

Contribution au débat public ADAAM

« Politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien »

L'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, souhaite exprimer son point de vue, en contribuant au débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien que nous nommerons **Arc Méditerranéen (Italie-France-Espagne)**.

Au regard des enjeux et en dépit du périmètre du débat, les acteurs institutionnels et socio-économiques des Alpes-Maritimes considèrent qu'il est indispensable de se positionner au sein d'une telle réflexion qui est novatrice en terme de méthodologie (une politique et non un projet proposée au débat public), d'horizon de réflexion et d'enjeux évoqués.

Le territoire des Alpes-Maritimes

Département excentré à l'**extrême sud** de l'hexagone, **frontalier avec l'Italie**, **enclavé** entre la mer et un relief très contraint, les Alpes-Maritimes sont un territoire, où s'est développée, sur l'étroite bande littorale, une véritable conurbation polycentrique comptant **982 000 habitants¹** avec une **très forte densité de population, 883 habitants/km²**.

Les Alpes-Maritimes ont fondé leur croissance économique et leur notoriété sur la qualité exceptionnelle de son environnement, le développement des hautes technologies ainsi que le tourisme sous toutes ses formes (culturel, urbain, d'affaires, événementiel...) : chaque année, le département représente la destination privilégiée de **8,7 millions de touristes³** et plusieurs **pôles de compétitivité** dont un de niveau mondial s'y sont implantés.

Ce développement, fortement ouvert sur l'extérieur, est cependant pénalisé par la **saturation des « portes d'entrées »** de notre territoire.

Les Alpes-Maritimes sont situées au cœur d'une zone économique de 10 millions d'habitants

LES TROIS RÉGIONS ET LES GRANDS ÉCHANGES EUROPÉENS



La réflexion globale sur la politique des transports est menée sur un périmètre où l'**est de la région PACA** ainsi que les états limitrophes comme l'Italie, Monaco et l'Espagne ne sont pas intégrés.

Or, pour les Alpes-Maritimes cette problématique pourrait être abordée à plusieurs échelles : **nationale, européenne et internationale**.

Une **approche méditerranéenne** aurait également pu être envisagée afin de définir une politique cohérente et anticipatrice au regard de l'augmentation des échanges de ce bassin et des enjeux est-ouest.

Source : dossier de l'Etat, débat public VRAL

¹ Recensement de population INSEE 1999 : Population totale du département des Alpes-Maritimes, : 1 011 326 d'habitants

² Source : INSEE (DTA 06)

³ Comité Régional du Tourisme, 2003

Que constatons-nous par rapport au choix du périmètre du débat public?

Tout d'abord, il est essentiel de rappeler que **trois débats publics** portant sur des projets d'infrastructures de transport ont récemment été organisés dans notre département :

- l'extension du port de Nice,
- la LGV PACA,
- le contournement routier de Nice.

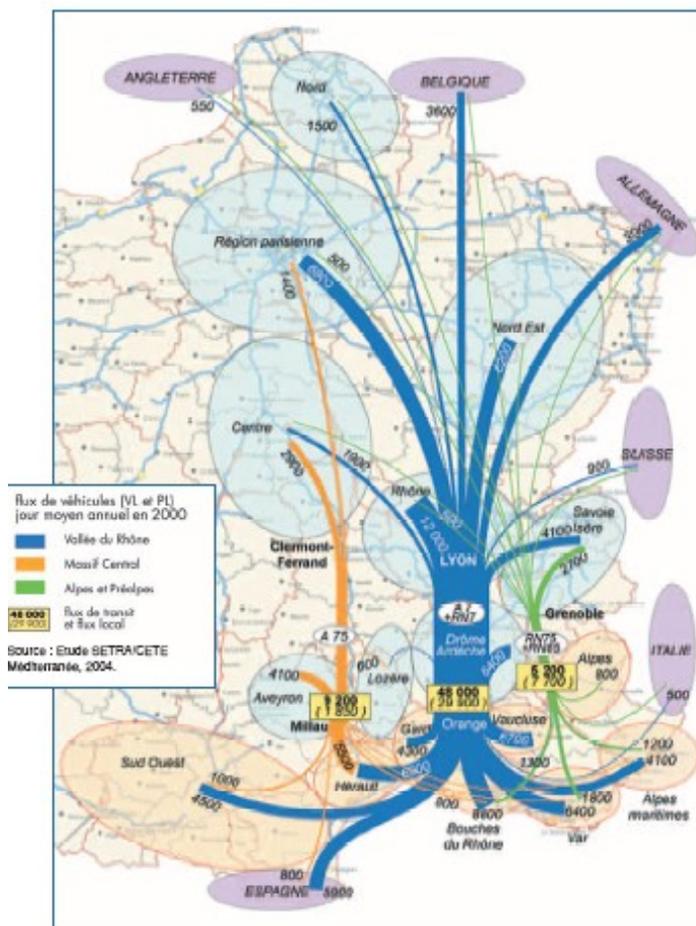
La multiplication des débats publics illustre concrètement l'importance des problématiques qui gravitent autour des transports et déplacements dans les Alpes-Maritimes. Une conférence permanente sur la politique des transports à mener à l'échelle de l'arc méditerranéen aurait pu être un moyen d'obtenir une politique cohérente entre les modes et développer l'intermodalité.

Comme il a été démontré lors de ces débats publics, les problèmes relatifs à la saturation des infrastructures de transports sont récurrents dans les Alpes-Maritimes. En 2000, le TMJA⁴ à Vintimille était de **20 000 véhicules (VL+PL)**⁵.

De graves problèmes d'insécurité routière et de saturation existent au droit de l'agglomération niçoise comme cela a été montré lors du débat public sur le contournement routier de Nice.

La carte de répartition du trafic en 2000, publiée dans le dossier du maître d'ouvrage du débat public VRAL, **indique les origines-destinations des flux constatés dans les Alpes-Maritimes dont 25% sont issus du sillon Rhodanien et des axes alpins parallèles**

Répartition du trafic en 2000



Source : dossier du débat public CPDP VRAL

⁴ TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

⁵ DDE06

Dans les Alpes-Maritimes, le seuil de saturation des infrastructures est inacceptable

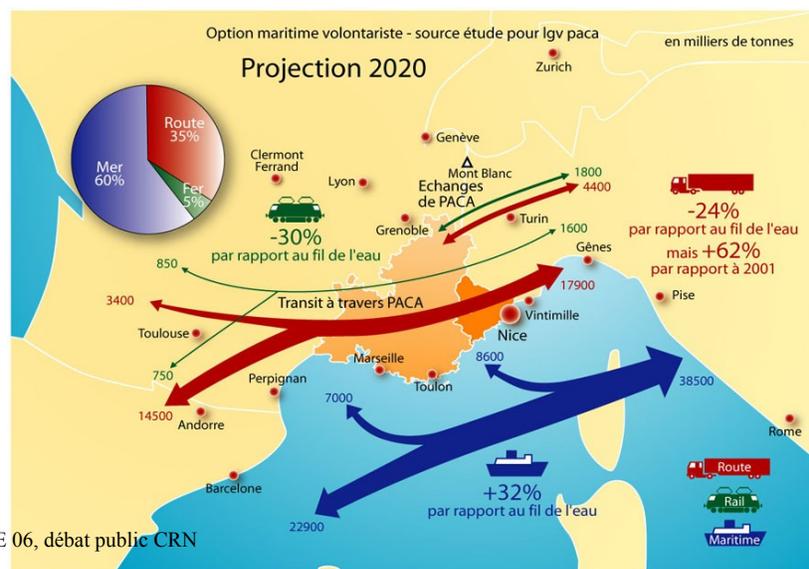
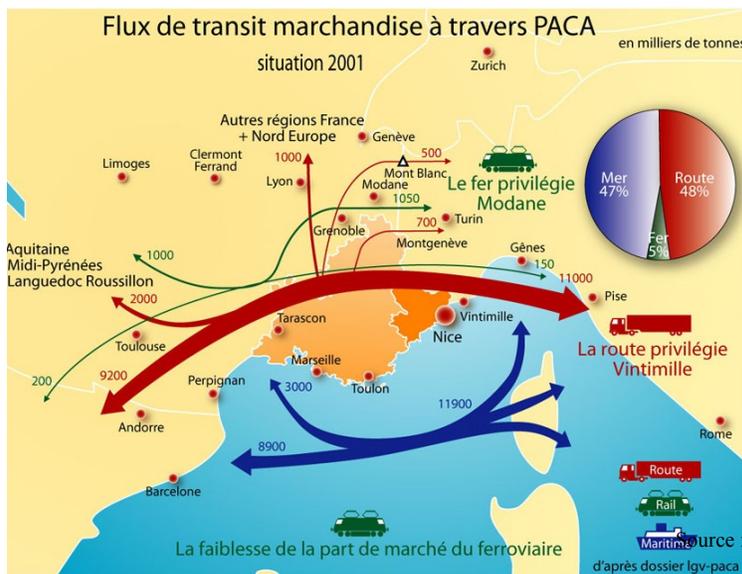
Les Alpes-Maritimes supportent un couloir de transit international avec 1,2 millions de passages de poids lourds en 2004, à Vintimille ainsi qu'une **prévision de croissance de 50 % en 2020**. En conséquence de son positionnement stratégique international, le département demeure l'unique point de passage pour les flux de trafic routier de l'arc méditerranéen.

Alors qu'elle est la 5^{ème} agglomération française et qu'elle compte **plus d'un million d'habitants** ; la totalité des **infrastructures** existantes de l'agglomération niçoise sont **saturées ou proches de la saturation** malgré les efforts réalisés localement pour développer les transports collectifs :

- **l'autoroute A8 très chargée** et présentant un niveau de dangerosité important dans les tunnels,
- **l'infrastructure ferroviaire littorale totalement saturée** ne permettant pas à cet axe structurant de l'agglomération de supporter l'offre TER nécessaire aux transports quotidiens malgré aujourd'hui la plus forte fréquentation TER de PACA, Au niveau national, la **métropole niçoise est la plus mal desservie par le réseau ferroviaire et ne bénéficie pas d'une desserte TGV**. (vitesse limitée des trains à 160km/h)
- l'aéroport Nice Côte d'Azur, **2ème aéroport français**, avec une vocation internationale affirmée, verra son développement limité à moyen terme, par la capacité ultime de la plateforme, sans possibilité d'extension, et par les contraintes en matière d'environnement.

En dépit de la saturation des infrastructures et de la fragilité des portes d'entrées du département, la croissance demeure forte et les besoins de déplacements internes et externes sont en augmentation.

Les prévisions d'évolution du trafic sur l'arc routier méditerranéen sont alarmantes : l'enjeu majeur pour les Alpes-Maritimes est axé autour du développement des autoroutes de la mer.



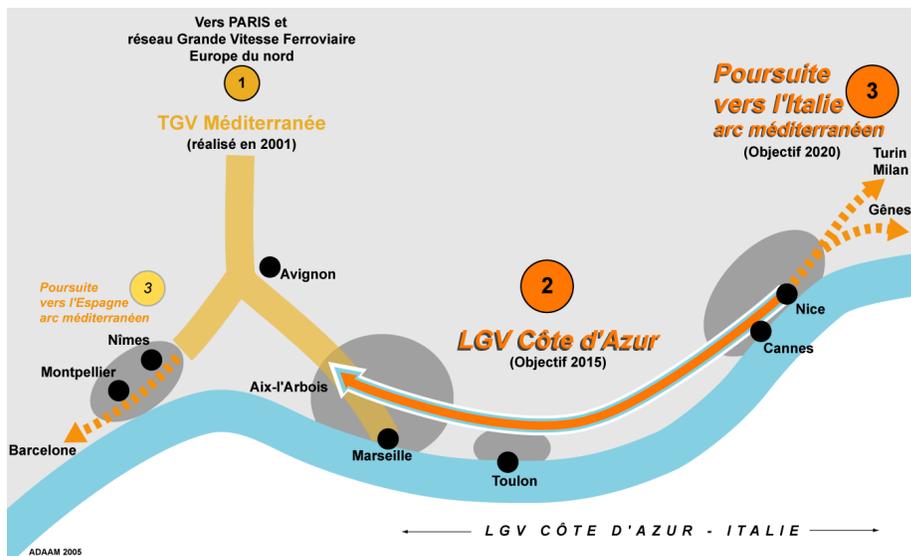
La bande littorale des Alpes-Maritimes, dont Vintimille est le point de passage obligé des flux transalpins méridionaux, supporte **1/3 du transit routier transalpin**.

Dans l'hypothèse la plus optimiste de transfert modal, le **trafic routier de fret augmentera de près de 50% à Vintimille à l'horizon 2020**.

Le nombre de poids lourds passera alors de 3.750 à 5.300 par jour (de 11 Millions à 18 Millions de tonnes)⁶.

⁶ Source : DDE06

Le chaînon manquant de l'arc méditerranéen ferroviaire



Dans le contexte du débat public actuel, les projets fondamentaux à l'évolution de la politique des transports européennes et aux enjeux est-ouest de l'arc méditerranéen ne font pas l'objet d'une attention particulière. Cette approche met à l'écart le projet **LGV PACA** qui a fait l'objet d'un débat public l'an passé et dont les conclusions sont favorables à un scénario reliant les métropoles de l'arc méditerranéen. Or, cette liaison ferroviaire à grande vitesse a pour ambition,

- à court terme, de connecter les métropoles du sud de la France entre elles et au réseau LGV national,
- à moyen terme, de connecter l'Italie à la péninsule ibérique.

Quels sont les enjeux pour les Alpes-Maritimes ?

1. **La construction de l'arc méditerranéen :**
 - a. Fer (LGV PACA raccordée au réseau des LGV européennes),
 - b. Mer (développement des autoroutes de la mer : Gênes-Barcelone, Toulon-Rome Civitavecchia),
 - c. Route (amélioration de la capacité et de la sécurité sur les autoroutes A8, A7).
2. **Un report modal plus important :**
 - a. L'augmentation du le report modal par la réalisation de la **LGV Côte d'Azur-Italie**.
 - b. Développer le **merroutage** en méditerranée,
3. **L'amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité du Département tout en respectant la population et l'environnement :**
 - a. Construction de la LGV PACA pour les liaisons externes,
 - b. Construction de la **3^e voie ferrée littorale** permettant d'augmenter la capacité et la cadence pour les liaisons inter-urbaines de la conurbation azuréeenne,
 - c. Réalisation du tramway de l'agglomération niçoise,
 - d. Développement du potentiel portuaire du département,
 - e. **Contournement routier de Nice associé au développement des transports collectifs par une meilleure répartition des flux.**
4. La répartition intelligente des flux de passagers et de marchandises à l'échelle européenne : actions stratégiques afin de renforcer la **spécialisation de certains axes par fonction (transit, local, fret, voyageurs...)**
5. L'organisation d'une **consultation européenne** (arc méditerranéen – France, Italie, Espagne).
6. L'impacte des conséquences de la politique des transports appliquée dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien sur les déplacements.

Réponses aux questions de la CPDP VRAL

Quelle est votre perception actuelle et future du système de transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc méditerranéen ?

Pour l'Agence d'urbanisme et l'ensemble de ses partenaires **le développement du merroutage** est une priorité dans notre perception du système de transports dans l'arc **méditerranéen européen** et la vallée du Rhône.

Actuelle

- Construction d'axes de transports stratégiques aux échelles nationales, européennes et internationales et qui commencent à être préjudiciable au développement économique.
- Saturation des infrastructures due à une augmentation des échanges et de la population.
- **Capacité insuffisante des infrastructures et mélange des trafics (transit et local ; fret, et voyageurs) sur les axes principaux (route et fer).**
- Valorisation insuffisante des ports méditerranéens : **merroutage et mise en place des autoroutes de la mer à développer pour réduire le trafic autoroutier.**
- Réseau **rutier saturé** : aux abords des agglomérations (Lyon, Nice...) et surcharges en période estivale.

Future

- L'arc méditerranéen est une des portes d'entrées de l'Europe : situé en zone d'interface entre le marché mondial et le marché européen. Il existe des possibilités de valorisation de cette zone par le développement du merroutage.
- Potentiel de développement de l'intermodalité par l'amélioration des infrastructures portuaires et des plates formes multimodales.
- Vallée du Rhône : axe majeur pour le transport ferroviaire et fluviale de **marchandises (magistrale éco-fret)**
- Utilisation accrue des transports collectifs urbains et interurbains avec le développement des pôles d'échanges multimodaux.

Quelles orientations souhaitez-vous voir prendre par l'Etat, dans le respect des 3 piliers du développement durable, afin de remédier à cet état de fait ?

- Développement du **réseau ferroviaire national à grande vitesse et connexions au réseau européen (Italie -Espagne).**
- Implication des institutions départementales, régionales, nationales et européennes dans le développement des autoroutes de la mer en Méditerranée, notamment sur la liaison Barcelone-Gênes.
- **Intermodalité fret et voyageurs** à favoriser afin qu'elle soit effective et cohérente entre tous les modes
- Mise en place d'infrastructures permettant de préserver et d'augmenter la compétitivité des territoires et l'attractivité économique.
- **Renforcement et optimisation des infrastructures existantes** : ports méditerranéens, lignes ferroviaires, axes routiers.(contournement routier de Nice, réalisation de la 3^e voie ferrée entre Antibes et Nice...)
- Aide aux développement des nouvelles technologies afin de réduire la pollution et la consommation énergétique dans les transports, améliorer la sécurité et optimiser l'utilisation

des réseaux.

- **Accompagnement pour le renforcement et la spécialisation de certains axes se traduisant notamment par la réalisation de la LGV PACA.**

Quelles mesures vous paraissent les plus appropriées aux besoins de notre territoire et aux objectifs de développement durable ?

Les mesures globales

- **Déplacements de personnes** : favoriser les transports collectifs pour les courtes (TER, tramway) et longues distances (LGV européenne : LGV Cote d'Azur Italie).
- **Transport de marchandises** : favoriser les modes ferroviaires, maritimes et fluviaux.
- **Spécialisation des axes de transport** : favoriser la réalisation de la magistrale éco-fret passant par le tunnel Lyon-Turin, délestant les axes secondaires et évitant une dispersion du trafic fret européen sur les axes non appropriés.
- Le changement de comportements doit être incité pour tous les modes.
- Le progrès technologique soutenu apparaît comme un moyen efficace pour parvenir à répondre à une partie des besoins de déplacements et au contexte énergétique des années à venir.
- Veiller à la complémentarité des différents modes sur l'arc méditerranéen et à un coût d'usage équilibré.

Les mesures par modes

Mode ferroviaire

Mesures positives

- **Concentration du trafic de marchandises dans le couloir rhodanien et le tunnel Lyon Turin** pour la traversée des Alpes et les connexions avec l'Europe de l'est.
Au regard des prévisions d'augmentation du trafic de transit de poids lourds à Vintimille, il apparaît indispensable de renforcer et de spécialiser l'axe rhodanien pour le trafic fret européen.
- **Développement et extension du réseau TGV** à l'échelle européenne et française.
- LGV Côte d'Azur-Italie connectée à la LGV méditerranée, Perpignan-Figueras et à terme au réseau ferré à grande vitesse italien : **LGV européenne.**
- **Gestion des infrastructures existantes.**
- Développement et amélioration du **réseau TER** afin de réduire le trafic routier urbain et interurbain (3^e voie littorale).
- Développement du ferroutage.
- Amélioration de la technologie ferroviaire.
- Régulation du trafic.
- Augmentation de la capacité.

Mesures négatives

- Concurrence entre les modes et les itinéraires qui pourrait rendre le mode ferroviaire moins efficace et moins rentable.
- Ne rien faire pour rééquilibrer la part des différents modes.

Mode routier

Mesures positives

- Développement des infrastructures routières, s'il est réalisé dans un objectif d'amélioration des conditions de déplacements de la population, à l'instar des **projets de contournement routier de Nice et d'amélioration des routes départementales**.
- **Spécialisation des axes stratégiques** : favorisant les déplacements des véhicules légers et des transports collectifs (contournement routiers des agglomérations).
- Développement des infrastructures parallèles à l'axe rhodanien pour le trafic local (projet de liaison routière Grenoble-Digne-Nice, A51, A75...)

Mesures négatives

- Mélange des trafics sur les axes routiers urbains.
- Aménagements défavorables à la population : nuisances, environnement, coûts...

Mode maritime

- Importance du développement du **merroutage**,
- **Réalisation des autoroutes de la mer** en méditerranée.
- Réflexion sur les capacités d'accueil et de gestion du fret maritime par le biais d'une délocalisation des activités du port de Nice dans les Alpes-Maritimes.
- Spécialisation du port de Nice dans le secteur de la plaisance et des croisières.
- Développement de service de navettes maritimes pour les voyageurs

Les autres mesures positives

- **Progrès technologique** soutenu : amélioration des procédés, réduction de la consommation d'énergie, utilisation d'énergie non polluantes...
- Le **changement des comportements** : transports collectifs en ville (tram de Nice, parcs relais, péages urbains, développement des modes doux...), aménager le territoire dans une logique de densification urbaine le long des axes structurants (transports collectifs).