

**Etude intermodale de la DTA des Alpes-Maritimes**  
*Observations méthodologiques adressées le 9 février 2000 aux ministres*  
*Madame Dominique Voynet et Monsieur Jean-Claude Gayssot,*

.....  
Au moment où sont portés à la connaissance des personnes publiques des rapports et avant-projets relatifs à la Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, s'inspirant étroitement du contenu de l'étude intermodale (dont la version provisoire n'a été soumise à discussion que le 7 janvier dernier), nous nous permettons d'appeler votre attention sur les raisons qui nous conduisent à remettre en cause, à la fois le déroulement et les conclusions de cette étude, ainsi que le parti qui pourrait en être tiré pour l'élaboration de la DTA.

### L'enjeu de l'étude intermodale

La situation de la Côte d'Azur en matière de transports et de déplacements ne fait que refléter les carences désastreuses de son aménagement et les courtes vues de ses gestionnaires tout au long d'un demi-siècle.

Les instructions données par l'Etat aux responsables de la conduite de l'étude intermodale, à savoir la remise en question des errements passés, étaient à la mesure de l'enjeu. Les analyses et propositions formulées par les représentants associatifs unanimes allaient dans le même sens ; elles apportaient de surcroît au débat des éclairages précieux sur les sensibilités et le vécu d'une population qui attend de la DTA un changement décisif et la fin d'une désespérance.

### Lacunes et insuffisances de l'étude intermodale

A l'issue de près de deux années d'existence d'un comité de pilotage dont les représentants de la société civile n'ont cessé de déplorer les modalités de fonctionnement<sup>(1)</sup>, l'Ingénieur Général Blanchet, rapporteur de l'étude, s'est satisfait d'énumérer dans son rapport des constats dressés de longue date et dont l'analyse avait été clairement formulée dans la lettre de cadrage de la DTA, ainsi que dans la lettre définissant la mission qui lui avait été confiée.

Cet état des lieux présente cependant de graves insuffisances, dans la mesure où des pans entiers d'une authentique étude intermodale ont été omis ou n'ont été abordés que tardivement (sur l'insistance des participants associatifs), citons notamment :

- le transport de marchandises (transit et desserte d'une conurbation d'un million d'habitants),
- les déplacements non motorisés,
- les conditions "aux limites" [questions transfrontalières avec la principauté de Monaco (dont la logistique est transférée sur sa périphérie) et avec l'Italie (Ligurie et Piémont), ainsi que les liaisons régionales et nationales],
- le domaine prétendument réservé de la Ville de Nice et de ses projets d'infrastructures contestables (autoroutes urbaines et TSP niçois),
- les fonctions de l'aéroport et du port de Nice;
- etc...

De surcroît, contrairement aux allégations du Rapporteur, la plupart des études complémentaires, lancées sans concertation préalable et sur des termes de référence contestables, ne peuvent même être considérées, ni comme accomplies, ni comme recevables, telles sont notamment les études :

- Systra, portant sur la ligne Nice-Cuneo,
- Setec, portant sur les fonctionnalités d'une liaison autoroutière Biot/Saint-Isidore/l'Ariane,
- Sceta, Voyageurs/MTI Conseil, portant sur l'accès aux gares,
- MVA Consultants, modélisant les reports de déplacements,

qui ont fait l'objet de critiques sévères et seraient justiciables de contre-expertises.

Les propositions issues d'une telle approche ne peuvent qu'être largement insuffisantes, incohérentes ou même infondées. En fait, les principales critiques à formuler sur l'étude intermodale portent sur sa *non prise en compte* de :

- la volonté de l'Etat et de la population de porter un coup d'arrêt à la politique du *tout automobile* pratiquée jusqu'ici dans les Alpes-Maritimes, en lançant un programme volontariste de rattrapage en faveur des transports et déplacements respectueux de l'environnement ;
- la volonté politique clairement exprimée à tous les niveaux (mondial, européen, alpin, franco-italien, national) de maîtriser l'impact des transports sur l'environnement, et l'incidence que l'on peut en attendre dans les Alpes-Maritimes ;
- la nécessité d'une remise en cause du "laisser faire" urbanistique, d'une "reconstruction" du territoire azuréen, et d'un recadrage de l'étude intermodale à l'aune de l'aménagement du territoire et de ses contraintes environnementales.

### Propositions pour un recadrage

Ce recadrage de l'étude intermodale nous paraît devoir s'imposer également pour les raisons méthodologiques qui suivent (elles furent évoquées dans une note antérieure<sup>(2)</sup>).

#### (a) L'insuffisante prise en considération du long terme

La perspective 2020 fixée aux DTA(s), a été retenue *stricto sensu*, en tant qu'échéance au delà de laquelle les dispositions à adopter aujourd'hui seraient dépourvues d'incidence à plus long terme. Cette approche inconséquente est notamment celle adoptée pour l'étude de la plaine du Var où les projets d'aménagement, en cours ou prévus, consommeraient la totalité de l'espace disponible dont une partie devrait pourtant être réservée à une seconde grande liaison ferroviaire de base transalpine envisageable à l'échéance 2050.

Outre la cohérence qui s'impose entre Contrats de plan, DTA(s), et Schémas de services collectifs, devrait primer, en matière de projections, la notion de *programmes prospectifs emboîtés*, du court au long terme, à prendre en compte *quelle que soit l'échelle spatiale de planification*.

#### (b) La prééminence du suivisme tendanciel

En dépit des instructions données par l'Etat, l'avant projet de DTA 06 ainsi que toutes les études instruites pour la fonder, se bornent à viser l'infléchissement de tendances d'évolution obtenues par simple extrapolation des valeurs observées. Ce suivisme, unanimement dénoncé par les représentants de la société civile, n'a plus lieu d'être admis devant la nécessité d'un changement de cap.

Une autre méthodologie s'impose, celle de l'*analyse rétrospective* ("*backcasting*"), qui consiste tout d'abord à définir les objectifs sociaux, économiques et environnementaux souhaités, puis à déterminer la manière dont les objectifs désirés peuvent être atteints. C'est cette approche qui devrait être encouragée, en se référant notamment à sa récente mise en œuvre dans l'*étude sur les transports alpins durables au XXIème siècle* conduite par l'OCDE et les autorités nationales d'Autriche, de France et de Suisse, étude qui confirme la faisabilité et l'acceptabilité d'une politique novatrice<sup>[3]</sup>.

.....

<sup>(1)</sup> notamment sous la forme d'une note du GIR Maralpin en date du 20 avril 1999 adressée aux Cabinets des ministères en charge de l'aménagement du territoire et des transports

<sup>(2)</sup> Recherche d'une synthèse pour l'étude intermodale des transports – DTA des Alpes-Maritimes - Note GADSECA – GIR Maralpin du 22.08.99 [adressée le 25 août 1999 au préfet des A.-M. ; copies à MM. Marc Micoud (Cab. Min. ETL), Alain Neveu (Cab. Min. AtE), Jean-Didier Blanchet]

<sup>[3]</sup> Transports alpins écologiquement viables - [cf. analyse pages E1 à E3]