

# Les cahiers d'acteurs du débat public

## sur le projet de contournement routier de Nice

Février 2006 n° 21



### ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT CONCERTÉ ET HARMONIEUX D'ANTIBES-JUAN-LES-PINS

**ADECOHA**  
**ASSOCIATION POUR  
LE DÉVELOPPEMENT  
CONCERTÉ  
ET HARMONIEUX  
D'ANTIBES-JUAN-LES-PINS**

Notre association, apolitique,  
a pour objet de :

- > protéger et améliorer  
l'environnement et le cadre  
de vie actuel et celui  
des générations futures
- > participer à la vie publique,  
soit en prenant des initiatives,  
soit en s'associant à l'élaboration  
de projets informant  
les résidents
- > alerter les citoyens  
sur les problèmes majeurs,  
recueillir leur avis, et intervenir  
auprès des pouvoirs publics.

L'ADECOHA est enregistrée  
à la sous-préfecture de Grasse,  
sous le n°006 101 8162  
(Journal officiel de juin 2000  
et du 3 avril 2004)

**Président**

Jean-Pierre Avesque

**Correspondant**

Marcel Sauvan

**> Contacts**

**ADECOHA**  
**2, corniche des**  
**Cougoullins**  
**06600 Antibes**  
tél. 06 72 21 10 79  
assoproter@libertysurf.fr

page 2 **Le respect du triptyque transit-sécurité-environnement**

- La préservation du bon équilibre
- Les conditions de la réussite
- Les solutions alternatives

page 3 **Où trouver le financement ?**

page 4 **Sept projets urgents pour préparer l'arrivée du contournement**

- Conclusion

**> DES SOLUTIONS AMBITIEUSES, DES COOPERATIONS CONSTRUCTIVES >>>>>>>**

## Pour de grands projets de qualité

**La LGV-PACA et le contournement de Nice sont tous deux nécessaires au développement de la région. A condition de prévoir des mesures complémentaires... Il faudrait aussi que la DDE et RFF coopèrent réellement et que les grands projets échappent aux clivages politiques.**

Il faut désengorger nos agglomérations, désenclaver des communes, améliorer la qualité de l'air dans des zones urbaines, assurer la sécurité des personnes et développer l'emploi.

A la vue de l'évolution du trafic des camions sur l'A8 à l'horizon 2020 (voir schéma page 2), nous considérons que ce contournement improprement appelé « de Nice » est en fait un regroupement de deux projets cités dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) : le contournement Nord de Nice et la liaison Est-Ouest entre la rive gauche du Var et le secteur nord d'Antibes (Page 45 de la DTA). Réalisé en souterrain, cette nouvelle desserte des Alpes-Maritimes mise au débat public devient une nécessité, afin de soulager le trafic de l'A8. Celle-ci pourra

devenir alors devenir un « boulevard urbain » avec, par exemple, la mise en place d'un TCSP. La solution 2 nous semble être la solution la moins contraignante et la plus adaptée pour Sophia Antipolis et Antibes-Juan-les-Pins. Pour justifier ce contournement, il faut, entre autres, détourner les trafics poids lourds de transit hors des zones d'habitat dense. Mais il est impératif que le projet soit accompagné de mesures afin de traiter au mieux la mobilité des personnes. La mise en place de la DTA, l'enquête publique sur la troisième voie littorale, le débat public sur la LGV-PACA et celui-ci ont engagé une phase décisive pour le devenir des Alpes-Maritimes. C'est une chance pour notre région, une occasion unique à saisir pour les générations futures.

# Le respect du triptyque transit-sécurité-environnement



Le triptyque définit des fonctions.

**La fonction de transit** consiste à écouler le flux en transit dans notre département.

**La fonction de sécurité** consiste à éviter que les chargements de matières dangereuses empruntent

l'A8 et traversent des zones urbaines.

**La fonction environnement** consiste essentiellement, dès lors que le projet passe en tunnel sur 24 km, à soigner les émergences et les entrée-sorties. L'environnement ne subira pas de cicatrice supplémentaire. De plus, peu d'expropriations et peu de constitutions de réserves foncières seront à prévoir.

## La préservation du bon équilibre

Des limites devront être établies afin de ne pas trop augmenter l'offre, vu la demande toujours plus grande de transports routiers.

Avec l'évolution démographique prévue par la DTA (+ 0,6%) ou par le programme local de l'habitat (PLH) de la CASA (+ 0,8%), nous risquons de dépasser les 175 000 habitants supplémentaires pour le département ! Conséquence : environ 100 000 véhicules de plus !

### Les hypothèses d'évolutions démographiques

	1999	2020/2025	croissance
Littoral	671 000	756 000	85 000
Moyen-Pays	310 000	390 000	80 000
Haut-pays	30 000	40 000	10 000
<b>Département</b>	<b>1 011 000</b>	<b>1 186 000</b>	<b>175 000</b>

## Les conditions de la réussite

Pour obtenir des résultats de qualité, la réalisation des grands projets doit obéir à certaines conditions. Projet par projet, voyons ces conditions :

> **La troisième voie ferrée littorale.** Si ce projet s'avère

nécessaire, il est inacceptable de massacrer la bande côtière entre Antibes et Villeneuve-Loubet. D'autres solutions existent. Il suffit de prendre exemple sur nos voisins italiens de la Ligurie qui ont enfoui un projet comparable.

> **La LGV-PACA.** C'est un projet **essentiel** dont le tracé doit être totalement **séparé des voies littorales**. Les TGV ne doivent pas perturber les TER. C'est une **erreur** de placer l'arrivée de la LGV dans **l'entonnoir** de la troisième voie littorale, entre Villeneuve-Loubet et Nice-Saint-Augustin. Le passage naturel est à Saint-Isidore, puis à Saint-Roch, avant de rejoindre l'Italie (ce qui est réalisable aux conditions LGV). Il doit viser 2015 et non 2020.

**La LGV-PACA doit être mixte**, comme les réalisations entre Figueras et Perpignan et entre Nîmes et Montpellier, et suivre l'exemple de nos voisins italiens de Ligurie où tous les ouvrages de la nouvelle ligne littorale sont au **gabarit B+**, identique à la mise à niveau du tunnel du Mont-Cenis (transport combiné et ferroutage).

Pourquoi la SNCF veut-elle à tout prix favoriser le Lyon-Turin en minimisant l'importance du trafic de marchandises transitant par la région PACA dans les années à venir ?

> **Le contournement routier de Nice.** Ce projet doit viser 2015 et non 2020. Pour le mener à bien, il faut favoriser la coopération entre RFF et la DDE.

> **Le tramway.** Il faut prévoir son extension sur Antibes-Sophia Antipolis.

Les générations futures apprécieront ces investissements prévus pour le long terme. C'est ce que font, encore une fois, nos voisins italiens en Ligurie : ils prévoient de proposer 282 sillons en 2020, contre 96 aujourd'hui !

Voici ce qu'écrit *Trail Ligure* : "Disponibilità di tracce orario merci durante tutta la giornata acquistabili anche da operatori privati per **relazioni internazionali da Regioni del Sud - Est della Francia e dalla penisola iberica per i mercati del Sud Europa** attraverso il valico di Ventimiglia". La SNCF et RFF devraient travailler de concert avec RFI !



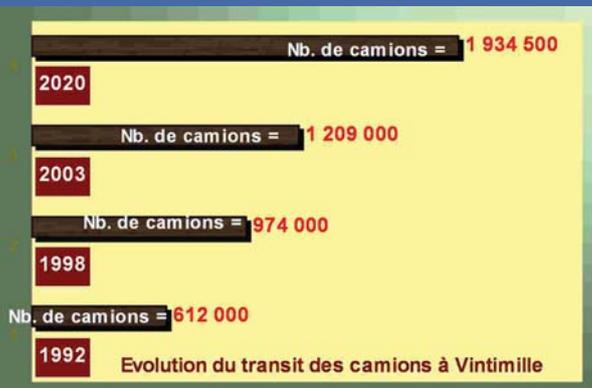
Le triptyque de la LGV PACA

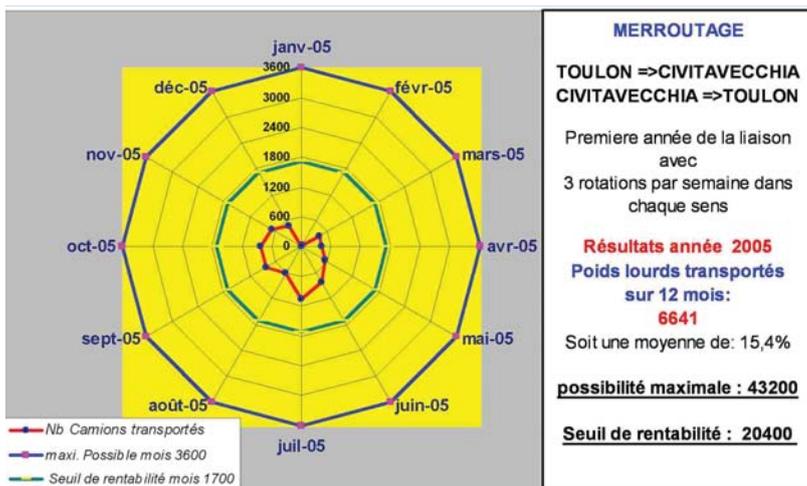
## Les solutions alternatives

### 1. Les autoroutes de la mer et le merroulage

Comment encourager les transporteurs à utiliser la seule liaison régulière maritime entre la France (Toulon) et l'Italie (Civita Vecchia) ? Demandons à nos élus d'imposer une taxe sur les poids lourds empruntant l'autoroute A8, comme le préconise la CEE. La Suisse pratique la redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations (RPLP) pour financer ses infrastructures routières ferroviaires, seule condition pour favoriser le transfert modal de la route vers la mer ou le rail. En France, les résultats actuels du merroulage sont médiocres : on est loin de la renta-

→ L'évolution du trafic des camions sur l'A8 depuis 1992 et jusqu'en 2020





bilité. Signe encourageant cependant : ceux qui l'ont testé l'ont adopté. A contrario, entre l'Espagne et l'Italie, le transport maritime assure aujourd'hui la moitié du trafic de transit direct. La capacité annuelle des 18 allers-retours hebdomadaires actuels entre ces deux pays est de l'ordre de 500 000 camions.

↑ **La première année d'exploitation de la ligne Toulon-Civitavecchia**  
 (Source : Medlines 2006)



↑ **L'autoroute ferroviaire alpine (AFA) : un service ouvert depuis novembre 2003.**

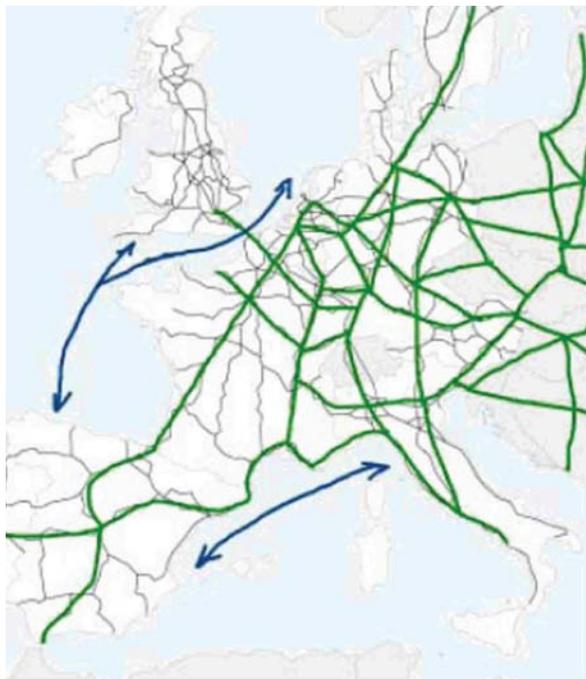
## 2. Les autoroutes ferroviaires et le ferroutage-transport combiné

Depuis le 4 novembre 2003, un service de navettes ferroviaires a été développé entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont), avec quatre allers-retours par jour en semaine. Le gabarit du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis limite actuellement le passage aux seules citernes. Cela concerne 75 000 camions-citernes par an pour le trafic Italie-France. Ces camions représentent un enjeu important en termes de sécurité pour les traversées alpines.

Cette infrastructure, appelée l'**autoroute ferroviaire alpine (AFA)**, est en pleine montée en puissance. Elle a acheminé vers l'Italie **1215 citernes** en mai 2005, contre **446 en mai 2004** et **843** en janvier 2005. Après la mise au gabarit B+ du tunnel du Mont-Cenis, prévue pour la fin **2006**, les possibilités des navettes Modalohr (wagon sur-

baissé) seront de **300 000 camions** par an.

Le projet d'**autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg** devrait permettre de faire circuler, **avant la fin 2007**, un train de vingt wagons, pouvant embarquer un total de 40 camions. Cette liaison fonctionnera chaque jour entre 18 h 00 et 6 h 00 du matin... Pour l'instant ce n'est qu'un début, face aux **20 000 camions** qui, chaque jour, passent la frontière au Perthus.



↑ **Les corridors européens.**

Pourquoi si peu d'engouement pour le ferroutage ? Parce que les camions légers (moins de 12 tonnes) sont entièrement exemptés du paiement de la taxe (CEE). En 2012 seulement, les poids lourds, à partir de 3,5 tonnes, devront s'acquitter de redevances (euro-vignettes). Dans le sud-est, une **LGV-PACA mixte** allant jusqu'à Vintimille, **séparée des voies littorales**, permettra de libérer des sillons pour le transport combiné des marchandises en laissant libres les voies historiques pour les TER. Ceci devrait donner la possibilité aux différents opérateurs privés et à l'Etat de proposer de nouvelles liaisons comme, par exemple, Perpignan-Bologne, Perpignan-Trieste, Perpignan-Bolzano, Avignon-Bologne, etc.

## Où trouver le financement ?

Le financement doit être recherché dans plusieurs directions :

- > dans celle d'un partenariat public privé (PPP) afin d'accélérer les investissements de ces infrastructures
- > dans le phasage et la recherche de réalisations communes entre la LGV-PACA et le contournement
- > dans la diminution des temps de réalisation (exemple de la LGV mixte de 42 km Perpignan-Figueras dont la réalisation est prévue en quatre ans grâce à un PPP)
- > dans une participation significative de la CEE, de l'Etat, du Conseil régional et du Conseil général.

