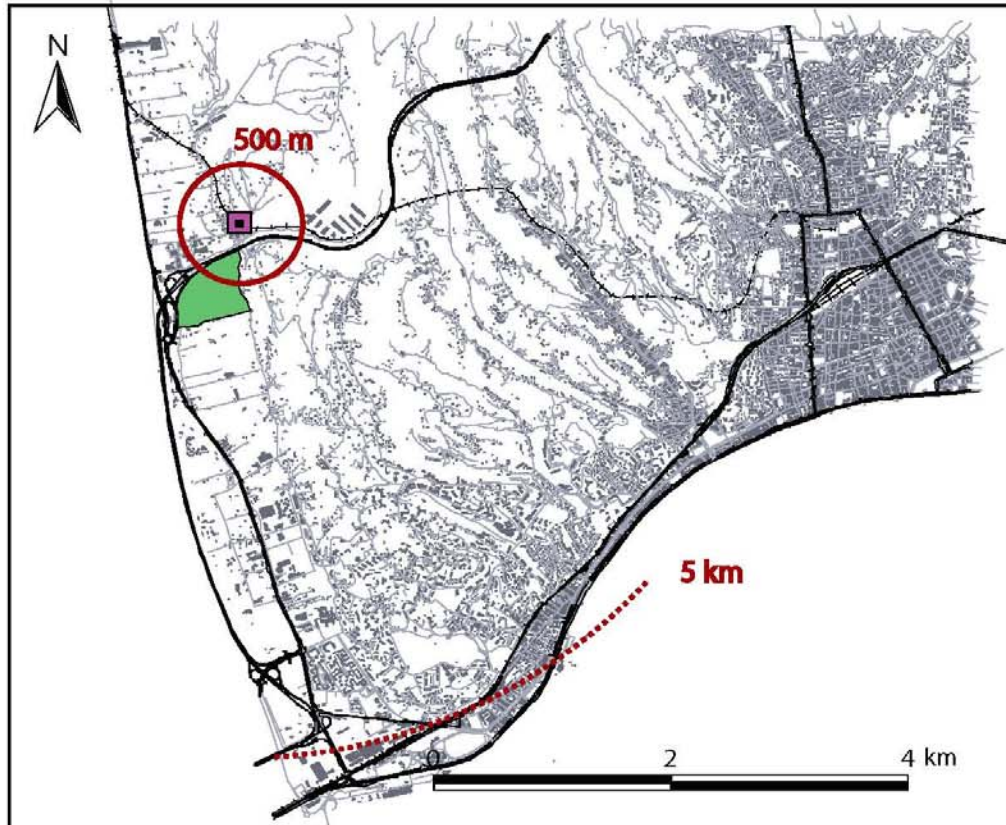
Le projet soumis à enquête prévoit l'implantation du Grand stade sur l'espace attribué au M.I.N par la DTA



L'accessibilité du grand stade de Saint Isidore

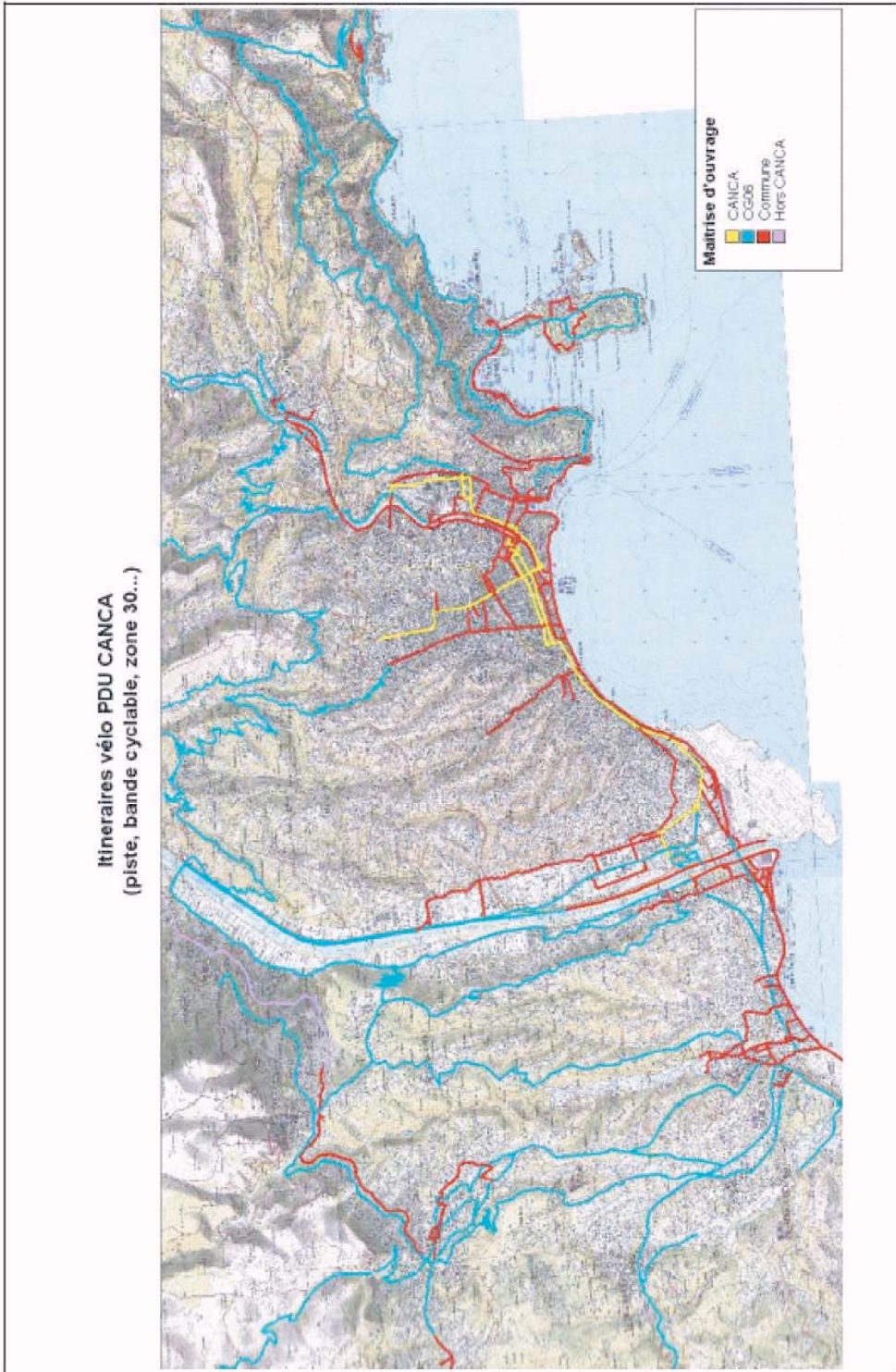


Insertion du projet dans les infrastructures existantes

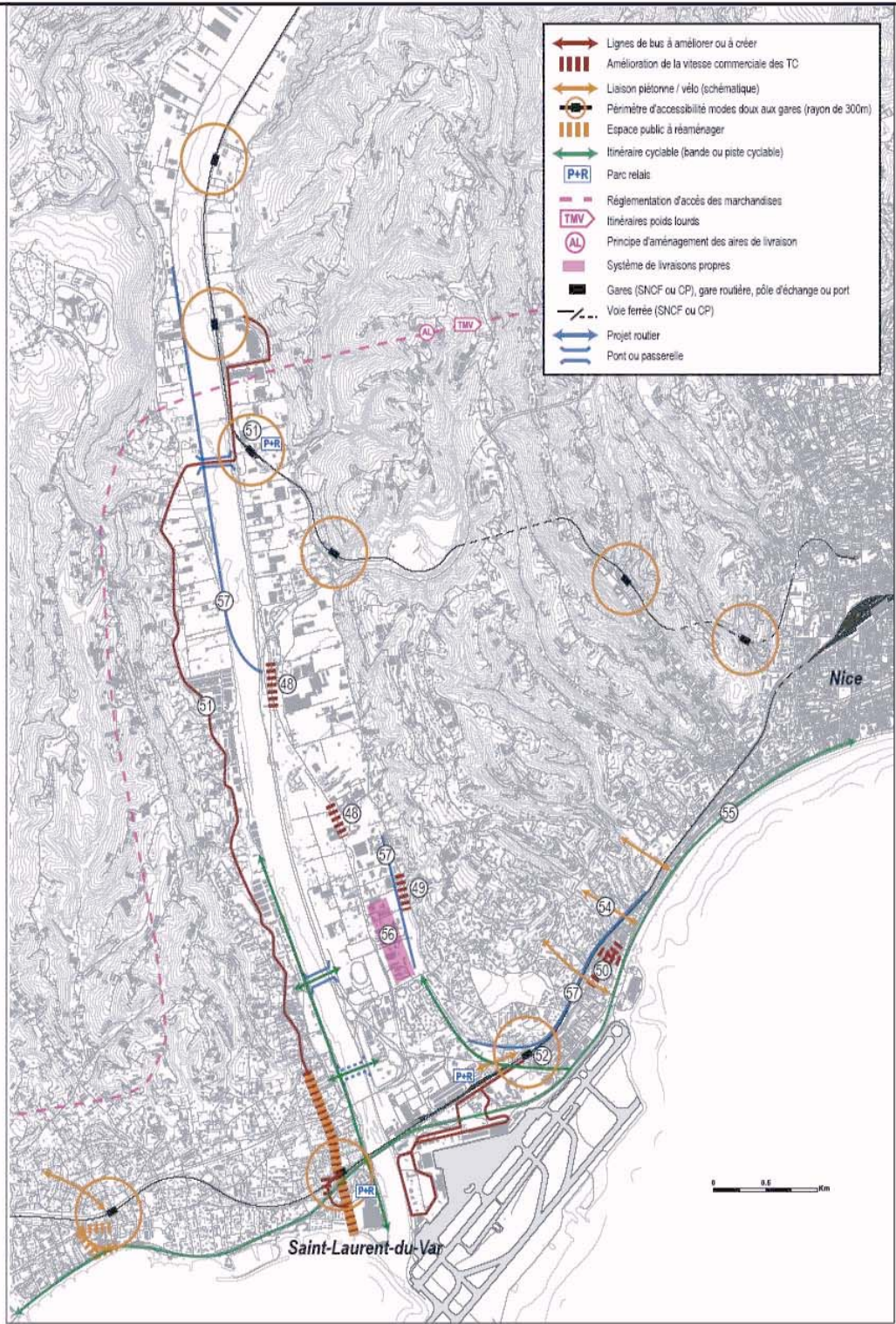


GIR Maralpin/ALG.FS.06/2006

PDU de la CANCA version provisoire d'avril 2006 : Itinéraires vélo
(piste, bande cyclable, zone 30...)

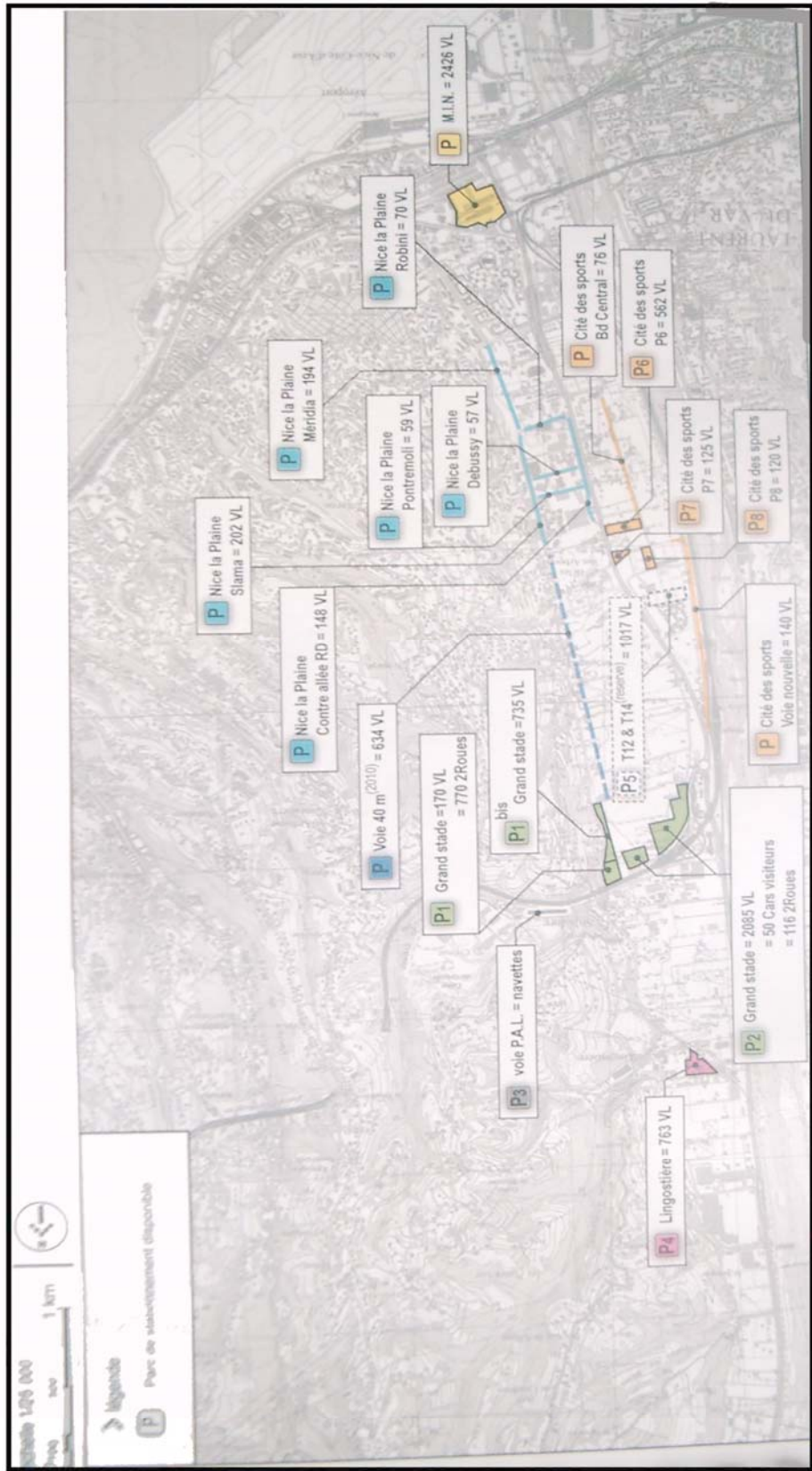


PDU de la CANCA version provisoire d'avril 2006 : Mesures d'accessibilité s'appliquant à la plaine du Var



Pares de stationnement

Planche 6



PDU de la CANCA version provisoire avril 2006: Les parcs relais à l'échelle de l'agglomération niçoise



PDU de la CANCA version provisoire d'avril 2006 : Points d'interconnexion des lignes de transports en commun urbains

