

LE PROJET CALMA ET SON FINANCEMENT

Le projet CALMA, c'est le remplacement de la voie ferrée littorale par un TUNNEL FERROVIAIRE et la réalisation en surface d'une ARTERE VERTE, multi-axiale et paysagère, avec en sous-sol, des MILLIERS DE PLACES DE PARKING proches des cœurs de ville (cf. schéma joint).

UN PROJET FEDERATEUR

Ce projet est FEDERATEUR car il valorise le transport ferroviaire, c'est à dire le SERVICE PUBLIC et le TRANSPORT COLLECTIF accessible au plus grand nombre.

Il est FEDERATEUR car il préserve l'environnement à l'opposé du "modèle californien" du "tout-voiture", dévoreur d'espace et d'énergie et pourvoyeur de pollution.

Il est FEDERATEUR car il permet de résoudre les problèmes majeurs d'encombrement automobile, de pollution et d'urbanisation anarchique hérités du passé.

Pour réussir, il devra rester FEDERATEUR et appartenir à tous les antibois, à tous les azuréens.

Contact :

R. LUCCIONI
Président
04 93 61 93 61

J. P. SOZEDDE
Vice-Président
04 93 61 51 72

CALMA

Association déclarée en sous
préfecture de Grasse sous le
n° 006 101315

Adresse :

Villa les Cerisiers
Chemin Fournel Badine
06 600 ANTIBES

Courriel

calma.antibes@wanadoo.fr

L'ARGUMENT DU FINANCEMENT

Le projet CALMA fait une quasi-unanimité, surtout depuis l'opportunité historique de la LGV COTE D'AZUR. Un seul argument peut faire douter : Le FINANCEMENT.

C'est un vrai argument qui doit être examiné avec sérieux. Réseau Ferré de France (RFF) estime à 1,1 Milliard d'Euros un tunnel entre Antibes et Cannes (Etude n° 10 sur "les possibilités d'augmentation du réseau existant" page 7)

Deux remarques sur cette étude :

Premièrement, un tunnel à deux voies sera certainement insuffisant pour permettre une véritable RER AZUREEN. Trois, voire quatre voies seront certainement nécessaires.

Deuxièmement, RFF est juge et partie dans ce débat. L'étude n° 10 de RFF pour le débat public sur "les possibilités d'augmentation du réseau existant" est faite pour prouver qu'en l'absence de TGV, il faudra, de toutes façons, aménager le réseau existant -la ligne littorale et que **cela coûtera très cher**. Raisonnablement louable, certes, mais dans une telle optique, pour prouver la pertinence de la ligne TGV, on n'a pas intérêt à minimiser les coûts des tunnels ferroviaires sur la ligne ancienne. Bien évidemment, CALMA EST TRES FAVORABLE AU TGV. Mais cela ne signifie pas renoncer à tout aménagement de la ligne historique.

UN INVESTISSEMENT POUR PLUS D'UN SIECLE

Admettons, toutefois, le chiffrage de RFF. Admettons également que, pour un tunnel à trois ou quatre voies, il faille envisager un coût supérieur. C'est, en effet, totalement inaccessible si cela repose sur les seules épaules des contribuables Antibois et Cannois.

Fort heureusement, deux éléments viennent relativiser le coût pour Antibes, Cannes et Vallauris :

PREMIEREMENT, IL S'AGIT D'UN INVESTISSEMENT POUR PLUS D'UN SIECLE.

DEUXIEMEMENT, IL S'AGIRA D'UN INVESTISSEMENT MIXTE ET MULTI-CONTRIBUTEURS.

L'ancienne voie littorale a été inaugurée à Antibes en 1863, trois ans après le rattachement du Comté de Nice à la France. 150 ans après, elle rend encore d'éminents services restant même le seul cordon ombilical ferroviaire de transport collectif reliant notre région au reste du monde !!!

Quelle leçon d'anticipation donnée par nos ancêtres qui ont su se projeter dans l'avenir avec un tel équipement qui reste encore, aujourd'hui, notre capital transport le plus précieux! Et nous, nous ne saurions pas, avec les moyens techniques dont nous disposons, moderniser cet équipement, et réaliser 16 kms de tunnel ferroviaire entre Cannes et Antibes?

C'est à la dimension du XXIème siècle et au-delà que notre projet CALMA doit être évalué. Si on investit pour 100 ans ou plus, il faut diviser le coût par 100 ou plus pour connaître le montant de l'amortissement annuel.

UN INVESTISSEMENT MIXTE AVEC DE MUTIPLES CONTRIBUTEURS

On peut identifier, au moins, neuf de contributeurs à cet investissement :

1. L'Etat Français
2. La Communauté Européenne
3. La Région Provence Alpes Côte d'Azur
4. Le Conseil Général des Alpes Maritimes
5. Les Communes traversées (Cannes, Vallauris, Antibes)
6. Les communes bénéficiaires limitrophes (C.A.S.A....)
7. Réseau Ferré de France
8. La Société Nationale des Chemins de Fer (rénovation des gares concernées)
9. Les investisseurs privés

Il ne s'agit pas de "bétonner" sur l'ancienne voie littorale. CALMA y veillera. Nous sommes pour une artère paysagère avec des contre-allées pour les cyclistes et les piétons. Mais des aménagements urbains sont possibles, ne serait-ce que pour réparer les erreurs les

plus criantes du passé, ou pour réaliser les centaines de places de parking en sous-sol. La participation d'investisseurs privés pour cela est donc tout à fait possible et souhaitable. Les calculs de Réseau Ferré de France dans le dossier du "Débat Public" n'ont jamais pris en compte cette hypothèse, comme cela nous a été affirmé le 19 avril dernier. Il faut donc mettre en perspective sur cent ans et relativiser par rapport aux calculs de Réseau Ferré de France.

LE PROJET CALMA AVEC LA SNCF, C'EST POSSIBLE !

Deux exemples sont possibles:

- Cas du tunnel ferroviaire Cannes-Antibes (étude RFF)
- Cas du Tunnel purement Antibois. ((étude CALMA)

1. CAS TUNNEL CANNES-ANTIBES

✓ INVESTISSEMENT NECESSAIRE : 1,5 MILLIARDS €

✓ CLEF DE REPARTITION PROVISOIRE ENTRE LES NEUF CATEGORIES D'INVESTISSEURS:

Etat Français : 10 %
Communauté Européenne : 10 %
Conseil régional P.A.C. : 20%
Conseil général des A. M. : 10 %
Réseau Ferré de France : 7,5 %
SNCF (rénovation des gares concernées-souterraines) : 7,5 %
Investisseurs privés (concession des parkings) : 15 %
Communes limitrophes bénéficiaires (CASA etc...) : 5 %
Communes traversées (Cannes, Antibes, Biot et Vallauris) : 15 %

✓ CLEF DE REPARTITION ENTRE LES COMMUNES TRAVERSEES :

Base population	Antibes	40 %
	Cannes	40 %
	Vallauris	15 %
	Biot	5 %

✓ AMORTISSEMENT ANNUEL DU CAPITAL POUR ANTIBES :

1. 1500 millions d'euros/100 ans : 15 Millions d'euros
2. Première clef de répartition entre les "neuf" contributeurs :
15 millions d'euros x 15%(communes) = 2,25 millions d'euros
3. Deuxième clef de répartition entre les quatre communes traversées :
2,25 millions d'euros x 40%(Antibes) = 0,9 millions d'euros

0,9 millions d'euro par an, c'est tout à fait possible pour une commune comme Antibes Juan les Pins dont le budget annuel est de 120 millions d'euros et la capacité d'autofinancement est de 11 millions d'euros. (Base Comptes administratifs 2003)

A titre de comparaison, Antibes acquitte, chaque année, une pénalité de 0,54 million d'euro comme pénalité pour insuffisance en logements sociaux au titre de la loi SRU.

CAS DU TUNNEL PUREMENT ANTIBOIS : PROJET CALMA

Le tunnel ferroviaire est purement antibois du Pont Courbet au Pont de la Brague. Nous avons dans ce cas trois kilomètres de tunnel et 1,5 kilomètres de zone de raccordement à ligne existante soit :

Tunnel : environ 210 millions d'euros, (selon les données RFF).

Raccordement : environ 40 millions d'euros

Aménagement de parkings souterrains : 50 millions d'euros, (estimation CALMA).

Il s'agit pour l'instant d'un simple ordre d'e grandeur du besoin de financement. La durée de vie de l'investissement reste du même ordre, soit une centaine d'années.

Si la contribution des partenaires extérieurs (Etat français, Conseil Régional, etc...) reste acquise, la contribution d'Antibes devra dans cette hypothèse vraisemblablement "monter" jusqu'à 20 % soit :
 $300 \text{ millions d'euros} / 100 \text{ ans} \times 20\% = 0,6 \text{ millions d'euros par an.}$

Pour une ville dont les ressources annuelles se situent de l'ordre de 120 millions d'euros et la capacité d'autofinancement à 11 millions d'euros, cela reste tout à fait "jouable".

A titre de comparaison, Antibes acquitte, chaque année, une pénalité de 0,54 million d'euro comme pénalité pour insuffisance en logements sociaux au titre de la loi SRU.

Ce coût pourrait être également comparé à d'autres postes de dépenses de la Commune, (Propreté de la Ville, Frais de fonctionnement et/ou généraux).