

- le prolongement des CP jusqu'à la gare SNCF de Nice-Ville, lequel, au prix de moins de 500 m de parcours en voirie urbaine et terminus en impasse sous le faisceau SNCF, autoriserait une directe intermodalité des CP avec les lignes TER [RER azuréen] (dont celle desservant la Vallée du Paillon) et les liaisons interrégionales du réseau grandes lignes (dont Nice-Cuneo) ;
- la nécessité de préserver, en basse vallée du Var (unique débouché vers le nord), les emprises requises pour une future liaison mixte fret/voyageurs à grande vitesse vers le Piémont.

5. DÉPLACEMENTS URBAINS ET INTERMODALITÉ

Les propos qui précèdent révèlent une des insuffisances du volet "déplacements urbains" de l'étude intermodale à laquelle ont échappé nombre de mailles et noeuds potentiels d'intermodalité

Gares multimodales et intermodales

Sans porter ombrage au projet de gare multimodale de St. Augustin (dont la plurimodalité est incontestable, surtout si le débat public sur le projet d'extension du port de Nice débouche, comme souhaitable, sur une extension portuaire sur le site de l'aéroport), le Projet devrait faire apparaître plus nettement l'utilité de noeuds intermodaux majeurs, devant ponctuer une conurbation d'un million d'habitants.

Ceci devrait se traduire sur la Carte 1 et 2 par l'apposition des figurines signalant comme :

- gare intermodale principale : Nice-Thiers (non mentionnée comme pôle d'échanges)
- gares intermodales secondaires : Cannes ; Antibes ; Cagnes ; Menton (non mentionnée comme pôle d'échanges) ; ainsi que le port de Nice (qui reste l'interface de continuité territoriale avec la Corse).

Tramway de Nice et TCSP

La reconnaissance de l'ouverture de Nice sur le transport maritime doit s'exprimer clairement par la *desserte tramway du port* : l'avenir des déplacements de loisirs avec la Corse n'étant pas nécessairement automobile. A l'heure où les Chemins de fer corses amorcent un énorme programme d'investissements, il est paradoxal de ne pas prévoir une desserte TCSP du port de Nice en liaison avec le dispositif de transports azuréens.

La ligne 1 du tramway niçois dont le tracé en U est *totalelement irrationnel* (dans la mesure où son trafic de bout en bout sera inexistant) doit être exclusivement Nord-Sud pour *relier le port à la gare d'autobus, puis aux gares SNCF et CP*, assurant ainsi la connexion entre modes de transport terrestres et leur réseau.

La liaison annoncée entre le port et l'aéroport via la ligne 2 ne présentant aucun intérêt intermodal, la ligne 2 gagnerait à se déployer plus rationnellement de l'extrême ouest vers le nord-est en direction de la vallée du Paillon.

6. GESTION DE L'ESPACE ET COUPURES VERTES

Plaine du Var

La plaine du Var, dans sa section littorale, est à l'évidence dans un état insatisfaisant. Mais lorsque le Projet évoque un "équilibre" entre les espaces agricoles et l'urbanisation, sans dire en quoi il consistera ni comment l'atteindre, on ressent l'impression que ses rédacteurs se payent de mots [cf. p. 91]. Quoi qu'il en soit, dans cet "équilibre", il convient aussi de considérer que le Var, notamment avec ses coteaux et la végétation de son lit mineur, représente aussi une coupure verte offerte par la nature, située opportunément à la périphérie de milieux urbains et qui est plaisante. Pourquoi diable vouloir transformer cet "espace coupure" en "espace lien" ?

Coupages vertes

D'une manière générale, les coupures vertes n'ont pas reçu dans le projet de DTA une place suffisante eu égard à la forte pression immobilière qui s'exerce dans les Alpes-Maritimes. On remarquera qu'elles sont le plus souvent orientées perpendiculairement au rivage de la mer, ce qui semble dicté par la tendance forte à construire en bord de mer. Mais rien n'empêche de les orienter autrement et de ménager des coupures parallèles au rivage pour distinguer des villages ou noyaux urbains tendant à former une agglomération continue. Cet aspect est développé et illustré dans notre note traitant de certains aspects spécifiques à l'est du département (Rivière azuréenne).

DÉPLACEMENTS DOUX - DE GRANDES AVANCÉES EN 2001 UN BILAN

1. Rappels sur les objectifs et la stratégie du GIR en matière de déplacements doux

Notre projet d'itinéraires touristiques et culturels transfrontaliers des deux Rivières a été conçu à la fois comme une opération de préservation et de sauvetage des ultimes espaces littoraux liguro-azuréens ayant échappé à l'urbanisation, et comme un instrument d'aménagement urbain, l'ensemble étant destiné à promouvoir, dans ce secteur particulièrement critique, des modes de déplacement et de tourisme respectueux de l'environnement.

La démarche, explicitée dans notre communication au Congrès de l'AEVV de Gijon (Esp.) [19/21 octobre 2000], s'appuie à la fois sur l'officialisation du réseau national français (qui prévoit la continuité transfrontalière avec l'Italie) et sur la perspective offerte par Interreg III de transposition à l'aire méditerranéenne du programme Interreg II Réseau Vert Européen de l'Europe du Nord-Ouest (REVER-AMNO).

Tandis qu'il fallait attendre novembre pour voir se concrétiser les engagements de l'Etat [cf. 2.1.], c'est tout au long de l'année 2000 qu'a été suivie, avec une vigilance particulière, la mise en place du programme Interreg III B (volet "Coopération transnationale") pour l'espace "Méditerranée Occidentale" (MEDOC) [cf. 3.]. La même attention devra être portée au programme Interreg III A (volet "Coopération transfrontalière") pour l'espace transfrontalier franco-italien (ALCOTRA) dont la mise en place débute avec l'année 2002., notre projet franco-italien ressortissant à la fois aux deux programmes précités.

2. Mise en place, par l'Etat et la Région le 9 novembre, du Comité régional PACA pour le développement des véloroutes et voies vertes (VVV)

2.1. La circulaire interministérielle du 31 mai 2001 : un signal fort

Le *schéma national de véloroutes et voies vertes*, adopté le 15 décembre 1998 par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT), est enfin en voie de se concrétiser avec la mise en œuvre de la circulaire du 31 mai dernier dont les directives, signées des ministres Gayssot, Voynet, Buffet et Demessine, demandent à chacune des régions françaises de créer leur propre commission chargée de définir, avec plus de précision que le schéma national de 1998 et dans le respect d'un *cahier des charges national* établi à cet effet, les portions d'itinéraires concernant leur territoire.

L'harmonisation de l'ensemble, ainsi que celle des continuités transfrontalières sera coordonnée et pilotée par une *commission nationale* (non encore constituée à ce jour).

2.2. La mise en place du Comité régional PACA de développement des VVV

La mise en place du Comité régional PACA s'est déroulée le 9 novembre à la Préfecture de Région. L'absence de représentants institutionnels du département des Alpes-Maritimes y a été regrettée.

Le secrétariat du comité sera conjointement assuré par la DRE et la DIREN. Le Comité régional PACA sera constitué d'environ 6 membres et tiendra ses assises plénières à un rythme semestriel ou, au plus, annuel. Son assise spatio-temporelle pourrait être assurée sur le modèle des Comités de lignes instaurés par le Conseil régional en matière de transports.

L'Etat et le Comité régional s'attacheront à susciter la prise en charge des maîtrises d'ouvrage par les collectivités locales, si possible au niveau des départements, en s'assurant de la continuité des projets par l'entremise de *comités d'itinéraires*.