

## La participation du GIR Maralpin à l'élaboration de la DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA) DES ALPES-MARITIMES

### 1. Le Cadre de la participation du GIR Maralpin

#### La genèse de la DTA des Alpes-Maritimes (Rappels)

Moins d'une année après qu'il eut fait parvenir le 23 décembre 1996 au gouvernement le *rapport d'études préalables* à la directive territoriale du département (DTA), qui lui avait été demandé en juillet de la même année, le préfet des Alpes-Maritimes recevait, le 12 novembre 1997 du nouveau gouvernement constitué en juin, le mandat d'élaboration de cette DTA. La lettre de mission émanant des trois ministres J.-Cl. Gayssot, D. Voynet et L. Besson, en précise les délais (18 mois), les modalités ("*élargissement de la concertation aux acteurs représentatifs et porteurs de propositions*"), ainsi que les orientations [elles ont été présentées dans notre Bulletin n° 8 (février 1998)], en stipulant notamment de mener à bien l'étude refondatrice sur la Vallée du Var et d'entreprendre "*une étude générale intermodale ayant pour objet d'établir un cohérence des systèmes de transports*".

#### L'organisation de la concertation

Tandis que l'étude intermodale [dont les termes de référence ont été précisés dans notre Bulletin n° 10/11 (août 1998)] se mettait en place, dès février 1998 sous la direction de M. Jean-Didier Blanchet, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, la concertation sur la DTA, initiée en public le 18 juin par une présentation des modalités d'application de la loi littoral, a été programmée à partir d'octobre 1998 selon une grille de 9 groupes de travail (*Agriculture et forêt ; Mer ; Recherche et enseignement supérieur ; Sophia Antipolis ; Développement durable ; Bande côtière ; Haut-pays ; Vallée du Var ; Transports*) dont les deux derniers, subordonnés aux études spécifiques (*Etude refondatrice de la vallée du Var et Etude intermodale*), n'ont été initialement programmés qu'à compter du premier trimestre 1999.

#### L'implication du GIR

En dépit de sa large implication dans la réflexion sur l'aménagement du territoire [notamment sur les projets du Mercantour et de Métropole azurée (cf. Bulletins 4 & 5)] et de la présentation qu'en avaient fait, le 26 mai 1998 au Préfet, son président et son secrétaire, le GIR n'a pas été convié par les autorités départementales à participer à la réflexion sur la DTA. Sa participation au Comité de pilotage de l'étude intermodale, sollicitée auprès du préfet le 24 juin 1998, n'a été obtenue que le 9 septembre, suite à une démarche effectuée auprès du Cabinet de M. Gayssot le 20 août, dans le cadre d'une audience accordée à une délégation de CIPRA-France [cf. Bulletin 10/11].

C'est donc au titre de CIPRA-France, que le GIR participe désormais assidûment (cf. Tableau ci-dessous et pages suivantes), d'une part au *Comité de pilotage*, et, d'autre part, à trois des neuf groupes de travail (*Développement durable ; Bande côtière ; Haut-pays*).

### 2. Un calendrier chargé

Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes PARTICIPATION DU GIR AUX RÉUNIONS DE TRAVAIL Situation au 1er mai 1999				
Dates des réunions	Etude intermodale (1)	Developpt. durable (2)	Bande côtière (2)	Haut pays (2)
06.02.1998	R1			
24.04.1998	R2			
18.06.1998			R. Info. * Loi littoral	
10.07.1998	R3			
02.10.1998	R4 *			
20.11.1998		R1 *		
23.11.1998			R1 *	
07.12.1998	R5 *			R1 *
29.01.1999		R2 *		
08.02.1999			R2 *	
12.02.1999	R6 *			
25.02.1999	CT 6/7 *			
12.03.1999	R7 *			R2 *
02.04.1999		R3 *		
09.04.1999	CT 7/8 *			
19.04.1999			R3 *	
26.04.1999	R8 *			
17.05.1999			R4	
20.05.1999	R9			
28.05.1999		R4		
04.06.1999				R3

#### Légende

(\*) Le GIR Maralpin (qui n'a été impliqué dans les réunions de travail de la DTA qu'à compter du 2 octobre 1998) a été représenté à chacune des réunions signalées par un astérisque.

(1) Plus exactement : "*Comité de pilotage de l'étude intermodale*" (auquel devrait succéder un groupe de travail "*Transports*", dont la création n'a pas encore été portée à la connaissance du GIR).

(2) Groupes de travail effectifs de la DTA [autres groupes : *Agriculture et forêt ; Mer ; Recherche et enseignement supérieur ; Sophia Antipolis ; Vallée du Var*].

(CT) Comité technique [réunion de travail restreinte].

#### Important

Les indications figurant en italique sont communiquées sous toutes réserves.

N'omettez pas  
de communiquer au secrétariat  
<[gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr)>  
votre "e-mail" (adresse électronique)

### 3. Contributions et notifications du GIR Maralpin

**Intermodal.** Mémoire - Propositions du GIR Maralpin pour une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires dans la perspective d'une politique des transports soutenable et d'un développement durable des Alpes-Maritimes.

[Thèmes et mots clés : fret international ; transport combiné international et local ; transport voyageurs international, interrégional et transfrontalier ; déplacements urbains et périurbains ; infrastructures ferroviaires internationales, nationales et locales, existantes, à valoriser ou à rétablir ; transport urbain en site propre] (4 pages + liste indicative de publications et de communications du GIR Maralpin sur la problématique des transports).

Destinataires : M. le préfet des A.-M. (16.11.98), [copie à M. J.-D. Blanchet], M. J.-Cl. Gayssot (16.11.98), Mme D. Voynet (18.11.98).

**Tramway de Nice.** Avis sur le projet de tramway niçois présenté à la réunion publique du 03.12.1998 [Thème : inadéquation des tracés ; absence de desserte des gares de Nice-Ville et des CP ; nécessité de prolongation des CP jusqu'à Nice-SNCF et de les fusionner avec le tramway sur ce tronçon] (2 pages, 1 planche couleurs).

Destinataires : M. le Sénateur-Maire de Nice (14.12.98), copies : Mission tramway (14.12.98), M. Jean-Yves Belotte, DDE (27.04.99).

**Développement durable.** Recommandations de quatre associations sur quelques mesures à prendre dans le département et sa partie orientale (en concertation avec Association de défense de l'environnement de Tende, ASPONA, Roya Expansion Nature) [Thèmes et mots clés : trafic routier international ; enclave monégasque et transfrontaliarité ; pistes et chemins ; lignes électriques et dessertes d'écart ; traitement et transport de déchets ; incinérateurs de déchets ; déplacements doux, pistes cyclables, véloroutes et voies vertes ; protection des ressources en eau ; pression spéculative et loi montagne ; protection du littoral ; coupures d'urbanisation ; agence foncière] (5 pages + fiche signalétique des quatre associations).

Destinataires : M. Gilles Pipien, Directeur régional de l'Environnement (26.01.99), M. le préfet des A.-M. (27.01.99), Mme D. Voynet et M. J.-Cl. Gayssot [avec relevé des points spécifiques à leurs ministères respectifs] (28.01.99).

**Intermodal.** Observations relatives à :

- Etude de l'accessibilité des gares (Etude SCETA/MTI) [Thèmes : champ restreint de l'étude ; omission du fret ; inadéquation de l'étude ; préservation des emprises ; urbanisme] (3 pages)
- Etude de la desserte du moyen pays (Etude SATO) [Thèmes : choix des scénarios d'infrastructure] (1 page)
- Fiches par projet DDE [Thème : distorsion entre projets routiers et TC ; carence de données financières] (1 page)

Destinataire : M. Jean-Yves Belotte, DDE (17.02.99).

**Intermodal.** Observations relatives au scénario "TC exclusif 1998" [Thèmes : insuffisances des offres ferroviaires ; inadéquation du projet TCSP niçois ; stratégies de stationnement et des parcs d'échange inappropriés ; transports de marchandises ignorés] (2 pages)

Destinataires : M. le préfet des A.-M., copie : M. Jean-Yves Belotte, DDE (01.03.99).

**Haut-pays.** Observations relatives au document d'études "Haut-pays - Janvier 1999" [Thèmes : omission des infrastructures ferroviaires ; inopportunité des projets routiers lourds ; effets dépressifs de désenclavements en zone à faible densité de population] (2 pages)

Destinataires : M. Claude Engrand, Sous-préfet, copie : Mme Romagnan, DAI-BEU (01.03.99).

**Vallée du Var.** Observations concernant l'enquête publique relative à la création de la RN 202 bis [Thèmes : légitimité du projet ; remise en cause du programme autoroutier ; subordination au SDAGE et à la DTA ; incompatibilité avec d'autres projets d'avenir] (4 pages).

Destinataire : M. le Président de la Commission d'enquête (18.04.99).

**Intermodal.** Quelques observations sur le Comité de pilotage intermodal [document reproduit en (4) ci-infra] (4 pages).

Destinataire : Min ATE - DNP (20.04.99).

*Ces notes et observations peuvent être adressées sur demande ; les dossiers et études auxquelles elles se réfèrent ne peuvent qu'être consultés*

### 4. Etude de cas

#### Quelques notes et observations du GIR sur le Comité de pilotage de l'étude intermodale

#### A - FONCTIONNEMENT

##### A.1. Organisation générale

- Absence de calendrier préétabli (déroulement imprévisible !)
- Les séances prennent généralement la forme de présentations d'études suivies de discussions.
- L'on ne dispose d'informations, *ni* sur les raisons qui ont dicté le choix des études entreprises, *ni* sur les rôles respectifs des services techniques de l'Etat et des bureaux d'étude missionnés, *ni* sur les termes de référence des études entreprises.
- Les participants ne disposent d'aucune information sur la manière selon laquelle l'étude intermodale sera élaborée (il semblerait même que sa finalisation ait déjà été entreprise !).
- Absence apparente de secrétariat (les convocations et circulaires ont été successivement paraphées par une demi-douzaine de personnes différentes !).

##### A.2. Déroulement des réunions

###### **Documents de travail :**

- exceptionnellement adressés avant séance
- rarement en séance
- généralement adressés après la réunion

*Il n'a toujours pas été donné suite à la demande pressante et réitérée des organisations d'obtenir, au préalable et dans des délais suffisants, la documentation nécessaire à la préparation des réunions.*

###### **Contributions écrites (observations)**

- leur diffusion est généralement différée (une note du GIR a été diffusée avec un mois de retard)
- le sort réservé à ces contributions n'a jusqu'ici fait l'objet d'aucun commentaire.

###### **Conduite des débats**

- il n'est *jamais* rappelé les enseignements des réunions précédentes (état d'avancement des travaux), *ni* tiré de conclusions de la réunion s'achevant, *ni* esquissé de perspectives (orientations à donner à la réflexion).

###### **Comptes-rendus écrits**

- *ni* analyse, *ni* synthèse : simple relevé (sommaire et très incomplet) de quelques interventions.

## **B - LE CADRAGE**

### **B.1. Les lacunes de la démarche**

D'emblée, les travaux du comité de pilotage ont été cadrés sur les seuls déplacements urbains (VP et TC), sans même prise en compte des déplacements doux. Déplacements doux, déplacements longue distance, intermodalité fret de transit et de desserte urbaine, comme transfrontaliarité des déplacements et transports, n'auraient pas évoqués sans les nombreuses interventions "associatives".

#### **Déplacements doux**

Les déplacements doux (marche à pied et deux roues) [plus de 30 % des déplacements selon l'enquête ménage] n'ont pas été pris en compte dans la modélisation prospective, au prétexte de l'absence projets en la matière !

*Il importerait que l'Etat impose l'applicabilité de la loi sur l'air à l'ensemble de la bande littorale de la conurbation azurélienne.*

#### **Liaisons longue distance**

Leur prise en compte est indispensable pour les motifs suivants :

- l'aéroport de Nice (dont les nuisances sont incontournables) est en voie de saturation ;
- l'amélioration et l'intensification des dessertes TGV s'imposeront et pèseront sur les infrastructures ferroviaires existantes (ce qui n'a fait jusqu'ici l'objet d'aucune réflexion) et nécessiteront d'autres aménagements (valorisation de Gardanne-Carnoules).

#### **Transit fret**

Avant mise en service de la ligne ferroviaire de base Lyon-Turin, une part importante du trafic transitera par les Alpes-Maritimes ; parmi les mesures locales à prendre doivent figurer :

- la valorisation et la réouverture au trafic fret de la ligne ferroviaire Nice-Cuneo,
- l'amélioration de capacité de la ligne littorale et ses corollaires : la réouverture de la ligne Aix-Carnoules et la 3ème voie Cannes-Nice.

*Il importera de ne pas exempter les communes du balcon littoral de leur affiliation montagnarde, afin que soit également préservé le caractère alpin de l'A 8 (actuellement considérée comme une traversée alpine du fait de son tracé dans l'aire de la Convention alpine) et se réserver ainsi la possibilité de taxer le transit poids-lourds d'une redevance spécifique du type helvétique.*

#### **Desserte fret et intermodal urbain**

Non prise en compte, tandis que :

- cours de débord et voies de desserte ferroviaires sont systématiquement abandonnées, en cours de démantèlement, ou même de cession,
- le récent plan départemental de gestion des déchets est dépourvu de volet transports.

### **B.2. Occultation de la problématique transfrontalière**

Les Alpes-Maritimes présentent la particularité unique d'être bordée par, et également de relier, deux régions italiennes (Piémont et Ligurie), et d'enserrer de surcroît une enclave d'importance économique considérable, la Principauté de Monaco. *Cette particularité n'a fait l'objet d'aucune disposition spécifique pour l'élaboration de la DTA.* Il en est de même au sein du comité de pilotage où la problématique des transits et transports transfrontaliers et internationaux n'est pas prise en compte en considération.

### **B.3. Les scénarios**

#### **Propositions initiales**

- totalement inacceptables (dans la formulation la plus favorable aux TC, ne figuraient que le fort controversé tramway de Nice et les 25 MF devant être consacrés à la remise en état de la courte section de ligne SNCF Nice-Drap Cantaron !)
- ont motivé les interventions des associations au plus haut niveau ministériel [cf. D - Références]

#### **Nouvelles formulations**

- en conséquence de ces interventions, un scénario, improprement qualifié de "TC max", mais largement amélioré et prenant en compte la plupart des propositions associatives relatives aux TC, a été retenu par les organisateurs ;
- des objections "associatives" ont, en conséquence, été formulées (quant à quelques insuffisances et à opérations routières considérées à tort comme acquises [202 bis par exemple] ) ;
- la prise en compte de ces propositions complémentaires n'est pas certaine (circuleraient sous le manteau des scénarios susceptibles de n'avoir pas l'agrément des associations [n'ont pu être obtenues copies des documents remis à la réunion organisée à la préfecture le 30.03.98 par le Président du Conseil économique et social PACA sur les déplacements et infrastructures de transport] ).

#### **Position de principe des associations**

- Aux investissements des décennies passées (exclusivement routiers) doivent succéder de très importants investissements TC (rattrapage du retard), avec refus des prétendus "coups partis" (exemple de la 202 bis) ;
- les investissements TC devront prioritairement porter sur l'épine dorsale ferroviaire et ses trois antennes (Cannes-Grasse ; Chemins de fer de la Provence, Nice-Sospel-Breil),
- avec réexamen radical du projet de tramway niçois.

*Il n'a toujours pas été donné suite aux demandes de chiffrages sur (1) les investissements routiers passés, (2) les diverses propositions de projets routiers et ferroviaires (3) les budgets envisageables pour les années à venir.*

### **B.4. La modélisation**

Elle est fondée sur les résultats de l'enquête ménage (dont la grille de questionnement n'a pas été enrichie) et reflète les comportements d'une population méconnaissant les potentialités des transports en commun.

Le modèle ne prend pas en considération les paramètres coûts et stationnement, et n'a été appliqué qu'à un scénario "TC non-max" ne prenant aucunement en compte les améliorations que pourrait apporter la mise en œuvre d'un plan vélo et de déplacements doux

## **C - LES PROJETS EN DÉBAT**

### **C.1. Autoroute A 58 (ex A 8bis)**

#### **Résultats des études en cours**

L'étude SETEC a établi que l'A 8 était loin d'être saturée.

Le trafic PL qui pèse sur le débit de l'A 8 (ses effets sur la fluidité et la sécurité sont délibérément sous-estimés par ESCOTA et la DR) devra être nécessairement jugulé par les futures restrictions internationales (intégration des coûts externes, taxe de dissuasion à la traversée d'espaces sensibles, ou taxe de péréquation en faveur du transfert route/rail).

#### **Propositions "associatives"**

Entreprendre des études d'amélioration de l'autoroute existante, notamment :

- contournement de Nice (A 8 à l'Est du Var) porté de 2 + 3 voies à 2 x 3 voies
- fluidification de la traversée du fleuve Var par suppression du dangereux goulet d'étranglement constitué par le coude du CADAM.

## **C.2. Route nationale 202 bis**

Conçue comme barreau majeur du réseau maillé d'autoroutes censé desservir la percée routière du Mercantour (rebaptisé "La Lombarde") et devant se poursuivre sous la forme édulcorée de GLAT vers Digne.

Projet à reconsidérer *radicalement* par la nécessité :

- d'établir une voie routière de desserte RD jusqu'à l'embouchure du Var,

et dans la perspective :

- d'une dérivation, en R.G. du Var, des Chemins de fer de la Provence pour la desserte de la Zone industrielle de Carros-Gattières,
- d'une réservation d'emprises pour la réalisation à long terme d'une percée ferroviaire (TGV et fret) Nice-Torino.

## **C.3. G.L.A.T. Digne-Nice et Chemins de fer de la Provence (CP)**

La valorisation des CP, axe structurant d'une grande partie du haut pays et desserte périurbaine de la vallée du Var, requiert :

- le report à la gare centrale SNCF du terminus des CP (par prolongement urbain de 500 m compatible avec le futur tramway),
- la desserte de la Zone de Carros-Gattières par déviation en RD du Var.

Cette perspective justifie une remise en question du tracé de la GLAT Digne-Nice par la vallée du Var au profit d'une modernisation de la RN 85 par St Vallier et Grasse.

## **C.4. Tramway de Nice**

Le projet, qui présente les surprenantes singularités :

- de ne desservir *ni* la gare centrale de Nice-Ville, *ni* le terminus actuel des Chemins de fer de Provence,
  - de faire double emploi sur la moitié de ses parcours avec les lignes ferroviaires existantes (assurant ou susceptibles d'assurer un service similaire),
- n'a pas fait l'objet d'examen par le Comité* et doit être reconsidéré dans un souci d'intermodalité et de cohérence.

## **C.5. Infrastructures lourdes sur le moyen pays de l'ouest du département**

### **Cannes-Grasse**

L'infrastructure de la ligne Cannes-Grasse (indispensable "diamétralisation" RER de Vintimille-Cannes) semble convoitée par certains tenants de formules tram-trains (inadaptées à la conurbation et à ses besoins de déplacements rapides) et d'une *privatisation* des transports. *Une grande vigilance devra être exercée à ce sujet.*

### **Desserte de Sophia-Antipolis**

Elle est rendue ardue par l'extrême dispersion de ce site. Proposition a été faite d'étudier une radiale de rabattement sur l'axe ferroviaire dédiée aux seuls TC et convertible à TCSP (*un tel projet mériterait d'être mis à l'étude*).

## **C.6. Infrastructures ferroviaires SNCF en service**

### **Ligne littorale**

Le principe de l'établissement d'une troisième voie entre Cannes et Nice semble maintenant admis. En revanche, l'indispensable aménagement sur la section Nice-Vintimille, à savoir celui d'une troisième voie à quai à Beaulieu, serait compromis par un *projet immobilier* sur les emprises de cette gare.

A l'encontre d'une stratégie de conquête d'un marché fret combiné urbain (notamment pour le transport des déchets et l'approvisionnement des centres-villes), sur l'ensemble de la ligne, la SNCF poursuit le démantèlement et la cession de ses cours de débord et de ses emprises (installations de transport combiné à Nice-St Roch ; voies de débord notamment à Golfe Juan, à Menton ; autres emprises diverses) au gré des demandes de municipalités en quête d'espaces libres.

### **Ligne internationale du Col de Tende** (cf. *Livre Blanc en cours d'achèvement*)

Se fondant sur les conclusions biaisées de l'étude Systra commanditée par les promoteurs de la percée routière du Mercantour, l'Équipement persiste à nier les potentialités fret de la ligne dont la valorisation s'impose (électrification et commande centralisée de Nice-Sospel-Breil et réélectrification de Vintimille-Breil-Limone).

Cette valorisation préservera la fragile vallée de la Roya d'un accroissement du trafic routier qu'il ne faudrait en rien faciliter par l'*inutile* percement d'un nouveau tunnel routier (le réalisme du tunnel actuel, solution préconisée par l'Équipement comme par les autorités italiennes, étant la solution la plus sûre, la plus économique et la plus appropriée).

## **D - DÉCISIONS POLITIQUES URGENTES (Propositions)**

### **D.1. Transfrontaliarité**

- Création d'un groupe de travail *ad-hoc*
- Réflexion et négociations avec la Principauté de Monaco sur notamment : (1) l'intermodalité des déplacements pendulaires dans la perspective de la mise en service de la gare souterraine ; (2) la préservation d'un raccordement ferroviaire fret pour la desserte intermodale fret de la Principauté ; (3) les débouchés routiers de la Principauté ; (4) les extensions portuaires monégasques et les perspectives d'un cabotage maritime.
- Préparation d'un projet transfrontalier de dessertes ferroviaires entre (1) le Piémont d'une part et les deux Riviéras, (2) entre les deux Riviéras par établissement de liaisons semi-directes entre Imperia-San Remo et Cannes (St Raphaël)

### **D.2. Préservation des emprises ferroviaires**

En contradiction totale avec les décisions de favoriser les transferts de la route vers le rail, ainsi qu'avec les perspectives de développement du transport combiné urbain

### **D.3. Plan Vélo**

- Elaboration d'une directive pour application de l'article 20 de la Loi sur l'air à l'ensemble de la bande côtière azuréeenne.
- Promotion de la réalisation de l'itinéraire littoral "Véloroute Voies Vertes".

### **D.4. Réexamen de projets engagés**

- Subordonner le financement du tramway de Nice à son insertion-intégration dans le réseau ferroviaire structurant.
- Reformuler le projet 202 bis (*dont le marché d'études hydrauliques vient d'être annulé par le T.A. de Nice pour cause de graves irrégularités*) à la lumière des conclusions de l'étude intermodale.

### **D.5. Loi Montagne et périmètre de la Convention alpine**

- Résister à la demande pressante de déclassement des communes du "balcon littoral"

*Références : L'attention du gouvernement sur ces points a été appelée par différentes démarches ainsi que par les courriers GIR Maralpin suivants :*

- *Mme D. VOYNET : 18.11.98 [réponse du 01.12.98 ; réf. 98120189] . 28.01.99 [réponse du 24.03.99 . réf. 9901542]*
- *M. J.-Cl. GAYSSOT : 16.11.98 ; 16.11.98 (à M. Yves SALESSE) ; 28.01.99.*

**IMPORTANT : @ Nos lecteurs disposant d'une adresse électronique (e-mail) sont priés de bien vouloir la communiquer *par cette voie* au Secrétariat**